

Fortschreibung Nahverkehrsplan 2025 bis 2029

Landkreis Potsdam-Mittelmark

Nahverkehrsplan

für den Landkreis Potsdam-Mittelmark

Berlin, März 2024

Nahverkehrsplan für den Landkreis Potsdam-Mittelmark für die Jahre 2025 bis 2029

Auftraggeber:

Landkreis Potsdam-Mittelmark
Fachdienst Schülerbeförderung und Verkehrsmanagement
Niemöllerstraße 1
14806 Bad Belzig

Auftragnehmer:

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

Autorinnen und Autoren:

Elias Olshausen
Chiara Stix
Jonas Thiel
Sebastian Valero Muñoz

Inhalt

Tabellen	7
1. Rahmenbedingungen und politische Zielsetzungen	11
1.1 Rechtliche Grundlage und Inhalte des Nahverkehrsplans	11
1.2 Verkehrspolitische Zielsetzungen	11
1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben	13
1.3.1 Rahmenvorgaben des kommunalen ÖPNV	13
1.3.2 Rahmenvorgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern	14
1.3.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung	15
1.3.4 Rahmenvorgaben aus weiteren flankierenden Planungen und Konzepten	19
2. Analyse	21
2.1 Bestandsaufnahme	21
2.1.1 Strukturdaten	21
2.1.2 Mobilitätsbezogene Grundlagen	30
2.1.3 Mobilitätsangebot und -qualität	52
2.1.4 Beförderung von Schülerinnen und Schülern	74
2.1.5 Organisation des ÖPNV	77
2.2 Mängelanalyse und Bewertung	80
2.2.1 Ergebnisse aus der Frühbeteiligung	80
2.2.2 Bewertung des Mittleren Entwicklungsszenarios	81
2.2.3 Stärken und Schwächen	84
2.3 Prognosen	86
2.3.1 Bevölkerungsprognosen	86
2.3.2 Prognose zur Entwicklung der Schülerinnen- und -schülerzahlen	88
3. Anforderungsprofil für den zukünftigen ÖPNV	90
3.1 Angebotsstandards	90
3.1.1 Erschließung	90
3.1.2 Bedienung	92
3.1.3 Verknüpfung	100
3.2 Bedarfsverkehr	102
3.3 Schulverkehr	103
3.4 Qualitätsstandards für Fahrzeuge und ÖPNV-Infrastruktur	105
3.4.1 Fahrzeuge	105
3.4.2 Infrastruktur	109
3.4.3 Weitere Qualitätsanforderungen	114
3.5 Umwelt- und Klimastandards	117
4. Zielsetzungen für das zukünftige Verkehrsangebot	119
4.1 Optimierungspotenziale des ÖPNV-Netzes	119

4.1.1	Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit	119
4.1.2	Anbindung von neuen und bestehenden Gewerbegebieten	119
4.1.3	Prüfung der ÖPNV-Anbindung neuer und bestehender Wohngebiete sowie von Standorten der Daseinsvorsorge und touristischer Ziele	120
4.1.4	Verknüpfungspunkte im ÖPNV und SPNV	120
4.1.5	On-Demand-Angebote	121
4.2	Maßnahmen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des kommunalen ÖPNV	121
4.2.1	ÖPNV-Beschleunigung	121
4.2.2	Barrierefreiheit	122
4.2.3	Fahrgastinformation	123
4.2.4	Haltstellenausbau zur Förderung von Intermodalität	123
4.3	Zukunftskonzept für eine innovative Mobilitätsentwicklung	123
4.3.1	Fahrradmitnahme	123
4.3.2	Betriebliches Mobilitätsmanagement	124
4.3.3	Digitalisierung	125
4.4	Dekarbonisierung und Senkung von Stickstoffemissionen	126
4.5	Maßnahmen zur Entwicklung des Schienenverkehrs	126
4.6	Zukünftige Linienkonzessionierung	127
4.6.1	Begründungen nach Maßgabe der KOM-Leitlinien	128
5.	Investition und Finanzierung	129
5.1	Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und finanzieller Handlungsrahmen des kommunalen ÖPNV	129
5.1.1	Finanzierungssystematik für den kommunalen ÖPNV	129
5.1.2	Weiterentwicklung der VVPlusBus bzw. Überführung in eine langfristig gesicherte Finanzierung	131
5.2	Einsparpotentiale	131
5.3	Finanzielle Auswirkungen	132
5.3.1	Investitionsplanung Fahrzeuge	132
5.3.2	Investitionsplanung Infrastruktur	132
5.3.3	Finanzierungskonzept Leistungserstellung	133
6.	Zusammenfassender Maßnahmenplan	135
7.	Anhang	139
A1	Aktueller Angebotsumfang im SPNV	140
A2	Ergebnisse Frühbeteiligung	145
A3	Angebotskategorien	158
A4	Themenspeicher	163
8.	Literaturverzeichnis	165
Abbildungen		4
Tabellen		7

Abbildungen

Abbildung 1:	Raum- und Verwaltungsstruktur im Landkreis Potsdam-Mittelmark und Umgebung	22
Abbildung 2:	Prozentuale Veränderung der Bevölkerung 2022 zur Bevölkerung 2017	23
Abbildung 3:	Verteilung der Bevölkerungsgruppen „Unter 16-Jährige“ und „Über 65-Jährige“ in den Ämtern bzw. Amtsfreien Gemeinden 2022 und 2017	24
Abbildung 4:	Bevölkerungsdichte in den Gemeinden im Landkreis Potsdam Mittelmark 2022	25
Abbildung 5:	Gewerbegebiete im Landkreis Potsdam-Mittelmark	28
Abbildung 6:	Auspendelnde aus dem Landkreis Potsdam-Mittelmark nach Berlin	32
Abbildung 7:	Auspendelnde aus dem Landkreis Potsdam-Mittelmark nach Potsdam	33
Abbildung 8:	Auspendelnde aus dem Landkreis Potsdam-Mittelmark in weitere Gebietskörperschaften	34
Abbildung 9:	Einpendelnde aus Berlin in den Landkreis Potsdam-Mittelmark	35
Abbildung 10:	Einpendelnde aus Potsdam in den Landkreis Potsdam-Mittelmark	36
Abbildung 11:	Einpendelnde aus weiteren Gebietskörperschaften in den Landkreis Potsdam-Mittelmark	37
Abbildung 12:	Binnenpendelnde im Landkreis Potsdam-Mittelmark	38
Abbildung 13:	Absolute Bevölkerungszahlen der 6- bis 14-Jährigen nach Gemeinden sowie festgelegte Aktivitätsschwerpunkte dieser Altersklasse	41
Abbildung 14:	Absolute Bevölkerungszahlen der 15- bis 25-Jährigen nach Gemeinden sowie festgelegte Aktivitätsschwerpunkte dieser Altersklasse	42
Abbildung 15:	Motorisierungsgrad im Landkreis Potsdam-Mittelmark, im Land Brandenburg sowie deutschlandweit für die Jahre 2017 bis 2022	43
Abbildung 16:	Motorisierungsgrad 2022 in den Ämtern bzw. amtsfreien Gemeinden sowie prozentuale Veränderung zu 2017	45
Abbildung 17:	Modal Split in den SrV-Untersuchungsräumen im Landkreis Potsdam-Mittelmark 2018	47
Abbildung 18:	Modal Split in Brandenburg 2017	48

Abbildung 19:	Anteil der Wege nach Wegezweck und Hauptverkehrsmittel in den SrV-Untersuchungsräumen im Landkreis Potsdam-Mittelmark	49
Abbildung 20:	Verkehrsmittelnutzung der Befragten in den SrV-Untersuchungsräumen im Landkreis Potsdam-Mittelmark in den letzten zwölf Monaten	50
Abbildung 21:	Tagesganglinien in den SrV-Untersuchungsräumen im Landkreis Potsdam-Mittelmark sowie deutschlandweit	51
Abbildung 22:	Tagesganglinien nach Wegezweck deutschlandweit	51
Abbildung 23:	SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Potsdam-Mittelmark	53
Abbildung 24:	Haltestelleneinzugsbereiche Gemeinden des Berliner Umlands	58
Abbildung 25:	Haltestelleneinzugsbereiche Gemeinden des Weiteren Metropolraums	59
Abbildung 26:	Busangebot im Landkreis Potsdam-Mittelmark	63
Abbildung 27:	Bikesharing-Standorte im Landkreis Potsdam-Mittelmark	70
Abbildung 28:	Übersicht über P+R Standorte an SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Potsdam-Mittelmark	71
Abbildung 29:	Übersicht über B+R Standorte an SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Potsdam-Mittelmark	72
Abbildung 30:	Schulstandorte im Landkreis Potsdam-Mittelmark im Schuljahr 2023/2024	76
Abbildung 31:	Übersicht über die Umsetzung des Maßnahmenplans aus dem fortzuschreibenden NVP	83
Abbildung 32:	Bevölkerungsvorausberechnung Landkreis Potsdam-Mittelmark	87
Abbildung 33:	Bevölkerungsvorausschätzung nach Planungsregionen im Landkreis Potsdam-Mittelmark	88
Abbildung 34:	Standards zur Ableitung des Anforderungsprofils	90
Abbildung 35:	Angebotskategorien und die entsprechenden Bedienzeiten und Taktabstände nach Tagesart	95
Abbildung 36:	Schematische Verbindungsrelationen in der Planungsregion 1 für die Angebotskategorien T10 bis T120	96
Abbildung 37:	Schematische Verbindungsrelationen in der Planungsregion 2 für die Angebotskategorien T10 bis T120	97
Abbildung 38:	Schematische Verbindungsrelationen in der Planungsregion 2 für die Angebotskategorien T10 bis T120	98

- Abbildung 39: Schematische Verbindungsrelationen in der Planungsregion 4 für die Angebotskategorien T10 bis T120 99
- Abbildung 40: Finanzierungsgrundsätze für den kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg 130
-

Tabellen	Tabelle 1:	Maßnahmen des LNVP zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs	18
	Tabelle 2:	Bevölkerung nach Ämtern und amtsfreien Gemeinden 2022 und Veränderungen gegenüber 2017 im Landkreis Potsdam-Mittelmark sowie Anteil der unter 16-Jährigen bzw. über 65-Jährigen	26
	Tabelle 3:	Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Potsdam-Mittelmark	27
	Tabelle 4:	Entwicklung der Gästeankünfte und Übernachtungen 2017 bis 2022 im Landkreis Potsdam-Mittelmark	30
	Tabelle 5:	Anzahl Aus- und Einpendelnde im Landkreis Potsdam-Mittelmark in bzw. aus den angrenzenden kreisfreien Städten und Landkreisen sowie allen übrigen Gebietskörperschaften.	31
	Tabelle 6:	Pkw-Bestand und Motorisierungsgrad 2022 nach Ämtern bzw. amtsfreien Gemeinden sowie prozentuale Veränderung des Motorisierungsgrads zu 2017	46
	Tabelle 7:	Ausbaustand der Barrierefreiheit von A- und B-Haltestellen	54
	Tabelle 8:	Status quo SPNV-Angebot im Landkreis Potsdam-Mittelmark	60
	Tabelle 9:	Anstehende Planungen im SPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark	61
	Tabelle 10:	PlusBus-Netze und Linien im Landkreis Potsdam-Mittelmark	65
	Tabelle 11:	Linien im TKS-Netz	66
	Tabelle 12:	powerbus -Linien	67
	Tabelle 13:	Übersicht über Alter, Antrieb und Barrierefreiheit der eingesetzten Fahrzeuge im kommunalen ÖPNV	74
	Tabelle 14:	Schulen und Schüler:innenzahlen im Landkreis Potsdam-Mittelmark im Schuljahr 2021/2022	74
	Tabelle 15:	Beauftragte Verkehrsunternehmen und Laufzeiten der Liniengenehmigungen	79
	Tabelle 16:	Größte Stärken und Schwächen im Angebot des ÖPNV	84
	Tabelle 17:	Größte Stärken und Schwächen in der Qualität des ÖPNV	85
	Tabelle 18:	Größte Stärken und Schwächen bzgl. Umwelt- und Klimaschutz im ÖPNV	85
	Tabelle 19:	Vorgaben zu Haltestelleneinzugsbereichen des KÖPNV	91
	Tabelle 20:	Charakterisierung der Angebotskategorien	93
	Tabelle 21:	Weitere Anforderungen an die Fahrzeugqualität	107

Tabelle 22:	Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie	112
Tabelle 23:	Zusammenfassender Maßnahmenplan	135
Tabelle 24:	Angebotsumfang SPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark	140
Tabelle 25:	Rückmeldungen aus der Frühbeteiligung	145
Tabelle 26:	Verbindungsrelationen der Angebotskategorie T 10	158
Tabelle 27:	Verbindungsrelationen der Angebotskategorie T 20	158
Tabelle 28:	Verbindungsrelationen der Angebotskategorie T 30	159
Tabelle 29:	Verbindungsrelationen der Angebotskategorie T 60	159
Tabelle 30:	Verbindungsrelationen der Angebotskategorie T 120	161
Tabelle 31:	Verbindungsrelationen der Angebotskategorie Bedarf	162
Tabelle 32:	Themenspeicher	163

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
BU	Berliner Umland
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
DB	Deutsche Bahn
EW	Einwohnende
HVZ	Hauptverkehrszeit
kÖPNV	Kommunaler öffentlicher Personennahverkehr
MiD	Mobilität in Deutschland
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
MiT	Mobilität in Tabellen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
nMIV	Nichtmotorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
öDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG BB	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
POI	Point of Interest
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	Mobilität in Städten - System repräsentativer Verkehrserhebung
SVZ	Schwachverkehrszeit

Abkürzung	Erläuterung
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
WMR	Weiterer Metropolraum

1. Rahmenbedingungen und politische Zielsetzungen

1.1 Rechtliche Grundlage und Inhalte des Nahverkehrsplans

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG BB) bildet die rechtliche Grundlage des vorliegenden Nahverkehrsplans (NVP) des Landkreises Potsdam-Mittelmark für den Zeitraum 01.01.2025 bis 31.12.2029. Das ÖPNVG BB regelt den öffentlichen Personennahverkehr auf Schienen, Straßen und Gewässern. Dies beinhaltet sowohl den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch den kommunalen öffentlichen Personennahverkehr (kÖPNV).

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

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

Mit der Erarbeitung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum 2025 bis 2029 nutzt der Landkreis Potsdam-Mittelmark als Aufgabenträger für den kÖPNV die Möglichkeit, entsprechend § 9 ÖPNVG BB einen Nahverkehrsplan unter anderem mit folgenden Inhalten aufzustellen:

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

1.2 Verkehrspolitische Zielsetzungen

Die aktuelle Fassung des ÖPNV-Gesetzes, dass mit dem Beschluss des Landtages vom 25.01.2024 über das neue Mobilitätsgesetz angepasst wurde, gibt in §2 die Grundsätze vor, an denen sich der Landkreis Potsdam-Mittelmark bei der Gestaltung des kommunalen ÖPNV orientiert. Die wesentlichen Grundsätze werden nachfolgend zusammengefasst:

- ◆ Die Sicherstellung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
 - ◆ Der ÖPNV soll der Verbesserung der Mobilität der Bevölkerung, der Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen, dem Umweltschutz und der Verkehrssicherheit dienen. Durch einen leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV soll eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) geschaffen werden und somit der MIV zurückgeführt werden.
 - ◆ Bei der Aufstellung von Landes- und Regionalentwicklungsplänen sowie bei der Bauleitplanung ist darauf hinzuwirken, dass eine verkehrsgerechte Zuordnung von Wohnbereichen zu Arbeits- und Ausbildungsstätten, wie insbesondere Schulen sowie eine angemessene Anbindung dieser Bereiche an öffentliche und private, gewerbliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und an Erholungsbereiche mit Verkehrsmitteln des ÖPNV auf möglichst kurzen Wegen erfolgt.
 - ◆ Dem öffentlichen Personennahverkehr soll vor allem in Verdichtungsräumen bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem MIV eingeräumt werden.
 - ◆ Der ÖPNV ist unter Einbeziehung aller Verkehrsträger als ganzheitliches System zu planen und durchzuführen.
 - ◆ An geeigneten Haltepunkten sollen Parkplätze (P+R-Anlagen) und Abstellanlagen für Fahrräder geschaffen werden.
 - ◆ Das Leistungsangebot des ÖPNV ist grundsätzlich nachfrageorientiert zu gestalten. In ländlichen Räumen soll eine angemessene Bedienung mit Leistungen des ÖPNV gewährleistet werden.
 - ◆ Der ÖPNV soll als einheitliches System verfügbar sein. Hierbei sollen einheitliche Tarife und durchgängige Informationen eingesetzt werden. Produkte und Angebotsstandards sollen auf einheitlicher Basis im Land Brandenburg zusammen mit dem Land Berlin weiterentwickelt werden. Die Verkehrsbedienung durch die einzelnen Verkehrsträger soll im Rahmen von gegenseitig abgestimmten Fahrplänen, mit gesicherten Übergängen und kurzen Anschlusszeiten an verkehrlichen Knotenpunkten erfolgen.
 - ◆ In Gebieten und Zeiten geringer Nachfrage sollen auch flexible Bedienformen des ÖPNV, wie beispielsweise Linientaxi, Rufbus oder Bürgerbus genutzt werden.
 - ◆ Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Leistungsangebotes des ÖPNV sollen die spezifischen Bedürfnisse von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen berücksichtigt werden.
 - ◆ Verkehre über die Gebietsgrenzen eines Aufgabenträgers hinaus sollen möglichst lückenlos und einheitlich gestaltet werden.
-

- ◆ Erprobung innovativer Mobilitätskonzepte und Verkehrsangebote für eine verbesserte Erfüllung der Ziele des Gesetzes. Hierbei soll auf strukturelle Umbrüche durch die fortschreitende Digitalisierung sowie neuer intelligenter Technologien reagiert werden.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark möchte zur aktuellen, im Mobilitätsgesetz festgeschriebenen Zielsetzung des Landes Brandenburg, den Anteil des Umweltverbundes bis zum Jahr 2030 auf 60 Prozent zu erhöhen (siehe 1.3.3) aktiv beitragen. Durch eine angebotsgesteuerte ÖPNV-Planung sowie eine Verzahnung mit Planungen zur Stärkung der Multimodalität sowie des nichtmotorisierten Individualverkehrs (nMIV) sollen die Anteile an Wegen des Umweltverbundes in allen Teilen des Landkreises zu nehmen.

Darüber hinaus wird im Integrierten Klimaschutzkonzept des Landkreises Potsdam-Mittelmark die Steigerung der Anzahl an ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzern als ein Maßnahmenbereich im Themenfeld Mobilität festgehalten (Landkreis Potsdam-Mittelmark 2018, S. 78).

1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben

1.3.1 Rahmenvorgaben des kommunalen ÖPNV

Für die Gestaltung des kÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark bilden die folgenden rechtlichen Verordnungen und sonstige wichtige Rahmenbedingungen eine Grundlage und werden somit bei der Erstellung des NVP mitberücksichtigt:

- ◆ Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste
- ◆ Verordnung (EU) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates
- ◆ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1960), zuletzt geändert durch Art. 23 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56)
- ◆ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG BB) vom 26. Oktober 1995 (GVBl.I/95, [Nr. 20], S.252), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 9. Februar 2024 (GVBl.I/24, [Nr. 26], S14)
- ◆ Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002

(BGBl. I S.1467,1468, zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 23. Mai 2022 (BGBl. I S. 760, 766)

- ◆ Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz - BbgBGG) vom 11. Februar 2013 (GVBl.I/13 [Nr. 05]), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (GVBl.I/18, [Nr. 38], S.16)
- ◆ Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG)

Außerdem bestehen, insbesondere zur Sicherung der Finanzierung des kommunalen ÖPNV, die folgenden übergeordneten Rechtsgrundlagen:

- ◆ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 20. April 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 107)
- ◆ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 1. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2755)
- ◆ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S.100), zuletzt geändert durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)
- ◆ Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung - ÖPNV-FV) vom 03. Januar 2005 (GVBl.II/05, [Nr. 02], S.42), zuletzt geändert durch Verordnung vom 20. Dezember 2023 (GVBl.II/23, [Nr. 82])
- ◆ Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (VVPlusBus), , zuletzt geändert durch Erlass des MIL vom 17. Mai 2023 (ABl./23, [Nr. 24], S.587)

1.3.2 Rahmenvorgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark ist Träger der Beförderung von Schülerinnen und Schülern, so dass das

Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz - BbgSchulG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 02.

August 2002 (GVBl.I/02, [Nr. 08], S.78), zuletzt geändert durch Gesetz vom 31. Januar 2024 (GVBl.I/24, [Nr. 2])

in der Erstellung des Nahverkehrsplans berücksichtigt wird.

Der Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern kommt als integraler Bestandteil des kommunalen ÖPNV-Angebotes im Landkreis Potsdam-Mittelmark eine besondere Bedeutung zu.

Satzung über die Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Entsprechend § 112 BbgSchulG hat der Landkreis Potsdam-Mittelmark als Träger der Beförderung von Schülerinnen und Schülern diese in eigener Verantwortung durch Satzung zu regeln. Im Landkreis Potsdam-Mittelmark wird dies durch die Satzung über die Schülerbeförderung und Erstattung von Schülerfahrtkosten des Landkreises Potsdam-Mittelmark vom 21.01.2010, zuletzt geändert am 10.12.2021, umgesetzt.

Als gleichzeitiger Aufgabenträger für den kÖPNV bemüht sich der Landkreis Potsdam-Mittelmark, auch gegenüber dem Aufgabenträger des SPNV (Land Brandenburg) darum, dass die Fahrpläne und Beförderungsleistungen der öffentlichen Verkehrsmittel in seinem Gebiet den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler hinreichend Rechnung tragen. Die Schülerbeförderung soll entsprechend § 112 Abs. 2 BbgSchulG sowie entsprechend § 2 Abs. 5 ÖPNVG BB in Verbindung mit § 43 Ziffer 2 des PBefG in den öffentlichen Personennahverkehr eingegliedert werden. Diese Vorgabe wurde im Landkreis Potsdam-Mittelmark bereits weitgehend umgesetzt.

Schulentwicklungsplan

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

Der aktuelle Schulentwicklungsplan 2023/2024 – 2027/2028 wurde am 22. Juni 2023 durch den Kreistag beschlossen. Dieser weist auf der Grundlage des Schuljahres 2021/2022 die bestehende Schullandschaft im Landkreis sowie anhand von Prognosen der Anzahl an Schülerinnen und Schülern den zukünftigen Bedarf aus.

1.3.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung

Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)

Der Landesentwicklungsplan der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) vom 29.04.2019 konkretisiert die Grundsätze der Raumordnung und setzt einen Rahmen für die zukünftige räumliche Entwicklung in der Hauptstadtregion. Im LEP HR sind die Grundsätze der übergeordneten, überörtlichen und fachübergreifenden Planung für die räumliche Entwicklung in der Hauptstadtregion definiert. Er

schreibt ein System zentraler Orte sowie Vorgaben zur Sicherung der großräumigen und überregionalen Erreichbarkeiten und Verkehrsverbindungen fest und stellt für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans weitere Zielstellungen und Rahmbedingungen auf.

So definiert der LEP HR mit Bezug zu den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung anzustrebende Erreichbarkeitsziele aus:

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

Darüber hinaus werden in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans weiterhin folgende mobilitätsbezogene Grundsätze und Ziele des LEP HR berücksichtigt:

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

Regionalplan Havelland-Fläming

Zum aktuellen Bearbeitungsstand befindet sich der Regionalplan Havelland-Fläming in der Auswertung der Beteiligungsverfahren und kann demnach in der aktuellen Fortschreibung des NVP nicht berücksichtigt werden.

Landesnahverkehrsplan Brandenburg

Die ausreichende Bedienung im Schienenpersonennahverkehr im Landkreis Potsdam-Mittelmark ist laut § 3 Absatz 1 ÖPNVG BB grundsätzlich Aufgabe des Landes Brandenburg. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg erstellt auf Grundlage von § 8 ÖPNVG BB alle fünf Jahre einen aktualisierten Landesnahverkehrsplan (LNVP). Dieser enthält unter anderem Zielstellungen zur Gestaltung der landesbedeutsamen Netz- und Linienentwicklung insbesondere für den SPNV. Der aktuell gültige Landesnahverkehrsplan des Landes Brandenburg gilt für den Zeitraum 2023 bis 2027 (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) 2023b).

Für den Landkreis Potsdam-Mittelmark relevante Ziele sind:

- ◆ Schaffung attraktiver Verkehrsangebote mit Bahn und Bus, um in allen Landesteilen zuverlässige, öffentlich zugängliche Mobilität zu ermöglichen und somit zur Verkehrswende beizutragen,
- ◆ Erhöhung des Umweltverbund-Anteils (u. a. ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr) beim landesweiten Modal Split bis 2030 auf 60 Prozent,
- ◆ Festlegung klar definierter Bedienstandards und -zeiten als Untersetzung der Mobilitätsstrategie,
- ◆ Zügiger Ausbau der Infrastrukturkapazitäten durch das Projekt i2030 und weitere Infrastrukturprojekte, um die Leistungsfähigkeit des Netzes für das verbesserte Verkehrsangebot zu erhöhen,
- ◆ Prüfung der Sinnhaftigkeit der Reaktivierung weiterer Strecken und Halte,
- ◆ Ausbau von Bahnhöfen und Bahnhofsumfeldern zu attraktiven Mobilitätszentralen,
- ◆ Weiterentwicklung des PlusBus-Systems,
- ◆ Förderung innovativer und alternativer Mobilitätsangebote,
- ◆ Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung, unter anderem zur Verbesserung von Fahrgastinformation und Fahrausweisvertrieb.

Konkrete Maßnahmen des LNVP zu Weiterentwicklung des Nahverkehrs mit Bedeutung für den NVP des Landkreises Potsdam-Mittelmark können Tabelle 1 entnommen werden.

Tabelle 1: Maßnahmen des LNVP zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs

Maßnahmenkategorie/ Handlungsschwerpunkt	Maßnahmen
Betriebsaufnahmen	Ertüchtigungsprogramm für die zweite Lebenshälfte der aktuellen Kernflotte der Berliner S-Bahn (BR 481) für ein optisch frischeres und moderneres Erscheinungsbild sowie höhere Zuverlässigkeit durch technische Maßnahmen
Infrastruktur	Ab 2024: Baubeginn der Lehrter Stammstrecke (Berlin – Rathenow)
Infrastruktur	Bis 2024: Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die meisten Teilprojekte aus i2030
Fahrgastinformation	Weiterentwicklung der Fahrplanauskunft als modulare Plattform zur Aufnahme von alternativen Mobilitätsangeboten
Fahrgastinformation	Aufnahme von Kapazitäts- und Auslastungsdaten von Fahrten in die Auskunftssysteme zur Fahrgastinformation bzgl. erwarteter Auslastungen und ggf. Fahrgastlenkung
Fahrgastinformation	Weiterentwicklung der barrierefreien Fahrplanauskunft unter Einbeziehung digitaler Haltestelleninformationen aus der Haltestellendatenbank und Überführung in den praktischen Betrieb
Vertrieb	Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und Abbau der Zugangshemmnisse durch Einsatz von digitaler Vertriebstechneik
Vertrieb	Ausbau der unbaren und kontaktlosen Zahlungsmöglichkeiten bei gleichzeitiger Berücksichtigung von Bargeldzahlung mit kundenorientierter Bedeutung
Kommunaler Nahverkehr	Bis 2024: 50 PlusBus-Linien im gesamten Land Brandenburg
Kommunaler Nahverkehr	Weiterer Ausbau, um 21.500 neue Bike+Ride- und 9.000 neue Park+Ride-Parkplätze bis zum Jahr 2030 zu erreichen

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) 2023b

Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg

Im August 2023 beschloss das Kabinett des Landes Brandenburg die Fortschreibung der Mobilitätsstrategie 2030, deren Ziel es ist, die Erreichbarkeiten sowie eine effiziente, hochwertige, sichere, flexible, barrierefreie und bezahlbare Mobilität in allen Teilen Brandenburgs unter Berücksichtigung des Klimaschutzes zu gewährleisten. Die Strategie ist das Leitbild für die Mobilitätspolitik der Landesregierung bis zum Jahr 2030. Sie ist eng verknüpft mit den Zielen für die Stadtentwicklung, den Wohnungsbau, der Klimapolitik der Landesregierung und der Raumplanung des LEP HR.

Die Mobilitätsstrategie zielt u.a. auf einen einheitlichen Takt im Nahverkehr auf der Schiene, die intelligente Vernetzung aller Verkehrsarten und auf die Stärkung des

ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr ab. Der Anteil des Umweltverbundes am Gesamtverkehr soll bis 2030 von bisher 40 Prozent auf 60 Prozent angehoben werden (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL 2023a).

Die Kernziele der Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg lauten:

- ◆ Erreichbarkeit und Mobilität in allen Landesteilen,
- ◆ Intelligente Planung und weiterer Ausbau aller Mitglieder des Umweltverbundes,
- ◆ Weitere Förderung des Berlin-Brandenburg-Taktes,
- ◆ Definition eines Gesamtnetzes ÖPNV zur Raumerschließung,
- ◆ ÖPNV noch stärker als Marke platzieren,
- ◆ Stärkung von Fuß- & Radverkehr am Modalsplit durch eine auf sie abgestimmte Gestaltung im Rahmen der Siedlungsentwicklung,
- ◆ Umdenken in der Planung des Straßenraumes zu Gunsten des Umweltverbundes,
- ◆ Nachhaltige Ausrichtung des Güterverkehrs durch eine Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger und neue Antriebstechniken

1.3.4 Rahmenvorgaben aus weiteren flankierenden Planungen und Konzepten

Bei der Fortschreibung des NVP werden die folgenden Planungen und Konzepte mitberücksichtigt:

- ◆ Fortzuschreibender NVP 2020 bis 2024 für den Landkreis Potsdam-Mittelmark
 - ◆ Nahverkehrspläne der benachbarten Landkreise bzw. kreisfreien Städte
 - ◆ Gutachten Bike+Ride / Park+Ride im Land Brandenburg
 - ◆ Strategiepapier „Mobilstationen in Potsdam-Mittelmark“ (gefördert durch Rili Innovative Mobilitätsangebote des MIL)
 - ◆ Busverkehrskonzept Nuthetal
 - ◆ Nordraumkonzept der Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (VTF)
 - ◆ Planungen im Zuge des geförderten Projekts zur Ländlichen Erschließung mit autonomen Fahrzeugen (LEAF)
 - ◆ Regionales Schlüsselvorhaben „Nachhaltige Mobilität“
 - ◆ Planungsleitfaden für „Bushaltestellen als barrierefreie Mobilitätsknotenpunkte in Potsdam-Mittelmark“
-

- ◆ VBB-Qualitätsleitfaden
-

2. Analyse

Um das zukünftige Anforderungsprofil für den kÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark festzulegen, gilt es auf Grundlage des gegenwertigen Zustandes die Mängel abzuleiten und die Umsetzung des fortzuschreibenden NVP zu evaluieren. Mitberücksichtigt werden außerdem die zukünftigen Bedarfe.

2.1 Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme umfasst die Darstellung der Strukturdaten, die mobilitätsbezogenen Grundlagen zur Skizzierung des Mobilitätsverhaltens und der aktuellen Nachfrage, das aktuelle Mobilitätsangebot, auch über der Aufgabenträgerschaft des Landkreises hinaus, die Nachfrage sowie das Angebot in der Schülerinnen- und Schülerbeförderung sowie die Organisation des ÖPNV im Landkreis.

2.1.1 Strukturdaten

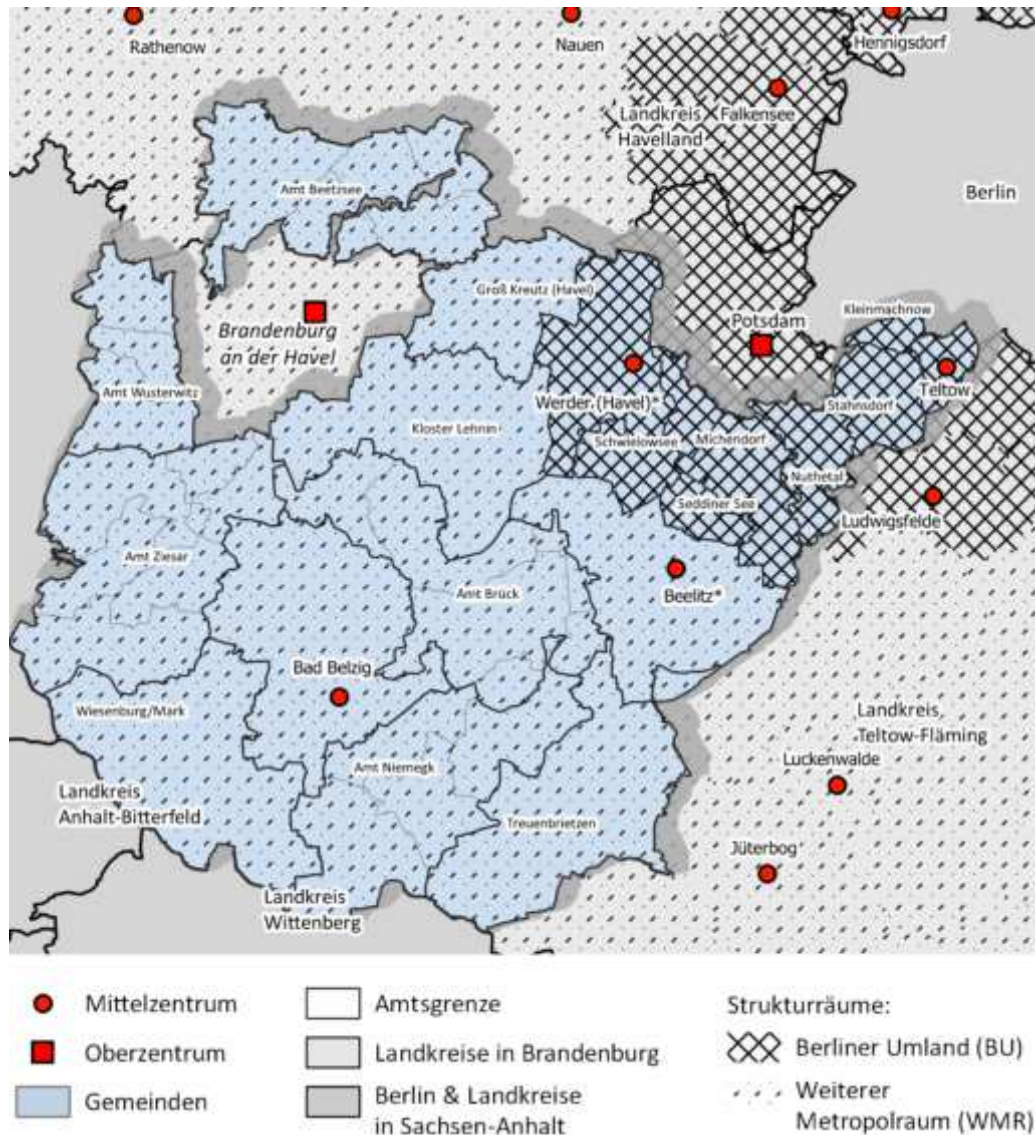
Mit Hilfe von Informationen über die Raum- und Verwaltungsstruktur, die Bevölkerungsstruktur, die Arbeitsmarktstruktur sowie über den Tourismus im Landkreis, bildet die Darstellung der Strukturdaten die Grundlage zur Abschätzung von Bedarfen und Anforderungen an den ÖPNV.

2.1.1.1 Raum- und Verwaltungsstruktur

Der rund 2.592 km² große Landkreis Potsdam Mittelmark liegt in unmittelbarer Nähe zur Hauptstadt Berlin sowie zu den kreisfreien Städten Potsdam und Brandenburg an der Havel. Neben diesen Oberzentren verfügt der Landkreis Potsdam-Mittelmark selbst über die Mittelzentren Teltow, Beelitz und Werder (Havel)¹ sowie Bad Belzig (siehe Abbildung 1). Begrenzt wird der Landkreis nördlich durch die kreisfreien Städte Potsdam und Brandenburg an der Havel sowie durch den Landkreis Havelland. Die westliche bzw. südwestliche Begrenzung stellen die Landkreise Jerichower Land, Anhalt-Bitterfeld und Lutherstadt Wittenberg in Sachsen-Anhalt dar. Südöstlich und östlich wird der Landkreis durch den Landkreis Teltow-Fläming sowie nordöstlich durch die Stadt Berlin begrenzt. Der Landkreis Potsdam-Mittelmark verfügt insgesamt über 38 Gemeinden die in fünf Ämter sowie 14 amtsfreie Gemeinden gegliedert sind. Nach dem LEP HR werden die Gemeinden Kleinmachnow, Michendorf, Nuthetal, Schwielowsee, Seddiner See und Stahnsdorf sowie die Städte Teltow und Werder (Havel) dem Berliner Umland (BU) strukturräumlich zugeordnet. Die weiteren Gemeinden liegen im weiteren Metropolraum (WMR) (siehe Abbildung 1) (Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg 2019).

¹ Beelitz und Werder (Havel) bilden ein Mittelzentrum in Funktionsteilung

Abbildung 1: Raum- und Verwaltungsstruktur im Landkreis Potsdam-Mittelmark und Umgebung



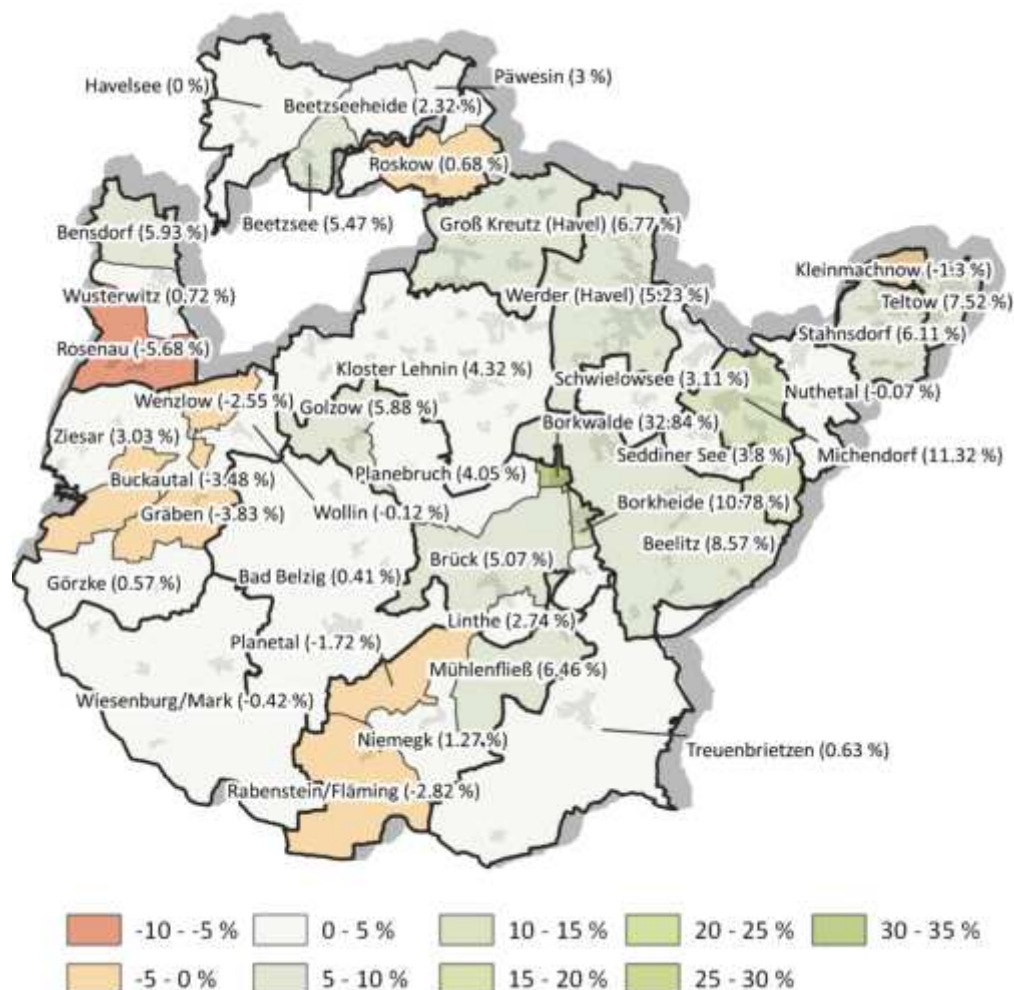
Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.
 Datengrundlage: Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg 2019.
 Anmerkung: * Beelitz und Werder (Havel) bilden ein Mittelzentrum in Funktionsteilung.

2.1.1.2 Bevölkerungsstruktur

Zum Stichtag 31.12.2022 leben im Landkreis Potsdam-Mittelmark insgesamt 222.570 Menschen. Im Vergleich zur Bevölkerungsgrundlage aus dem fortzuschreibenden NVP ist das eine prozentuale Zunahme von rund 4,39 % zum Jahr 2017. Mit 27.697 Einwohnenden (EW) ist die Stadt Teltow die bevölkerungsstärkste Gemeinde im Landkreis. Des Weiteren besitzen Werder (Havel) (27.039 EW) und Kleinmachnow (20.341 EW) eine Bevölkerung von über 20.000 Einwohnenden. Wiesenburg/Mark (4.253 EW), das Amt Niemegek (4.714 EW) und die Gemeinde

Seddiner See (4.781 EW) stellen mit jeweils unter 5.000 Einwohnenden die bevölkerungsschwächsten Ämter bzw. amtsfreien Gemeinden im Landkreis Potsdam-Mittelmark dar. Kleinmachnow, Nuthetal und Wiesenburg/Mark sind die einzigen drei amtsfreien Gemeinden im Landkreis, in denen die Bevölkerung im Vergleich zum Jahr 2017 zurückgegangen ist. Im Gegensatz dazu weisen insgesamt sieben Ämter bzw. amtsfreien Gemeinden einen prozentualen Bevölkerungszuwachs, der über dem landkreisweiten Zuwachs liegt, auf (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2018b, 2023d). Eine Übersicht über die räumliche Veränderung der Bevölkerung nach Gemeinden im Vergleich zum Jahr 2017 kann Abbildung 2 entnommen werden.

Abbildung 2: Prozentuale Veränderung der Bevölkerung 2022 zur Bevölkerung 2017



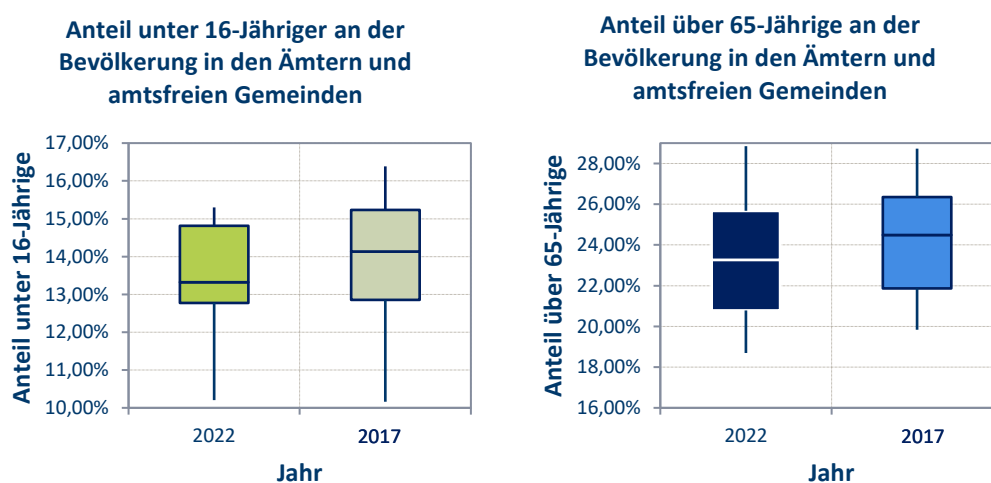
Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.

Datengrundlage: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2018b, 2023d.

Die in Abbildung 4 dargestellte Bevölkerungsdichte nach Gemeinden im Landkreis Potsdam-Mittelmark zeigt, dass die Gemeinden des Berliner Umlandes tendenziell eine höhere Bevölkerungsdichte aufweisen als die Ämter bzw. amtsfreien Gemeinden des Weiteren Metropolraums im Landkreis Potsdam-Mittelmark. Ausnahmen hiervon stellen u.a. die Gemeinden Borkheide und Borkwalde im Amt Brück mit rund 397,57 bzw. 320,69 Einwohnenden je km² dar. Mit rund 7 km² bzw. rund 5 km² Fläche sind dies jedoch auch die flächenmäßig kleinsten Gemeinden im Landkreis. Die bevölkerungsdichtesten Gemeinden sind Kleinmachnow mit rund 1.723,01 Einwohnenden je km² und Teltow mit rund 1.268,53 Einwohnenden je km². Am schwächsten besiedelt sind die Gemeinden Rabenstein/Fläming (9,98 EW/km²), Buckautal (11,95 EW/km²) sowie Gräben (12,42 EW/km²).

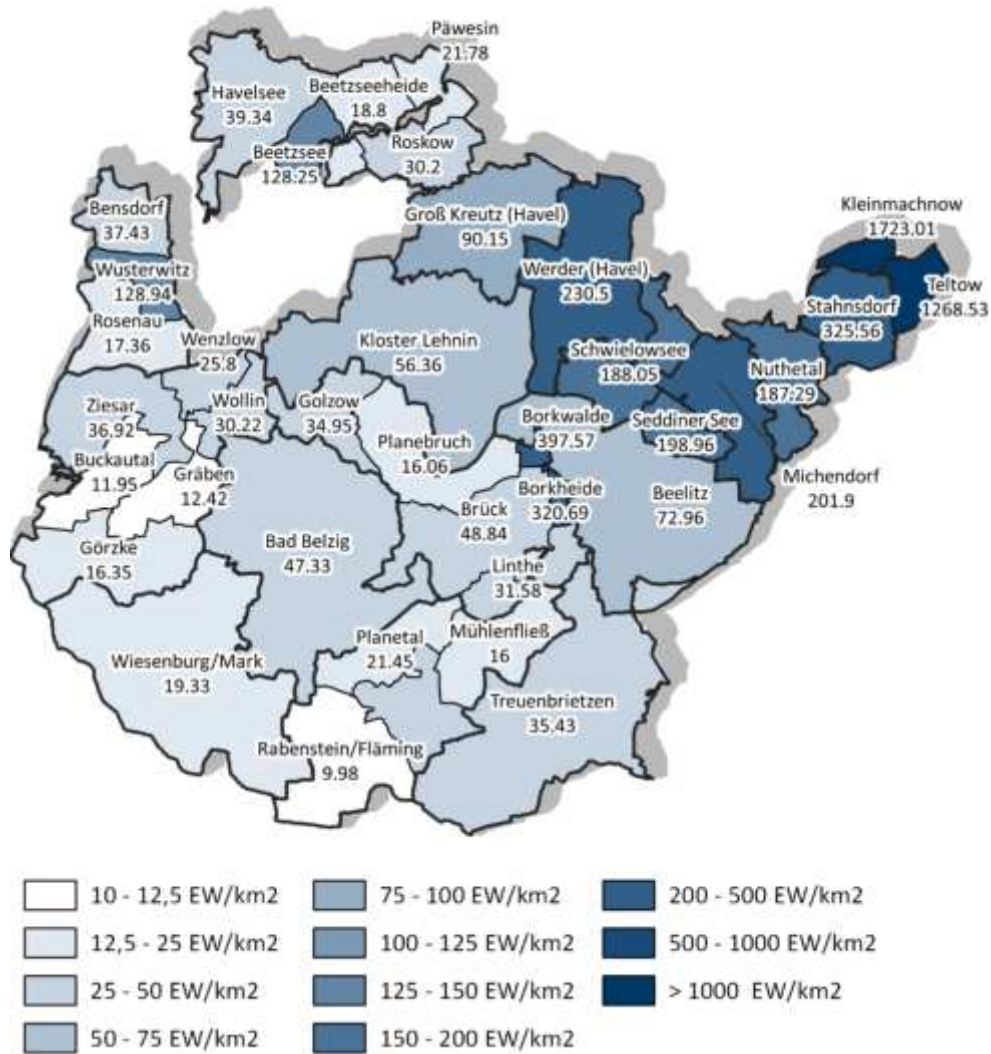
Insgesamt sind rund 14,47 % der Einwohnenden im Landkreis Potsdam-Mittelmark jünger als 16 Jahre. Im Gegenzug sind rund 23,88 % der Bevölkerung über 65 Jahre alt (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2023d). Die in Abbildung 4 dargestellte Verteilungen dieser beiden Bevölkerungsgruppen über die Ämter bzw. amtsfreien Gemeinden zeigen jedoch, dass hier leichte räumliche Differenzen vorliegen. Im Vergleich zum Bezugsjahr 2017 des fortzuschreibenden NVP ist der landkreisweite Anteil unter 16-Jähriger um rund 0,61 % zurückgegangen. Auch der Anteil über 65-Jähriger hat um rund 0,99 % abgenommen. Abbildung 3 verdeutlicht, dass in mehr als der Hälfte der Gemeinden der Anteil unter 15-Jährige unter dem landkreisweiten Anteil liegt und die Streuung hier im Vergleich zum vorangegangenen Bezugsjahr 2017 abgenommen hat. Im Gegensatz dazu hat die Streuung der räumlichen Verteilung der über 65-Jährigen im Vergleich zu 2017 zugenommen.

Abbildung 3: Verteilung der Bevölkerungsgruppen „Unter 16-Jährige“ und „Über 65-Jährige“ in den Ämtern bzw. Amtsfreien Gemeinden 2022 und 2017



Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.
 Datengrundlage: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2018b, 2023d.

Abbildung 4: Bevölkerungsdichte in den Gemeinden im Landkreis Potsdam Mittelmark 2022



Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.
 Datengrundlage: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2023d.

Eine Übersicht über die Bevölkerung in den Ämtern bzw. amtsfreien Gemeinden 2022 und 2017, die Veränderung zu 2017 sowie der Anteil an unter 16-Jährigen und über 65-Jährigen im Jahr 2022 kann Tabelle 2 entnommen werden.

Tabelle 2: Bevölkerung nach Ämtern und amtsfreien Gemeinden 2022 und Veränderungen gegenüber 2017 im Landkreis Potsdam-Mittelmark sowie Anteil der unter 16-Jährigen bzw. über 65-Jährigen

	<u>Bevölkerung²</u>		<u>Veränderung zu 2017</u>	<u>Anteil</u>	
	2017	2022		unter 16-Jährige	über 65-Jährige
Bad Belzig, Stadt	11.126	11.172	+ 0,41 %	+ 12,83 %	+ 26,85 %
Beelitz, Stadt	12.175	13.219	+ 8,57 %	+ 12,88 %	+ 19,82 %
Amt Beetzsee	8.192	8.373	+ 2,21 %	+ 12,99 %	+ 24,03 %
Amt Brück	10.750	11.802	+ 9,79 %	+ 12,87 %	+ 20,96 %
Groß Kreutz (Havel)	8.381	8.948	+ 6,77 %	+ 13,81 %	+ 21,11 %
Kleinmachnow	20.608	20.341	- 1,30 %	+ 14,89 %	+ 22,20 %
Kloster Lehnin	10.848	11.317	+ 4,32 %	+ 11,52 %	+ 25,54 %
Michendorf	12.437	13.845	+ 11,32 %	+ 14,57 %	+ 19,26 %
Amt Niemege	4.670	4.714	+ 0,94 %	+ 13,32 %	+ 25,82 %
Nuthetal	9.077	9.071	- 0,07 %	+ 14,84 %	+ 22,84 %
Schwielowsee	10.624	10.954	+ 3,11 %	+ 14,79 %	+ 24,69 %
Seddiner See	4.606	4.781	+ 3,80 %	+ 15,25 %	+ 20,60 %
Stahnsdorf	15.270	16.203	+ 6,11 %	+ 15,30 %	+ 18,69 %
Teltow, Stadt	25.761	27.697	+ 7,52 %	+ 15,24 %	+ 20,29 %
Treuenbrietzen	7.475	7.522	+ 0,63 %	+ 11,73 %	+ 27,97 %
Werder (Havel)	25.695	27.039	+ 5,23 %	+ 14,47 %	+ 23,27 %
Wiesenburg /Mark	4.271	4.253	- 0,42 %	+ 10,20 %	+ 28,85 %
Amt Wusterwitz	5.178	5.220	+ 0,81 %	+ 12,72 %	+ 24,67 %
Amt Ziesar	6.070	6.099	+ 0,48 %	+ 10,77 %	+ 27,97 %
Landkreis	213.214	222.570	+ 4,39 %	+ 13,88 %	+ 22,61 %

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2018b, 2023d.

² Stichtag ist jeweils der 31.12. des Jahres.

2.1.1.3 Wirtschaft

Sowohl die Arbeitslosenquote als auch die Anzahl sozialversicherungspflichtiger Beschäftigter im Landkreis Potsdam-Mittelmark war die letzten Jahre stabil (siehe Tabelle 3). Während die Anzahl an Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort im Landkreis Potsdam-Mittelmark im Vergleich vom Jahr 2017 zum Jahr 2022 anstieg, nahm der Anteil an arbeitslosen Personen im erwerbsfähigen Alter von rund 4,9 % auf rund 4,1 % ab (Bundesagentur für Arbeit 2023a). Aus Tabelle 3 geht auch hervor, dass diese Entwicklungen durch den Beginn der Coronapandemie im Jahr 2020 kurzfristig ausgebremst wurden.

Tabelle 3: Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Jahr	Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte	Arbeitslosenquote
2017	60.988	4,9%
2018	61.387	4,3%
2019	61.718	4,0%
2020	61.330	4,3%
2021	62.229	4,1%
2022	63.731	4,1%

Quelle: IGES 2024.

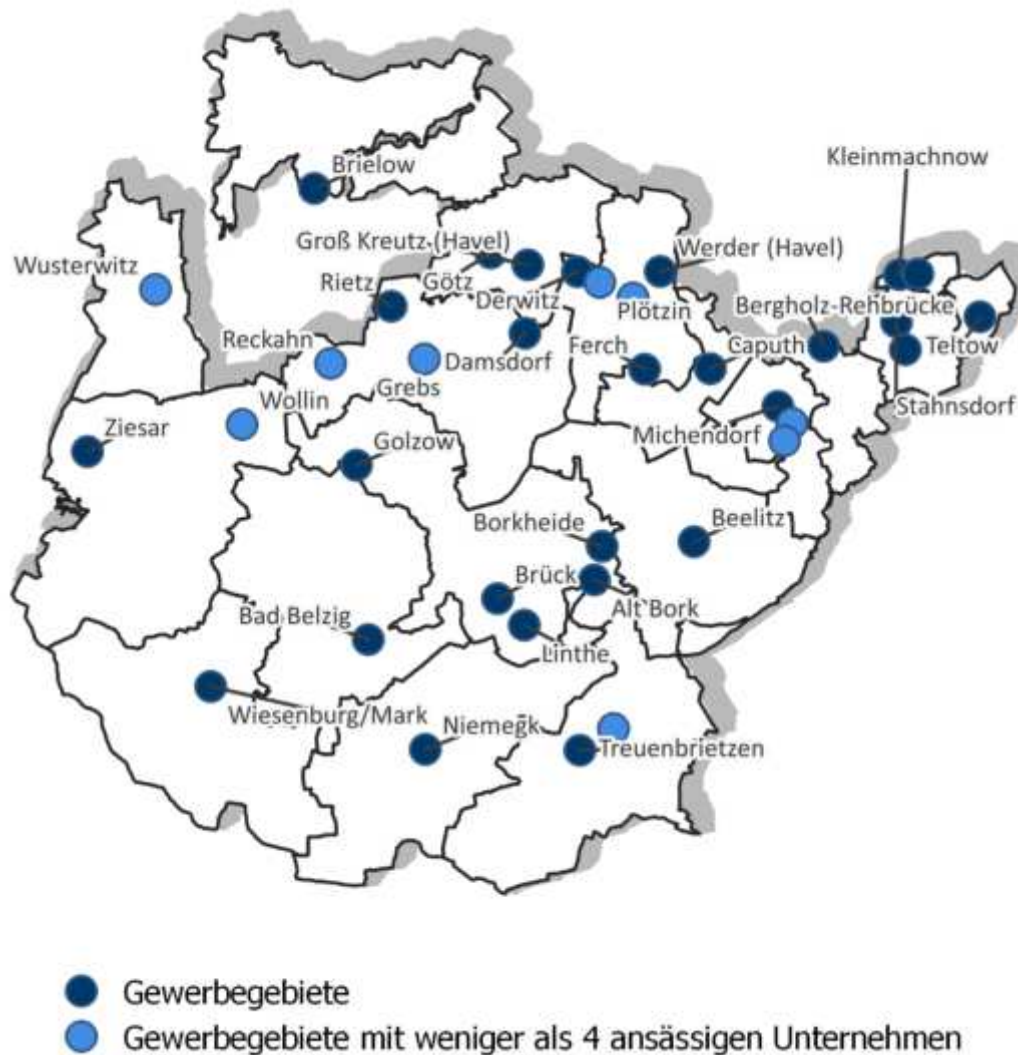
Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit 2023a.

Insgesamt 9.012 Unternehmen der 10.115 Unternehmen im Landkreis Potsdam-Mittelmark im Jahr 2021³ und damit rund 89 % der Unternehmen im Landkreis sind Kleinunternehmen mit weniger als zehn sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten. Im Gegenzug machen rund 0,15 % der Unternehmen (15 Unternehmen) Großunternehmen mit mehr als 250 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten aus (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2023c). Im Jahr 2022 wurden im Landkreis Potsdam-Mittelmark 1.900 neue Gewerbe an- und 1.564 Gewerbe abgemeldet. Diese Zahlen sind auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahr und zeigen im Vergleich zu den vorangegangenen Jahren einen Anstieg an Gewerbeanmeldungen sowie einen gleichzeitigen Rückgang an Gewerbeabmeldungen (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2023a). Gemessen an der Anzahl an Beschäftigten ist der Dienstleistungssektor mit rund 78 % der Beschäftigten im Landkreis Potsdam-Mittelmark im Jahr 2021 der größte Wirtschaftsbereich. Rund 17 % aller Beschäftigten im Landkreis erbringen sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen, rund 16 % arbeiten im Handel, der Instandhaltung oder Reparatur von Kraftfahrzeugen und rund 14 % arbeiten im Gesundheits- und Sozialwesen. Neben Dienstleistungsberufen arbeiten jeweils rund 10 % der Beschäftigten im verarbeitenden Gewerbe und im Baugewerbe (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2023c).

³ Stichtag: Auszug aus dem Unternehmensregister 30.09.2022

Im Landkreis Potsdam-Mittelmark befinden sich 36 relevante Gewerbegebiete. In 27 dieser Gewerbegebiete sind mindestens fünf Betriebe angesiedelt (Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH 2023). Eine Übersicht der Gewerbebestandorte bzw. Gewerbegebiete wird in Abbildung 5 dargestellt.

Abbildung 5: Gewerbegebiete im Landkreis Potsdam-Mittelmark



Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.

Datengrundlage: Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH 2023

2.1.1.4 Tourismus

Mit dem Fläming und dem Havelland liegen zwei der zwölf Reiseregionen des Landes Brandenburg zum Teil im Landkreis Potsdam-Mittelmark. Im Landkreis Potsdam-Mittelmark bilden die Naturparks Hoher Fläming, Nuthe-Nieplitz und Westhavelland Schwerpunkte in der vom Kultur-, Wasser und Aktivtourismus geprägten Region. Einige touristische Schwerpunkte der Reiseregion Fläming sind die Burgen Rabenstein in Rabenstein/Fläming und Eisenhardt in Bad Belzig, das Schloss Wiesenburg in Wiesenburg/Mark, sowie Freizeitattraktionen wie die Stein-Therme in Bad Belzig sowie der Baumkronenpfad und der Barfußpark in Beelitz-Heilstätten. Darüber hinaus bilden eine Vielzahl von Spargelhöfen wie der Spargel- und Erlebnishof Klaistow sowie die Spargelhöfe Jakobs in Schäpe und der Syringhof in Zauchwitz beliebte Freizeitziele rund um die Stadt Beelitz. Durch die Havel und die zahlreichen Havelseen ist der Tourismus in der Reiseregion Havelland durch Freizeitaktivitäten an und auf dem Wasser, wie z.B. Rad- oder Kanufahren, geprägt. Darüber hinaus stellen der Panoramaweg Werderobst und die Schlösser Caputh in Schwielowsee und Reckahn in Kloster Lehnin Ausflugsziele dieser Reiseregion innerhalb des Landkreises Potsdam-Mittelmark dar.

Durch den Landkreis Potsdam-Mittelmark verlaufen touristisch vermarktete Ferienstraßen und Wanderwege wie der Kunstwanderweg Hoher Fläming, der Burgenwanderweg, der Flämingradweg sowie Teilschnitte der Deutschen Alleenstraße. Dies wird ergänzt durch ein ausgebautes Netz an touristischen Fernrad- und Fernwanderwegen wie z.B.

- ◆ Europaradweg R1,
- ◆ Havelradweg,
- ◆ Tour Brandenburg,
- ◆ Fontane-Radtour,
- ◆ Mauerradweg,
- ◆ Storchenradweg,
- ◆ Radroute Historischer Stadtkerne (Route 4)
- ◆ 66-Seen-Wanderweg sowie
- ◆ Europäischer Fernwanderweg E10 und E11.

Die Entwicklung der Gästeankünfte und Übernachtungen im Landkreis Potsdam-Mittelmark kann Tabelle 4 entnommen werden. Während 2017 und 2018 die Ankünfte und Übernachtungen im Landkreis jeweils im Vergleich zum Vorjahr zunahm, kam es 2019 zu einem leichten Rückgang um rund 2,9 % bzw. rund 2,6 %. Für das Jahr 2020 lassen sich pandemiebedingte Rückgänge um rund 43 % bei den Gästeankünften erkennen. Während 2021 die Tourismuszahlen im Landkreis Potsdam-Mittelmark weiter zurückgingen, kam es 2022 wieder zu einem Anstieg in der Zahl der Gästeankünfte und Übernachtungen. Somit weicht die Anzahl der Gästeankünfte im Jahr 2022 noch um rund 10,5 % vom Vorpandemieniveau im Jahr 2019

ab. Darüber hinaus verfügt die Gemeinde Schwielowsee über eine Gästekarte. Inhaberinnen und Inhaber der Gästekarte Schwielowsee sind berechtigt, ausgewählte Buslinien kostenfrei zu nutzen.

Darüber hinaus ist zu erwähnen, dass im Landkreis erste Entwicklungen zur Etablierung von Co-Working-Spaces vorhanden sind. So existieren im Kreisgebiet bereits vier Co-Working-Spaces mit ÖPNV-affinem Publikum.

Tabelle 4: Entwicklung der Gästeankünfte und Übernachtungen 2017 bis 2022 im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Jahr	Gästeankünfte		Übernachtungen	
	Anzahl	Veränderung Vorjahr	Anzahl	Veränderung Vorjahr
2017	413.865	+ 6,6 %	1.196.267	+ 5,1 %
2018	448.660	+ 8,4 %	1.311.098	+ 9,6 %
2019	435.477	- 2,9 %	1.276.613	- 2,6 %
2020	248.375	- 43,0 %	855.811	- 33,0 %
2021	240.971	- 3,0 %	827.658	- 3,3 %
2022	389.758	+ 61,7 %	1.200.105	+ 45,0 %

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2018a, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023b.

2.1.2 Mobilitätsbezogene Grundlagen

Die Verflechtungen zwischen Wohnort und Arbeitsort geben einen ersten Hinweis über Nachfragestärken im gemeindeübergreifenden Berufsverkehr. Die Untersuchung der Verteilung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen zusammen mit Points of Interests (POIs) kann erste Hinweise über die Nachfrage im Freizeitverkehr dieser Altersgruppen geben. Darüber hinaus kann durch den Pkw-Bestand, dem Modal Split sowie weiteren Kennzahlen das Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner des Landkreises beschrieben werden.

2.1.2.1 Verflechtungen im Verkehr von Pendlerinnen und Pendlern

Als Kenngröße zur Abschätzung des Mobilitätsbedarfes im Berufsverkehr kann auf die Verflechtungen von sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten, die im Landkreis Potsdam-Mittelmark wohnen bzw. arbeiten (Pendelnde), zurückgegriffen werden. Insgesamt pendeln 54.171 Personen mit Wohnsitz im Landkreis Potsdam-Mittelmark in andere Landkreise bzw. kreisfreie Städte (Auspendelndenquote: 65 %)⁴. Mit 22.250 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten arbeiten rund

⁴ Stand: 30. Juni 2023

39 % der Pendelnden aus dem Landkreis in Berlin sowie mit rund 15.098 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten rund 26 % in Potsdam. Umgekehrt pendeln 32.480 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte in den Landkreis Potsdam-Mittelmark (Einpendelndenquote: 51 %). Die meisten von ihnen wohnen in Berlin (28 %) oder Potsdam (20 %). Sowohl die Aus- als auch die Einpendelndenquote ist im Vergleich zu den anderen Landkreisen in Brandenburg hoch (Bundesagentur für Arbeit 2023b). Tabelle 5 zeigt die absolute Anzahl an Aus- und Einpendelnden nach verschiedenen Gebietskörperschaften.

Tabelle 5: Anzahl Aus- und Einpendelnde im Landkreis Potsdam-Mittelmark in bzw. aus den angrenzenden kreisfreien Städten und Landkreisen sowie allen übrigen Gebietskörperschaften.

	Auspendelnde	Einpendelnde
Berlin	22.250	9.036
Potsdam	15.098	6.458
Brandenburg an der Havel	6.152	2.602
Landkreis Havelland	1.194	1.163
Landkreis Teltow-Fläming	3.379	3.961
Landkreis Jerichower Land	339	332
Landkreis Anhalt Bitterfeld	77	62
Landkreis Wittenberg	310	521
Übrige Landkreise Brandenburg	1.977	2.748
Übrige Gebietskörperschaften außerhalb Brandenburgs	6.371	5.597
Insgesamt	54.171	32.480

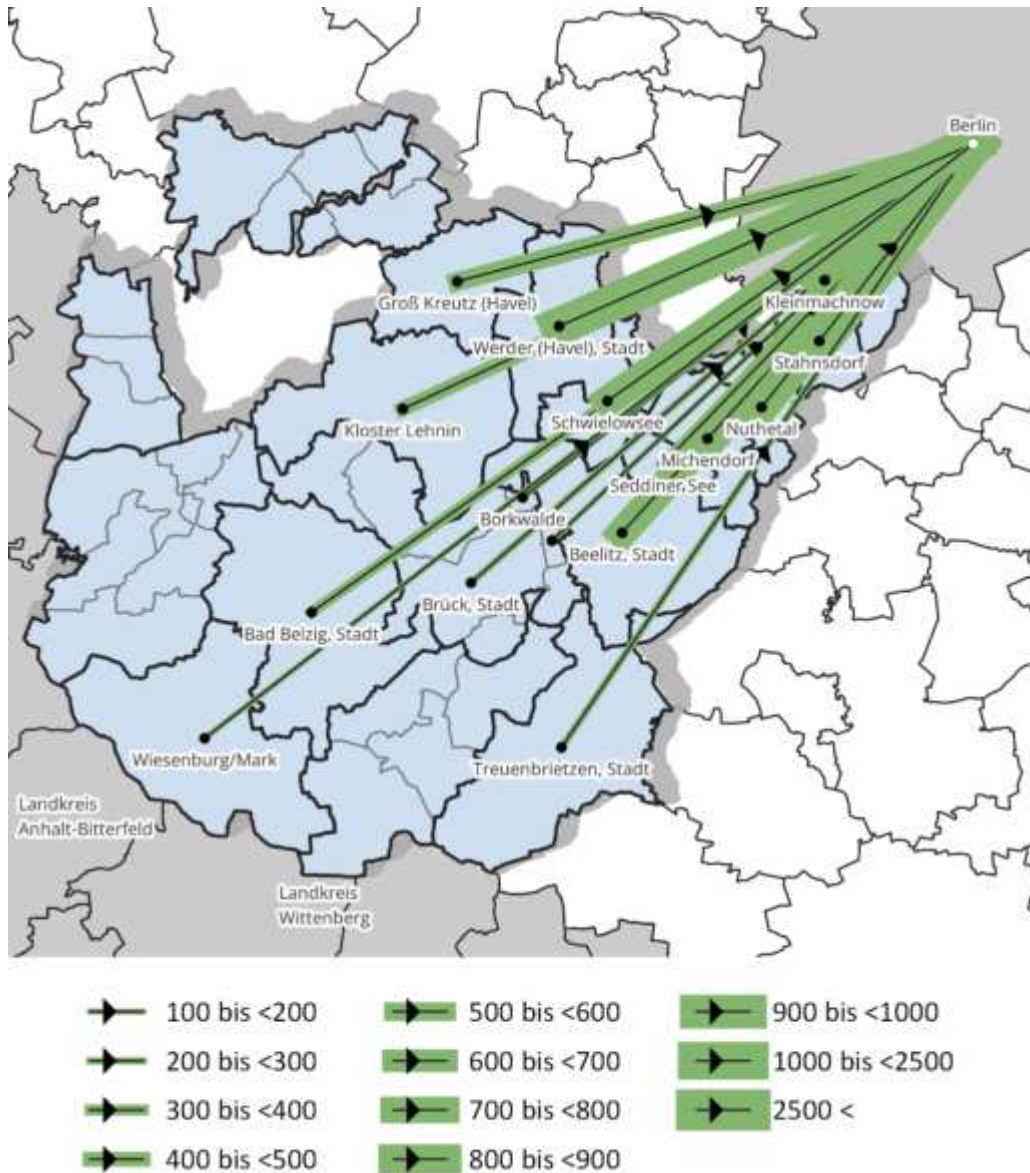
Quelle: IGES2024.

Datengrundlage : Bundesagentur für Arbeit 2023b.

Anmerkung: Stichtag: 30. Juni 2022

Aus den in Abbildung 6 dargestellten Pendelndenströme aus dem Landkreis hinaus nach Berlin geht hervor, dass der Großteil dieser Pendelnden aus den Gemeinden des Berliner Umlandes kommen. Ähnlich verhält es sich bei den Pendelndenströmen nach Potsdam (siehe Abbildung 7). Abbildung 8 kann entnommen werden, dass es größere Pendelndenströme aus den Gemeinden um die kreisfreie Stadt Brandenburg an der Havel in ebendiese gibt.

Abbildung 6: Auspendelnde aus dem Landkreis Potsdam-Mittelmark nach Berlin



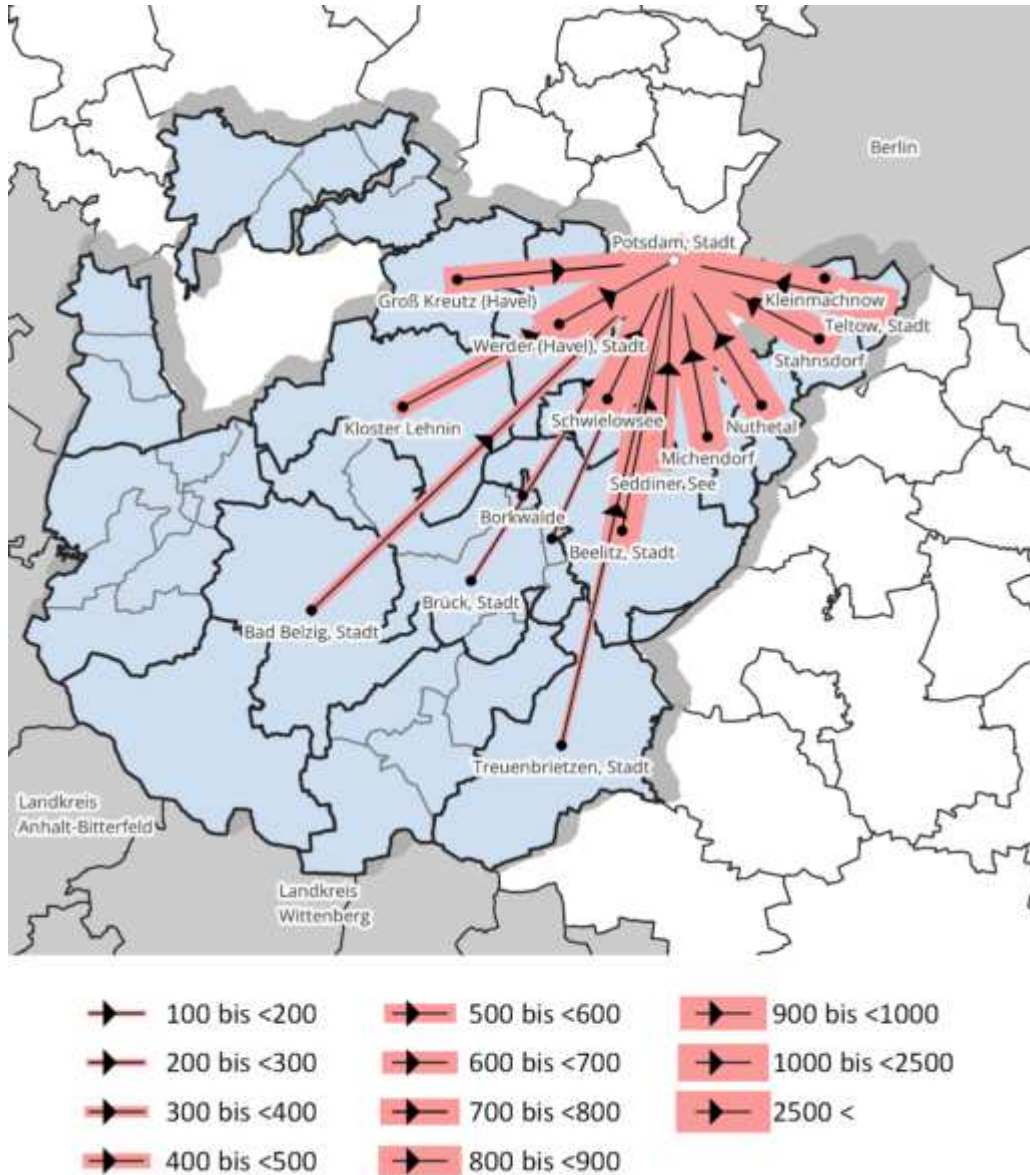
Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.

Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit 2023c.

Anmerkungen: Stichtag: 30. Juni 2022;

Es werden Pendelndenströme ab 100 Personen auf Basis von Ämtern und Gemeinden dargestellt.

Abbildung 7: Auspendelnde aus dem Landkreis Potsdam-Mittelmark nach Potsdam



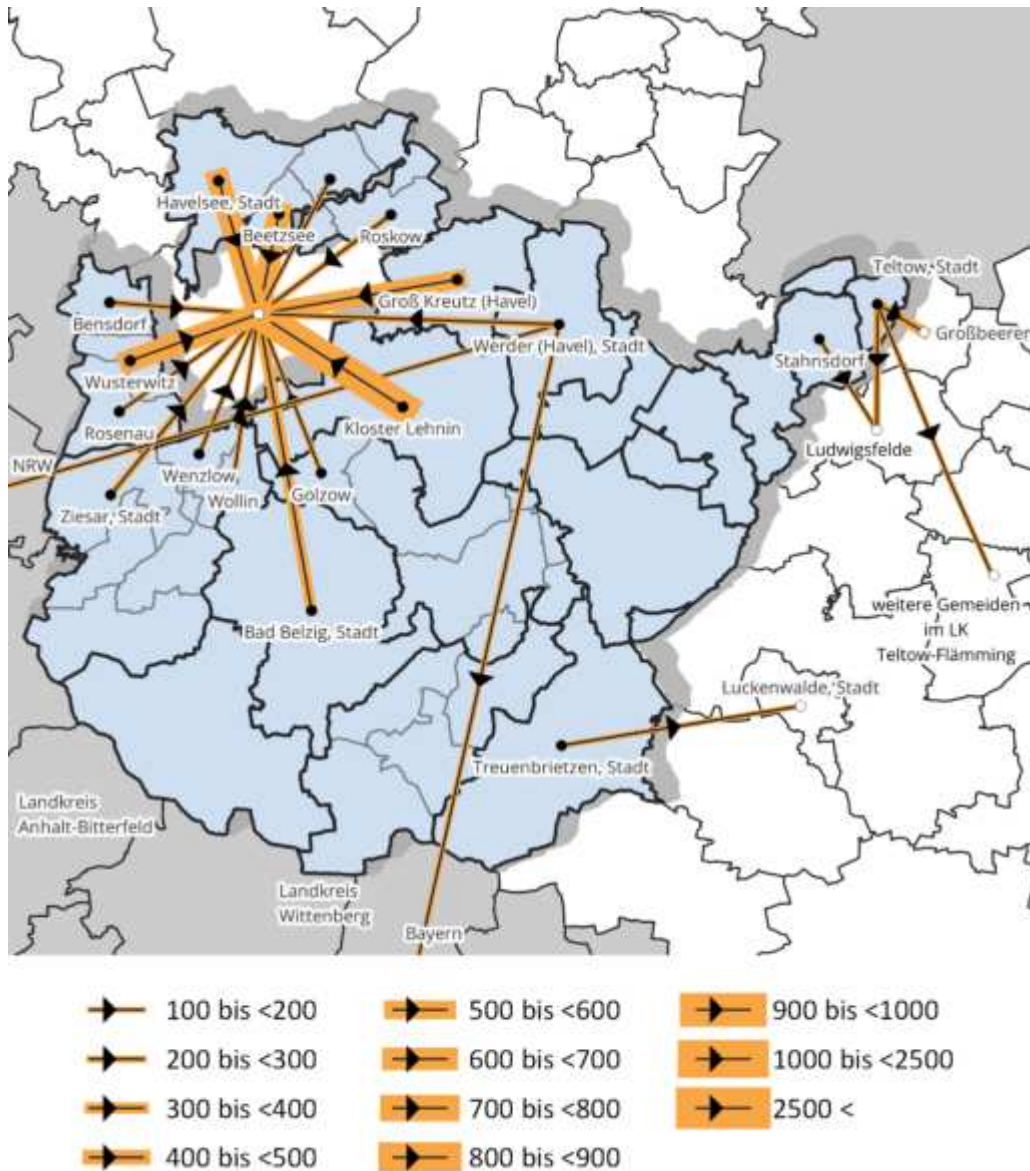
Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.

Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit 2023c.

Anmerkungen: Stichtag: 30. Juni 2022;

Es werden Pendelndenströme ab 100 Personen auf Basis von Ämtern und Gemeinden dargestellt.

Abbildung 8: Auspendelnde aus dem Landkreis Potsdam-Mittelmark in weitere Gebietskörperschaften



Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.

Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit 2023c.

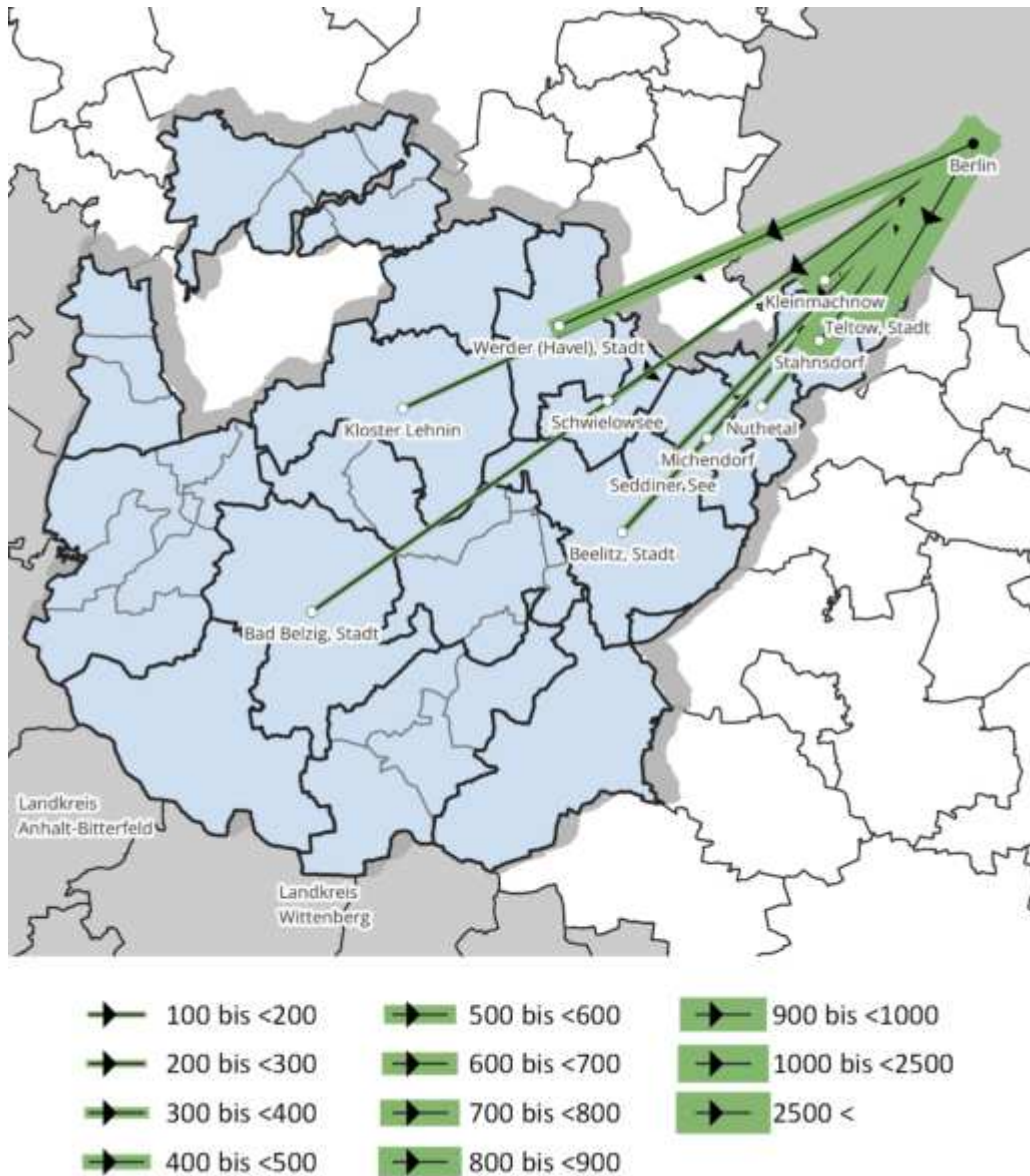
Anmerkungen: Stichtag: 30. Juni 2022;

Es werden Pendelströme ab 100 Personen auf Basis von Ämtern und Gemeinden dargestellt.

Ähnlich wie bei den Auspendelnden bestehen die stärksten Verflechtungen von Einpendelnden aus Berlin in den Landkreis Potsdam-Mittelmark vor allem in Gemeinden des Berliner Umlandes (siehe Abbildung 9). Die größten Ströme gehen hier in die TKS Gemeinden Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf sowie nach Werder (Havel). Größere Einpendelströme aus Potsdam gibt es in die Gemeinden des

Berliner Umlandes sowie in die Städte Beelitz und Bad Belzig (siehe Abbildung 10). Die größten Ströme gehen hier in die TKS Gemeinden Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf, nach Werder (Havel) sowie nach Nuthetal.

Abbildung 9: Einpendelnde aus Berlin in den Landkreis Potsdam-Mittelmark



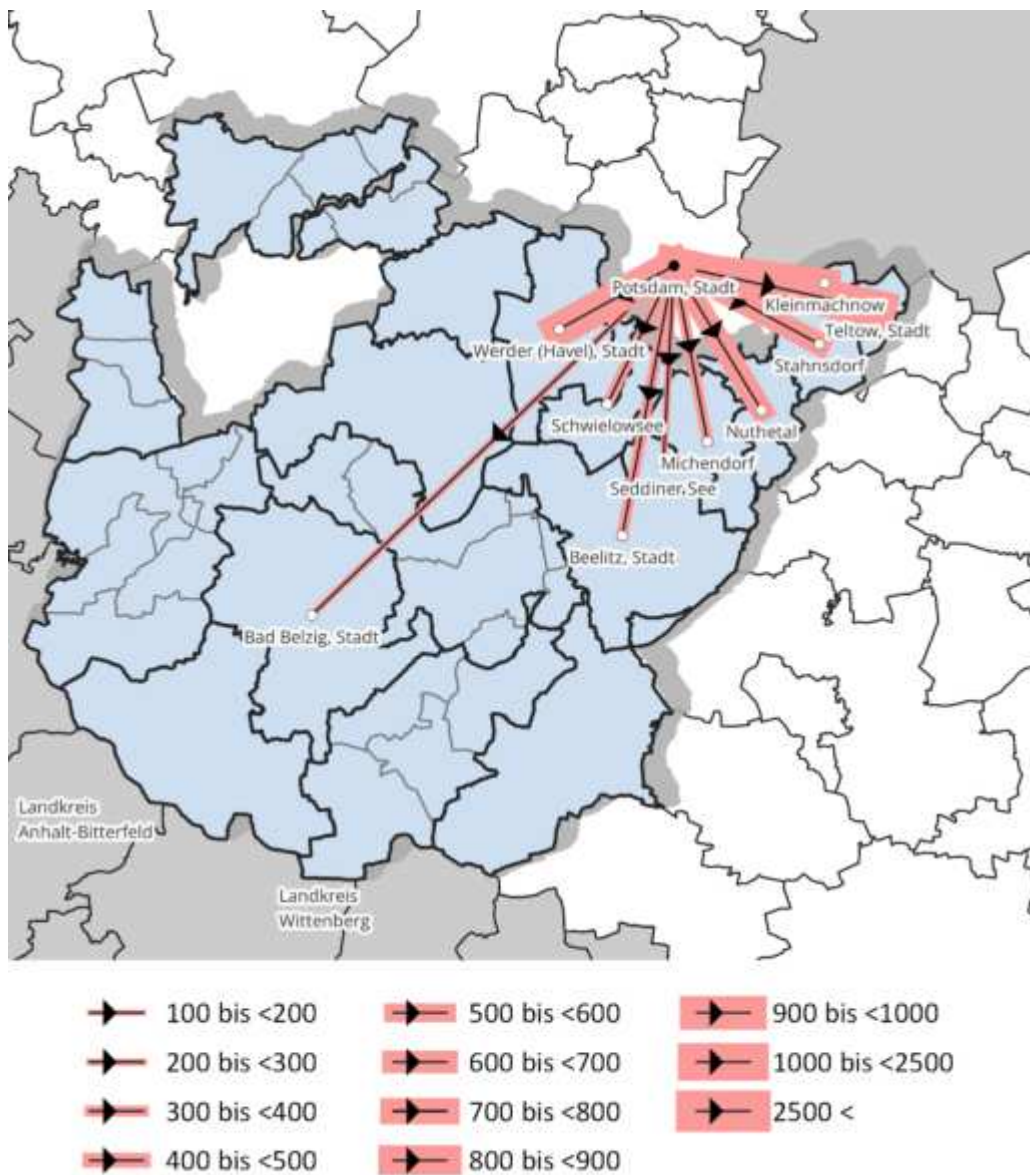
Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.

Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit 2023c.

Anmerkungen: Stichtag: 30. Juni 2022;

Es werden Pendelndenströme ab 100 Personen auf Basis von Ämtern und Gemeinden dargestellt.

Abbildung 10: Einpendelnde aus Potsdam in den Landkreis Potsdam-Mittelmark



Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.

Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit 2023c.

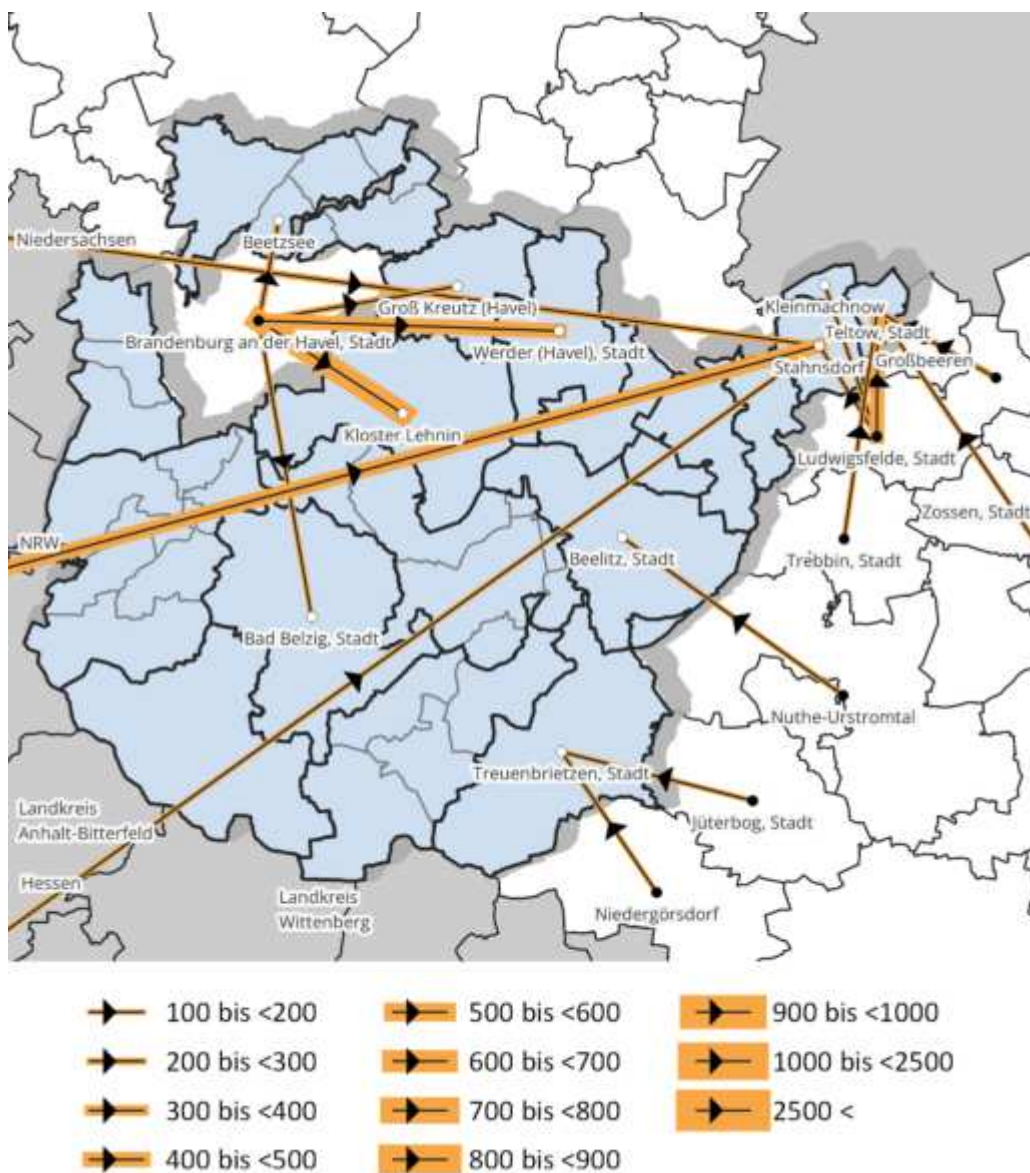
Anmerkungen: Stichtag: 30. Juni 2022;

Es werden Pendelndenströme ab 100 Personen auf Basis von Ämtern und Gemeinden dargestellt.

Aus Abbildung 11 geht hervor, dass es größere Einpendelströme aus Brandenburg an der Havel und Ludwigsfelde (Landkreis Teltow-Fläming) in mehrere Gemeinden des Landkreises gibt. Eine Vielzahl der größeren Einpendelströme mit mehr als 100 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten geht jeweils in benachbarte bzw. in

der Nähe liegende Gemeinden. Darüber hinaus gibt es jeweils mehr als 100 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte aus den Bundesländern Hessen, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen, die ihren offiziellen Arbeitsort in Stahnsdorf haben.

Abbildung 11: Einpendelnde aus weiteren Gebietskörperschaften in den Landkreis Potsdam-Mittelmark



Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.

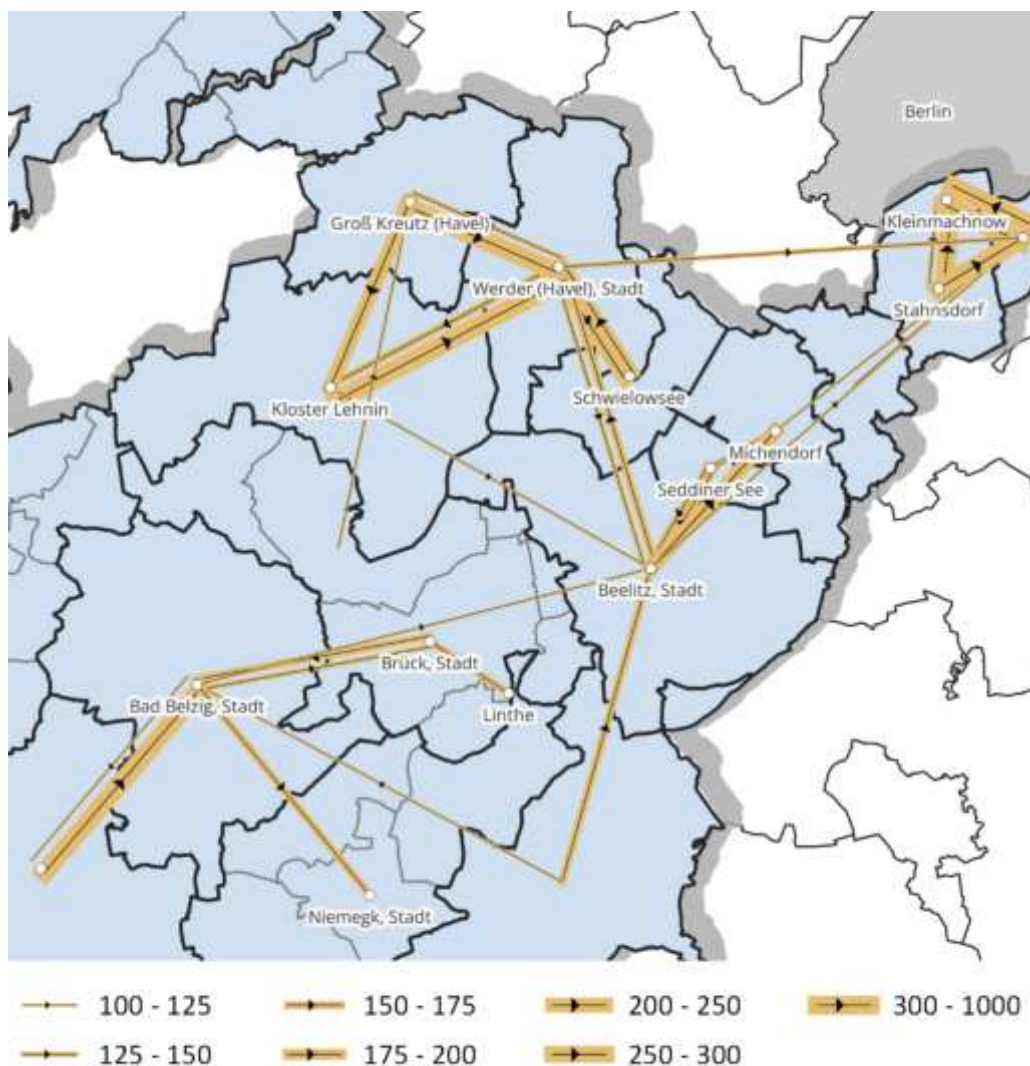
Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit 2023c.

Anmerkungen: Stichtag: 30. Juni 2022;

Es werden Pendelndenströme ab 100 Personen auf Basis von Ämtern und Gemeinden dargestellt.

Insgesamt 15.875 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte aus dem Landkreis Potsdam-Mittelmark haben ihren Arbeitsort in einer anderen Gemeinde des Landkreises (Binnenpendelnde). Diese Verflechtungen sind stark auf die zentralen Orte des Landkreises ausgerichtet. Verflechtungen mit mehr als 350 Binnenpendelnden gibt es zwischen Stahnsdorf und Teltow, Teltow und Kleinmachnow, Groß Kreuz (Havel) und Werder (Havel), Teltow und Stahnsdorf sowie Wiesenburg/Mark und Bad Belzig.

Abbildung 12: Binnenpendelnde im Landkreis Potsdam-Mittelmark



Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.

Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit 2023c.

Anmerkungen: Stichtag: 30. Juni 2022;

Es werden Pendelndenströme ab 100 Personen auf Basis von Ämtern und Gemeinden dargestellt.

Sowohl die Pendelndenquoten als auch die Ausprägungen der einzelnen Verflechtungen sind ähnlich zu denen aus dem vorangegangenen Nahverkehrsplan.

2.1.2.2 Nachfrage im Freizeitverkehr unter 25-Jährige

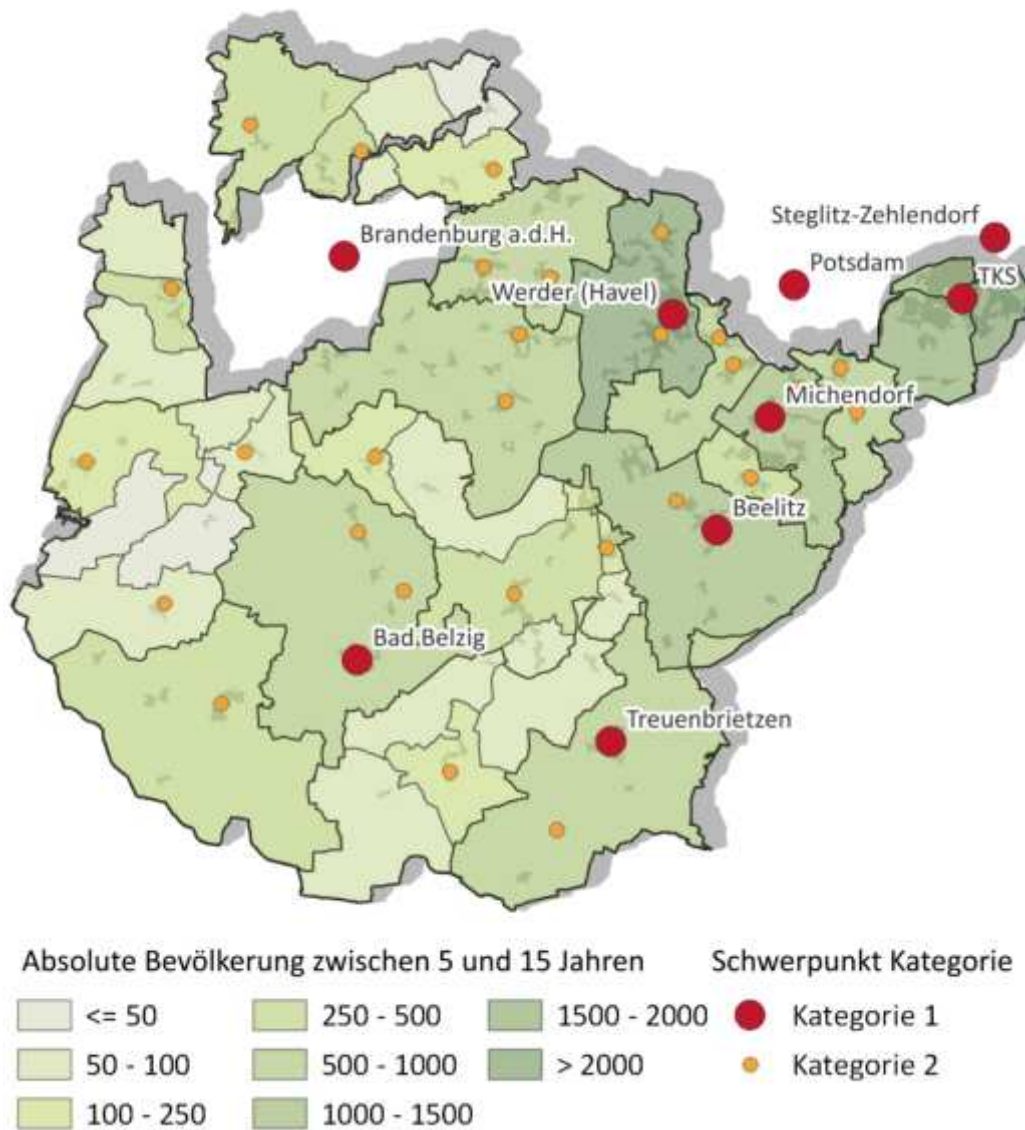
Zur Bestimmung von Bedarfen im Freizeitverkehr von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen aus dem Landkreis Potsdam-Mittelmark werden Potenziale in der Fahrgastnachfrage mit Hilfe der absoluten Bevölkerung der 6- bis 14-Jährigen sowie der 15- bis 25-Jährigen abgeleitet. Für mögliche Verkehrsziele dieser beiden Altersgruppen werden verschiedene relevante Aktivitätsorte als mögliche Schwerpunkte räumlich zusammengefasst.

Für die Altersgruppe der 6- bis 14-Jährigen wurden Kinos, Schulstandorte mit der Annahme, dass an diesen außerhalb der Schulzeiten Angebote des Vereinssports angeboten werden, Sportplätze und Sporteinrichtungen wie z.B. Kletter- und Tennishallen sowie Schwimmbäder im Landkreis Potsdam-Mittelmark und dessen unmittelbarer Umgebung betrachtet. Hierbei wurde erkannt, dass zum einen Sport- und Schwimmangebote oftmals auch in kleineren Gemeinden des Landkreises (begrenzt) vorhanden sind und sich in den Mittelzentren des Landkreises und in Michendorf sowie Treuenbrietzen und in Brandenburg an der Havel, Potsdam und dem angrenzenden Berliner Bezirk Steglitz-Zehlendorf häufen. Somit wurden ebendiese Orte als Aktivitätsschwerpunkte der Kategorie 1 ausgewiesen und eine höhere Verkehrsnachfrage aus den Gemeinden des Landkreises erwartet. Für die Schwerpunkte der Kategorie 2 wird erwartet, dass es hier lediglich zu potenziellen Verflechtungen aus der unmittelbaren Umgebung ebendieser Schwerpunkte kommen kann.

Der Umfang der potenziellen Freizeitverkehre basiert auf der Verteilung der 15- bis 25-Jährigen im Landkreis Potsdam-Mittelmark (siehe Abbildung 14). Sie sind wie die Gesamtbevölkerungszahl verteilt. Die größte Konzentration weisen die Gemeinden des Berliner Umlandes auf, gefolgt von den Gemeinden mit einem Mittelzentrum. Mit größerer Entfernung zu einem Ober- oder Mittelzentrum nimmt die absolute Anzahl an 15- bis 25-Jährigen ab. Für die Altersgruppe der 15 bis 25-Jährigen wurden insgesamt fünf Schwerpunktkategorien zusammengefasst. Die Kategorie 1 wird durch eine räumliche Häufung von teils überregionalen Aktivitätsorten aller Art sowie ein umfassendes abwechslungsreiches Angebot charakterisiert. In der Umgebung des Landkreis Potsdam-Mittelmark stellen dies die Oberzentren Potsdam und Berlin bzw. der an den Landkreis angrenzende Berliner Bezirk Steglitz-Zehlendorf dar. Vor allem für unregelmäßige Freizeitverkehre wird hier eine Nachfrage in dieser Altersgruppe aus dem gesamten Kreisgebiet erwartet. Die Kategorie 2 wird durch eine räumliche Häufung von Aktivitätsorten aller Art sowie ein teilweise umfassendes abwechslungsreiches Angebot definiert. Der Kategorie zugeordnet werden kann das Oberzentrum Brandenburg an der Havel, für das vor allem eine Nachfrage in dieser Altersgruppe für unregelmäßige Freizeitverkehre aus Gemeinden des WMR erwartet werden. Eine räumliche Häufung von Aktivität-

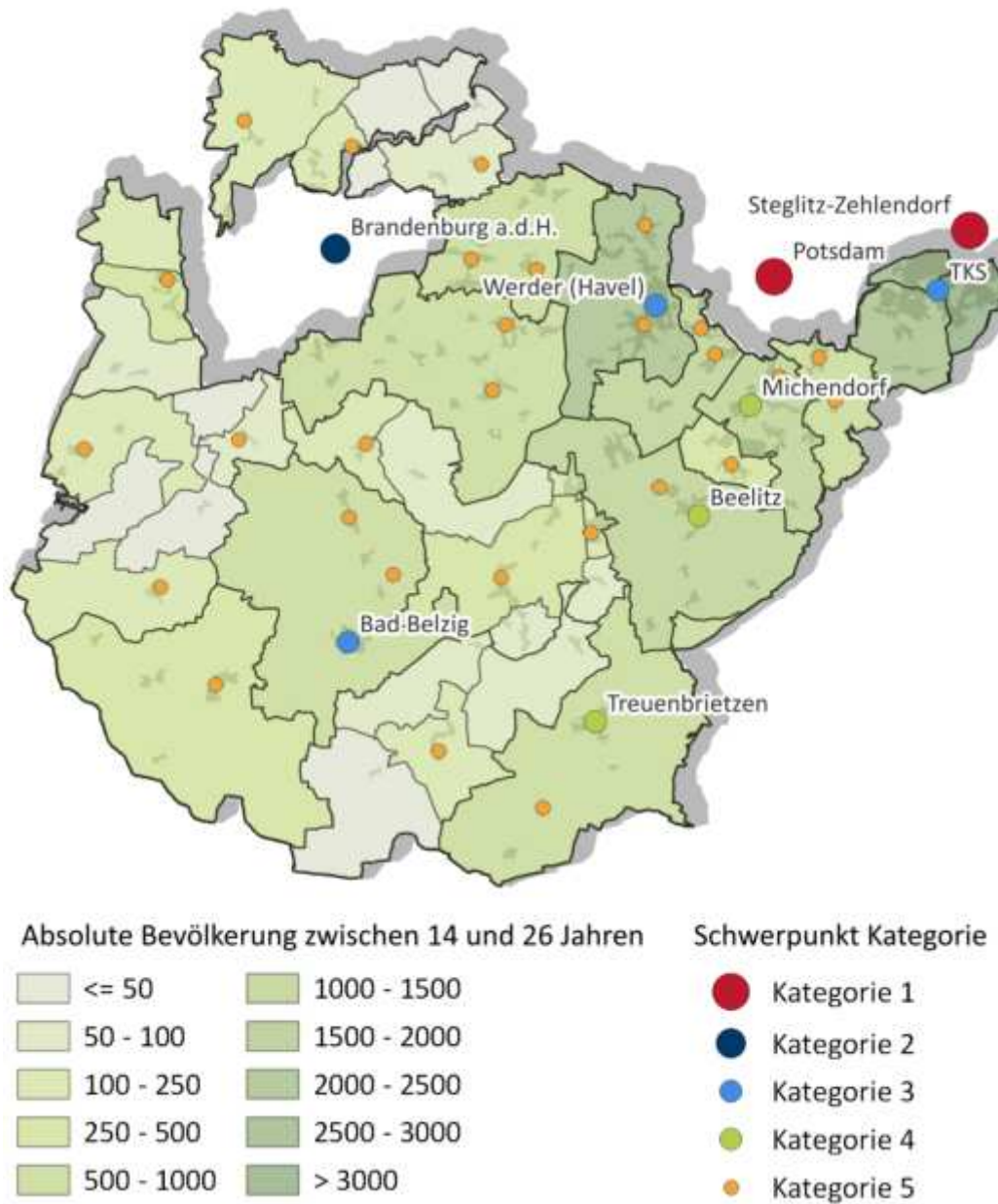
sorten verschiedener Arten mit teilweise abwechslungsreichem Angebot charakterisiert die Kategorie 3, zu der die Mittelzentren Werder (Havel), Bad Belzig sowie zusammengefasst die TKS-Gemeinden. Es wird erwartet, dass die Angebote dieser Kategorie vor allem von Personen der entsprechenden Altersgruppe großräumig aus den umliegenden Gemeinden genutzt werden. Die Kategorie 4 wird durch eine räumliche Häufung von Aktivitätsorten definiert. Im Landkreis Potsdam-Mittelmark sind das Mittelzentrum Beelitz, die kreisfreie Gemeinde Michendorf und die Kleinstadt Treuenbrietzen als Teil der Kategorie 4 ausgewiesen. Die erwarteten Freizeitverkehre stammen aus den umliegenden Gemeinden. Kategorie 5 stellt Freizeitangebote des alltäglichen Lebens dar, wie Sportangebote durch Schulen und Sportplätze oder Schwimmbäder (auch reine Freibäder). Diese finden sich in der Regel in Ortschaften mit Schulstandorten im ganzen Landkreis Potsdam-Mittelmark, daher kann erwartet werden, dass die Freizeitverkehre eine kleinräumigere Ausweitung auf Gemeindeebene haben.

Abbildung 13: Absolute Bevölkerungszahlen der 6- bis 14-Jährigen nach Gemeinden sowie festgelegte Aktivitätsschwerpunkte dieser Altersklasse



Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.
Datengrundlage: Statistisches Bundesamt (Destatis) 2023. (Bevölkerungszahlen)
Anmerkungen: Stichtag Bevölkerungszahlen: 31. Dezember 2022.

Abbildung 14: Absolute Bevölkerungszahlen der 15- bis 25-Jährigen nach Gemeinden sowie festgelegte Aktivitätsschwerpunkte dieser Altersklasse

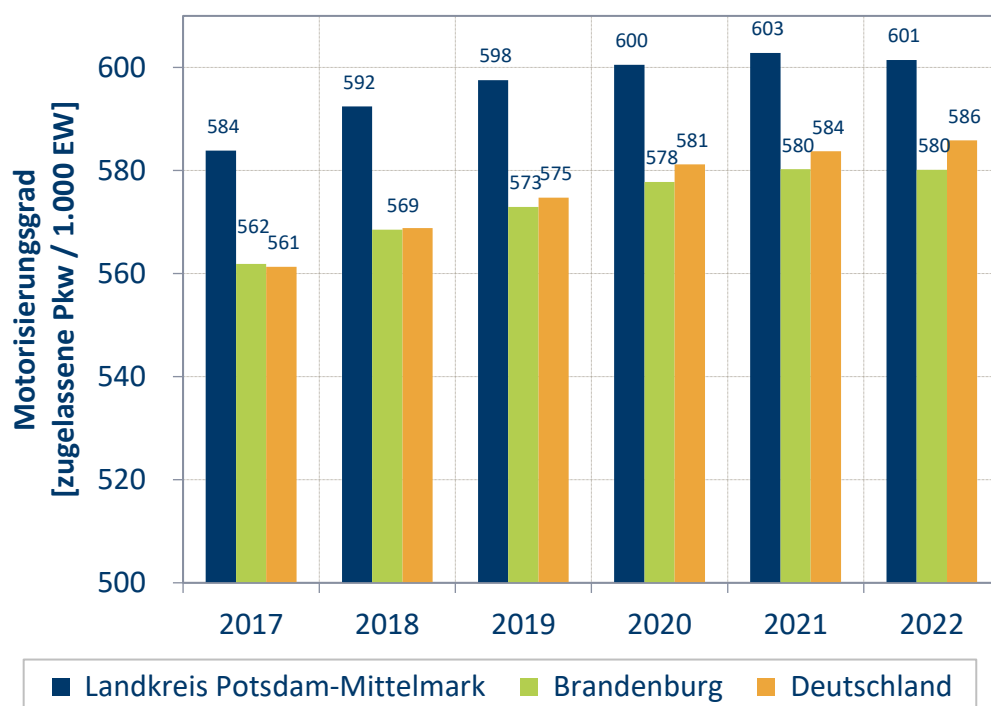


Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.
 Datengrundlage: Statistisches Bundesamt (Destatis) 2023. (Bevölkerungszahlen)
 Anmerkungen: Stichtag Bevölkerungszahlen: 31. Dezember 2022.

2.1.2.3 Motorisierter Individualverkehr

Der Motorisierungsgrad im Landkreis Potsdam-Mittelmark liegt zu Beginn des Jahres 2022 mit 601 zugelassenen Pkw je 1.000 Einwohnenden sowohl über den landesweiten Motorisierungsgrad in Brandenburg mit 580 Pkw als auch über den bundesweiten Motorisierungsgrad von 586 Pkw je 1.000 Einwohnenden. Aus Abbildung 15 geht hervor, dass sowohl im Landkreis Potsdam-Mittelmark als auch landes- bzw. bundesweit der Motorisierungsgrad von 2017 an jedes Jahr zunimmt. Während jedoch deutschlandweit die Anzahl an Pkw je 1.000 Einwohnende auch von 2021 auf 2022 um rund 0,34 % zunahm, blieb der Motorisierungsgrad in Brandenburg unverändert und im Landkreis Potsdam-Mittelmark stieg er in der Zeitreihe von 2017 bis 2022 leicht um rund 0,29 %.

Abbildung 15: Motorisierungsgrad im Landkreis Potsdam-Mittelmark, im Land Brandenburg sowie deutschlandweit für die Jahre 2017 bis 2022⁵



Quelle: IGES 2023, Eigene Berechnung.
 Datengrundlage: Kraftfahrtbundesamt 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022; Statistisches Bundesamt (Destatis) 2023.

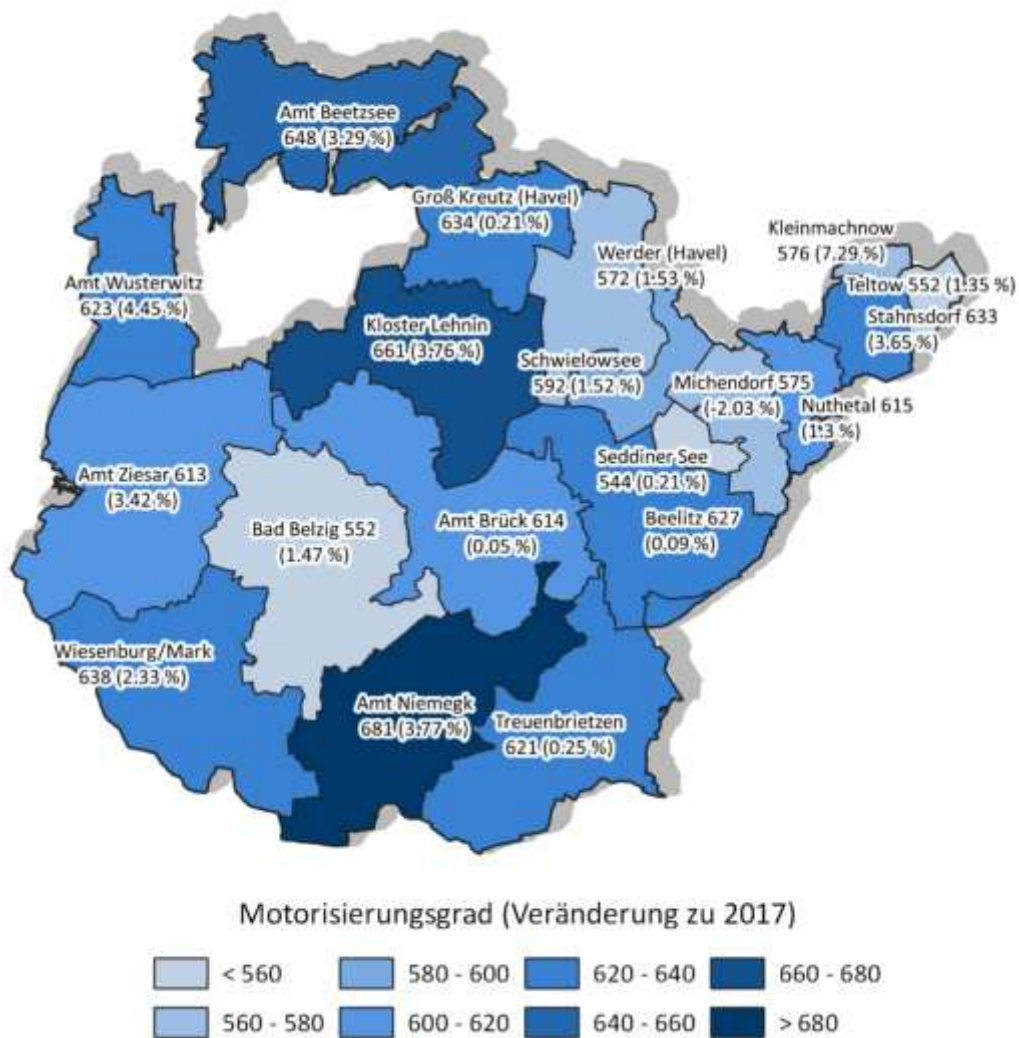
⁵ Stichtag für die Anzahl zugelassener Pkw sowie die Bevölkerungszahlen zur Berechnung des Motorisierungsgrades für den Landkreis Potsdam-Mittelmark und für das Land Brandenburg ist jeweils der 1. Januar. Für die Bevölkerungszahlen der Bundesrepublik Deutschland ist jeweils der 31. Dezember des vorangegangenen Jahres Stichtag für die Berechnung des Motorisierungsgrades.

Der in Abbildung 16 dargestellte Motorisierungsgrad auf Amtsebene zeigt, dass sich die Pkw-Dichte im Landkreis Potsdam-Mittelmark räumlich unterscheidet. Während in den meisten Ämtern bzw. amtsfreien Gemeinden des Berliner Umlandes der Motorisierungsgrad unter dem landkreisweiten Motorisierungsgrad liegt, ist der Motorisierungsgrad in den übrigen Gemeinden ungefähr so hoch wie landkreisweit oder noch höher. Ausnahmen im Berliner Umland sind unter anderem die Gemeinden Stahnsdorf (633), Nuthetal (615) und Groß Kreutz (Havel) (634). Der Motorisierungsgrad von 552 Pkw je 1.000 Einwohnenden im Bad Belzig weicht von seinen benachbarten Ämtern bzw. amtsfreien Gemeinden ab. Die höchsten Motorisierungsgrad weist das Amt Niemegk mit 681 Pkw je 1.000 Einwohnende auf. Auch das Amt Beetzsee (648) sowie die amtsfreie Gemeinde Kloster Lehnin (661) weisen einen Motorisierungsgrad von 640 oder mehr Pkw je 1.000 Einwohnende auf.

Allgemein ist der Motorisierungsgrad im Landkreis Potsdam Mittelmark im Vergleich zum Jahr 2017 um rund 2,9 % gestiegen. Die in Abbildung 16 dargestellte Veränderung des Motorisierungsgrads zum Jahr 2017 zeigt, dass sich auch die Veränderungen zum Motorisierungsgrad im Jahr 2017 räumlich unterscheiden. So nahm die Pkw-Dichte in Kleinmachnow um rund 7,29 % und im Amt Wusterwitz um rund 4,45 % zu. Dahingegen ging sie in Michendorf um rund 2,03 % zurück. Im Amt Brück und in der Stadt Beelitz hat sich der Motorisierungsgrad lediglich um rund 0,05 % bzw. rund 0,09 % verändert.

Der Motorisierungsgrad ist eine zentrale Kennzahl, mit dessen Hilfe der Landkreis Potsdam-Mittelmark den Erfolg des Mobilitätsangebots abseits des MIV misst. Somit wird die Entwicklung des Motorisierungsgrades auch in Zukunft intensiv beobachtet werden.

Abbildung 16: Motorisierungsgrad 2022 in den Ämtern bzw. amtsfreien Gemeinden sowie prozentuale Veränderung zu 2017



Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.
 Datengrundlage: Kraftfahrtbundesamt 2017, 2022; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2018, 2023.

Tabelle 6: Pkw-Bestand und Motorisierungsgrad 2022⁶ nach Ämtern bzw. amtsfreien Gemeinden sowie prozentuale Veränderung des Motorisierungsgrads zu 2017

Amt bzw. amtsfreie Gemeinde	Pkw-Bestand 2022	Motorisierungsgrad 2022	Prozentuale Veränderung zum Motorisierungsgrad 2017
Bad Belzig	6.098	552	+ 1,47 %
Beelitz	8.071	627	+ 0,09 %
Amt Beetzsee	5.391	648	+ 3,29 %
Amt Brück	6.999	614	+ 0,05 %
Groß Kreutz (Havel)	5.613	634	+ 0,21 %
Kleinmachnow	11.592	576	+ 7,29 %
Kloster Lehnin	7.341	661	+ 3,76 %
Michendorf	7.828	575	- 2,03 %
Amt Niemegk	3.164	681	+ 3,77 %
Nuthetal	5.559	615	+ 1,30 %
Schwielowsee	6.415	592	+ 1,52 %
Seddiner See	2.453	544	+ 0,21 %
Stahnsdorf	10.119	633	+ 3,65 %
Teltow	15.113	552	+ 1,35 %
Treuenbrietzen	4.646	621	+ 0,25 %
Werder (Havel)	15.315	572	+ 1,53 %
Wiesenburg/Mark	2.698	638	+ 2,33 %
Amt Wusterwitz	3.224	623	+ 4,45 %
Amt Ziesar	3.750	613	+ 3,42 %
Landkreis Potsdam-Mittelmark	132.024	601	+ 2,52 %
Land Brandenburg	1.472.325	580	+ 2,86 %

Quelle: IGES 2023, Eigene Berechnung.

Datengrundlage: Kraftfahrtbundesamt 2017, 2022; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2018, 2023.

⁶ Stichtag ist der 01.01.2022.

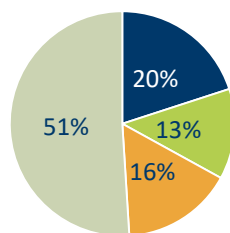
2.1.2.4 Modal Split

Die Gemeinden Michendorf und Nuthetal, Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf (TKS) sowie Werder (Havel) und Schwielowsee stellen insgesamt drei Untersuchungsräume für die Verkehrserhebung Mobilität in Städten – SrV (System repräsentativen Verkehrsbefragung). Diese repräsentativen Haushaltsbefragungen werden in einem fünfjährigen Turnus erhoben und ermöglichen durch die Untersuchungsräume im Landkreis Potsdam-Mittelmark, das Mobilitätsverhalten von rund 23 % der Bevölkerung im Landkreis anhand ausgewählter Mobilitätskennwerte beschrieben werden.

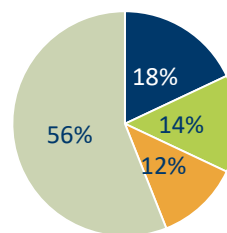
In allen drei Untersuchungsräumen werden mehr als 50 % der Wege mit dem MIV zurückgelegt (siehe Abbildung 17). Während die Anteile an Wegen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden in den drei Untersuchungsräumen ähnlich sind, liegt der Anteil an Wegen, die mit dem ÖV zurückgelegt werden, im Untersuchungsraum Michendorf/Nuthetal bei rund 16 % und im Gegensatz dazu im Untersuchungsraum TKS bei rund 12 %.

Abbildung 17: Modal Split in den SrV-Untersuchungsräumen im Landkreis Potsdam-Mittelmark 2018

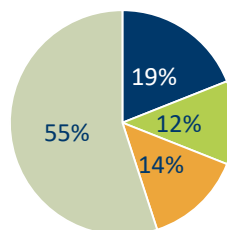
Michendorf / Nuthetal (n = 496)



TKS (n = 1.019)



Werder (Havel) / Schwielowsee (n = 604)



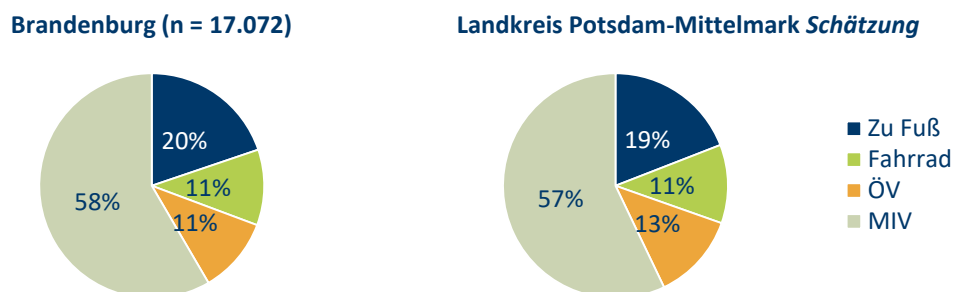
■ Zu Fuß
■ Fahrrad
■ ÖV
■ MIV

Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.

Datengrundlage: Gerike et al. 2019c, 2019a, 2019b

Um neben Aussagen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Berliner Umland im Landkreis Potsdam-Mittelmark⁷ auch Aussagen über das Mobilitätsverhalten der übrigen Bevölkerung, die als Gemeinden des Weiteren Metropolraums teilweise stark abweichende Raumstrukturen aufweisen, treffen zu können, werden zudem Ergebnisse der repräsentativen Haushaltsbefragung Mobilität in Deutschland (MiD) herangezogen. Zur Betrachtung des Modal Splits liegen hier regionalisierte Ergebnisse für das Bundesland Brandenburg sowie basierend auf einem Regressionsmodell Schätzungen für den Landkreis Potsdam-Mittelmark vor (siehe Abbildung 18). Diese Ergebnisse zeigen, dass auch hier ein MIV-Anteil von etwas unter 60 % vorherrscht und der ÖV gemäß Schätzungen im gesamten Landkreis für rund 13 % der Wege genutzt wird.

Abbildung 18: Modal Split in Brandenburg 2017



Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.

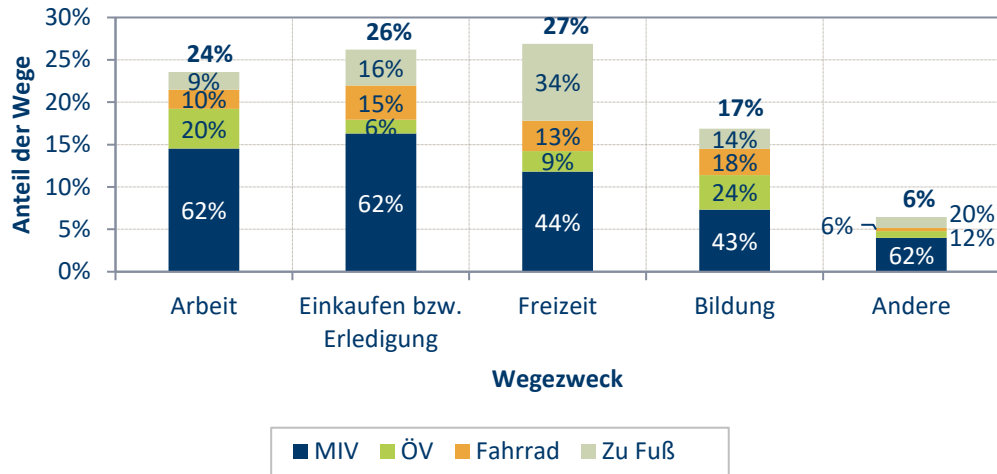
Datengrundlage: infas, DLR, IVT und infas 360 2018.

2.1.2.5 Kennzahlen des Mobilitätsverhaltens

Basierend auf den SrV-Untersuchungsräumen im Landkreis Potsdam-Mittelmark werden rund 24 % der Wege zum Erreichen des Arbeitsplatzes bzw. den entsprechenden Nachhauseweg genutzt, rund 26 % der Wege stellen Einkauf- bzw. Erledigungswege dar, rund 27 % stellen Freizeitwege dar, rund 17 % stellen Wege zum bzw. vom Bildungsort dar und insgesamt 6 % der Wege werden für andere Wegezwecke genutzt (siehe Abbildung 19). Für alle Wegezwecke wird am häufigsten der MIV genutzt. Während rund 20 % bzw. 24 % der Arbeits- bzw. Ausbildungswege mit dem ÖV zurückgelegt werden, ist der Anteil an Einkaufs- bzw. Erledigungswegen sowie Freizeitwegen, die mit dem ÖV zurückgelegt werden, im einstelligen Prozentbereich.

⁷ Mit Ausnahme der Gemeinde Seddiner See

Abbildung 19: Anteil der Wege nach Wegezweck und Hauptverkehrsmittel in den SrV-Untersuchungsräumen im Landkreis Potsdam-Mittelmark

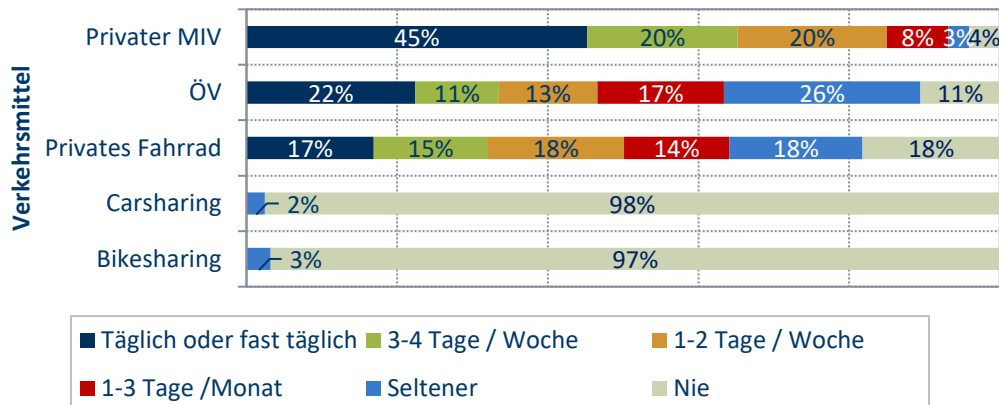


Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.

Datengrundlage: Gerike et al. 2019c, 2019a, 2019b

Insgesamt nutzen in den SrV-Untersuchungsräumen rund 45 % der Bewohnerinnen und Bewohner den privaten MIV täglich und rund 20 % an drei bis vier Tagen in der Woche (siehe Abbildung 20). Lediglich rund 15 % nutzen den privaten MIV seltener als wöchentlich. Carsharing-Angebote werden lediglich von rund 2 % genutzt und wenn, seltener als monatlich. Öffentliche Verkehrsmittel nutzen rund 22 % täglich, rund 11 % an drei bis vier Tagen in der Woche und rund 13 % an ein bis zwei Tagen in der Woche. Im Gegensatz dazu wird von insgesamt rund 54 % der öffentliche Verkehr an ein bis drei Tagen im Monat oder seltener genutzt. Die Nutzungshäufigkeit des Fahrrads ist in den SrV-Untersuchungsräumen ausgeglichen. So nutzen rund 17 % das Fahrrad täglich, rund 15 % drei bis viermal in der Woche, rund 18 % seltener als monatlich und rund 18 % nie. Insgesamt nutzen rund 3 % Bikesharing-Angebote seltener als monatlich.

Abbildung 20: Verkehrsmittelnutzung der Befragten in den SrV-Untersuchungsräumen im Landkreis Potsdam-Mittelmark in den letzten zwölf Monaten⁸

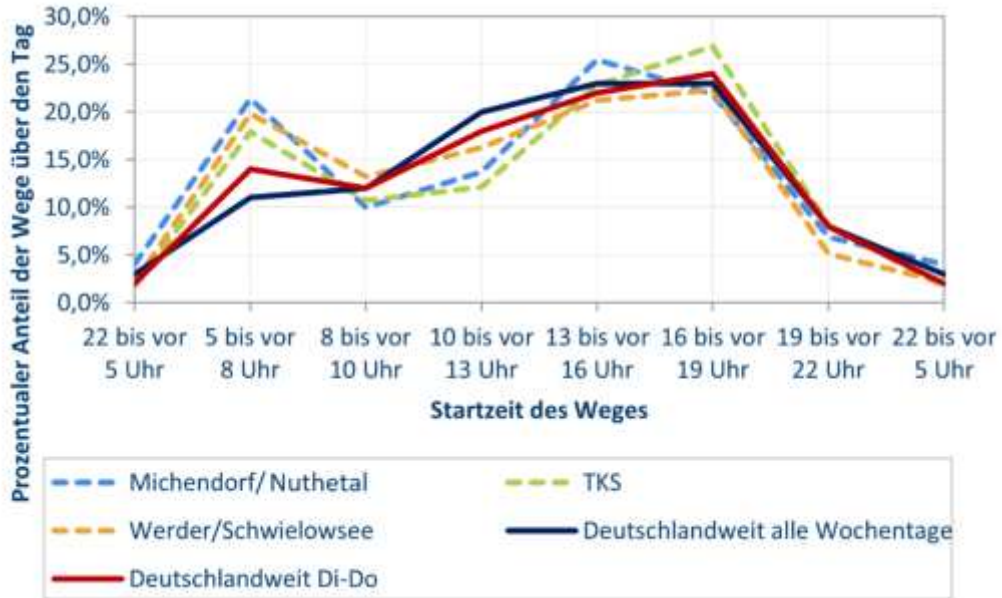


Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.
 Datengrundlage: Gerike et al. 2019a, 2019b, 2019c

Die in Abbildung 21 dargestellten Tagesganglinien zeigen, dass in den SrV-Untersuchungsräumen rund 21 % des Gesamtverkehrsaufkommens der Bewohnerinnen und Bewohner in der morgendlichen Hauptverkehrsspitze zwischen 5 Uhr und 8 Uhr stattfindet. Dies weicht von der deutschlandweiten Tagesganglinie, sowohl über alle Wochentage als auch nur in der Betrachtung der Kernwoche von dienstags bis donnerstags, ab. Hier ist der Anteil des Gesamtverkehrsaufkommens mit rund 12 % bzw. rund 14 % geringer. Das nachmittägliche Gesamtverkehrsaufkommen in den SrV-Untersuchungsräumen ähnelt stark der deutschlandweiten zeitlichen Verteilung des Gesamtverkehrsaufkommens. Abbildung 22 verdeutlicht, dass deutschlandweit der Ausbildungs- und Arbeitsverkehr im Wesentlichen zu den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden stattfindet, während sich das Verkehrsaufkommen für Einkaufs- und Erledigungswege sowie Freizeitwege über den Vor- und Nachmittag verteilt.

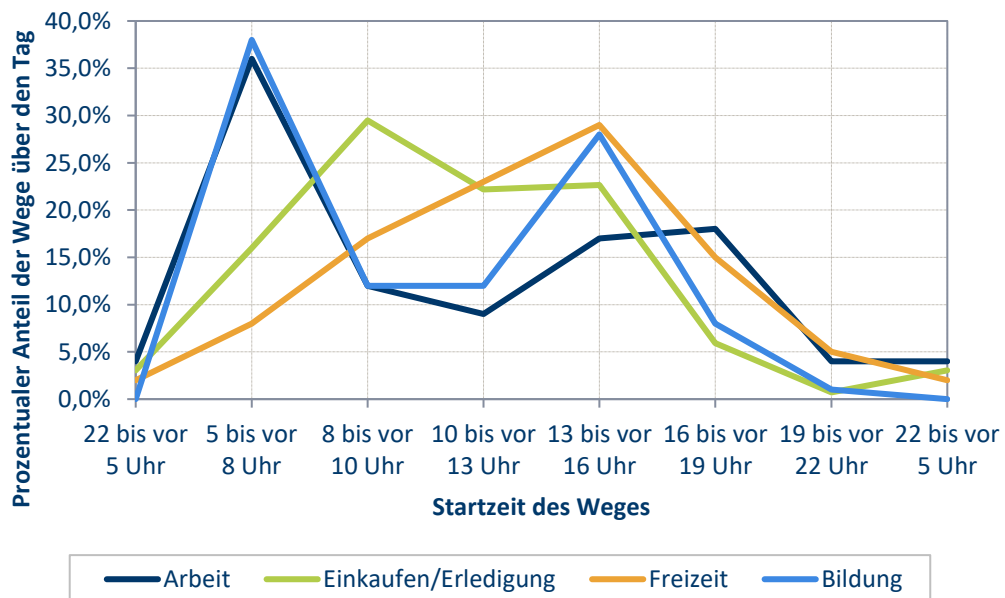
⁸ Dieser Zeitraum bezieht sich auf die letzten zwölf Monate vor dem Erhebungsstichtag der Befragten.

Abbildung 21: Tagesganglinien in den SrV-Untersuchungsräumen im Landkreis Potsdam-Mittelmark sowie deutschlandweit



Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.
 Datengrundlage: Gerike et al. 2019a, 2019b, 2019c; infas, DLR, IVT und infas 360 2018

Abbildung 22: Tagesganglinien nach Wegezweck deutschlandweit



Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.
 Datengrundlage: infas, DLR, IVT und infas 360 2018.

2.1.3 Mobilitätsangebot und -qualität

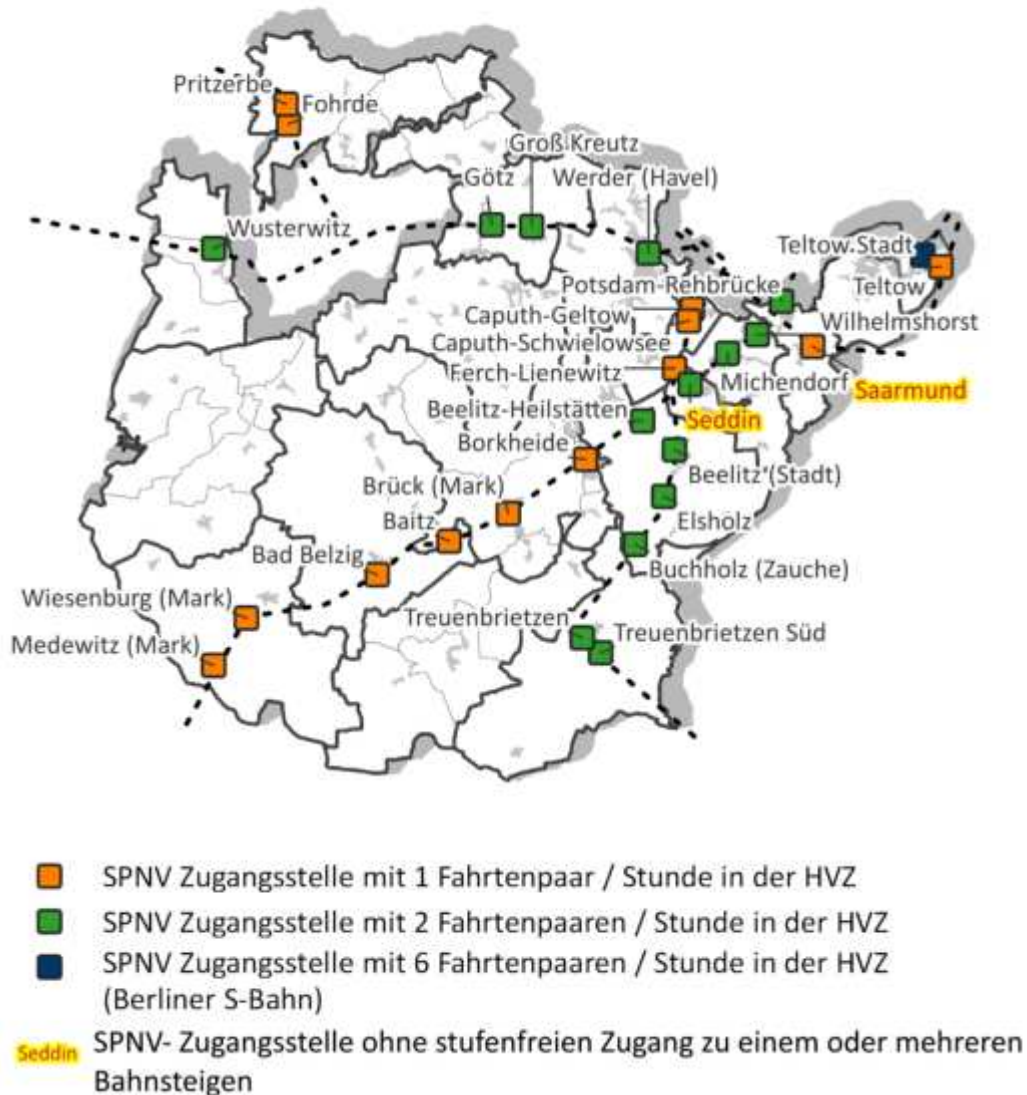
Das Mobilitätsangebot im Landkreis Potsdam-Mittelmark umfasst den SPNV, den kÖPNV, den Fernverkehr, weitere Mobilitätsangebote und die Verkehrsmittelverknüpfung. Neben dem Angebot wird auch die Qualität der eingesetzten Fahrzeuge im kÖPNV im Landkreis beschrieben.

2.1.3.1 SPNV-Zugangsstellen

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark verfügt über insgesamt 28 SPNV-Zugangsstellen (siehe Abbildung 23). Mit Ausnahme der Zugangsstelle Teltow-Stadt, werden die Zugangsstellen ausschließlich durch den Regionalverkehr bedient. Die Mehrzahl der SPNV-Zugangsstellen werden im Grundtakt durch ein Fahrtenpaar die Stunde bedient. Die SPNV-Zugangsstelle Medewitz (Mark) wird außerhalb der morgendlichen HVZ je Richtung nur alle zwei Stunden bedient. Die Zugangsstelle Werder (Havel) wird im Grundtakt durch zwei Fahrtenpaare und in der HVZ durch drei Fahrtenpaare bedient. Auch an den SPNV-Zugangsstellen der RE 7 bis Bad Belzig (Potsdam-Rehbrücke, Wilhelmshorst, Michendorf, Seddin, Beelitz-Heilstätten, Borkheide, Brück (Mark), Baitz und Bad Belzig) verkehren im Grundtakt zwei Fahrtenpaare die Stunde. Mit den Abfahrten der RB 37 verkehren somit unter der Woche an den SPNV-Zugangsstellen Potsdam-Rehbrücke, Wilhelmshorst und Michendorf insgesamt drei Fahrtenpaare die Stunde. Die Zugangsstelle Teltow Stadt wird durch die Berliner S-Bahn, mit 6 Abfahrten die Stunde im Grundtakt, bedient (siehe Anhang A1).

Die Bahnsteige der SPNV-Zugangsstelle Seddin sind nicht stufenfrei erreichbar. An der SPNV-Zugangsstelle Saarmund lässt sich nur ein Bahnsteig stufenfrei erreichen (fahrplanmäßige Abfahrt Richtung Flughafen BER – Königs Wusterhausen).

Abbildung 23: SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Potsdam-Mittelmark



Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.

Datengrundlage: VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2023c

2.1.3.2 ÖPNV-Haltestellen und Barrierefreiheit

Im Landkreis Potsdam-Mittelmark werden aktuell rund 786 Haltestellen mit insgesamt rund 1.793 Haltestellenmasten durch den kÖPNV bedient. Die Haltestellen im Landkreis Potsdam-Mittelmark sind nach den Anforderungen des VBB (u.a. anhand ihres Fahrgastaufkommens), kategorisiert. Insgesamt sieben Haltestellen im Landkreis sind demnach der Haltestellenkategorie A (Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen mit mehr als 250 Ein- und Aussteigenden pro Tag und Verknüpfung)

fungsfunktion) und insgesamt 18 Haltestellen der Haltestellenkategorie B (Haltestellen von regionaler Bedeutung mit bis zu 250 Ein- und Aussteigenden pro Tag) zugeordnet. Eine Übersicht der Haltestellen der Kategorien A und B kann Tabelle 7 entnommen werden. Alle weiteren Haltestellen im Landkreis sind Haltestellen der Kategorie C mit den Abstufungen C1, C2 und C3.

Zur Gewährleistung eines normgerechten barrierefreien Ausbaus der Haltestellen-Infrastruktur hat der Landkreis Potsdam-Mittelmark einen Planungsleitfaden herausgegeben. Der barrierefreie Ausbaustand der Haltestellen der Kategorie A und B wurde hier anhand der folgenden Kriterien bewertet:

- ◆ Existenz eines (normgerechten) taktilen Leitsystems
- ◆ Existenz/Höhe des Busbord (Höhe $\geq 18\text{cm}$)
- ◆ Länge der Busbucht
- ◆ Vorhandensein der normgerechten Bewegungsflächen an erster und zweiter Bustür

Je nach Bewertung der Kriterien wurde für die in Tabelle 7 aufgeführten Haltestellen der Ausbaustand der Barrierefreiheit mit barrierefrei, nicht barrierefrei und bedingt barrierefrei bewertet: Als barrierefrei sind Haltestellen zu verstehen, wenn sie in allen wesentlichen Punkten den Vorgaben des Planungsleitfadens entsprechen. Bedingt barrierefrei sind Haltestellen, die überwiegend den Vorgaben des Planungsleitfadens entsprechen, jedoch einzelne Mängel bestehen, auch wenn nur einzelne Haltepunkte einer Haltestelle als „barrierefrei“ bewertet werden konnten. Als nicht barrierefrei sind Haltestellen zu verstehen, wenn sie nicht in allen wesentlichen Punkten den Vorgaben des Planungsleitfadens entsprechen.

Tabelle 7: Ausbaustand der Barrierefreiheit von A- und B-Haltestellen

Ort	Name	Kat.	Barrierefreiheit
Bad Belzig	Bahnhof	A	Nein
Bad Belzig	Busbahnhof	A	Nein
Beelitz	Am Lustgarten	B	Bedingt
Beelitz-Heilstätten	Bahnhof/ Nord	B	Bedingt
Beelitz-Heilstätten	Bahnhof Süd	B	Bedingt
Beelitz	Zum Bahnhof	B	Bedingt
Borkheide	Bahnhof	B	Bedingt
Brück	Bahnhof	B	Nein
Geltow	Ferdinand-Wimmer-Platz	B	Bedingt
Golzow (PM)	Anger	B	Ja ⁹

⁹ Geplanter Ausbau in 2024

Ort	Name	Kat.	Barrierefreiheit
Götz	Bahnhof	B	Nein
Groß Kreuz	Bahnhof	B	Nein
Kleinmachnow	Rathausmarkt	B	Nein
Lehnin	Busbahnhof	A	Nein
Michendorf	Bahnhof	A	Nein
Potsdam	Rehbrücke	A/C1 ¹⁰	Nein
Saarmund	Bahnhof	B ¹¹	Nein
Seddin	Bahnhof	B	Ja ¹²
Stahnsdorf	Waldschänke	A	Ja
Teltow	Bahnhof	B	Ja
Teltow	S Teltow Stadt und S Teltow Stadt / Gonfrevillestr.	A	Ja
Teltow	Warthestr.	B	Ja ¹³
Treuenbrietzen	Bahnhof	B	Nein
Werder (Havel)	Bahnhof	A	Ja ¹⁴
Werder (Havel)	Post	B	Nein
Wusterwitz	Bahnhof	B	Nein

Quelle: IGES 2024.

¹⁰ Die Haltestelle auf Potsdamer Gemeindegebiet ist der Kategorie A zugeordnet, die Haltestelle auf dem Gebiet der Gemeinde Nuthetal (Potsdam-Rehbrücke Bhf/Süd in der Arthur-Scheunert-Allee ist der Kategorie C1 zugeordnet.

¹¹ Haltestelle wird nach der Verlegung zum Bahnhof Saarmund der Kategorie B zugeordnet

¹² Aktuell im Ausbau (Stand: Dezember 2023)

¹³ Geplanter Baubeginn 2. Halbjahr 2024

¹⁴ Vorläufiger Umbau

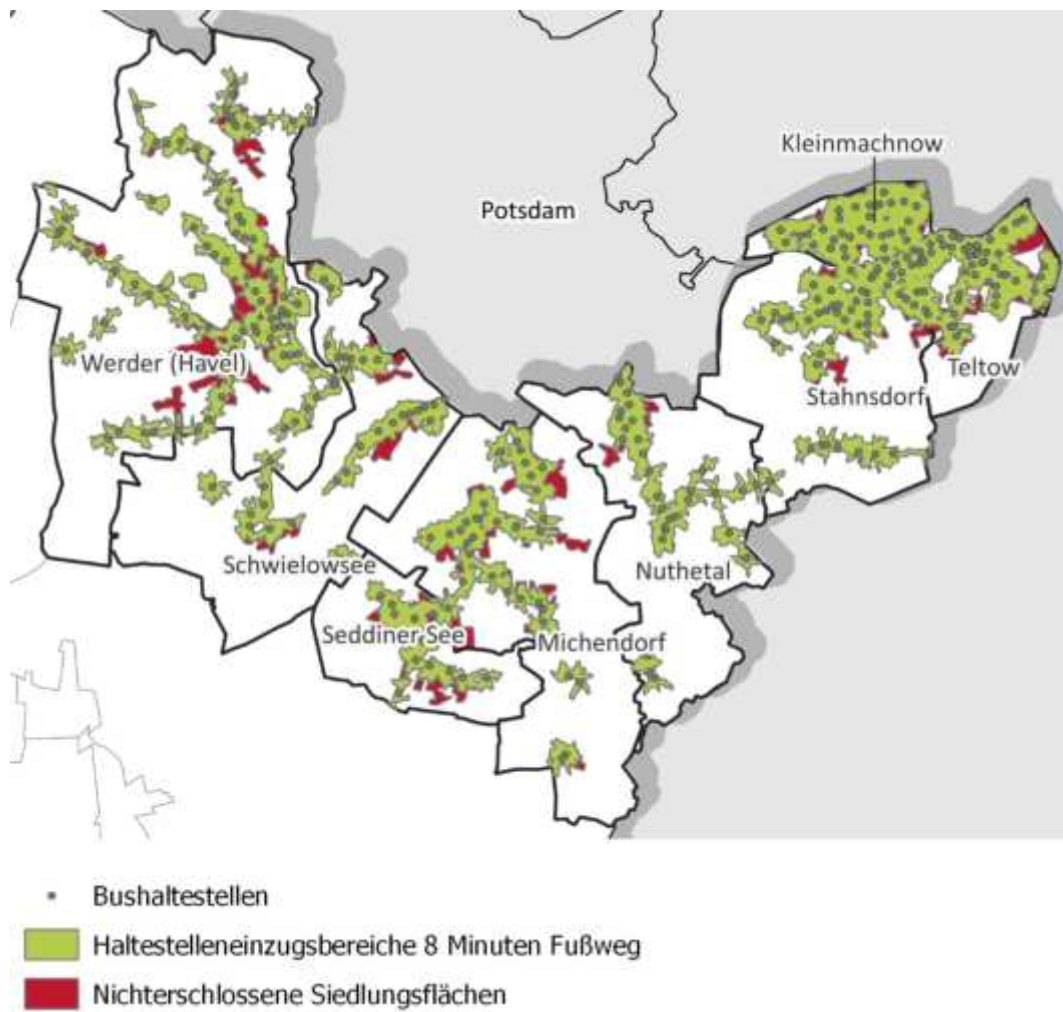
Gemäß den Vorgaben zu Haltestelleneinzugsbereichen des fortzuschreibenden Nahverkehrsplans liegen rund 21 % der Siedlungsflächen der Gemeinden des Berliner Umlandes nicht innerhalb der vorgegeben Haltestelleneinzugsbereiche¹⁵. Aus den in Abbildung 24 dargestellten Haltestelleneinzugsbereichen der Gemeinden des Berliner Umlandes geht hervor, dass diese Defizite vor allem an Siedlungsflächen, die nicht direkt über die Hauptverkehrsstraßen bzw. Verkehrsachsen erschlossen sind, bestehen. Besonders betrifft dies Siedlungsflächen in Werder (Havel) zwischen bzw. außerhalb der L90 und der Kemnitzer Chaussee, Siedlungsflächen abseits der B1 und L90 in Glindow sowie das südwestliche Siedlungsgebiet Capuths. Darüber hinaus sind mit dem südlichen Teil Töplitz sowie die Siedlungen Wildenbruch-Bergheide und Wildenbruch-Lehnmarke zusammenhängende Wohnsiedlungsgebiete nach den oben genannten Kriterien nicht räumlich an den kÖPNV erschlossen.

Gemäß den Vorgaben zu Haltestelleneinzugsbereichen des fortzuschreibenden Nahverkehrsplans liegen rund 19 % der Siedlungsflächen der Gemeinden des Weiteren Metropolraums nicht innerhalb der vorgegeben Haltestelleneinzugsbereiche¹⁶. Defizite in der räumlichen Erschließung sind vor allem in Siedlungsteilen in Borkwalde, Borkheide und Fichtenwalde sowie an den Siedlungsrändern in den Ortsteilen Lehnin und Damsdorf, in Kloster Lehnin sowie im Ortsteil Schenkenberg in Groß Kreutz (Havel) zu erkennen (siehe Abbildung 25).

¹⁵ Gemäß der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2020 bis 2024 soll im Regelfall mindestens eine Haltestelle bei einer Gehgeschwindigkeit von 1 m/s innerhalb von 8 Minuten erreicht werden.

¹⁶ Gemäß der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2020 bis 2024 soll im Regelfall mindestens eine Haltestelle bei einer Gehgeschwindigkeit von 1 m/s innerhalb von 10 Minuten erreicht werden.

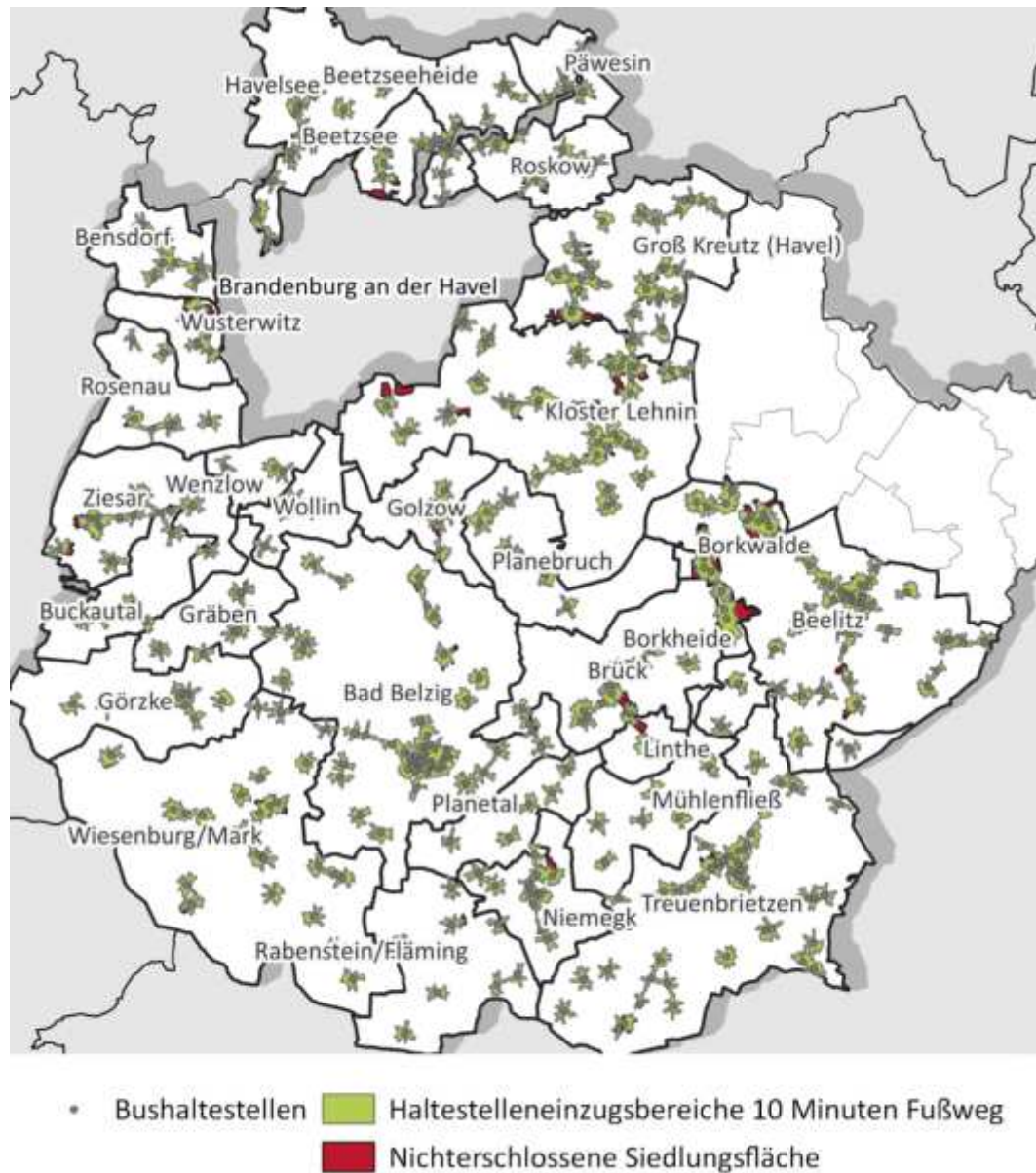
Abbildung 24: Haltestelleneinzugsbereiche Gemeinden des Berliner Umlands



Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.

Datengrundlage: VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2023c

Abbildung 25: Haltestelleneinzugsbereiche Gemeinden des Weiteren Metropolraums



Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.

Datengrundlage: VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2023c

2.1.3.3 Verkehrsangebot im SPNV

Der SPNV liegt in der Verantwortung des Landes Brandenburg als Aufgabenträger entsprechend § 3 Abs. 1 ÖPNVG BB und umfasst die in Tabelle 8 dargestellten Verkehre. Eine Übersicht über das konkrete derzeitige Leistungsangebot des SPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark wird in Tabelle 8 dargestellt. Die SPNV-Leistungen werden durch die die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH (ODEG), die DB Regio AG sowie die S Bahn Berlin GmbH auf Basis verkehrsvertraglicher Regelungen mit den jeweils betroffenen Ländern Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt erbracht.

Tabelle 8: Status quo SPNV-Angebot im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Angebot	Grundtakt	Teilnetz	Betreiber	Laufzeit
RE 1 (Cottbus – Eisenhüttenstadt -) Frankfurt (Oder) – Fürstenwalde (Spree) – Berlin Ostkreuz – Berlin Zoo – Berlin-Charlottenburg – Potsdam Hbf – Werder (Havel) – Groß Kreutz – Götz – Branden- burg Hbf (- Wusterwitz - Ma- gedburg Hbf)	Werder Ha- vel 20/40 Min (20 Min in HVZ); Groß Kreutz Götz und Wusterwitz 60 Min	Elbe-Spree	ODEG	12/2022 12/2034
RE 3 Süd (Stralsund Hbf / Schwedt (Oder) -) Berlin Hbf – Berlin Südkreuz – Teltow – Ludwigsfelde – Lucken- walde – Jüterbog – (Lutherstadt Wittenberg Hbf)	60 Min	Nord-Süd (NOS2)	DB Regio	12/2014 12/2026
RE 7 West (Senftenberg -) Berlin Ostkreuz - Berlin Hbf – Berlin-Wannsee – Potsdam-Rehbrücke – Wilhelms- horst – Michendorf – Seddin - Beelitz Heilstätten – Borkheide – Brück (Mark) – Baitz - Bad Belzig – Wiesenburg (Mark) – Medewitz (Mark) - Dessau Hbf	Bis Bad Bel- zig 20/40 Min; Wie- senburg (Mark) 60 Min; Mede- witz (Mark) 120 Min	Elbe-Spree	DB Regio	12/2022 12/2034
RB 22 Königs Wusterhausen – Flughafen BER – Saarmund – Golm – Pots- dam Griebnitzsee	60 Min	Elbe-Spree	DB Regio	12/2022 12/2034
RB 33 Potsdam Hbf – Caputh-Geltow – Caputh-Schwielowsee – Ferch-Li- enewitz – Beelitz Stadt – Elsholz – Buchholz (Zauche) – Treuen- brietzen – Treuenbrietzen Süd - Jüterbog	60 Min	Elbe-Spree	ODEG	12/2022 12/2034

Angebot	Grundtakt	Teilnetz	Betreiber	Laufzeit
RB 37 Berlin-Wannsee – Potsdam-Rehbrücke – Wilhelmshorst – Michendorf – Beelitz Stadt	60 Min	Elbe-Spree	ODEG	12/2022 12/2034
RB 51 Brandenburg Hbf – Fohrde – Pritzerbe - Rathenow	60 Min	Elbe-Spree	ODEG	12/2022 12/2034
S 25 S Teltow Stadt – S Südkreuz Bhf – S+U Friedrichstr. Bhf – S+U Gesundbrunnen Bhf – S Tegel – S Hennigsdorf Bhf	20 Min	Nord-Süd (S-Bahn)	S-Bahn Berlin	12/2017 – 06/2025
S 26 S Teltow Stadt – S Südkreuz Bhf – S+U Friedrichstr. Bhf – S+U Gesundbrunnen Bhf – S Waidmannslust	20 Min	Nord-Süd (S-Bahn)	S-Bahn Berlin	12/2017 – 06/2025

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2023c; Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) 2023b

2.1.3.4 Planungen im SPNV

Im Landesnahverkehrsplan 2023-2027 des Landes Brandenburg sind verschiedene ausstehende Angebots- und Infrastrukturmaßnahmen, oftmals aus bereits bestehenden Planungen wie z.B. geplante Angebotsausweitungen- und Änderungen im VBB-Gebiet bis zum Fahrplanjahr 2027 oder das Projekt i2030, enthalten, die den SPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark betreffen. Eine Übersicht dieser Maßnahmen kann Tabelle 9 entnommen werden.

Tabelle 9: Anstehende Planungen im SPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Planungsgrundlage	Maßnahme
SPNV-Angebot ab dem Jahr 2025: <i>Veränderungen im Angebot des Regionalverkehrs</i>	RE 7: Verdichter-Züge können aufgrund veränderter Linienführung des RE 20 nicht mehr über Berlin-Wannsee hinaus auf Verdichter-Züge der RE 2 durchgebunden werden.
Projekt i2030	Verlängerung der S-Bahn von Teltow Stadt nach Stahnsdorf Sputendorfer Straße im 10-Min-Takt; dadurch Entstehung von zwei neuen Bahnhöfen im Landkreis
Projekt i2030	Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn als Regionalbahnlinie; Entstehung von zwei neuen Bahnhöfen

Planungsgrundlage	Maßnahme
Perspektivnetz SPNV BB	30-Min-Takt zwischen Potsdam Hbf und Beelitz Stadt
Perspektivnetz SPNV BB	60-Min-Takt zwischen Bad Belzig – Wiesenburg/Mark (- Dessau Hbf) auch am Wochenende
Perspektivnetz SPNV BB	30-Min-Takt zwischen Rathenow – Brandenburg Hbf in der HVZ
Perspektivnetz SPNV BB	30-Min-Takt in der Relation Potsdam Hbf – Golm – Flughafen BER
Ausbaumaßnahmen im Land Brandenburg im Rahmen des Deutschlandtaktes	Berlin – Jüterbog – Halle (Saale): Viergleisiger Ausbau zwischen Berlin Südkreuz und Jüterbog
Bahnhofs-konzeptPlus	Modernisierung und barrierefreie Erschließung Baitz und Seddin (Fertigstellung vsl. 2025) (Säule 1 der Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB))
Bahnhofs-konzeptPlus	Maßnahmen im Zuge der Säule 4 (FABB) am Bahnhof Werder (Havel) für attraktive Bahnhöfe

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) 2023b

2.1.3.5 Verkehrsangebot im kommunalen ÖPNV

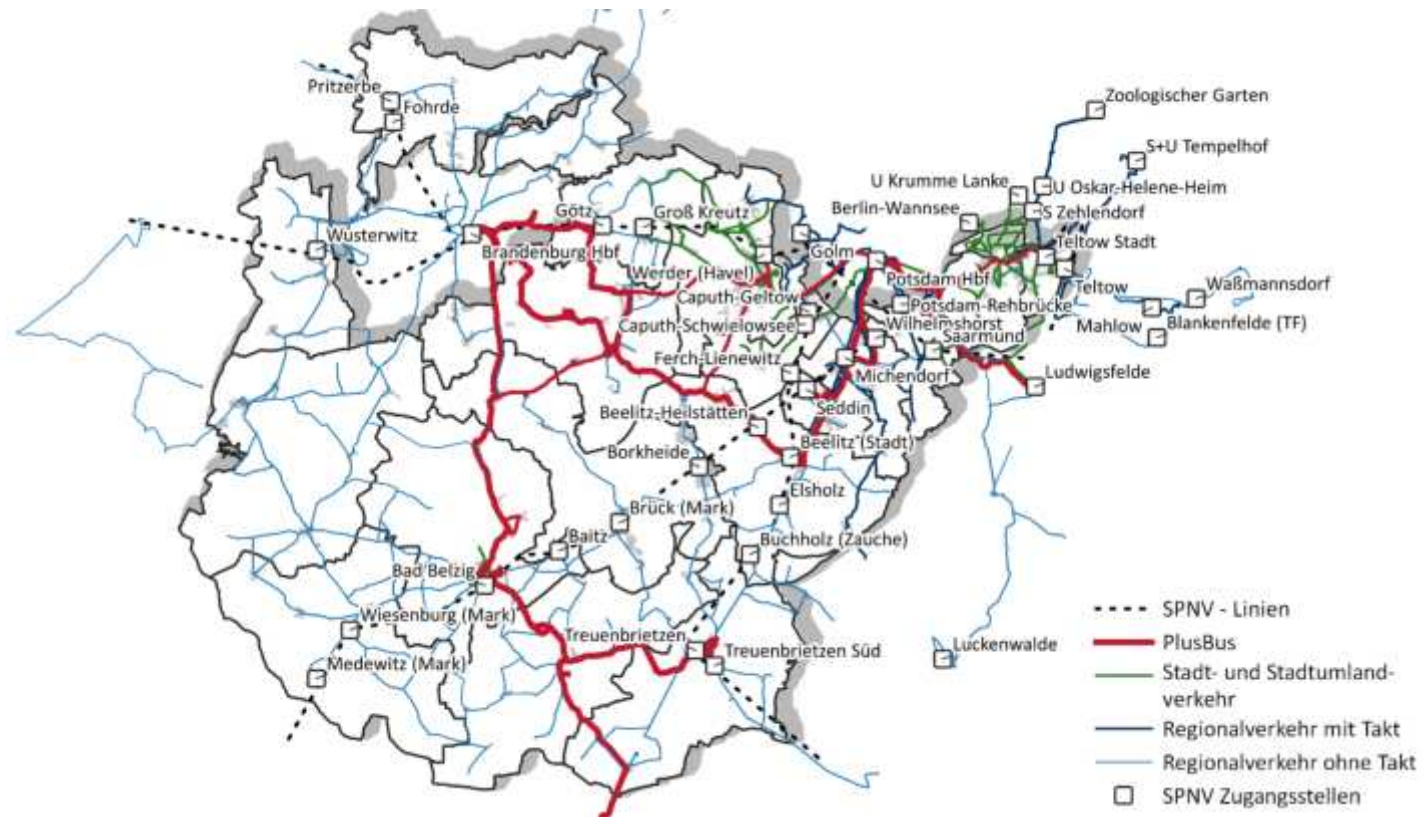
Das derzeitige Angebot im kÖPNV des Landkreises Potsdam-Mittelmark ist in Abbildung 26 dargestellt.

In Aufgabenträgerschaft¹⁷ des Landkreises Potsdam-Mittelmark werden aktuell 88¹⁸ Buslinien betrieben. Diese Buslinien sind gemäß fortzuschreibenden NVP die Linien in den Netzebenen Hauptnetz I, Hauptnetz II, Ergänzungsnetz sowie in den Stadt-Umlandverkehren TKS, Werder und Bad Belzig zugewiesen. Darüber hinaus sind einige Linien öffentlichen Produktkategorien wie PlusBus oder Ruf- und Bürgerbus zugeordnet. Diese Produktkategorien werden nachfolgend beschrieben.

¹⁷ Inklusive aufgabenträgerübergreifende Linien

¹⁸ Stand: Oktober 2023

Abbildung 26: Busangebot im Landkreis Potsdam-Mittelmark



Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.

Datengrundlage: VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2023c

Anmerkung: Der PlusBus von Ludwigsfelde nach Potsdam wird durch die VTF betrieben

PlusBus

Im Landkreis Potsdam-Mittelmark verkehren aktuell neun PlusBus-Linien. Das Konzept „PlusBus Brandenburg“ schafft durch verbindliche Qualitätskriterien und seine Abstimmungen mit dem SPNV ein für Fahrgäste attraktives Nahverkehrsangebot. Durch die in der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln festgeschriebenen Kriterien für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (VVPlusBus), stellen PlusBus-Verbindungen in Brandenburg höherwertige Linien des kommunalen ÖPNV dar. Die wesentlichen Kriterien der VVPlusBus sind:

- ◆ Mo-Fr: Mindestens 15 Fahrtenpaare im Stundentakt über die gesamte Linienlänge. Erste Abfahrt zwischen 05:30 Uhr und 6:30 Uhr sowie letzte Abfahrt zwischen 19:30 Uhr und 20:30 Uhr.
- ◆ Wochenende: Insgesamt mindestens 12 Fahrtenpaare, davon mindestens sechs Fahrtenpaare samstags und mindestens 5 Fahrtenpaare sonn- und feiertags.
- ◆ SPNV: Mindestens ein Umstieg von maximal 15 Minuten an mindestens einer SPNV-Zugangsstelle.
- ◆ Umwege: Geradlinige Linienführung ohne Stichfahrten. Einheitlicher Linienverlauf.
- ◆ Parallel-kehre: Auf Linien mit SPNV-Parallelverkehr müssen im Linienverlauf Zentren oder touristische Aufkommensschwerpunkte bedient werden, die vom SPNV nicht erschlossen sind.
- ◆ Zentrale Orte: Alle Linien müssen mindestens ein Mittel- oder Oberzentrum anbinden. Innerhalb des Berliner Tarifbereiches C müssen mindestens zwei Mittel- oder Oberzentren ohne direkte SPNV-Verbindung, miteinander verbinden.
- ◆ Barrierefreiheit: Einsatz ausschließlich barrierefreier Fahrzeuge.
- ◆ Ausschluss: Linien die überwiegend innerhalb einer Gemeinde oder Orten mit Stadtlinienverkehr verkehren sowie Linien, die die Landesgrenze nach Berlin überqueren sind nicht berücksichtigungsfähig.

Die PlusBus-Linien im Landkreis Potsdam-Mittelmark verkehren in den PlusBus-Netzen Beelitz-Zauche, Emsterland, Hoher Fläming, Elbe Fläming und Teltower Rübchen. Eine Übersicht über die PlusBus-Netze und deren Linien im Landkreis Potsdam-Mittelmark kann Tabelle 10 entnommen werden.

Über die Kriterien der VVPlusBus hinweg, besteht auf den PlusBus-Linien im Landkreis Potsdam-Mittelmark wochenends tagsüber ein Taktverkehr zwischen 60 und 120 Minuten.

Tabelle 10: PlusBus-Netze und Linien im Landkreis Potsdam-Mittelmark

PlusBus Beelitz-Zauche		PlusBus Hoher Fläming	
641:	Beelitz – Glindow - Werder (Havel)	580:	Bad Belzig – Lehnin – Werder (Havel) - Potsdam
643:	S Potsdam Hbf – Neuseddin – Beelitz	581:	Bad Belzig – Brandenburg a.d.H.
645:	Beelitz – Lehnin – Brandenburg a.d.H.	582:	Bad Belzig – Niemegk - Treuenbrietzen
PlusBus Emsterland		PlusBus Teltower Rübchen	
554:	Lehnin – Götz – Brandenburg a.d.H.	X1:	S Potsdam Hbf – Teltow, Bahnhof
PlusBus Elbe-Fläming			
X2:	Bad Belzig – Niemegk – Lutherstadt Wittenberg		

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage : regiobus Potsdam Mittelmark GmbH

Stadt- und Stadt-Umlandverkehr

Mit dem TKS-Netz, dem **powerbus** und der Stadtlinie Bad Belzig bestehen im Landkreis Potsdam-Mittelmark drei Stadtverkehrsangebote im Taktverkehr, die darüber hinaus auch eine direkte Anbindung bzw. über den Anschluss an den SPNV eine Anbindung nach Potsdam und Berlin ermöglichen.

Das TKS-Netz beinhaltet die Angebote des Stadt- bzw. Stadt-Umland-Verkehrs im Bereich der Gemeinden Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf mit Verbindungen nach Berlin, Potsdam und Ludwigsfelde. Neben den SPNV-Zugangsstellen S Teltow Stadt und Teltow, Bahnhof werden durch verschiedene Linien des TKS-Netzes die SPNV-Zugangsstellen S Wannsee Bhf, S Mexikoplatz, S Zehlendorf, U Oskar-Helene-Heim, U Krumme Lanke und S Lichterfelde Ost direkt aus den Gemeinden Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf hinaus bedient. Darüber hinaus gibt es Verbindungen nach Potsdam Hbf, Potsdam S Babelsberg und Potsdam Medienstadt Bhf. Potsdam Hbf wird aus dem TKS-Netz heraus durch die Linienüberlagerung der Linie 601 mit der Linie X1 Mo.-Fr. im 10-Minuten-Takt bedient. Mit den Nachtbuslinien N12 und N13 ist der TKS-Raum zudem an das Berliner und Potsdamer Nachtnetz angebunden. Eine Übersicht der Linien im TKS-Netz, sowohl in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Potsdam-Mittelmark als auch darüber hinaus, kann Tabelle 11 entnommen werden.

Tabelle 11: Linien im TKS-Netz

Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Potsdam-Mittelmark¹⁹	
X1:	S-Potsdam Hbf – Teltow, Bahnhof (<i>Plusbus Teltower Rübchen</i>)
601:	S Potsdam Hbf – Teltow, Sigridshorst
602:	Potsdam, S Babelsberg - Teltow, Warthestr.
619:	S Potsdam Hbf – Schenkenhorst – Ludwigsfelde Bhf
620:	S Wannsee Bhf – S Teltow Stadt
621:	S Teltow Stadt – Ludwigsfelde Bhf
622:	Stahnsdorf, Waldschänke – U Krumme Lanke
623:	Stahnsdorf, Waldschänke – Berlin, Zehlendorf Eiche – U Oskar-Helene-Heim
624:	(Teltow -) Stahnsdorf - Saarmund
625:	Ringlinie: S Teltow Stadt – Postviertel
626:	Stahnsdorf Waldschänke – S Teltow Stadt
627:	Stahnsdorf Waldschänke – Sputendorf
628:	Stahnsdorf, Waldschänke – Kleinmachnow, Dreilinden
629:	Stahnsdorf, Waldschänke – Teltow, Warthestr.
N12:	Berlin, Zehlendorf Eiche – Stahnsdorf, Bahnhofstr.
N13:	S Potsdam Hbf – S Teltow Stadt
Weitere Linien im TKS-Netz	
X10:	S+U Zoologischer Garten – Teltow, Rammrath-Brücke / S Teltow Stadt
184:	(S Südkreuz -) S+U Tempelhof – Teltow, Warthestr.
600	S Waßmannsdorf – S Teltow Stadt
704	S Blankenfelde – S Teltow Stadt

Quelle: IGES 2024.
 Datengrundlage : regiobus Potsdam Mittelmark GmbH

Das **powerbus**-Netz stellt den Stadt- bzw. Stadt-Umlandverkehr der Gemeinde Werder (Havel) und dessen umliegenden Gemeinden sowie aus diesen nach Potsdam hin dar. Die im 15- bis 120-Minuten-Takt verkehrenden Linien führen über den Bahnhof Werder (Havel) um so einen SPNV-Anschluss nach Potsdam und Berlin zu ermöglichen. Außerdem gewährleistet das **powerbus**-Netz durch die Bedienung

¹⁹ Auf den Linien mit einer Linienführung über die Berliner Landesgrenze gilt die Aufgabenträgerschaft bis zur Landesgrenze. Darüber hinaus besteht die Aufgabenträgerschaft beim Land Berlin.

von Haltestellen ohne regionale Bedeutung eine kleinräumliche Erschließung in Werder (Havel) sowie im Werderaner Umland. Die powerbus-Linien können Tabelle 12 entnommen werden.

Tabelle 12: powerbus-Linien

Linie	Verlauf
580:	Bad Belzig – Lehnin – Werder (Havel) - Potsdam (<i>PlusBus Hoher Fläming</i>)
607:	S Potsdam Hbf – Caputh – Ferch – Werder (Havel)
610:	Potsdam, Bhf Charlottenhof – Wildpark-West (- Geltow)
613:	Saarmund – Michendorf – Caputh - Glindow
E30:	Werderpark – Post – Markt – Post – Werderpark (<i>Insellinie Werder (Havel)</i>)
630:	Kemnitz – Werder (Havel) - Werderpark
631:	S Potsdam Hbf – Werder (Havel)
632:	Werder (Havel) – Phöben (- Schmergow)
633:	Werder (Havel) – Glindow – Bliesendorf
634:	Werder (Havel) – Neu Töplitz
635:	Werder (Havel) – Groß Kreutz - Schmergow
641:	Beelitz – Glindow – Werder (Havel) (<i>PlusBus Beelitz-Zauche</i>)

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: regiobus Potsdam Mittelmark GmbH

Die Stadtlinie Bad Belzig (Linie 590) gewährleistet, ergänzend zu den in Bad Belzig startenden bzw. endenden Regionalbus- und PlusBus-Verbindungen, die kleinräumige Erschließung innerhalb der Stadt Bad Belzig sowie die Anbindungen an den SPNV über die SPNV-Zugangsstelle Bad Belzig, Bahnhof. Mo.-Fr. verkehrt die Stadtlinie Bad Belzig zwischen 5 Uhr und 21 Uhr im 30-Minuten Takt und wochenends zwischen 8 Uhr und 20 Uhr im 120-Minuten Takt.

Rufbus und Bürgerbus

Ergänzend zum Linienverkehr fährt außerhalb der Schulverkehrszeiten der Bürgerbus der Linie 555 zweimal täglich zwischen Bad Belzig und Medewitz sowie am Wochenende viermal zwischen Bad Belzig und Medewitz sowie fünfmal zwischen Bad Belzig und Schmerwitz. Einige dieser Fahrten sind Rufbusfahrten, die bis eine Stunde vor Abfahrt telefonisch angemeldet werden müssen. Der Bürgerbus wird von ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern des Vereins BürgerBus Hoher Fläming e.V. betrieben. Darüber hinaus übernimmt der BürgerBus Hoher Fläming e.V. vereinzelt Fahrten auf den Linien 583, 586, 587 und 589.

Auf den Linien X2, 564 571, 586 und 624 werden einzelne Fahrten als Rufbusfahrten angeboten. Bei einer telefonischen Bedarfsanmeldung bis eine Stunde vor Abfahrt wird die jeweilige Fahrt angeboten. Darüber hinaus kann auf der Linie X2 eine Bedarfsfahrt auch über die entsprechende App angemeldet werden. Die Ortsteile Zauchwitz und Körzin (Beelitz) sowie der Ortsteil Stücken (Michendorf) werden durch den Rufbus R778 der Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH bedient. Mit diesem kann die SPNV-Zugangsstelle Trebbin im Landkreis Teltow-Fläming erreicht werden. Die Buchung erfolgt hier telefonisch oder app-basiert.

Auf einer Vielzahl von Linien gibt es vereinzelte Rufbushaltestellen. Während für die meisten dieser Rufbushaltestellen dieselben Anmeldebedingungen vorherrschen wie bei den Rufbusfahrten, kann der Bedarfshalt Rietz, Gewerbegebiet, auf der Linie 645 bis 30 Minuten vor geplanter Abfahrt per App angefordert werden.

2.1.3.6 Planungen im kommunalen ÖPNV

Im Landkreis Potsdam-Mittelmark gibt es verschiedene regionale Planungsschwerpunkte bzw. -vorhaben im KÖPNV mit verschiedenen Umsetzungshorizonten.

Hierzu zählt u.a. das Busverkehrskonzept Nuthetal mit dem ursprünglich angestrebten Ziel eine Verbindung zwischen Caputh über Saarmund nach Stahnsdorf zu schaffen. Abweichend von den ersten Überlegungen sieht der aktuelle Stand der Planung im November 2023 vor, dass eine Linie von Caputh über Michendorf nach Saarmund analog zur Linie 613 angeboten und anschließend über das Einkaufszentrum Potsdam Sterncenter nach Potsdam, Keplerplatz weitergeführt wird. Es wird ein 120-Minuten-Takt und eine Umsetzung ab Ostern 2024 angestrebt. Gleichzeitig wird mit der Verlängerung der Linie 611 ein Angebot aus Bergholz-Rehbrücke zum Bahnhof Saarmund stündlich an die RB 22 umgesetzt.

Des Weiteren kommt es durch das Nordraumkonzept des Landkreis Teltow-Fläming im Landkreis Potsdam-Mittelmark im Raum TKS bzw. in den landkreisübergreifenden Verkehren nach Ludwigsfelde zu Anpassungen. Vorgesehen ist eine Umsetzung ab Ostern 2024.

Darüber hinaus ist durch die VTF eine Rufbusbedienung des Ortsteils Rieben geplant. Außerdem soll geprüft werden, ob das Rufbusangebot der VTF nach Trebbin bis Beelitz verlängert werden kann.

Darüber hinaus bestehen, zum Teil im Zuge des Förderprojektes „Ländliche Erschließung mit autonomen Fahrzeugen (LEAF)“, Überplanungen für die Region Buckautal sowie Planungen zur Erprobung von On-Demand-Systemen sowie eines autonomen Shuttles im ländlichen Raum.

Im Jahr 2024 wird die Landeshauptstadt Potsdam eine Studie zur Optimierung des städtischen Regionalbusliniennetzes durchführen. In diese wird der Landkreis Potsdam-Mittelmark aktiv mit eingebunden.

2.1.3.7 Fernverkehr

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark besitzt keine eigenen Zugangsstellen mit Anschluss an den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Durch die Nähe zu den Berliner Fernbahnhöfen, insbesondere auch mit ICE-Anbindungen können jedoch vor allem aus den nordöstlichen Teilen des Landkreises Potsdam-Mittelmark eine Vielzahl an Fernverkehrsverbindungen erreicht werden. Darüber hinaus besteht, vor allem für die südlichen Teile des Landkreises ein Zugang zum ICE--Bahnhof Lutherstadt Wittenberg (Hbf) und damit Zugang zur ICE-Verbindung Hamburg – Berlin – Leipzig – München sowie der IC-Verbindung Rostock – Berlin – Leipzig – Wien als Nachtzug. In Verbindung mit der PlusBus-Linie X2 wird hier der südliche Teil des Landkreis Potsdam-Mittelmark an den Fernverkehr angebunden. Die Ankünfte und Abfahrten der PlusBus-Linie X2 sind an die Umsteigezeiten der S-Bahn und des ICes angepasst. Darüber hinaus befinden sich die IC-Halte Brandenburg Hbf und Potsdam Hbf in teilweise unmittelbarer Nähe zu Gemeinden des Landkreises. Die Bedienung durch den Fernverkehr beschränkt sich hierbei allerdings auf Einzelfahrten.

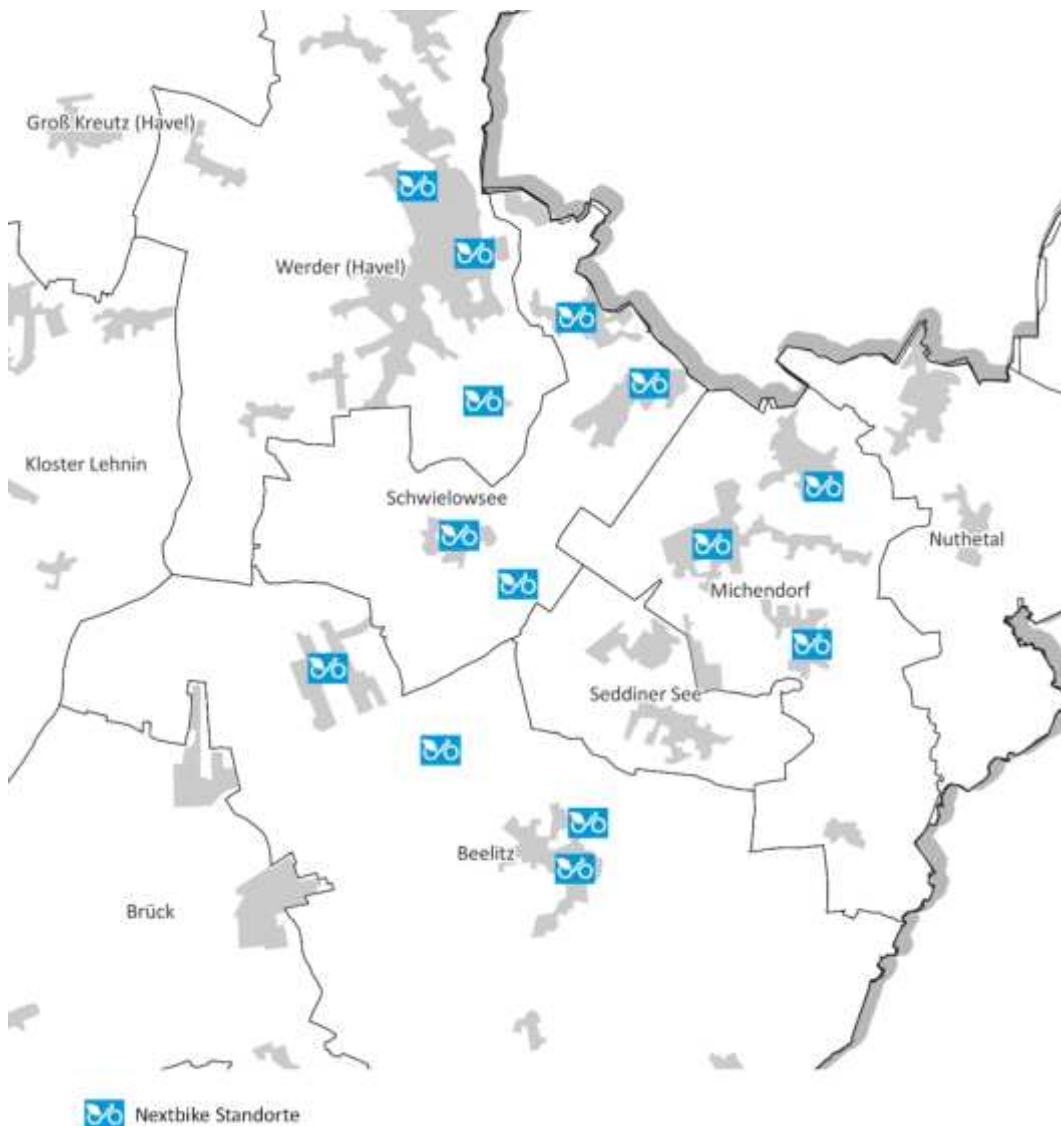
Der Landkreis Potsdam-Mittelmark verfügt über keinen eigenen Zugang zum Fernbusverkehr. Die nächstgelegenen Zugangsstellen befinden sich in Potsdam, Berlin und Lutherstadt Wittenberg.

2.1.3.8 Weitere Mobilitätsangebote

Im Landkreis Potsdam-Mittelmark stehen aktuell 14 Bikesharing-Stationen des PotsdamRad des Anbieters Tier (nextbike) zur Verfügung. Zusammen mit den Stationen in Potsdam können somit gebietskörperschaftsübergreifend an insgesamt 40 Stationen über 300 Fahrräder ausgeliehen werden. Eine räumliche Verteilung der Bikesharing-Stationen dieses Angebotes innerhalb des Landkreis Potsdam-Mittelmark ist Abbildung 27 zu entnehmen. Darüber hinaus stehen durch freies Lastenradsharing vereinzelt buchbare Lastenräder im Landkreis Potsdam-Mittelmark zur Verfügung.

Die Stadt Havelsee betreibt eine Fährverbindung zwischen den Ortsteilen Pritzerbe und Kützkow. Die Fähre verkehrt montags bis freitags zwischen 5 Uhr und 22:30 Uhr, samstags zwischen 6:30 Uhr und 22 Uhr im Winter (November bis März) bzw. 24 Uhr im Sommer (April bis Oktober) sowie sonn- und feiertags zwischen 7 Uhr und 22:30 Uhr. Es besteht ein 20-Minuten-Takt, wobei die Fähre größtenteils nach Bedarf verkehrt. In der Gemeinde Schwielowsee verkehrt eine Fähre zwischen den Ortsteilen Caputh und Geltow im Sommer zwischen 6 Uhr und 22 Uhr sowie im Winter montags bis freitags zwischen 6 Uhr und 20 Uhr sowie am Wochenende zwischen 7 Uhr und 20 Uhr. Außerdem verkehrt unmittelbar an der Landkreisgrenze eine Fähre zwischen Ketzin im Landkreis Havelland und dem zu Groß Kreutz gehörenden Ortsteil Schmergow. Die Fährzeiten sind von montags bis freitags zwischen 5:30 Uhr und 20 Uhr sowie wochenends zwischen 9 Uhr und 18 Uhr. Für die Fährverbindungen gelten die jeweiligen Fährgebührensatzungen.

Abbildung 27: Bikesharing-Standorte im Landkreis Potsdam-Mittelmark



Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.

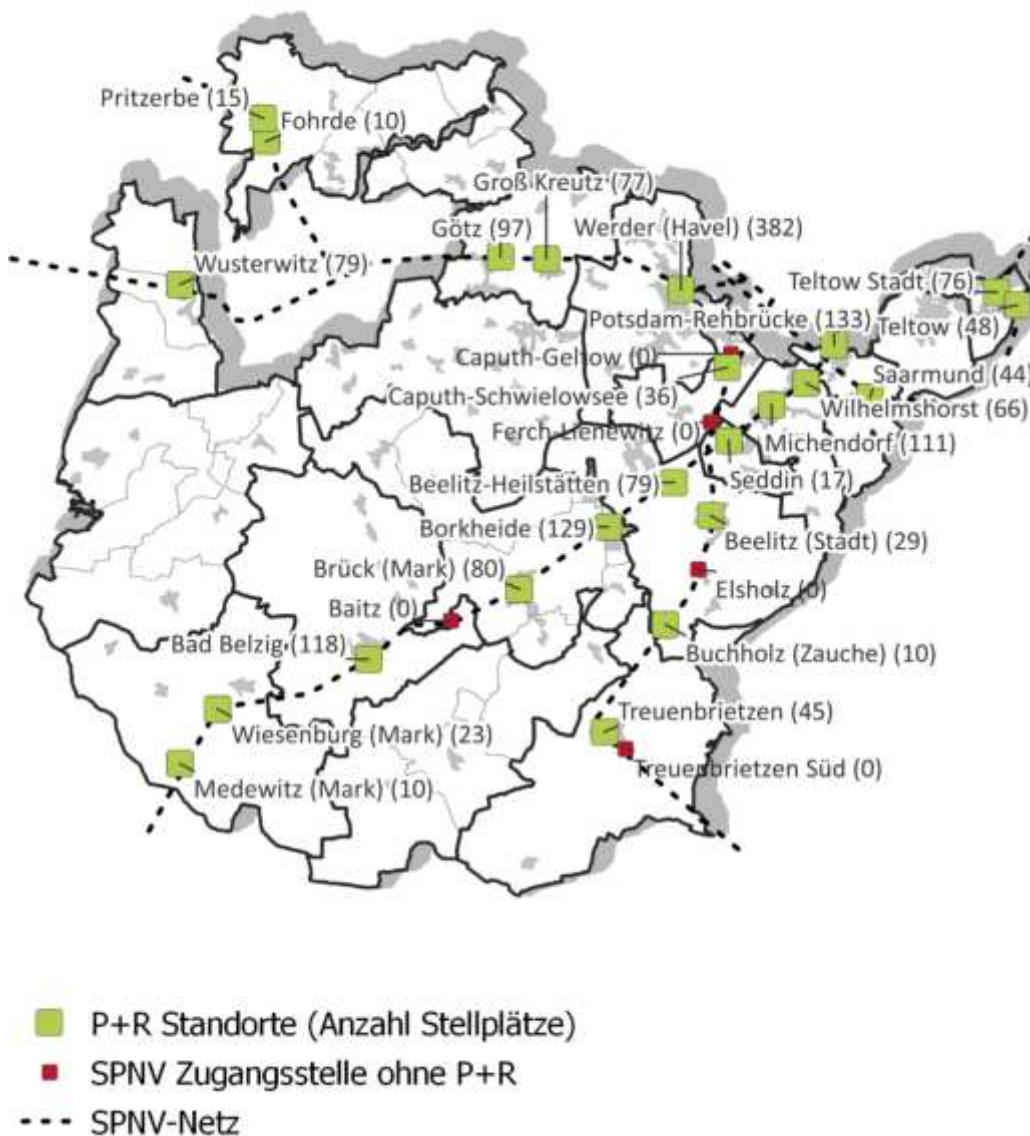
Datengrundlage: Landeshauptstadt Potsdam 2023

2.1.3.9 Verkehrsmittelverknüpfung

P+R und B+R Angebote

An insgesamt 25 der 30 SPNV-Zugangsstellen im Landkreis können Pkw auf Stellplätzen eines P+R Angebotes zur Förderung der Intermodalität abgestellt werden (siehe Abbildung 28). Von den vier Haltestellen der Kategorie A und B ohne SPNV-Zugang (Bad Belzig, Busbahnhof; Lehnin, Busbahnhof; Stahnsdorf, Waldschänke, Teltow, Warthestraße) verfügt lediglich der Busbahnhof Lehnin über ein P+R Angebot.

Abbildung 28: Übersicht über P+R Standorte an SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Potsdam-Mittelmark

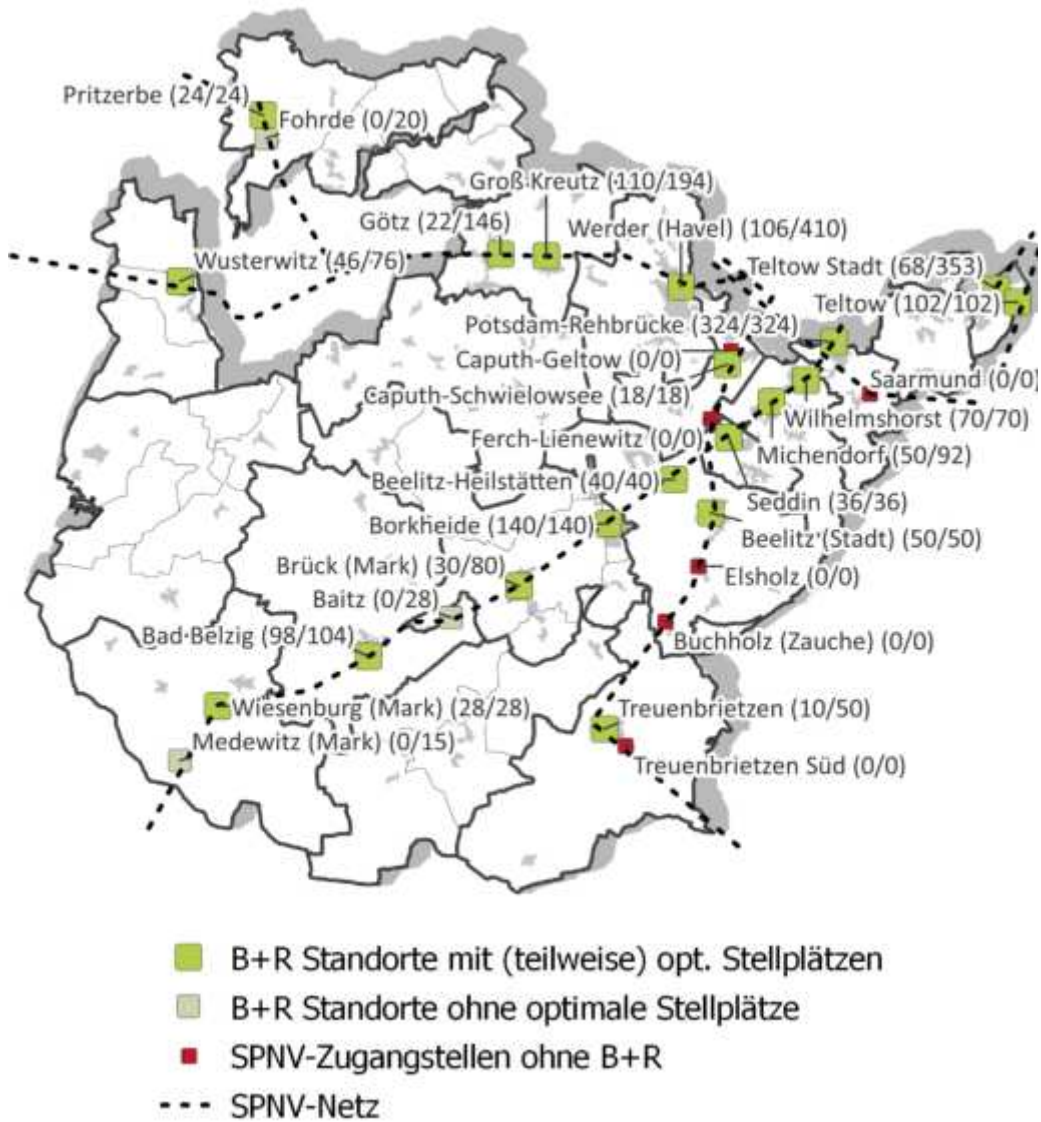


Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.
 Datengrundlage: VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2023b

Aus Abbildung 29 geht hervor, dass an den SPNV-Zugangsstellen Caputh-Geltow, Ferch-Lienewitz, Elsholz, Buchholz (Zauche), Treuenbrietzen Süd und Saarmund erfasste Fahrradabstellanlagen gemäß eines B+R-Angebotes zur Verfügung stehen. Darüber hinaus verfügen die SPNV-Zugangsstellen Fohrde, Baitz und Medewitz (Mark) über keine Fahrradabstellanlagen mit mindestens einer Überdachung und Anlehnbügel zum Abstellen und Anschließen der Fahrräder. Mit Ausnahme des Busbahnhofes Bad Belzig verfügen die Haltestellen der Kategorie A oder B ohne

SPNV-Zugangsstelle über Fahrradabstellplätze. Es fehlen jedoch überall gesicherte Abstellanlagen für Fahrräder.

Abbildung 29: Übersicht über B+R Standorte an SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Potsdam-Mittelmark



Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.

Datengrundlage: VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2023a

Anmerkungen: Optimale Stellplätze: Mindestens überdacht und Anlehnbügel o.ä. zum Abstellen und Anschließen)

Fahrradmitnahme

Innerhalb des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) können, sofern Platz vorhanden, Fahrräder in den S- und U-Bahnen, im Eisenbahn-Regionalverkehr sowie in den Straßenbahnen mitgenommen werden. Hierfür muss ein entsprechender Fahrausweis erworben werden.

Im kÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark ist aktuell eine Fahrradmitnahme auf der Burgenlinie 572 sowie montags bis freitags auf ausgewählten Fahrten und wochenends ganztägig auf der ExpressBus-Linie X2 (PlusBus Elbe-Fläming) gestattet.

2.1.3.10 Fahrzeuge

Rund 200 Fahrzeuge werden aktuell für den kommunalen ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark eingesetzt (siehe Tabelle 13). Insgesamt 99 % dieses Gesamtfuhrparks erfüllen die Vorgaben zu barrierefreien Fahrzeugen im ÖPNV. Im Teilnetz 7 wird die vollständige Barrierefreiheit der Fahrzeuge lediglich durch ein Reservefahrzeug nicht eingehalten. Im Teilnetz 3 wird die vollständige Barrierefreiheit durch die Nutzung eines Reisebusmodells und im Teilnetz 6 durch die Nutzung eines nicht-barrierefreien Kleinbusmodells nicht erreicht. Das durchschnittliche Alter der Fahrzeugflotte im kommunalen ÖPNV des Landkreises Potsdam-Mittelmark beträgt rund fünf Jahre. Lediglich 0,12 % dieser Gesamtflotte werden mit emissionsfreien alternativen Antriebstechnologien betrieben.

Tabelle 13: Übersicht über Alter, Antrieb und Barrierefreiheit der eingesetzten Fahrzeuge im kommunalen ÖPNV²⁰

Teilnetz	Betreiber	Anzahl Fahrzeuge	Alternative Antriebe [%]	Durchschnittsalter [Jahre]	Barrierefreiheit [%]
1	regiobus	53	0,00	4,63	100,00
2	regiobus	7	0,00	6,20	100,00
3	Fritz Behrendt	16	0,00	6,88	93,75
4	Sabinchen Touristik	2	0,00	1,75	100,00
5	A. Reich	5	0,00	3,98	100,00
6	Omnibusunternehmen Hans-Hermann Lange	11	0,00	5,13	90,91
7	Omnibusverkehr Armin Glaser	6	0,00	6,26	83,33
8	regiobus	108	0,93	5,61	100,00
Gesamt	-	208	0,12	5,40	99,00

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Angaben der jeweiligen Verkehrsunternehmen

Anmerkungen: Stichtag: 31.12.2022; das auf der Linie E30 eingesetzte Fahrzeug ist als Sonderanfertigung nicht berücksichtigt

2.1.4 Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Zum Schuljahr 2021/2022 existieren im Landkreis Potsdam-Mittelmark insgesamt 74 allgemeinbildende Schulen. Davon befinden sich 58 Schulen in öffentlicher und 16 Schulen in freier Trägerschaft. Im Schuljahr 2021/2022 besuchten 22.871 Schülerinnen und Schüler allgemeinbildende Schulen sowie 3.465 Berufsschülerinnen und Berufsschüler entsprechende Berufliche Schulen (siehe Tabelle 14).

Tabelle 14: Schulen und Schüler:innenzahlen im Landkreis Potsdam-Mittelmark im Schuljahr 2021/2022

Schulform	Anzahl der Schulen	Anzahl der Schüler:innen (und Berufsschüler:innen)
Grundschule (G)	39 (davon 3 in freier Trägerschaft)	10.893
Oberschule (S, G/S)	10 (davon 4 in freier Trägerschaft)	2.904

²⁰ Inkl. möglicher Reservefahrzeuge

Schulform	Anzahl der Schulen	Anzahl der Schüler:innen (und Berufsschüler:innen)
Gesamtschule (O/OG, WS)	7 (davon 3 in freier Trägerschaft)	3.455
Gymnasium (OG)	8 (davon 1 in freier Trägerschaft)	4.927
Berufliche Schule (OSZ, OSZ/OG, BS)	4 ²¹ (davon 2 in freier Trägerschaft)	201 (3.465)
Förderschule (FL, FG, FE)	6 (davon 3 in freier Trägerschaft)	491
Gesamtzahl	75	22.871 (26.336)

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage : Landkreis Potsdam Mittelmark - Fachbereich Soziales 2023

Anmerkung: G = Grundschule (Jahrgangsstufen 1 bis 6), S = Oberschule (Jahrgangsstufen 7 bis 10), G/S = Oberschule mit angeschlossenem Grundschulteil (Jahrgangsstufen 1 bis 10), O/OG = Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe (Jahrgangsstufen 7 bis 13), WS = Freie Waldorfschule (Jhg.-stufen 1-13), OG = Gymnasium (Jahrgangsstufen 7 bis 12, bei Leistungs- und Begabungsklassen ab 5. Klasse), OSZ = Oberstufenzentrum, OSZ/OG = Oberstufenzentrum mit gymnasialer Oberstufe, BS = Berufliche Schule in freier Trägerschaft, FL = Allgemeine Förderschule (Förderschwerpunkt "Lernen"), FG = Förderschule für geistige Entwicklung, FE = Förderschule für Erziehungshilfe

Abbildung 30 zeigt die räumliche Verteilung der Standorte der allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Potsdam-Mittelmark. Die meisten allgemeinbildenden Schulen finden sich in den bevölkerungsreicheren Teilen des Landkreises, wie dem Berliner Umland, Beelitz und Bad Belzig. Auch die meisten weiterführenden Schulen befinden sich in diesen Gemeinden. Im Landkreis Potsdam-Mittelmark befinden sich Berufsschulstandorte in Beelitz-Heilstätten (Akademie für Sozial- und Gesundheitsberufe), Teltow (Berufliche Schule für Hotellerie und Gastronomie, Evangelisches Diakonissenhaus Berlin Teltow Lehnin – Fachschule für Sozialwesen und das OSZ Technik Teltow) und Werder (OSZ Werder) (Landkreis Potsdam Mittelmark - Fachbereich Soziales 2023).

Für Grundschülerinnen und -schüler gilt gemäß der „Satzung über die Schülerbeförderung und Erstattung von Schülerfahrtkosten des Landkreises Potsdam-Mittelmark“ im Vergleich für Schülerinnen und Schüler weiterführender Schulen eine geringere Distanz zum Schulstandort als beförderungspflichtig. Die meisten Quelle-Ziel-Beziehungen weisen die Schultypen Grundschule, Gymnasium und Oberschule auf. Berufs- und Förderschulen besitzen die wenigsten Verflechtungen im Schulverkehr. Umso spezieller der Schultyp, desto weiter entfernte Quelle-Ziel-Beziehungen weisen die Schultypen auf.

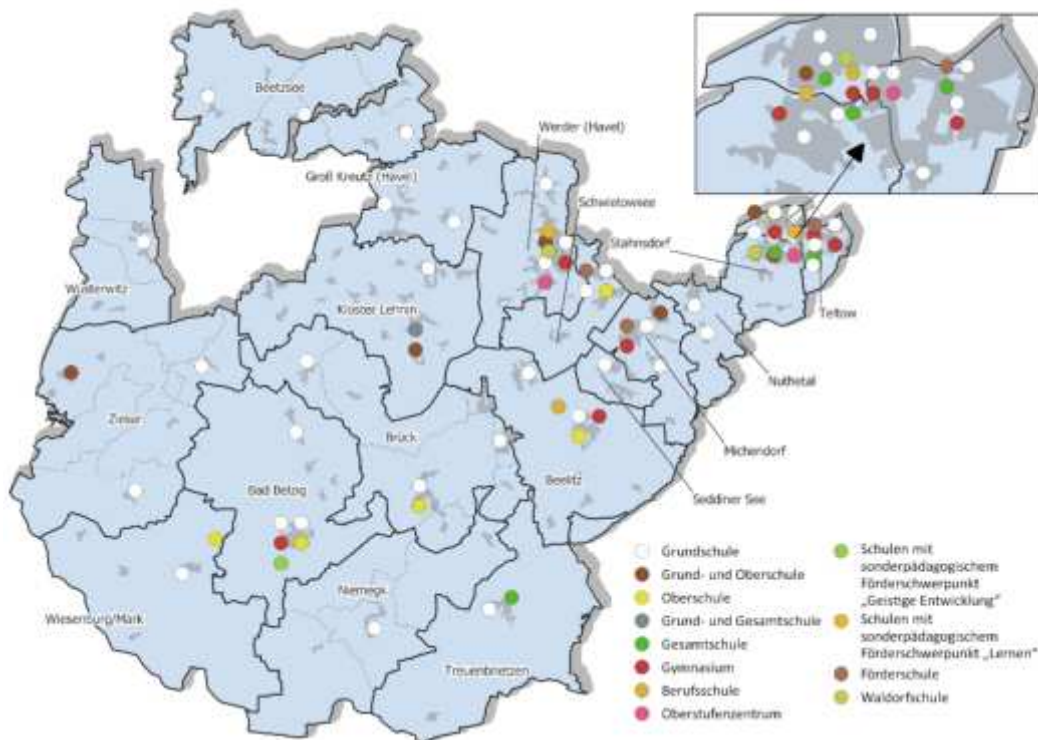
²¹ Ein OSZ ist zu Teilen gleichzeitig ein Berufliches Gymnasium

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

Insgesamt 87 Schülerinnen und Schüler wurden im Schuljahr 2023/2024 im freigestellte Verkehre befördert. Die Schülerinnen und Schüler werden entweder direkt zu ihren Schulen und zurück oder zu Umsteigepunkten mit den Buslinien 543, 558, 562, 580, 582, 584 und 611 befördert.

Darüber hinaus werden im Schuljahr 2023/2024 im Landkreis Potsdam-Mittelmark 453 Schülerinnen und Schüler mit Schülerspezialverkehren befördert.

Abbildung 30: Schulstandorte im Landkreis Potsdam-Mittelmark im Schuljahr 2023/2024



Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.
 Datengrundlage: Landkreis Potsdam Mittelmark - Fachbereich Soziales 2023
 Anmerkungen: Schulen in öffentlicher und privater Trägerschaft sind in einer Klasse zusammengefasst. Die freie Oberschule Fläming im OT Schmerwitz in Wiesenburg zieht zum kommenden Schuljahr 2024/2025 an ihren endgültigen Standort Bad Belzig.

2.1.5 Organisation des ÖPNV

Durch die Mitgliedschaft des Landkreises Potsdam-Mittelmark im VBB ist der ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark gemäß dem Drei-Ebenen-Modell organisiert. Für den kÖPNV liegt die Aufgabenträgerschaft beim Landkreis Potsdam-Mittelmark (siehe Kapitel 1.1). Der VBB übernimmt die Regieebene und koordiniert den ÖPNV im Verbundgebiet. Neben einem einheitlichen VBB-Tarif, werden durch den VBB einzuhaltende Qualitätsstandards gesetzt. Die Leistung wird von den beauftragten Verkehrsunternehmen erbracht (siehe Kapitel 2.1.5.3).

2.1.5.1 Tarif

Generell gelten im Landkreis Potsdam-Mittelmark die Beförderungstarife und -bedingungen des VBB (VBB-Tarif). Im Landkreis Potsdam-Mittelmark erfolgt die Tarifberechnung auf Grundlage von Tarifwaben. Einige der Tarifwaben im Landkreis Potsdam-Mittelmark sind den Tarifbereichen Brandenburg an der Havel, Potsdam oder auch des Berliner Tarifrings C zugeordnet. Darüber hinaus kann auf den Linien des Stadt- bzw. Stadt-Umlandverkehrs (TKS, **powerbus**, Stadtlinie Bad Belzig) der jeweilige Ortstarif angewendet werden. Für die länderübergreifende Linie X2 kommt ein exklusiver Haustarif zur Anwendung. Auf Fahrten innerhalb des Linienabschnittes Bad-Belzig – Marzahna gilt der VBB-Tarif, während bei einer länderübergreifenden Fahrt der zweistufige Übergangstarif (Marzahna – Lutherstadt Wittenberg; Bad Belzig – Lutherstadt Wittenberg) gilt. Auf länderübergreifenden SPNV-Verbindungen kommen Übergangstarife oder DB-Tarife wie das Regio120- bzw. Regio120Plus-Ticket zum Einsatz.

Das Deutschlandticket hat im gesamten VBB-Bereich sowie auch in allen länderübergreifenden Regionalverkehren Gültigkeit.

2.1.5.2 Vertrieb- und Informationssysteme

Vertrieb

Fahrkarten und Beratung werden im Kundencenter am Bahnhof Werder (Havel) und im mobilen Kundenbüro am S-Bahnhof Teltow, sowie bei acht weiteren Partnerunternehmen in den Gemeinden des Landkreises und der Stadt Potsdam angeboten. Des Weiteren erfolgt der Vertrieb der Fahrausweise in den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV (Verkauf bei den Beschäftigten im Fahrdienst). Ebenfalls ist es möglich Handytickets über die VBB-App zu erwerben. Von diesem Angebot ist der Haustarif der Linie X2 ausgenommen. Daneben können Fahrausweise über die offiziellen Internetseiten des Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), der Deutschen Bahn (DB) und des VBB, sowie über die Apps DB Navigator der DB AG, Handy-Ticket Deutschland, BVG Tickets: Bus + Bahn Berlin als Handytickets erworben werden. Automatenbasierter Vertrieb besteht durch die Fahrausweisautomaten der DB AG bzw. der S-Bahn-Berlin GmbH auf den Zugangsstellen zum SPNV.

Informationssysteme

Im Internet sind Fahrpläne, Routenauskünfte sowie Liniennetzpläne über die Fahrinfo-Webseite des VBB abrufbar. Hier werden insb. verbindungsbezogene Fahrplanauskünfte angeboten. Mobile Fahrplaninformationen sind über ebendiese Angebote sowie über die Apps des VBB und weitere Angebote, die OpenData / OpenServices des VBB nutzen, verfügbar. An den Haltestellen soll jeweils, entsprechend den Vorgaben der VBB-Richtlinie „Fahrgastinformationen“, das Fahrtenangebot mit mindestens Liniennummer und Fahrziel, Abfahrtszeit sowie Streckenverlauf veröffentlicht werden. Tarifinformationen sollen an allen Haltestellen bis auf die der Kategorie C3 verfügbar sein. Die Haltestellen der Kategorie A und B sind zudem mit einem Liniennetzplan, einem Übersichtsplan der Umgebung und visuell dynamischen Fahrgastinformationen auszustatten. Es wird angestrebt diese Form der Ausstattung auch an Haltestellen der Kategorie C1 anzubieten. Dies ist auch im Planungsleitfaden für „Bushaltestellen als barrierefreie Mobilitätsknotenpunkte in Potsdam-Mittelmark“ formuliert.

Echtzeitinformationen zum Betriebsablauf werden zum Teil über DFI-Anlagen an den Haltestellen angezeigt. Weiterhin werden Echtzeitinformationen über die derzeitigen vom VBB versorgten Apps für die Fahrgäste angeboten. Die vom VBB betriebenen bzw. durch den VBB versorgten Informationssysteme enthalten ebenfalls Prognosen zu erwarteten Auslastung der Fahrten.

Über weitere Störungen wird internetbasiert (z.B. www.vbb.de), über die vom VBB versorgten Apps sowie über die DFI-Anlagen informiert.

2.1.5.3 Linienkonzessionen

Das aktuelle Angebot des KÖPNV mit Aufgabenträgerschaft des Landkreises Potsdam-Mittelmark ist in acht Teilnetze aufgeteilt. Diese Teilnetze sind mittels öffentlicher Dienstleistungsaufträge (öDA) an das kreiseigene Verkehrsunternehmen regiobus Potsdam-Mittelmark GmbH sowie an fünf private Verkehrsunternehmen vergeben. Eine Übersicht über die beauftragten Verkehrsunternehmen sowie die jeweiligen Laufzeiten der öDA kann Tabelle 15 entnommen werden.

Das Teilnetz 2 (Brück) wurde zum 01.Juni 2021 an regiobus Potsdam Mittelmark GmbH notvergeben, nachdem zuvor ein privates Verkehrsunternehmen mit der Leistungserstellung beauftragt war.

Durch die Synchronisation der laufenden öDA steht eine Neuvergabe der gesamten Verkehrsleistungen des KÖPNV zum 01. Juni 2026 aus. Mit Kreistagsbeschluss vom 12. Oktober 2023 sollen diese Busverkehrsleistungen in einem kreisweiten Gesamtnetz an das kreiseigene Verkehrsunternehmen regiobus Potsdam-Mittelmark GmbH direkt vergeben werden. Hierdurch soll eine gesamthafte Angebotsplanung inkl. einer Erhöhung der Flexibilität bei der Zubestellung von Leistungen sowie eine einheitliche Qualität ermöglicht werden. Außerdem soll der Vergabe- und Verwaltungsaufwand somit verringert werden. Betrieblich soll zudem eine effizientere Umlaufplanung mit möglichen Fahrzeugeinsparungen ermöglicht werden,

wodurch eine Reduzierung der benötigten Haushaltsressourcen sowie eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit für die privaten Verkehrsunternehmen angestrebt wird²².

Tabelle 15: Beauftragte Verkehrsunternehmen und Laufzeiten der Liniengenehmigungen

Teilnetz	Verkehrsunternehmen	Laufzeitende
1 – Süd	regiobus Potsdam Mittelmark GmbH	31.05.2026
2 – Brück	regiobus Potsdam Mittelmark GmbH	31.05.2026
3 - Lehnin	Fritz Behrendt OHG	31.05.2026
4 – Treuenbrietzen (1)	Sabinchen Touristik GmbH	31.05.2026
5 – Treuenbrietzen (2)	A. Reich GmbH	31.05.2026
6 – Fläming-Ost	Omnibusunternehmen Hans-Hermann Lange	31.05.2026
7 – Fläming-West	Omnibusverkehr Armin Glaser	31.05.2026
8 - Nord	regiobus Potsdam Mittelmark GmbH	31.05.2026

Quelle: IGES 2024

Datengrundlage: Landkreis Potsdam-Mittelmark

²² Vgl. hierzu die Beschlussvorlage zur Neuvergabe der Busverkehrsleistungen zum 01.06.2026 vom 08.08.2023 aus der 24. Sitzung des Kreistages Potsdam-Mittelmark am 12.10.2023.

2.2 Mängelanalyse und Bewertung

Es gilt das aktuelle Angebot mit Hilfe der Erkenntnisse der Bestandsaufnahme sowie aus Rückmeldungen aus den Ämtern bzw. amtsfreien Gemeinden des Landkreises und benachbarter Gebietskörperschaften zu bewerten. Hinzu erfolgt eine Bewertung der Umsetzung des fortzuschreibenden NVPs. In einer gesamthaften Betrachtung werden zentrale Stärken und Schwächen des ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark aufgezeigt.

2.2.1 Ergebnisse aus der Frühbeteiligung

Im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsprozesses bei der Erstellung des NVP haben alle kreisangehörigen Kommunen des Landkreises sowie die benachbarten Landkreise und kreisfreien Städte die Möglichkeit erhalten, aus ihrer Sicht aktuell bestehende Bedarfe im ÖPNV zur Kenntnis zu bringen. Im Anhang A2 werden die wesentlichen Rückmeldungen zusammenfassend beigefügt.

2.2.1.1 Handlungsbedarfe aus Sicht der kreisangehörigen Kommunen

Folgende kreisangehörigen Kommunen haben die Möglichkeit der Beteiligung wahrgenommen:

- ◆ Bad Belzig,
 - ◆ Groß Kreutz (Havel),
 - ◆ Kleinmachnow,
 - ◆ Kloster Lehnin,
 - ◆ Michendorf,
 - ◆ Nuthetal,
 - ◆ Schwielowsee,
 - ◆ Seddiner See,
 - ◆ Stahnsdorf,
 - ◆ Teltow,
 - ◆ Treuenbrietzen,
 - ◆ Werder (Havel),
 - ◆ Wiesenburg (Mark),
 - ◆ Amt Brück,
 - ◆ Amt Niemegek und
 - ◆ Amt Ziesar.
-

In Bezug auf die **Erschließung** wurde die Sicherstellung einer adäquaten Erschließung von Ortschaften, Wohngebieten, Gewerbegebieten (inkl. länderübergreifende Verkehre) und Ausflugszielen als Planungsziel beschrieben. Hierbei wurde besonders auf die Berücksichtigung von Standortentwicklungen (Kita-Öffnung, Quartiersentwicklung, Gewerbe- und Wohngebieten) hingewiesen. Weiterhin wurde eine Anpassung der **Bedienung** hervorgehoben, konkret wurde eine Ausweitung der Bedienzeiträume (insbes. außerhalb des Schulverkehrs), eine Taktverdichtung und -verlängerung, eine Anpassung der Bedienzeiträume für Berufsverkehr (Pendelnde) und eine Anpassung der Bedienung durch mögliche flexible Angebotsformen angeregt. Bezüglich der bestehenden **Verbindungen** wurden Defizite bei der Anbindung an den SPNV festgestellt. Außerdem wurden fehlende Direktverbindungen an zentrale Orte sowie fehlende kleinräumliche Verbindungen bemängelt. Eine Harmonisierung verschiedener Buslinien untereinander sowie mit dem SPNV und eine Anpassung der Umsteigezeiten wurden zur Förderung der **Intermodalität** vorgeschlagen. Betreffend des Themenbereichs **Infrastruktur** wurden die Herausforderung der Schaffung einer barrierefreien Infrastruktur, auch in Bezug auf die Laufzeit der Förderprogramme ausgeführt. Hierzu gehören auch die Ausweitung Fahrgastinformation, die Standardisierung in Haltestellenausbau und Fahrgastinformation und Prüfung neuer Haltestellenstandorte. Zusätzlich wurden vereinzelt Themen zu Tarifstruktur, Schülerbeförderung, Fahrradmitnahme, Anpassung des SPNV-Angebots, analoge Informationsmöglichkeiten, Seniorenmobile und übergreifende Mobilstationen beschrieben.

2.2.1.2 Handlungsbedarfe aus Sicht der benachbarten Landkreise und kreisfreien Städten

Die Landeshauptstadt Potsdam und die Bundeshauptstadt Berlin haben die Möglichkeit der Beteiligung wahrgenommen. Die Rückmeldungen bezogen sich dabei vor allem auf **Verbindungen & Verknüpfungen**, so wurde konkret die defizitäre Anbindung Kirchsteigfeld ins Potsdamer Umland bemängelt sowie die Nichteinhaltung der Mindestbedienungsstandards des Potsdamer NVP im Bereich Kuhfort. Zusätzlich wurde die fehlende **Anschlussicherung** von Regionalbussen am Potsdamer Hauptbahnhof mit den Potsdamer Straßenbahnen bemängelt.

2.2.2 Bewertung des Mittleren Entwicklungsszenarios

Für den fortzuschreibenden NVP wurden die Leitziele „Erhöhung ÖPNV-Nutzung“ und „CO₂-neutrale öffentliche Mobilität“ mit entsprechenden Kennzahlen für die Zielerreichung je Entwicklungsszenario festgelegt. Mit Beschluss vom 27.02.2020 wurde der Verfolgung des mittleren Entwicklungsszenarios zugestimmt. Während der Laufzeit kam es allerdings zu verschiedensten Herausforderungen in der Umsetzung der Maßnahmen des NVP zur Erreichung der Leitziele. Hierzu zählen u.a.:

- ◆ Die Corona-Pandemie und das Aufrechterhalten des bestehenden Angebots während dieser,
- ◆ Eine erforderliche Notvergabe des Teilnetzes 2 an die regiobus GmbH,

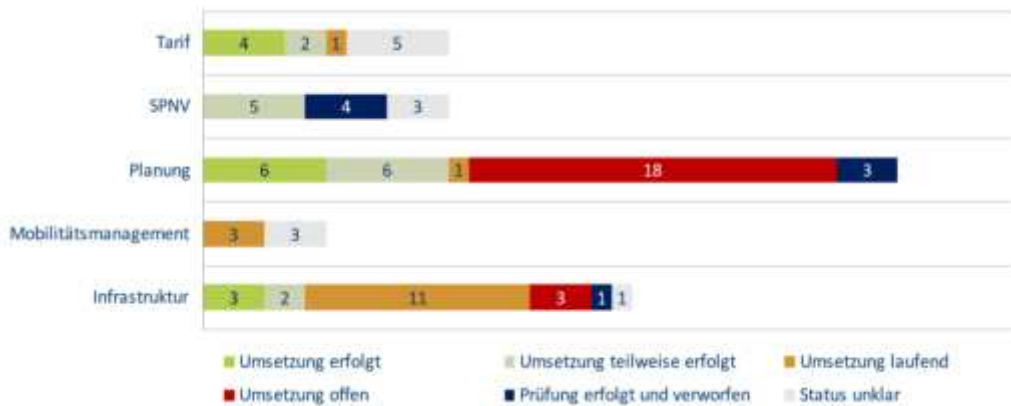
- ◆ Umfangreiche Angebotsanpassungen im SPNV zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022, wodurch das Angebot im kÖPNV stark angeglichen werden musste, um die anschlussorientierte Planung im Landkreis aufrecht zu erhalten,
- ◆ Unreine Takte im SPNV durch die Angebotsanpassungen mit Auswirkungen auf die Taktung im kÖPNV des Landkreises,
- ◆ Allgemeine Kostensteigerungen und einhergehende Haushaltskonsolidierungen,
- ◆ Starke Belastung der Verkehrsunternehmen (u.a. durch Personalnot, Einnahmerückgänge, fehlende Fahrpreistariferhöhungen sowie den starken betrieblichen Kostensteigerungen),
- ◆ Neue Anforderungen an die Fahrzeugbeschaffung durch Inkrafttreten der CVD zum 01.08.2021 und den damit einhergehenden erhöhten Infrastrukturbedarfen.

Dennoch konnte der Landkreis Potsdam-Mittelmark mit der Umsetzung verschiedener Maßnahmen des fortzuschreibenden Nahverkehrsplans bis zum jetzigen Zeitpunkt Erfolge in der Zielerreichung verzeichnen.

Im Bereich **Tarif** ist es gelungen, durch Einzelmaßnahmen zur Verschiebung in andere Tarifwaben (und damit teilweise in Tarifbereich C Berlin bzw. Potsdam) Verbesserungen zu erreichen. Mit sechs Maßnahmen, die umgesetzt bzw. teilweise umgesetzt wurden, konnte der Landkreis die Hälfte der Maßnahmen aus dem vorangegangenen NVP umsetzen. Im **SPNV** konnte der Landkreis Empfehlungen an den Aufgabenträger aussprechen und so dazu beitragen, dass einige Maßnahmen zur Angebotsverbesserung (Kapazitäten, Fahrtenhäufigkeiten etc.) durch SPNV-Maßnahmen 2022 teilweise umgesetzt wurden. Im Bereich **Planung** konnten Maßnahmen, wie die Einführung des landkreisübergreifenden Verkehrs nach Lutherstadt Wittenberg (X2) sowie Anpassungen von Umsteigeverbindungen im Stadtverkehr Bad Belzig, die Überplanung und Optimierung des Teilnetzes 2, die Erschließung des Wohngebietes Havelauen in Werder und Verbesserungen der Angebotsqualität auf der Verbindungsrelation Potsdam – Schwielowsee – Werder (Havel) umgesetzt werden. Weitere Maßnahmen konnten teilweise umgesetzt werden, bzw. befinden sich derzeit noch in der Umsetzung. Dazu gehören die Anbindung des vorgesehenen Schulcampus Glindow oder das Nuthetalkonzept. Von sechs für den Bereich **Mobilitätsmanagement** definierten Maßnahmen befinden sich drei in Umsetzung. Noch offen sind Maßnahmen zur Etablierung eines Mobilitätsmanagements in den Kommunen sowie bei relevanten Arbeitgebern.

Von den Maßnahmen im Bereich **Infrastruktur** konnte der Landkreis drei Maßnahmen umsetzen bzw. befinden sich elf weitere Maßnahmen in der Umsetzung (Erstellung einer einheitlichen Planungshilfe für den barrierefreien Haltestellenausbau, Umsetzung eines ÖPNV-Sonderfahrstreifens zwischen Geltow und Potsdam in Fahrtrichtung Potsdam, Prüfung von neuen Haltestellenstandorten zur Erhöhung der räumlichen Erreichbarkeit und Erschließung neuer Gebiete).

Abbildung 31: Übersicht über die Umsetzung des Maßnahmenplans aus dem fortzuschreibenden NVP



Quelle: IGES 2023.

Angebot

Die für das mittlere Entwicklungsszenario festgesetzten Mindestbedienstandards konnten auf den meisten Verbindungsrelationen im Landkreis Potsdam-Mittelmark erfüllt werden. Diese positive Entwicklung konnte durch eine Angebotsverbesserung erreicht werden. So kommt es bei der Betrachtung des aktuellen Fahrplanangebots zu 152,5 Fahrtenpaaren mehr in den Hauptnetzen I und II im Vergleich zum Fahrplanjahr 2019 sowie einer Erhöhung um 44 tägliche Fahrtenpaare im Stadt- bzw. Stadt-Umland-Verkehr.

Fahrzeuge

Die im fortzuschreibenden NVP geforderte bilanzielle CO₂-Neutralität kann nicht bemessen werden, jedoch kann eine umfassende Zielerreichung dieser aktuell auch nicht nachgewiesen werden. Insgesamt sind zudem auch aktuell lediglich bis zu zwei emissionsfreie Fahrzeuge im kÖPNV des Landkreises Potsdam-Mittelmark im Einsatz. Dennoch zeigt sich durch aktuelle und vorangegangene Machbarkeitsstudien, dass Vorbereitungen für umfassende Beschaffungen von emissionsfreien Fahrzeugen getroffen werden.

2.2.3 Stärken und Schwächen

Die Stärken und Schwächen der ÖPNV-Leistungserbringung im Landkreis Potsdam-Mittelmark sind der folgenden tabellarischen Darstellung zu entnehmen (Tabelle 16 bis Tabelle 18).

Tabelle 16: Größte Stärken und Schwächen im Angebot des ÖPNV

Stärken	Schwächen
Erschließung	
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Dichtes Haltestellennetz in den Gemeinden des Berliner Umlandes und den zentralen Orten des Landkreises 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Teilweise fehlende räumliche Erschließung von Siedlungsflächen, Gewerbegebieten und Ausflugs- bzw. Freizeitzielen ◆ Erschließungsqualität bis jetzt nur räumlich aber nicht durch Bedienhäufigkeiten o.ä. definiert
Bedienung	
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Umfassende Taktverkehre im Berliner Umland und Bad Belzig, u.a. durch PlusBus-Angebote sowie den Stadt-bzw. Stadt-Umland-Verkehren ◆ Mind. Stündliche Bedienung an fast allen SPNV-Zugangsstellen im Landkreis je Richtung ◆ Gestärkte landkreisübergreifende Verbindungen ◆ Schließung von Bedienungslücken durch den BürgerBus Hoher Fläming 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ländlicher Raum teilweise mit wenigen Busabfahrten (insb. außerhalb des Schulverkehrs) ◆ Begrenzte Bedienzeiträume ◆ Ländlicher Raum teilweise mit fehlenden attraktiven Verbindungen an die zentralen Orte ◆ Ländlicher Raum teilweise mit fehlender kleinräumlicher Bedienung ◆ Rufbusangebote im Linienverkehr (mit Ausnahme) nur mit Vorbuchzeit von min. einer Stunde und ausschließlich telefonische Buchung
Verknüpfung	
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Anbindung vieler SPNV-Zugangsstellen mit dem kÖPNV ◆ Förderung der Intermodalität durch Konzept zur Umsetzung von Mobilstationen ◆ B+R-Angebote an vielen SPNV-Zugangsstellen vorhanden ◆ P+R-Angebote an vielen SPNV-Zugangsstellen vorhanden ◆ Möglichkeiten des Bikesharings, auch für intermodale Wege, im Berliner Umland 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Teilweise weiterhin bestehende Harmonisierungsbedarfe SPNV – kÖPNV ◆ Mobilstationen und Angebot als abgestimmtes, einheitliches Angebot ◆ Begrenztes und teilweise mangelhaftes Angebot für B+R an ÖPNV-Zugangsstellen im ländlichen Raum

Quelle: IGES 2023.

Tabelle 17: Größte Stärken und Schwächen in der Qualität des ÖPNV

Stärken	Schwächen
Infrastruktur	
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Haltestellenkataster mit Kategorisierung nach VBB-Standards, Priorisierung des Haltestellenausbaus sowie Fortschreibung dessen ◆ Planungsleitfaden „Bushaltestellen als barrierefreie Mobilitätsknotenpunkte“ 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ausbaubedarfe der Haltestellen für Barrierefreiheit bestehen weiterhin ◆ Ausbaubedarfe einiger Haltestellen und ihrer Zuwege aus Sicherheits- und Attraktivitätsgründen ◆ Attraktivitätssteigerung durch einheitliches Erscheinungsbild durch Konzept zur Förderung der Mobilstationen
Fahrzeuge	
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Hoher Komfort & Sicherstellung der vorgeschriebenen Barrierefreiheit durch junge Fahrzeugflotte 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Anteil Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen aktuell marginal → Aufkommender Anschaffungsbedarf sowie betrieblicher/infrastruktureller Ressourcenbedarf (z.B. Umlaufplanungen, Lade-/Tankmöglichkeiten inkl. aufkommenden Flächenbedarfen auf Betriebshöfen oder ÖPNV-Anlagen im öffentlichen Raum) zur Umsetzung der CVD hoch

Quelle: IGES 2023.

Tabelle 18: Größte Stärken und Schwächen bzgl. Umwelt- und Klimaschutz im ÖPNV

Stärken	Schwächen
Umwelt & Klima	
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ganzheitliches Verständnis des Umwelt- und Klimaschutzes als Schnittstellenthema ◆ Angebotsorientierte ÖPNV-Planung 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Umsetzung des ganzheitlichen Verständnisses des Klimaschutzes als Schnittstellenthema ◆ Geringer Anteil ÖPNV am Modal Split ◆ Fehlendes umfassendes Controlling der Fahrgastzahlen zur Bewertung des (angebotsorientierten) ÖPNV-Ausbaus sowie Evaluation von Maßnahmen in Bezug auf den Klimaschutz ◆ Fehlende Daten zu Verbräuchen und Einsparpotentialen von THG zur Bilanzierung nach BSKO

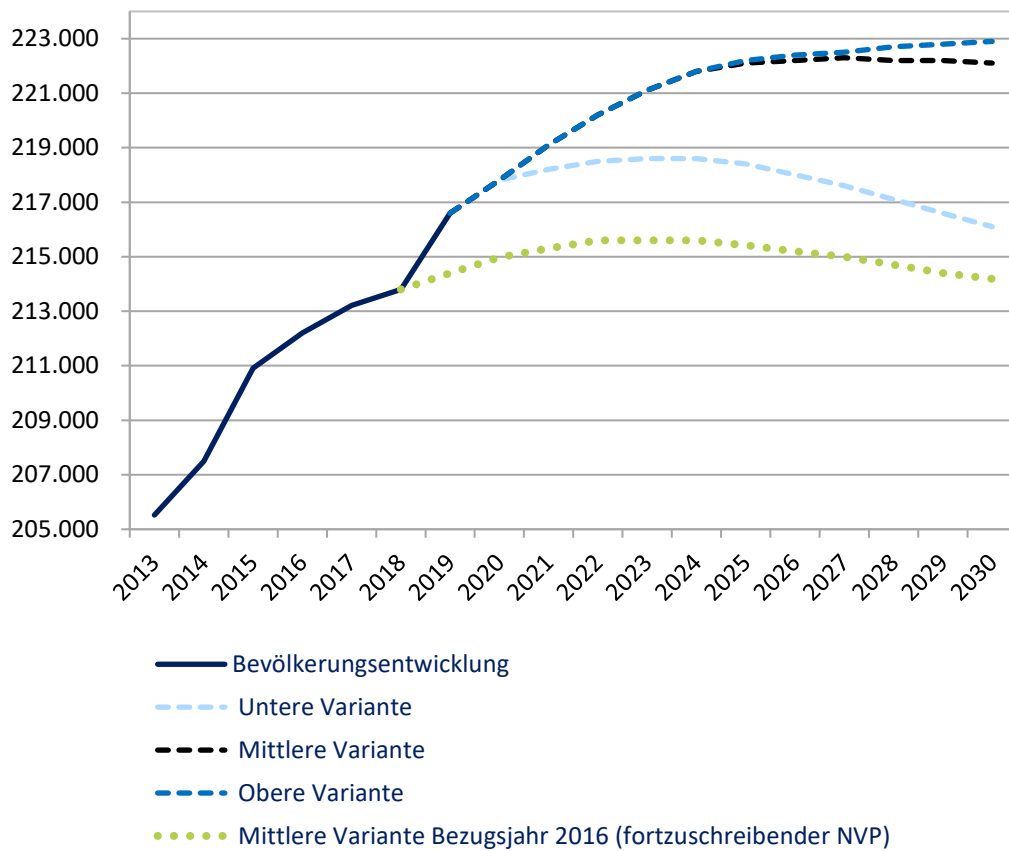
Quelle: IGES 2023.

2.3 Prognosen

2.3.1 Bevölkerungsprognosen

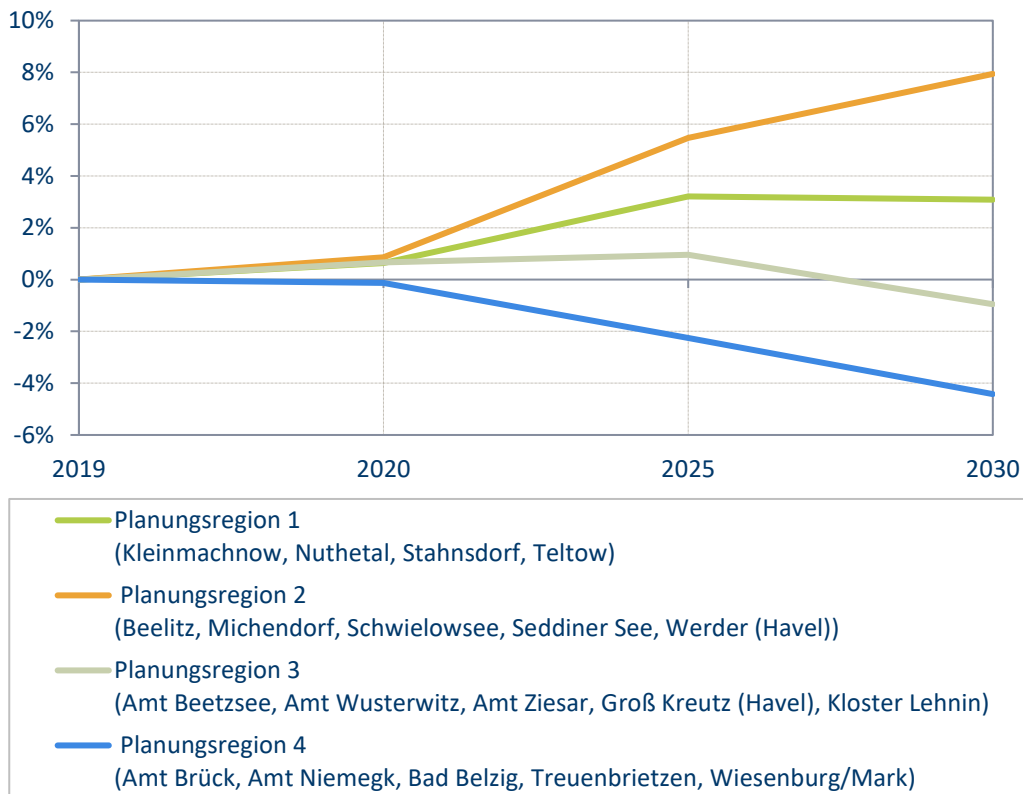
Neben der kontinuierlichen Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Potsdam-Mittelmark (siehe auch Kapitel 2.1.1.2), stellt Abbildung 32 die Bevölkerungsvorausberechnungen auf Kreisebene nach drei Varianten mit dem Bezugsjahr 2019 dar. Die Bevölkerung im Landkreis hat sich von 2019 und 2020 stärker entwickelt als es die mittlere Variante der Bevölkerungsvorausberechnung mit Bezugsjahr 2016, und damit der fortzuschreibende NVP, angenommen hat. Auch liegen alle drei Varianten der Bevölkerungsvorausberechnung mit Bezugsjahr 2019 deutlich über dem vorangegangenen mittleren Entwicklungsszenario. Die aktuelle Bevölkerungsvorausberechnung schätzt in der mittleren und oberen Variante mit einer Steigerung der Bevölkerung bis ins Jahr 2027. Nach der oberen Variante steigt nach 2027 die Bevölkerung weiter an, während sie in der mittleren Variante stagniert bzw. leicht zurückgeht. Nach der unteren Variante steigt die Bevölkerungszahl bis ins Jahr 2023 deutlich langsamer an, stagniert und nimmt ab dem Jahr 2025 deutlich ab. Die Betrachtung der Bevölkerungsvorausschätzung nach den Planungsregionen im Landkreis Potsdam-Mittelmark zeigt, dass sich die zukünftige Entwicklung der Bevölkerungszahl im Landkreis Potsdam-Mittelmark räumlich unterscheiden wird. Während nach der Vorausschätzung die Bevölkerung in der Planungsregion 2 (Beelitz, Michendorf, Schwielowsee und Werder (Havel) bis 2025 um rund 5,5 % und bis 2030 um insgesamt rund 8 % zunehmen soll, wird für die Planungsregion 1 (TKS-Gemeinden und Nuthetal) ein Bevölkerungszuwachs bis 2025 um rund 3 % erwartet. Im Anschluss wird eine Stagnation der Bevölkerungszahl in dieser Planungsregion prognostiziert. Für die Planungsregion 3 (Ämter Beetzsee, Wusterwitz und Ziesar sowie Groß Kreutz (Havel) und Kloster Lehnin) wird bis 2025 ein Zuwachs der Bevölkerungszahl um rund 1 % sowie ein anschließender Rückgang dieser Bevölkerungszahl bis 2030 um rund 2 % erwartet. Für die Ämter Brück und Niemegk sowie für Bad Belzig, Treuenbrietzen und Wiesenburg/Mark wird laut Bevölkerungsvorausschätzung ein kontinuierlicher Bevölkerungsrückgang um insgesamt rund 4 % bis zum Jahr 2030 erwartet. Die in Abbildung 2 dargestellte Veränderung der Bevölkerung auf Gemeindeebene (siehe Kapitel 2.1.1.2) lassen diese Entwicklungen aktuell nur bedingt erkennen.

Abbildung 32: Bevölkerungsvorausberechnung Landkreis Potsdam-Mittelmark



Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.
Datengrundlage: Landesamt für Bauen und Verkehr und Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2020
Anmerkungen: Bezugsjahr: 2019

Abbildung 33: Bevölkerungsvorausschätzung nach Planungsregionen im Landkreis Potsdam-Mittelmark



Quelle: IGES 2023, Eigene Darstellung.

Datengrundlage: Landesamt für Bauen und Verkehr und Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2020

Anmerkung: Bezugsjahr: 2019

2.3.2 Prognose zur Entwicklung der Schülerinnen- und -schülerzahlen

Gemäß des Schulentwicklungsplanes hat sich die Anzahl der Schülerinnen und Schüler an allgemeinbildenden Schulen des Landkreises Potsdam seit dem Schuljahr 2018/2019 bis zum Schuljahr 2022/2023 stabilisiert oder es konnte eine tendenzielle Erhöhung der Zügigkeiten festgestellt werden.

Für den Zeitraum 2023/2024 bis 2027/2028 wird gemäß des Schulentwicklungsplans für den gesamten Landkreis eine mindestens konstante bis weiter steigenden Entwicklung der Anzahl der Schülerinnen und Schülern, die eine Grundschule oder eine Schule im Sekundarbereich besuchen, erwartet. Basis dafür sind die Daten zu der Anzahl der einzuschulenden Kinder der 19 Einwohnermeldeämter, sowie die Anzahl der künftigen Übergänge von Grundschülerinnen und Grundschulern zu weiterführenden Schulstandorten.

Im Schuljahr 2023/2024 haben die Evangelische Gesamtschule Werder der Hoffbauer GmbH, die Freie Montessori-Naturschule des Hallo Schule e.V. in Treuenbrietzen und die Loris Grundschule in Beelitz-Heilstätten ihren Betrieb aufgenommen. Die Gemeinde Schwielowsee beabsichtigt Planungsrecht für einen Schulcampus in Caputh zu schaffen. Eventuelle Bauvorhaben könnten sich aber frühestens auf den nächsten Planungszeitraum auswirken, für welchen sich laut Schulentwicklungsplan an diesem Standort derzeit kein ausreichendes Schülerpotenzial für eine neue weiterführende Schule abzeichnet. Vielmehr sollte die Priorität bei der Erweiterung von bestehenden weiterführenden Schulstandorten laut Schulentwicklungsplan in der stark wachsenden Stadt Beelitz liegen. Durch die beschriebene dynamische Einwohnerentwicklung in der Stadt Beelitz, sollten auch die Kapazitäten der Oberschule auf Erweiterungsmöglichkeiten oder eine Änderung der Schulform zur Gesamtschule geprüft werden. Für den Zeitraum der Fortschreibung des NVPs sind keine Schulschließungen geplant.

3. Anforderungsprofil für den zukünftigen ÖPNV

Für den zukünftigen kÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark werden zu verschiedenen Aspekten des Angebots und der Qualität Standards festgelegt. Diese Standards orientieren sich an den verfügbaren Mitteln und Vorgaben, versuchen aber auch die mobilitäts- und umweltplanerischen Ziele des Landkreises Potsdam-Mittelmark zu erfüllen. Die Standards bilden das Anforderungsprofil für den kÖPNV mindestens für den Zeitraum von 2025 bis 2029.

Abbildung 34: Standards zur Ableitung des Anforderungsprofils

Angebot			Qualität	
Erschließung	Bedienung	Verknüpfung	Infrastruktur	Fahrzeuge
Bedarfsverkehr			Barrierefreiheit	
Schulverkehr				
Umwelt & Klima				

Quelle: IGES 2023.

3.1 Angebotsstandards

Um ein ausreichendes Angebot sicherzustellen sowie die Attraktivität des ÖPNV, auch im Vergleich zum MIV, zu stärken, wird die Erschließungs-, Bedienungs- und Verknüpfungsqualität unter angebotsorientierten Aspekten festgelegt. Außerdem werden hierzu ergänzende Anforderungen an den Bedarfs- sowie Schulverkehr definiert.

3.1.1 Erschließung

Um den Zugang zum ÖPNV möglichst flächendeckend im Landkreis Potsdam-Mittelmark zu gewähren, werden Kriterien zur Mindesterschließung von Siedlungseinheiten und Arbeitsplatzschwerpunkten festgelegt sowie die räumliche Erschließungsqualität durch Vorgaben zu Haltestelleneinzugsbereichen definiert.

3.1.1.1 Mindesterschließung

Im Sinne der Fortschreibung des NVP bildet die Mindesterschließung weiterhin ein maßgebendes Kriterium für die Beurteilung der Zugangsmöglichkeiten zum kommunalen ÖPNV. Zur Sicherung der Mindesterschließung von Wohngebieten und Arbeitsplatzschwerpunkten gelten die folgenden Maßgaben zur Sicherung der Mindesterschließung:

- ♦ **Alle Siedlungseinheiten mit mindestens 100 Einwohnenden müssen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen sein.**

- ◆ **Alle Arbeitsplatzschwerpunkte mit mindestens 100 Arbeitsplätzen müssen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen sein.**
- ◆ **Eine Siedlungseinheit bzw. ein Arbeitsplatzschwerpunkt gilt dann als erschlossen, wenn die entsprechende Haltestelle gemäß der Bedienzeiträume und -frequenz aus den festgelegten Angebotskategorien bedient wird (vgl. Kapitel 3.1.2). Wird die Haltestelle ausschließlich durch On-Demand-Verkehre bedient, muss im angegebenen Bedienzeitraum mindestens alle 120 Minuten ein Angebot buchbar sein.**

Die Erschließung kann sowohl mit Verkehrsmitteln des SPNV als auch des kommunalen ÖPNV, inkl. flexibler Bedienformen wie Linienbedarfsverkehren, erfolgen.

Im Bauleitplanungsverfahren neuer Wohn- und Gewerbeflächen soll die Erschließung durch den ÖPNV geprüft werden und bei einer fehlenden Mindesterschließung frühzeitig die Errichtung bzw. die Prüfung neuer Haltestellen durch den Baustatsträger bzw. die planende bzw. genehmigende Kommunen angestoßen werden. Ziel ist eine frühzeitige Erschließung und Bedienung neuer Wohn- und Gewerbeflächen mit dem ÖPNV.

3.1.1.2 Haltestelleneinzugsbereiche

Für eine möglichst hohe Erschließungsqualität sollen die in Tabelle 19 aufgeführten Werte für Haltestelleneinzugsbereiche im kÖPNV in der Regel eingehalten werden. Demnach sollen die Siedlungseinheiten bzw. Arbeitsplatzschwerpunkte innerhalb des angegebenen Luftlinienradius um die Haltestelle liegen. Um hierbei auch die tatsächliche Wegführung zu den Haltestellen mitzuberücksichtigen, sollten die Haltestellen von allen Punkten der Siedlungseinheit bzw. des Arbeitsplatzschwerpunktes aus innerhalb der vorgegebenen ungefähren Wegezeit zu Fuß erreicht werden. Hierbei ist jedoch eine höhere Attraktivität des ÖPNV hinsichtlich geradliniger Linienführung und höherer Taktdichte gegenüberzustellen. Kann ein deutlich attraktiveres ÖPNV-Angebot mit Abweichungen der Haltestelleneinzugsbereiche erreicht werden, so ist dies einer exakten Einhaltung der Haltestelleneinzugsbereiche vorzuziehen.

Tabelle 19: Vorgaben zu Haltestelleneinzugsbereichen des kÖPNV

Strukturraum	Luftlinienradius	Ungefähre Wegezeit*
Siedlungseinheiten bzw. Arbeitsplatzschwerpunkte im Berliner Umland (BU)	500 Meter	8 Minuten
Siedlungseinheiten bzw. Arbeitsplatzschwerpunkte im Weiteren Metropolraum (WMR)	600 Meter	10 Minuten

Quelle: IGES 2023.

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

Begründete Ausnahmen von den Vorgaben für die in Tabelle 19 definierten Haltestelleneinzugsbereiche sind zulässig, sofern infrastrukturelle oder betriebliche Gegebenheiten eine Erfüllung der Vorgabe verhindern. Mögliche Ausnahmen sind u.a.:

- ◆ Die Bedienung der einzelnen neu zu errichtenden Haltestellen ist nur durch Stichfahrten mit erheblichem Mehraufwand möglich. Hierzu zählt insbesondere auch die betriebliche Geradlinigkeit im kÖPNV des Landkreises, die es u.a. zur Sicherstellung der SPNV-Anschlüsse zu wahren gilt.
- ◆ Die Linienführung zur Bedienung neuer Haltestellen wäre nur durch eine (teilweise) Linienführung über Wohnwege oder -straßen (Erschließungsstraßen ES V) möglich, deren Straßenraum nicht für klassische ÖPNV-Verkehre konzeptioniert ist.
- ◆ Die Verkehrsinfrastruktur oder Wegebeschaffenheit lässt eine klassische ÖPNV-Bedienung der Haltestelle nicht zu.

Bei einer Ausnahme der Haltestelleneinzugsbereiche auf Grund von infrastrukturellen Begrenzungen soll, sofern eine mögliche Linienführung betrieblich abbildbar sei, der Einsatz von Kleinfahrzeugen geprüft werden.

Bei der Konzeption bzw. Einrichtung von Linienbedarfsverkehren soll explizit die räumliche Erschließung von Siedlungs- und Gewerbegebieten außerhalb der bestehenden Haltestelleneinzugsbereiche geprüft werden.

3.1.2 Bedienung

Die bestehende Netzhierarchie im Landkreis Potsdam-Mittelmark wird durch die Fortschreibung des NVP angepasst. Zukünftig werden verschiedene Bedienniveaus im Landkreis Potsdam-Mittelmark über insgesamt sechs Angebotskategorien im kÖPNV definiert. Bei der Zuordnung der Verbindungsrelationen zu den Angebotskategorien wird sich u.a. an den folgenden Vorgaben und Analyseergebnissen orientiert:

- ◆ Mobilitäts- und umweltpolitische Zielsetzungen,
 - ◆ Raumordnung,
 - ◆ Bevölkerungs- und Strukturentwicklung,
 - ◆ Pendelndenrelationen,
 - ◆ Relationen im Schulverkehr,
 - ◆ Aktuelles Angebotsniveau im kÖPNV,
 - ◆ Aktuelle Fahrgastnachfrage.
-

Eine grobe Charakterisierung der Angebotskategorien kann Tabelle 20 entnommen werden. Allgemein gilt, dass das jeweilige Bedienniveau der Angebotskategorien nicht durch einzelne Linien erbracht werden muss, sondern auch durch Linienüberlagerungen auf einzelnen Streckenabschnitten erfüllt wird.

Tabelle 20: Charakterisierung der Angebotskategorien

T 10	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verbindungsrelationen mit Anbindung an SPNV-Zugangsstellen mit Abfahrten von mehr als zwei Fahrtenpaaren die Stunde und erhöhter Fahrgastnachfrage in der HVZ ◆ Verbindungsrelationen mit Anbindung an ein Oberzentrum und erhöhter Fahrgastnachfrage in der HVZ
T 20	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verbindungsrelationen mit Anbindung an den SPNV mit Abfahrten von mehr als zwei Fahrtenpaaren die Stunde ◆ Verbindungsrelationen mit Anbindung an ein Oberzentrum
T 30	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Linienverlängerungen auf Verbindungsrelationen der Angebotskategorien T 10 oder T 20 ◆ Verbindungsrelationen mit Anbindung an den SPNV mit Abfahrten von maximal zwei Fahrtenpaaren die Stunde
T 60	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verbindungsrelationen im Regionalverkehr mit Anbindung an den SPNV oder zentrale Orte (u.a. auch PlusBus-Verbindungen) ◆ Verbindungsrelationen im Regionalverkehr auf nachgefragten Pendelndenrelationen
T 120	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Nachfrageschwächere Verbindungsrelationen im Regionalverkehr mit Anbindung an den SPNV oder den nächstgelegenen zentralen Ort ◆ Kleinräumige Erschließung von Ortschaften im ländlichen Raum
Bedarf	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Kleinräumige Erschließung von Ortschaften im ländlichen Raum auf nachfrageschwachen Verbindungsrelationen

Quelle: IGES 2024.

Anmerkung: Keine abschließende sowie trennscharfe Aufzählung der Charakterista. Neben Funktion und Nachfrage der Verbindungsrelationen hat auch das aktuelle Angebotsniveau einen Einfluss auf die tatsächliche Zuordnung der Verbindungsrelationen zu den Angebotskategorien.

Die vorgesehenen Bedienzeiträume und Taktabstände der Angebotskategorien können Abbildung 35 entnommen werden. Die Angebotskategorie T 10 bietet ein 10-Minuten-Takt in den HVZ an Wochentagen, auf Verbindungsrelationen der Angebotskategorie T 20 verkehrt ein Angebot im 20-Minuten-Takt wochentags tagsüber sowie in der Angebotskategorie T 30 ein 30-Minuten-Takt wochentags tagsüber. In der Angebotskategorie T 60 verkehrt wochentags ein stündliches Angebot

bzw. wochenends ein zweistündiges Angebot. In der Angebotskategorie T 120 verkehrt wochentags ein zweistündiges Angebot. Der Wochenendverkehr wird hier durch drei bis vier Fahrtenpaare ohne festen Takt angeboten. In der Angebotskategorie Bedarf verkehrt wochentags tagsüber ein bedarfsabhängiges Angebot. Einen Wochenendverkehr gibt es in dieser Angebotskategorie nicht. Für die nächtlichen Einzelfahrten in den Angebotskategorien T 10 und T 20 sollte ein Anschluss an die Bezugs-SPNV-Verbindung in die jeweilige Lastrichtung hergestellt werden. Aufgrund der abgestimmten Angebotsplanung zur Anschlusssicherung an den SPNV gilt, dass die Takte an die Fahrzeiten der Züge angepasst werden können, so dass z.B. ein 20/40-Minutentakt anstatt eines 30-Minuten Takts eingerichtet wird. Eine Zuordnung der Verbindungsrelationen im kÖPNV zu den Angebotskategorien kann Anhang 3 entnommen werden.

Der dargestellte Planungsansatz bietet im Vergleich zum vorangegangenen Nahverkehrsplan folgende Vorteile:

- ◆ Durch diese neue Systematik wird die Einteilung der Verbindungsrelationen übersichtlicher und leichter nachvollziehbar. Weiterhin werden die unterschiedlichen Hierarchieebenen im Nahverkehrsnetz klarer sichtbar.
- ◆ Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen erhalten flexiblere Planungsmöglichkeiten. Durch die Definition von Mindesttakten für Verbindungsrelationen wird auf eine linienscharfe Zuteilung verzichtet und das Verkehrsangebot kann besser an eine sich verändernde Nachfrage angepasst werden.
- ◆ Die Mindesttakete können auch durch eine Überlagerung mehrerer Linien erfüllt werden. Dies bietet in der Praxis mehr planerische Freiheiten.
- ◆ Zudem erleichtert die neue Zuteilung eine genaue Auswertung bzw. Bilanzierung des Angebotes. In der Vergangenheit könnten durch die spezifisch gestellten Anforderungen an das Hauptnetz und Stadt-Umland-Verkehre, die Überlagerungseffekte der unterschiedlichen Ebenen in der Auswertung nicht berücksichtigt werden.

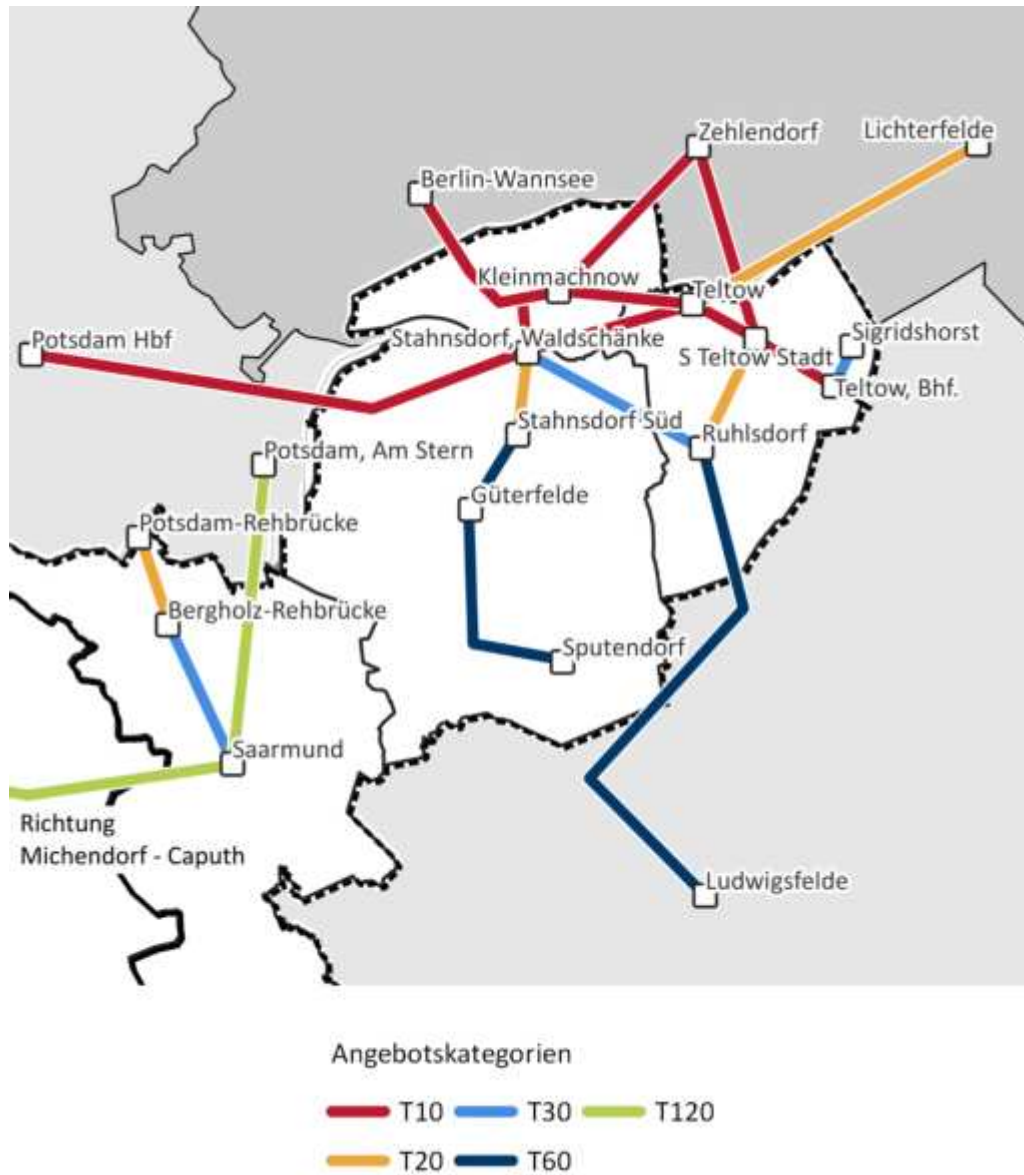
Abbildung 35: Angebotskategorien und die entsprechenden Bedienzeiten und Taktabstände nach Tagesart

Angebots- kategorie	Tagesart	Taktabstände																										
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
T 10	Mo. - Fr.	EF			30	10			20				10			20	30											
	Sa.	EF				60			30																			
	So.	EF				60																						
T 20	Mo. - Fr.					60	20												60									
	Sa.	EF				30													60									
	So.	EF				60																						
T 30	Mo. - Fr.					60	30												60	EF								
	Sa.					60													EF									
	So.					60																						
T 60 (u.a. PlusBus)	Mo. - Fr.					60																			EF			
	Sa.					120 (min. 6 Fahrtenpaare / Tag)													EF									
	So.					120 (min. 6 Fahrtenpaare / Tag)																						
T 120 (u.a. TaktBus)	Mo. - Fr.					120																						
	Sa.					3-4 Fahrtenpaare / Tag																						
	So.					3-4 Fahrtenpaare / Tag																						
Bedarf	Mo. - Fr.					Bedarfsabhängig																						
	Sa.																											
	So.																											

Quelle: IGES 2024.

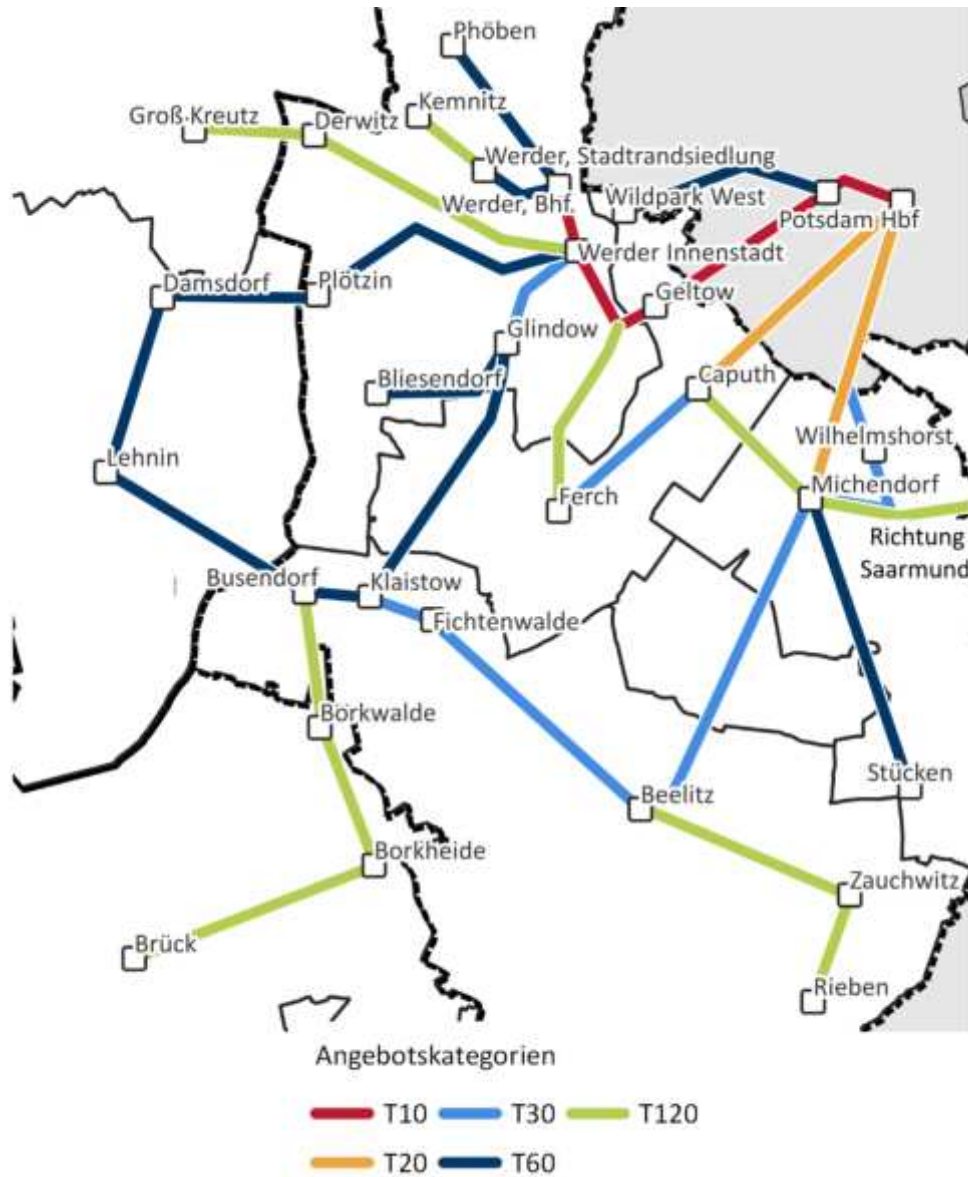
Anmerkungen: Aufgrund von Zuganschlüssen können die Takte an die Fahrzeiten des SPNV angepasst werden (z.B.: 20/40-Minuten Takt statt 30-Minuten-Takt)
 EF = Einzelfahrten; HVZ = Hauptverkehrszeit; NVZ = Nebenverkehrszeit; SVZ = Schwachverkehrszeit

Abbildung 36: Schematische Verbindungsrelationen in der Planungsregion 1 für die Angebotskategorien T10 bis T120



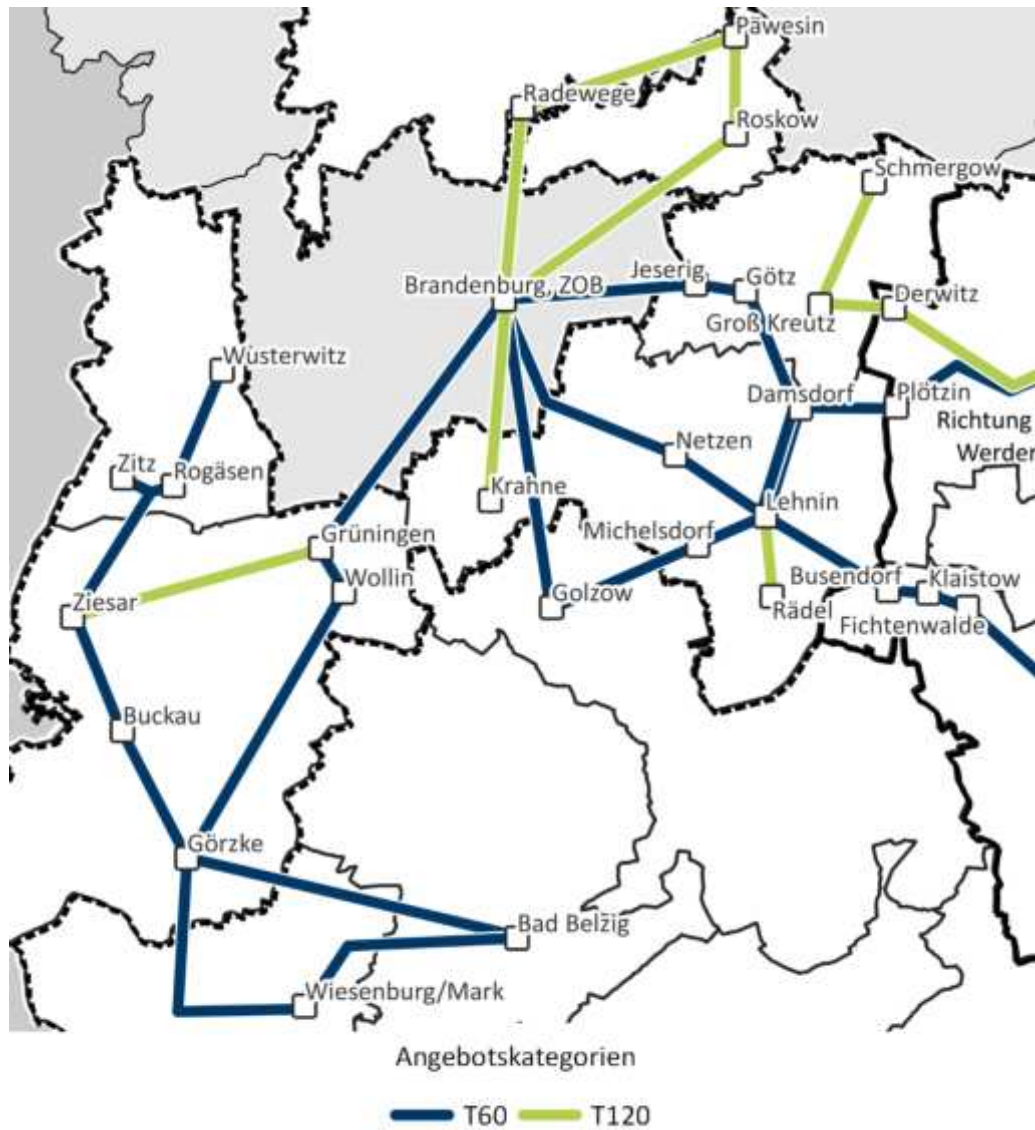
Quelle: IGES 2024, Eigene Darstellung.

Abbildung 37: Schematische Verbindungsrelationen in der Planungsregion 2 für die Angebotskategorien T10 bis T120



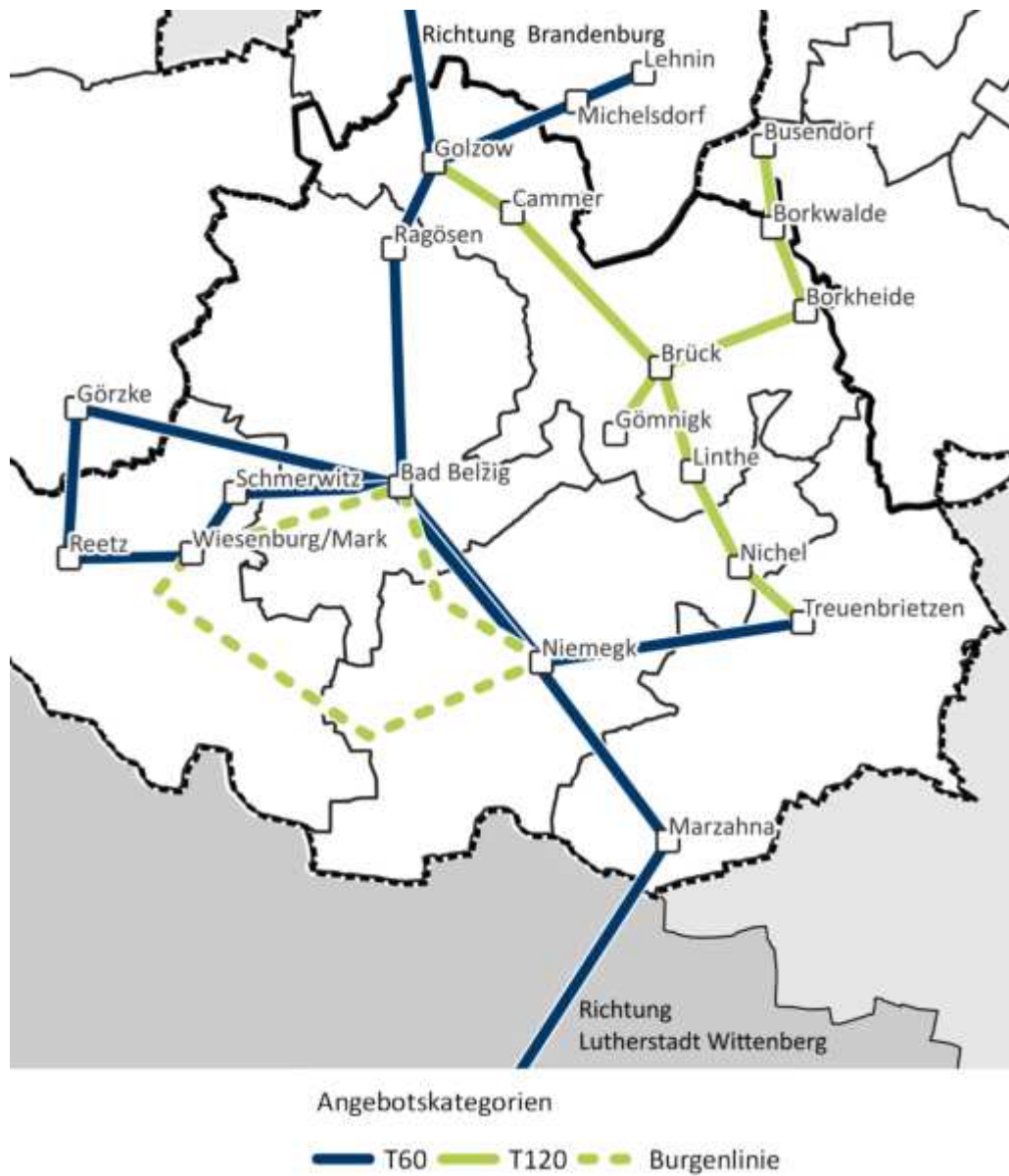
Quelle: IGES 2024, Eigene Darstellung.

Abbildung 38: Schematische Verbindungsrelationen in der Planungsregion 2 für die Angebotskategorien T10 bis T120



Quelle: IGES 2024, Eigene Darstellung.

Abbildung 39: Schematische Verbindungsrelationen in der Planungsregion 4 für die Angebotskategorien T10 bis T120



Quelle: IGES 2024, Eigene Darstellung.

3.1.3 Verknüpfung

Für ein integratives Mobilitätsangebot gilt es die Angebote im ÖPNV untereinander sowie den ÖPNV mit allen weiteren verfügbaren Verkehrsmitteln im Landkreis Potsdam-Mittelmark sowie dessen Umgebung miteinander zu verknüpfen.

3.1.3.1 Verknüpfung innerhalb des ÖPNV

Sämtliche Haltestellen, an denen zwei oder mehr Linien des ÖPNV, sowohl innerhalb des kommunalen ÖPNV als auch zwischen kommunalen ÖPNV und SPNV, aktuell bzw. perspektivisch fahrplanmäßig miteinander verknüpft werden, gelten als Verknüpfungspunkte im Landkreis Potsdam-Mittelmark.

Anschlüsse sind räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmte Zusammenführungen mehrerer Linien an einem Verknüpfungspunkt. Sie sollen so gestaltet werden, dass die Mehrzahl der Fahrgäste zeitnah ihre Fahrt fortsetzen kann. Sämtliche Beförderungsleistungen im Landkreis Potsdam-Mittelmark sind anschlussorientiert zu planen. Mit dem Ziel einer vollständigen Umsetzung der Anschlussicherung über die Nutzung von Echtzeitdaten werden folgende technische Anforderungen an die Anschlussicherung formuliert:

- ♦ Die Anschlussicherung zwischen Linien innerhalb des kommunalen ÖPNV sowie zwischen kommunalen ÖPNV und SPNV soll über die Nutzung rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS) erfolgen und in geeigneter Form, z.B. durch die Betriebsleitstellen, überwacht werden.
- ♦ Die Echtzeitdaten des ITCS müssen mit der zentralen Datendrehscheibe des VBB kompatibel sein. Damit wird die Anschlussicherung mit Echtzeitinformationen auch für alle in den Landkreis Potsdam-Mittelmark ein- und ausbrechende SPNV- und Busverbindungen ermöglicht.

Wartezeiten bei Anschlüssen sollen in der Regel nicht länger als zehn Minuten betragen. Wegezeiten zum Umsteigen sollen fünf Minuten nicht überschreiten, wodurch insgesamt Umsteigevorgänge in der Regel nicht mehr als 15 Minuten beanspruchen sollten. Allerdings ist die tatsächliche Umsteigezeit an die örtlichen Gegebenheiten des jeweiligen Verknüpfungspunktes anzupassen. So sind bei hindernisfreien, kurzen Umsteigewegen ggf. kürzere Wegezeiten als fünf Minuten anzusetzen und bei langen Umsteigewegen mit Höhenveränderungen o.ä. längere Umsteigewege anzusetzen. Ziel soll es sein, dass die Mehrzahl der Fahrgäste ihren Umsteigevorgang ohne übermäßig lange Wartezeiten durchführen können. Für die folgenden fahrplanmäßigen Anschlüsse gelten die jeweiligen Anschlussgarantien:

- ♦ Fahrplanmäßige Anschlüsse von und zum SPNV sowie PlusBus sind mindestens als limitierte Anschlüsse sicherzustellen. Hierbei kann der Anschluss bis zu einer bestimmten Verspätung des Zubringers gehalten werden. Die genaue Anschlussicherungszeit für den limitierten Anschluss wird aus den betrieblichen Randbedingungen ermittelt.

- ◆ Fahrplanmäßige Anschlüsse mit überwiegender Bedeutung im Schulverkehr sollen, wenn möglich, als garantierter Anschluss, mindestens aber als limitierter Anschluss, durchgeführt werden. Beim garantierten Anschluss wird der Anschluss unabhängig von der Verspätung des Zubringers in jedem Fall gehalten.
- ◆ Alle weiteren fahrplanmäßigen Anschlüsse sind als vorgesehene Anschlüsse durchzuführen. Hierbei besteht der Anschluss bei einem planmäßigen Betrieb. Entsprechende Pufferzeiten sind zu berücksichtigen und bedarfsgerecht festzuhalten.

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

3.1.3.2 Verknüpfung mit weiteren Verkehrsmitteln

Die Intermodalität im Landkreis Potsdam-Mittelmark gilt es weiterhin auszubauen. So soll neben Fahrradabstellmöglichkeiten, P+R-Anlagen sowie Fahrradmitnahmemöglichkeiten auf Freizeitrelationen auch ganzheitlich der Ausbau von **Mobilstationen** an Verknüpfungspunkten im Landkreis Potsdam-Mittelmark gemäß des Strategiepapiers „Mobilstationen in Potsdam-Mittelmark“ weiterverfolgt werden. Angebotsseitig zählt hierzu u.a. auch der Ausbau von Sharingangeboten (Fahrrad, E-Bike, Lastenrad, E-Scooter und Pkw) und die Förderung privater Ride- bzw. Car-sharingprojekte. Der Ausbau der Mobilstationen soll vorrangig entlang der Zukunftslinie RE 7 erfolgen und an den Verwaltungsstandorten des Landkreises beginnen.

Fahrradabstellmöglichkeiten

An allen SPNV-Zugangsstellen sollen überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, E-Bikes und Pedelecs in ausreichender Anzahl vorhanden sein. Auch sollen geschützte Fahrradabstellanlagen wie Fahrradboxen und Sammelschließanlagen an allen SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Potsdam-Mittelmark zukünftig zur Verfügung stehen. Auch sollen Fahrradservicestationen mit Angeboten wie Reparaturmöglichkeiten, Ladeinfrastruktur und Schließfächer für Fahrradhelme und -zubehör weiter ausgebaut werden.

Auch soll ein weiterführender Ausbau von Fahrradabstellmöglichkeiten an relevanten Haltestellen des kÖPNV angestrebt werden. Der Ausstattungsumfang soll sich hierbei am Aufkommen bzw. Bedarf orientieren. Bei hochfrequentierten Haltestellen mit zentraler Bedeutung im Liniennetz, wie z.B. zentrale Busumsteigeanlagen ohne SPNV-Haltestellenanschluss, soll sich an die Anforderungen an SPNV-Zugangsstellen orientiert werden.

Zur korrekten Beauskunftung intermodaler Reiseketten sind Fahrradabstellmöglichkeiten an die Auskunftssysteme des VBB datenseitig bereitzustellen.

Fahrradmitnahme

Die Ausweitung von Fahrradmitnahmemöglichkeiten auf ausgewählten Relationen im Tourismus- und Freizeitverkehr soll geprüft und verstetigt werden. Die fahrzeugseitigen Anforderungen hierzu sind in den Qualitätsstandards für Fahrzeuge festgehalten (vgl. Kapitel 3.4.1.3). Zur korrekten Beauskunftung intermodaler Reiseketten sind Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme an die Auskunftssysteme des VBB datenseitig bereitzustellen.

P+R

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark befürwortet den Erhalt der aktuellen P+R-Anlagen zur intermodalen Verknüpfung des MIV und des ÖPNV. Bei einer intermodalen Verknüpfung zwischen MIV und ÖPNV soll der Umstieg auf den ÖPNV am frühestmöglichen Punkt des Weges erfolgen. Zu prüfen ist eine eventuelle Parkraumbewirtschaftung unter Berücksichtigung einer Bevorrechtigung für ÖPNV-Nutzende.

3.2 Bedarfsverkehr

In Linienbedarfsverkehren nach §44 des PBefG im Landkreis Potsdam-Mittelmark gelten generell dieselben Angebots- und Qualitätsstandards wie für den konventionellen Linienverkehr. Darüber hinaus sollen die folgenden Standards im aktuellen Rufbusangebot sowie bei der Konzeption bzw. dem Betrieb von Linienbedarfsverkehren im Sinne von On-Demand-Angeboten zur Anwendung kommen.

Aktuelle Rufbusangebote

Aktuell bestehende Rufbusangebote kommen im Linienbandbetrieb zu festen Fahrplanzeiten zum Einsatz. Für diese Angebote gelten die folgenden dargestellten Anforderungen für die Buchung und den Fahrausweiserwerb:

Vorbuchzeit:	Bis spätestens 60 Minuten vor fahrplanmäßiger Abfahrt; in begründeten Ausnahmen ist eine Vorlaufzeit von 120 Minuten zulässig
Buchungsmedium:	web-basiert bzw. telefonisch
Fahrausweise:	Beim Fahrpersonal im Fahrzeug oder telefonisch bzw. app-basiert

Darüber hinaus soll langfristig fahrgastseitig ein gemeinsamer Buchungs- und Bezahlvorgang wie bei zukünftigen Linienbedarfsverkehren im Sinne von On-Demand-Angeboten angestrebt werden.

Zukünftige Linienbedarfsverkehre (On-Demand-Angebote)

Die Einführung von On-Demand-Angeboten als Linienbedarfsverkehre wird vom Landkreis Potsdam-Mittelmark aktiv gefördert, um vor allem ein attraktives ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Räumen sowie an nachfrageschwachen Zeiten zu schaffen.

Es sollten Vorbuchzeiten so kurz wie betrieblich notwendig gestaltet werden, so dass Spontanbuchungen möglich sind. Außerdem sollen Vorausbuchungen für eine planbare Nutzung gewährleistet werden. Fahrtenwünsche sollen sowohl digital als auch telefonisch anmeldbar sein. Der Erwerb von Fahrausweisen sowie die Bezahlung möglicher Zuschläge soll online bzw. app-basiert ermöglicht werden. Kreisweit bzw. verbundweit sollen einheitliche Infrastrukturen für die Buchung, Disposition und Abrechnung für Linienbedarfsverkehre, sowohl fahrgast- als auch betriebsseitig, geschaffen werden.

Zur Unterstützung der Wahrnehmung des ÖPNV im öffentlichen Raum sowie des allgemeinen Verständnisses von Linienbedarfsverkehren als Teil des ÖPNV sollen einheitliche Produktbezeichnungen sowie eine wiedererkennbare Außengestaltung der Fahrzeuge zur Anwendung kommen.

Bürgerbus

Um in nachfrageschwachen Räumen weiterhin, trotz fehlender Wirtschaftlichkeit, ein Angebot zu schaffen bzw. zu erhalten, werden Bürgerbusinitiativen im Landkreis Potsdam-Mittelmark unterstützt. Sie stellen eine ehrenamtlich getragene und durchgeführte Ergänzung zum klassischen Linien- bzw. Linienbedarfsverkehr dar. Bürgerbusinitiativen müssen aus dem bürgerschaftlichen Engagement heraus entstehen. Der Landkreis kann kein Initiator solcher Verkehre sein. Aus Sicht des Landkreises Potsdam-Mittelmark sollen Bürgerbusse als Teil des kommunalen ÖPNV angelegt werden, so dass eine Liniengenehmigung auf Basis von § 42 PBefG bzw. § 44 PBefG erforderlich ist. Bürgerbusse sollen keine bestehenden Angebote des kommunalen ÖPNV in ihrer Wirtschaftlichkeit beeinträchtigen. Daher unterstützt der Landkreis Potsdam-Mittelmark Bürgerbusinitiativen, die ihr Angebot von vornherein gemeinsam mit dem jeweils in ihrem Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen entwickeln.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark empfiehlt und unterstützt weiterhin eine Kooperation der Bürgerbusinitiativen mit den vorhandenen Verkehrsunternehmen. Als Konzessionsinhaber gewährleisten diese die fachliche Aufsicht und können zudem die Angebotsplanung mit übernehmen. Die Fahrpläne sollen in das allgemeine Angebot des kÖPNV übernommen werden und die Integration in den VBB-Tarif sowie in die Vertriebs- und Informationssysteme soll sichergestellt werden. Darüber hinaus wird empfohlen, Investitionskosten für erforderliche Fahrzeuge unter Prüfung von Fördermöglichkeiten des Landes oder anderer Fördergeber zu decken.

Für die Buchung sowie den Fahrausweiserwerb gelten die Anforderungen an aktuelle Rufbusangebote (s.o.).

3.3 Schulverkehr

Im Sinne integrierter Verkehre wird der Schulverkehr im Landkreis Potsdam-Mittelmark überwiegend durch Linienverkehre gemäß §42 PBefG erbracht. Dieser An-

satz wird auch zukünftig verfolgt. Weiterhin wird eine fortwährende Prüfung möglicher Potenziale genehmigter Sonderverkehre nach §43 Abs. 2 PBefG oder freigestellter Schulverkehre in den Linien- bzw. Linienbedarfsverkehr zu integrieren angestrebt.

Die Schuleinzugsbereiche sind im Schulentwicklungsplan des Landkreises Potsdam-Mittelmark definiert. Diese bilden den jeweiligen Orientierungsrahmen zur Schaffung von Verkehrsrelationen im Schulverkehr als Bestandteil des kommunalen ÖPNV. Bei Anpassungen der Schuleinzugsbereiche resultiert daraus jeweils auch Anpassungsbedarf im Schulverkehr.

Die Anforderungen an Art und Umfang der Schülerbeförderungen werden in der Satzung über die Schülerbeförderung und Erstattung von Schülerfahrtkosten des Landkreises Potsdam-Mittelmark in der jeweils geltenden Fassung bestimmt. Eine Beförderungspflicht besteht, entsprechend § 3 Abs. 3 Satzung über die Schülerbeförderung und Erstattung von Schülerfahrtkosten des Landkreises Potsdam-Mittelmark, ab einer Mindestentfernung für den Schulweg von 2 km für Schülerinnen und Schüler der Primarstufe, von 3 km für Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe I sowie von 5 km für Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe II bzw. der Bildungsgänge des Oberstufenzentrums. Gemäß § 4 Abs. 3 der Satzung erfolgt die Beförderung zum allgemeinen Beginn bzw. allgemeinen Ende des Unterrichts. In der Regel wird hierfür eine Beförderung mit dem ÖPNV zur ersten Unterrichtsstunde sowie nach den beiden Hauptschlussstunden (gewöhnlicherweise die sechste und achte Unterrichtsstunde) bzw. der Hauptschlussstunde und Schließzeit der Nachmittagsbetreuung ermöglicht.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark bemüht sich, auch Verkehrsrelationen ohne Beförderungspflicht sicherzustellen. Nicht beförderungspflichtig sind Verkehrsrelationen, die aufgrund individueller Schulwahlentscheidungen außerhalb des entsprechenden Schuleinzugsbereiches liegen oder nicht den festgelegten Grundsätzen der Satzung über Schülerbeförderung und Erstattung von Schülerfahrtkosten des Landkreises Potsdam-Mittelmark entsprechen (s.o.).

Kinder, die ab dem Schuljahr 2026/27 eingeschult werden, bekommen einen Rechtsanspruch auf Ganztagsbetreuung in der Grundschule. Das Gesetz zur ganz-tägigen Förderung von Kindern im Grundschulalter (Ganztagsförderungsgesetz – GaFöG) regelt die stufenweise Einführung des bundesweiten Ganztagsanspruchs ab dem Schuljahr 2026/27. Ab August 2026 haben alle Kinder der ersten Klassenstufe einen Anspruch auf ganztägige Bildung und Betreuung. In den Folgejahren wird der Anspruch auf die Klassenstufen 2 bis 4 erweitert, so dass ab dem Schuljahr 2029/2030 allen Kindern der ersten bis vierten Klasse der Rechtsanspruch auf Ganztagsbetreuung zusteht.

Der Rechtsanspruch wird im Achten Sozialgesetzbuch (SGB VIII) geregelt und gilt auch in den Ferien. Dabei können Länder eine Schließzeit von maximal vier Wochen regeln. Eine Pflicht, das Angebot in Anspruch zu nehmen, gibt es nicht.

Es ist noch nicht abschließend auf Landesebene geklärt, ob die Umsetzung dieses Rechtsanspruches im Schulrecht oder im Jugendhilferecht verortet wird. Die Auswirkungen des Rechtsanspruches auf das ÖPNV-Angebot können zum jetzigen Stand nicht abschließend eingeschätzt werden. Diese zu ermitteln, wird daher als Maßnahme (6) zur Prüfung aufgenommen.

3.4 Qualitätsstandards für Fahrzeuge und ÖPNV-Infrastruktur

Zur Erhöhung der allgemeinen Attraktivität des ÖPNV, des Fahrgastkomforts und -zufriedenheit, sowie der allgemeinen Wahrnehmung des ÖPNV, gilt es verschiedene Standards an Fahrzeugen, der ÖPNV-Infrastruktur, des Betriebsablaufes sowie an Tarifen und Vertrieb im ÖPNV festzusetzen. Darüber hinaus sind für das Erreichen einer vollständigen Barrierefreiheit, sowohl fahrzeug- als auch infrastrukturseitig Standards sowie Maßnahmenpläne notwendig.

3.4.1 Fahrzeuge

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark wirkt auf den Einsatz moderner Fahrzeuge im kommunalen ÖPNV hin. Die Fahrzeuge müssen einen zeitgemäßen Technik- und Ausstattungsstand aufweisen.

3.4.1.1 Umsetzung der Clean Vehicles Directive

Für die Beschaffung neuer Nutzfahrzeuge gelten für ÖPNV-Verkehrsleistungen die Beschaffungsquoten der SaubFahrzeugBeschG als Überführung der europäischen Richtlinie (EU) 2019/1161 Clean Vehicles Directive (CVD). Demnach müssen bis zum 31.12.2025 45 % der beschafften Neufahrzeuge saubere Fahrzeuge sein. Gemäß Rechtsgrundlage sind saubere Fahrzeuge Plug-In Hybridbusse, Gasbusse, Busse mit ausschließlicher Nutzung von Bio- und synthetischen Kraftstoffen unter bestimmten Bedingungen sowie rein elektrische Busse wie Trolley-, Batterie- und Brennstoffzellenbusse. Mindestens die Hälfte dieser sauberen Fahrzeuge müssen emissionsfreie Busse sein. Zu den emissionsfreien Bussen zählen aktuell ausschließlich die rein elektrischen Busse sowie Wasserstoffbusse. Vom 01.01.2026 erhöht sich die Beschaffungsquote um insgesamt 65 %. Auch hier müssen wieder mindestens 50 % der sauberen Fahrzeuge emissionsfreie Fahrzeuge sein.

Neben der Einhaltung der Beschaffungsquoten gemäß Rechtsgrundlage, strebt der Landkreis Potsdam-Mittelmark im Rahmen der wirtschaftlichen, betrieblichen und infrastrukturellen Möglichkeiten, die höchstmögliche Beschaffungsquote emissionsfreier Busse an.

Für die Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten im ÖPNV verfolgt der Landkreis Potsdam-Mittelmark einen technologieoffenen Ansatz, um auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können. Allerdings empfiehlt sich aufgrund der Technologiereife und Marktetablierung der Einsatz von batteriebetriebenen Elektrobussen und dessen Entsprechung als emissionsfreie Fahrzeuge gemäß SaubFahrzeugBeschG und

CVD. Bei einer weiteren zukünftigen Verfolgung einer Wasserstoffregion Potsdam-Mittelmark wird zudem die Beschaffung von Brennstoffzellbussen geprüft.

Zur Förderung einer schnellen Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten im ÖPNV strebt der Landkreis Potsdam-Mittelmark die Entwicklung gemeinsamer Strategien und Konzepte mit den Verkehrsunternehmen sowie weiterer beteiligter Akteure an, um finanziellen, betrieblichen sowie infrastrukturellen Herausforderungen begegnen zu können. Allgemein stimmen sich der Landkreis Potsdam-Mittelmark sowie die beteiligten Verkehrsunternehmen auch mit den benachbarten Aufgabenträgern ab, um z.B. auch im Hinblick auf die Ladeinfrastruktur eine Interoperabilität zu ermöglichen.

3.4.1.2 Fahrzeugseitige Barrierefreiheit

Um eine fahrzeugseitige Barrierefreiheit zu gewährleisten, gelten für Fahrzeuge im Linienbetrieb im Landkreis Potsdam-Mittelmark die folgenden Anforderungen:

- ◆ Es sind daher generell Niederflurfahrzeuge bzw. Low-Entry-Fahrzeuge einzusetzen.
- ◆ Ein barrierefreier Einstieg ist mindestens für Tür 1 und Tür 2 sicherzustellen.
- ◆ Einstiegshöhe für Tür 1 und 2 ab Fahrbahnoberkante: Maximal 320 mm.
- ◆ Fahrzeuge mit mehr als 8 m Länge sind mit mindestens einer doppelbreiten Tür auszustatten.

Beim Einsatz von Kleinbussen, einschließlich Taxen von Nachunternehmern, ist ebenfalls ein barrierefreier Zugang sicherzustellen. Ausnahmen sind lediglich beim Einsatz von Pkw in begründeten Fällen möglich (z.B. als Ersatzbeförderung bei Fahrzeugausfällen etc.). Bei Fahrzeugen, die für Linienbedarfsverkehre eingesetzt werden, sollen mittelfristig barrierefrei zugängliche Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Insbesondere bei Pilot- und Testbetrieben kann nach Begründung hiervon abgewichen werden.

Daten zur Barrierefreiheit der Fahrzeuge sind für die Auskunftssysteme des VBB bereitzustellen.

3.4.1.3 Weitere Fahrzeuganforderungen

Neben den Anforderungen an die Antriebstechnologien sowie fahrzeugseitige Barrierefreiheit müssen die eingesetzten Fahrzeuge im kommunalen ÖPNV im technisch und optisch einwandfreien Zustand sein. Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge darf zehn Jahre nicht überschreiten. Eingesetzte Fahrzeuge dürfen ab der Erstzulassung nicht älter als fünfzehn Jahre sein.²³ Darüber hinaus

²³ Mit der zukünftig angestrebten sukzessiven Umstellung der Fahrzeugflotten auf umweltfreundliche Antriebstechnologien entfällt weitestgehend die Notwendigkeit, die Flotte im

gelten die in Tabelle 21 aufgeführten weiteren Anforderungen an die Fahrzeugqualität.

Tabelle 21: Weitere Anforderungen an die Fahrzeugqualität

<p><i>Ausstattung Linienbus</i> Mehrzweckbereich und Fahrzeugkapazitäten</p>	<p>Linienbusse des Stadt- bzw. Stadt-Umlandverkehrs: Der Innenraum muss über ausreichend Stellflächen für Rollstühle²⁴, Rollatoren, Kinderwagen und Gepäck verfügen. Die Mehrzweckbereiche sollen eine möglichst konfliktfreie Beförderung von Rollstühlen und Kinderwagen ermöglichen. Beim Einsatz auf Linien mit Fahrradmitnahmemöglichkeiten muss die Fahrradmitnahme im Innenraum möglich sein oder alternativ Beförderungsmöglichkeiten außerhalb des Fahrgastinnenraumes geschaffen werden. In der Bestuhlung soll sich an den serienmäßigen Bestuhlungsvarianten der Hersteller für Stadtbusse orientiert werden. Das heißt die Anzahl an Sitzplätzen ist reduziert, um die Gesamtkapazität an beförderbaren Fahrgästen zu erhöhen sowie den Mehrzweckbereich zu vergrößern. Bei einer durchschnittlichen Fahrgastbesetzung soll für jeden Fahrgast ein zugelassener Sitz- oder Stehplatz zur Verfügung stehen. Eine Sitzplatzgarantie besteht bei einer Beförderung im Stadt- bzw. Stadt-Umlandverkehr nicht.</p> <p>Linienbusse des Regionalverkehrs: Der Innenraum muss über eine angemessene Anzahl an Stellflächen für Rollstühle²⁴, Rollatoren, Kinderwagen und Gepäck verfügen. Die Mehrzweckbereiche sollen eine möglichst konfliktfreie Beförderung von Rollstühlen und Kinderwagen ermöglichen. Beim Einsatz auf Linien mit Fahrradmitnahmemöglichkeiten muss die Fahrradmitnahme im Innenraum möglich sein oder alternativ Beförderungsmöglichkeiten außerhalb des Fahrgastinnenraumes geschaffen werden. In der Bestuhlung soll sich an den serienmäßigen Bestuhlungsvarianten der Hersteller für Überlandbusse orientiert werden. Bei einer durchschnittlichen Fahrgastbesetzung soll für jeden Fahrgast ein zugelassener Sitzplatz zur Verfügung stehen. Eine Sitzplatzgarantie besteht bei einer Beförderung im Regionalverkehr nicht.</p>
--	---

Hinblick auf die Einhaltung von Abgasnormen für konventionelle Antriebe zu erneuern. Weiterhin ist aufgrund der derzeit höheren Anschaffungskosten von emissionsfreien Fahrzeugen ein längerer Einsatz dieser Fahrzeuge auch wirtschaftlich sinnvoll.

²⁴ Solobusse sollen Platz zur Beförderung von einem Rollstuhl bieten. Zwei Rollstühle gleichzeitig sollen im Landkreis Potsdam-Mittelmark in Gelenk- und CapaCitybussen der Fahrzeugklasse I gleichzeitig befördert werden können. In Klasse-II-Fahrzeugen ist generell kein zweiter Rollstuhlplatz möglich.

<i>Ausstattung Linienbus</i> Zielanzeige	Die Fahrzeuge sind mit äußerlich erkennbarer Zielmatrix mit Linienbezeichnung vorne, rechts und hinten sowie Fahrtziel vorne und rechts auszustatten. Die Zielanzeigen sind gemäß den Vorgaben der VBB-Richtlinien Fahrgastinformation auszugestalten.
<i>Ausstattung Linienbus</i> ITCS und Technik	Die Fahrzeuge sind mit für die Betriebsabwicklung und Datenübermittlung an das ITCS-System notwendigen Einrichtungen auszustatten. Dies beinhaltet Bordrechner/ITCS, Fahrausweisverkaufstechnik, ggf. Leseeinrichtungen für elektronische Tickets, Fahrausweisentwerter, Ansteuerung der Innenmonitore, Kommunikationseinrichtungen (inkl. automatischer Haltestellenansage) sowie ggf. Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung entsprechend der im Landkreis Potsdam-Mittelmark eingesetzten Technik, etc. Das ITCS ist an die Datendrehscheibe des VBB anzubinden. Die Fahrzeuge sind so weit mit automatischen Fahrgastzählgeräten auszustatten, dass flächendeckend im Landkreis linienscharfe, belastbare Fahrgastzählraten vorliegen. Zielwert ist ein Stichprobenumfang nach den „Handlungsempfehlung zur Anwendung von AFZS im öffentlichen Personenverkehr“ des VDV.
<i>Ausstattung Linienbus</i> Weitere Ausstattung des Fahrgastinnen- raums	Es sind kontrastreiche Haltestangen sowie gut auffindbare und kontrastreiche Halthanforderungstasten in ausreichender Zahl im gesamten Fahrzeug vorzuhalten. Der Fahrgastraum ist blendfrei auszuleuchten. Die Bodenbeschaffenheit muss rutschhemmend ausgeführt werden. Die Fahrgastinnenräume müssen vollklimatisiert sein. Der Fahrgastinnenraum ist mit automatischen visuellen und akustischen Fahrgastinformationen, gemäß VBB-Richtlinie „Fahrgastinformation“, auszustatten. Die Sichtbarkeit der visuellen Fahrgastinformationen soll von möglichst allen Sitz- und Stehplätzen aus gewährleistet sein. Bei Neuanschaffungen sollen USB-Lademöglichkeiten geschaffen sowie eine WLAN-Verfügbarkeit ermöglicht werden.
<i>Ausstattung Linienbe-</i> <i>darfsverkehr</i> Fahrzeuge und Fahr- zeugkapazitäten	Der Fahrgastraum ist blendfrei auszuleuchten. Die Fahrgastinnenräume sollen vollklimatisiert sein. Die Fahrzeuge sind mit mobilen Terminals für den Fahrausweisverkauf auszustatten. Um die Mitnahme von möglichst vielen Fahrgästen zu gewährleisten, sind Beschränkungen in der Gepäckmitnahme möglich. <i>Bei der Leistungserbringung durch Taxiunternehmen kann ggf. von den Anforderungen abgewichen werden, solange die technischen Voraussetzungen zur Zulassung als Taxibetrieb eingehalten werden.</i> Im Linienbedarfsverkehr sind die Fahrzeugkapazitäten durch die verfügbaren Sitzplätze nach Fahrzeugtyp beschränkt. In der betrieblichen Planung ist darauf zu achten, durch die Dimensionierung der Fahrzeugflotte sowie des verfügbaren Fahrpersonals, sämtliche Fahrtwünsche innerhalb eines vertretbaren Rahmens zu erfüllen.
Außendarstellung	Alle Fahrzeuge des KÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark sind mit einem einheitlichen Erscheinungsbild auszustatten. Hierbei ist das VBB-Logo als Zugehörigkeit zum Tarifsystem gemäß den Vorgaben anzubringen.

Sicherheit	Die Fahrzeuge des Linienverkehrs sind mit Videoüberwachung auszustatten. Die Fahrzeuge müssen einen beschränkten Einstieg an der Vordertür ermöglichen.
Reinigung	Die Verkehrsunternehmen tragen dafür Sorge, dass die Fahrzeuge sich außen und innen in einem ansprechenden Zustand befinden. Vandalismusschäden, Verschmutzungen und Funktionsstörungen werden schnellstmöglich beseitigt. Die Verkehrsunternehmen sind für die Durchführung sämtlicher Reinigungsarbeiten in und an den Fahrzeugen verantwortlich. Dies beinhaltet: Tägliche Reinigung innen (fegen), Werktägliche Reinigung Außenreinigung je nach Verschmutzungsgrad und Witterungsbedingungen, Halbjährliche Grundreinigung, Überprüfung der Durchführung und Qualitätssicherung.
Werbeflächen	Fahrzeuge dürfen generell nicht zu fremden Werbezwecken beklebt werden. Der Sichtbereich des Fahrpersonals muss generell gewährleistet bleiben.

Quelle: IGES 2023.

Anmerkung: Ausnahmen hierfür können in Absprache bei Gemeinschaftslinien mit benachbarten Aufgabenträgern gelten.

3.4.2 Infrastruktur

Verknüpft mit dem Ausbau von barrierefreien Haltestellen gilt es neben Standards zum Ausbau auch gestalterische Anforderungen sowohl zur Barrierefreiheit als auch zur Verbesserung der Fahrgastinformation und zur Erhöhung des Fahrgastkomforts festzulegen.

Darüber hinaus gilt es weitere Ausbaubedarfe der Verkehrsunternehmen (VU) der Verkehrsinfrastruktur (bspw. Buswendestellen) zu prüfen und die Umsetzung zu unterstützen. Die entsprechenden Bedarfe sind von den VU im Jahr 2022 erfragt worden.

3.4.2.1 Ausbau zu barrierefreien Haltestellen

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark bekennt sich zur Zielstellung einer vollständig barrierefreien Gestaltung des ÖPNV. Ein barrierefreier ÖPNV steigert insgesamt die Attraktivität des ÖPNV, nicht nur für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen, sondern für alle ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer. Einschränkungen der Mobilität eines Menschen können dabei sowohl motorisch als auch sensorisch oder kognitiv ausgeprägt sein. Im Landkreis Potsdam-Mittelmark gilt, dass von den Sinnen Sehen, Tasten und Hören mindestens zwei dieser Sinne adressiert werden müssen.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark unterstützt beim barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen ausdrücklich eine enge Abstimmung der Beauftragten für Menschen mit Behinderung, dem Beirat für Menschen mit Behinderung und weiteren Interessensvertretern der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste mit den jeweiligen Baulastträgern und Verkehrsunternehmen.

Der § 8 Abs. 3 des PBefG sieht eine Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit bis spätestens 01.01.2022 vor. Ausnahmen hiervon sind im Nahverkehrsplan konkret zu benennen und begründen. Über die „Richtlinie ÖPNV Invest des Landkreis Potsdam-Mittelmark“ standen durch Zuweisungen des Landes Brandenburgs sowie Aufstockungen durch den Landkreis in den vergangenen Jahren zwischen 400.000 € und 1.000.000 € zur Verfügung.

Dennoch konnte bis zum heutigen Stand keine vollständige Barrierefreiheit von Haltestellen erreicht werden. Somit sind alle aktuell nicht barrierefrei gestalteten Haltestellen im Landkreis Potsdam-Mittelmark als Ausnahme zu betrachten. Weiterhin geltende Ausnahmen zur Barrierefreiheit von Haltestellen sind:

1. Haltestellen in Bereichen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z.B. enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen, nicht ausreichenden Gehwegbreiten, die z.B. wegen erforderlichem Grunderwerb nicht erweitert werden können),
2. Haltestellen mit einer geringen täglichen Nutzungsintensität,
3. Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann (z.B. weil aufgrund fehlender Verbindung zum Fußwegenetz eine „barrierefreie Insel“ geschaffen würde),
4. Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist,
5. Temporäre Haltestellen wie etwa bei Schienenersatzverkehren, Umbauarbeiten oder Umleitungen sowie
6. Haltestellen oder sogenannte virtuelle Haltestellen, die ausschließlich durch flexible Bedienformen im On-Demand- bzw. Flächenbetrieb bedient werden.

Um die vollständige Barrierefreiheit mittelfristig herzustellen, werden sämtliche Straßenbaulastträger aufgefordert ihre Ausbaubedarfe anzumelden. Für die landkreisseitige Priorisierung zum Ausbau von barrierefreien Haltestellen gilt:

1. Schnellstmögliches Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit an allen Haltestellen der Kategorie A und B.
 2. Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen der Kategorie C1.
 3. Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen der Kategorie C2 und C3 mit räumlicher Nähe zu wichtigen Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Personen.
 4. Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen der Kategorie C2 und C3 mit räumlicher Nähe zu weiteren Einrichtungen mit hoher Nutzendenfrequenz.
-

5. Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit an den weiteren Haltestellen der Kategorie C2 und C3. Hierbei soll der schrittweise Ausbau über das Landkreisgebiet verteilt erfolgen.

Für eine landkreisweite Koordination des Haltestellenausbaus sollen in möglichst alle Bauvorhaben der Landkreis Potsdam-Mittelmark mit eingebunden werden. Außerdem sollen bauliche oder gestalterische Veränderungen mit Hilfe der Haltestellendatenbank des VBB durch den Landkreis Potsdam-Mittelmark erfasst werden, sodass stets aktuelle Informationen über die Ausstattung der einzelnen Haltestellen im Landkreis vorliegen und um eine Überwachung des Ausbaufortschrittes zu gewährleisten.

Für die Planung barrierefreier Haltestelle sind die gestalterischen Mindestanforderungen des Planungsleitfadens für „Bushaltestellen als barrierefreie Mobilitätsknotenpunkte in Potsdam-Mittelmark“ anzuwenden²⁵. Dieser Leitfaden adressiert insgesamt drei Handlungsaspekte:

1. Die einheitliche und attraktive Außendarstellung des ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark mit hohen Ansprüchen an Information und sicherem Aufenthalt für die Nutzenden,
2. den Ausbau einer barrierefreien Zugangsinfrastruktur zum ÖPNV für alle Nutzergruppen sowie
3. die Definition von Ausstattungs-Mindeststandards

und dient für entsprechende Straßenbaulastträger, insbesondere den Kommunen, als eine Unterstützung bei der Planung von Haltestellen als barrierefreie Mobilitätsknotenpunkte. In Bezug auf die Gestaltung geht er insbesondere auf die Themen

- ◆ Abmessungen der Haltestelle,
- ◆ Taktils Leitsystem,
- ◆ Warteflächen und Möblierung,
- ◆ Beleuchtung und Sicherheitseinrichtungen,
- ◆ Fahrgastinformation und Vertrieb,
- ◆ Werbung an Haltestellen sowie
- ◆ Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

ein. Zudem gibt der Planungsleitfaden für „Bushaltestellen als barrierefreie Mobilitätsknotenpunkte in Potsdam-Mittelmark“ (vgl. Kapitel 5) Auskunft über die Zuständigkeit für die Pflege der Warteflächen und sonstigen Haltestellenausstattung (siehe Tabelle 22)

²⁵ Vgl. hierzu insbesondere Kapitel 3 (Gestaltung der Haltestelle) des Planungsleitfadens

Tabelle 22: Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie

Ausstattungsmerkmal	Haltestellenkategorien VBB					Zusätzlich zur Grundausstattung		
	A	B	C1	C2	C3	Freizeit- / Tourismus	Gesundheit	Schule
Grundausrüstung								
Haltestellenmast bzw. Befestigungseinrichtung für das Haltestellenschild	■	■	■	■	■			
Haltestellenschild	■	■	■	■	■			
Haltestellenname	■	■	■	■	■			
Verkehrsunternehmen	■	■	■	■	■			
Verkehrshinweise (z.B. Baumaßnahmen)	■	■	■	■	■			
VBB-Logo	■	■	■	■	■			
Fahrgastinformation								
Liniennummern und Fahrtziele/Produktsignet	■	■	■	■	■			
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeiten, Gültigkeit	■	■	■	■	■			
Tarifinformationen (Tarifbereich bzw. Tarifwabe)	■	■	■	■	□			
Liniennetzplan	■	■	□			■	□	
Dynamische Fahrgastinformation (visuell)	■	■	□			□	□	
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne, ggf. Wegweisung POI	■	■	□			■	□	
Hinweis auf Rufnummer Info-Telefon, allg. Auskunft bei Störungen/ Internet;	■	■	■	■	■			
Hinweise auf VBB-Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen, Servicehinweise	■	■	■	■	■			
Vertriebseinrichtungen								
Personalbediente Vertriebsstelle	□	□						

Ausstattungsmerkmal	Haltestellenkategorien VBB					Zusätzlich zur Grundausstattung			
	A	B	C1	C2	C3	Freizeit- / Tourismus	Gesundheit	Schule	
Stationärer Fahrausweisautomat/ Entwerter	<input type="checkbox"/>								
Kundencenter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							
Aufenthaltskomfort									
Befestigte Wartefläche	■	■	■	■	■				
Extrabreite Wartefläche						<input type="checkbox"/>		■	
Eigenständige Beleuchtung	■	■	■	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	■		
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	■	■	■	■	■	■	■	■	
Wetterschutzeinrichtung (Fahrgastunterstand oder andere Überdachung)	■	■	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		■	■	■	
Sitzgelegenheit	■	■	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		■	■*	■	
Spritzschutz bei Haltestellen in Mittellage	■	■	■						
Abfallbehälter	■	■	■	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	■	■	■	
Info- und Notrufsäule	■						<input type="checkbox"/>		
Uhr	■	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Öffentliches / barrierefrei zugängliches WC	■	<input type="checkbox"/>							
Systemverknüpfungen									
P+R-Anlage	■	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
Haltezone	■	■							
B+R-Anlage	■	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
Taxi-Stellplätze	■	<input type="checkbox"/>							
Einkaufen- und Dienstleistungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						

- Mindeststandards anzustreben
- / Über NVP und VBB Qualitätsstandards hinausgehende Empfehlungen
- / Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen;
Vorgaben sind im Rahmen des geltenden öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht umsetzbar

Quelle: IGES 2023.

Anmerkung: * an Gesundheitsstandorten ggf. zusätzliche Sitzgelegenheiten

3.4.2.2 Weitere Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen

Die Ausgestaltung der Haltestellen soll einheitlich erfolgen und den Vorgaben des VBB entsprechen. Dabei sollen die Haltestellen gut erkennbar sein und durch alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer als Teil des ÖPNV wahrgenommen werden.

Für die Ausstattungsmerkmale zur Grundausstattung, Fahrgastinformation, Vertriebsrichtungen und Aufenthaltskomfort gelten die nach Haltestellenkategorie festgelegten gestalterischen Anforderungen an Haltestellen gemäß des Planungsfadens für „Bushaltestellen als barrierefreie Mobilitätsknotenpunkte in Potsdam-Mittelmark“ (vgl. Kapitel 3.4.2.1). Ergänzend dazu sollen zukünftig alle Haltestellen mit QR-Codes mit Verlinkung auf die Echtzeitinformationen des VBB passend zu der jeweiligen Haltestellenposition ausgestattet werden.

Bei der Ausstattung von Haltestellen mit digitaler Fahrgastinformationsanzeigen (DFI-Anzeigen) werden Anzeigen mit „ePaper-Technologie“ erprobt und prioritär an Knotenpunkten installiert. Sofern keine betriebliche Notwendigkeit einer DFI-Anzeige besteht, werden zukünftig ausschließlich bereits barrierefrei gestaltete Haltestellen mit DFI-Anzeigen ausgestattet bzw. während des barrierefreien Umbaus installiert.

3.4.3 Weitere Qualitätsanforderungen

Ergänzend zur Fahrzeug- und Infrastrukturqualität gelten Standards und Vorgaben für Tarif und Vertrieb, für die Fahrgastinformation sowie für den Betriebsablauf.

3.4.3.1 Tarif und Vertrieb

Im kÖPNV sind grundsätzlich der Beförderungstarif sowie die Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB-Tarif) anzuwenden. Art und Umfang der Anwendung des VBB-Tarifs werden per Kooperationsvertrag geregelt. Auch bzgl. Vertrieb der Fahrausweise des VBB-Tarifes gelten die jeweiligen Verbundvorgaben.

Ergänzend hierzu gelten im Landkreis Potsdam-Mittelmark die folgenden Standards zu Tarif und Vertrieb:

- ◆ Senkung des Vertriebsanteils bei den Beschäftigten im Fahrdienst zur Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit z.B. durch Förderung elektronischer / mobil nutzbarer Vertriebskanäle.
- ◆ Vorhaltung eines ausreichenden Vorverkaufsnetzes; dabei, wenn möglich, unter Berücksichtigung etwaiger Synergien bei einer Reaktivierung/Wiederbelebung und Stärkung von Bahn-Empfangsgebäuden. Auch können hierzu Kooperationen mit Tourismusinformatoren oder sonstigen frequentierten Einrichtungen eingegangen werden.

- ◆ Weiterentwicklung von abgestimmten und einheitlichen Vertriebswegen. Hierbei gilt es, analoge Vertriebs- und Informationswege weiterhin in einem angemessenen Maß aufrecht zu erhalten.
- ◆ Ein einheitliches Erscheinungsbild der eingesetzten Fahrzeuge sowie Haltestellen gemäß Corporate Design des kommunalen Verkehrsunternehmens.
- ◆ Die Vermarktung ausgewählter Linien, Produkte und Netze.
- ◆ Die Vermarktung des Angebotes auch außerhalb des ÖPNV, z.B. über Werbeflächen im öffentlichen Raum.

3.4.3.2 Fahrgastinformation

Im Rahmen des VBB wird eine einheitliche, verkehrsträger- und betreiberunabhängige Fahrplaninformation gewährleistet. Die Regelungen des Handbuchs VBB-Richtlinien Fahrgastinformation und seine Ausführungsbestimmungen gilt es anzuwenden. Darüber hinaus gelten, neben den bereits in den Kapiteln 3.4.1 und 3.4.2 aufgeführten Anforderungen an die Fahrgastinformation, die folgenden Standards im Landkreis Potsdam-Mittelmark:

- ◆ Die visuelle Information in den Fahrzeugen muss mindestens Auskunft über die nächsten drei Haltestellen sowie die Endhaltestelle geben.
- ◆ Langfristig soll eine flächendeckende Information über Echtzeitdaten in den Fahrzeugen angestrebt werden. Dies schließt eine ergänzende, erläuternde (textbasierte) Kommunikation im Störfall über die entsprechenden Schnittstellen des VBB ein.
- ◆ Gemäß Planungsleitfaden für „Bushaltestellen als barrierefreie Mobilitätsknotenpunkte in Potsdam-Mittelmark“ sollen Grundinformation auch weiterhin analog ausgehängt werden.
- ◆ Verknüpfungspunkten sollen über barrierefreie Kennzeichnungen der einzelnen Ein- und Ausstiegspunkte sowie der Wegweisung zwischen diesen verfügen.
- ◆ Bestehende Formate zum Mobilitätstraining gilt es weiterhin fortzusetzen.

3.4.3.3 Betriebsablauf

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

- ◆ Fahrpläne sind durch die Verkehrsunternehmen entsprechend dem aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik zu konstruieren.

- ◆ Es sind zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität ausreichende Wende- und Pufferzeiten zu berücksichtigen.

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

- ◆ Mindestens 98 % des Fahrplanangebotes müssen pünktlich durchgeführt werden. Abfahrten gelten als verspätet, sofern eine Abfahrt an einer Haltestelle mit einer Verspätung von mehr als 5 Minuten gegenüber Fahrplan erfolgt. Dies trifft jedoch lediglich auf durch den Betrieb beeinflussbare Verspätungen zu. Unvorhersehbare Ereignisse, die nicht vom zuständigen Verkehrsunternehmen zu verantworten sind und eine verspätete Abfahrt beeinflussen, sind hiervon ausgenommen.
- ◆ Fahrten dürfen nicht ausfallen. Verfrühte Abfahrten sind auszuschließen und gelten ab einer Verfrühung von 1 Minute als Fahrtausfall. Verspätungen ab 20 Minuten gelten ebenso als Fahrtausfall, sofern sie nicht auf zu sichernde Anschlüsse außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des jeweiligen Verkehrsunternehmens zurückzuführen sind.

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

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

Zur Erbringung der Verkehrsleistungen im kommunalen ÖPNV soll der Einsatz von rechnergestützten Betriebsleitsystemen (ITCS) oder anderer geeigneter Systeme erfolgen. Die Verkehrsleistungen (Elemente: Fahrzeuge und Leitstelle, Fahrgastinformationen, Tarif und Netzdaten etc.) sind über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS) oder andere geeignete Systeme zu überwachen und zu steuern. Für die Sicherung des Angebotes und der Angebotsqualität sind durch die Verkehrsunternehmen ständig besetzte Leitstellen vorzuhalten.

Zur Qualitätssicherung des Betriebsablaufs sind durch die Verkehrsunternehmen Beschäftigte als Verkehrsmeister bzw. mit vergleichbarer Qualifikation einzusetzen, die über Kenntnisse zu den Betriebsabläufen sowie detaillierte Orts- und Streckenkenntnisse verfügen.

Die Verkehrsunternehmen verschaffen sich in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten die für den Betrieb notwendige Infrastruktur, etwa Abstellflächen für Fahrzeuge, Wartungs-, Instandhaltungs- und Reinigungsstätten sowie alle erforder-

derlichen Räumlichkeiten einschließlich von Sozialräumen. Abstellflächen für Fahrzeuge sollten ausreichenden Schutz vor Vandalismus bieten. Die Standorte der Betriebshöfe und Abstellflächen sollen möglichst kurze Ein- und Aussetzfahrten ermöglichen, um Umwelt- und Klimaschutzziele zu unterstützen.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark unterstützt die Verkehrsunternehmen bei den infrastrukturellen Herausforderungen zur Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten, insbesondere bei der Umsetzung von Lade- bzw. Tankinfrastruktur.

Der Fahrzeugbestand hat sich nach dem für einen stabilen Betrieb notwendigen Fahrzeugbedarf der Umlaufplanungen und einer ausreichenden Betriebsreserve zu richten. Es sind angemessene Kapazitäten sicherzustellen, um im Falle von Sonder- oder Großereignissen (z.B. Baublütenfest Werder (Havel) etc.) Angebotsverdichtungen ermöglichen zu können. Störungen und Betriebsunterbrechungen aufgrund äußerer Einflüsse sind durch entsprechende und zielgerichtete betriebslenkende Maßnahmen zu minimieren. Die Fahrgäste sollen schnellstmöglich über betriebsbedingte Störungen sowie zu Umleitungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten informiert werden.

3.5 Umwelt- und Klimastandards

Die Planungen im ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark erfolgen angebotsorientiert, um als Bestandteil eines attraktiven Umweltverbundes die MIV-Nutzung langfristig zu senken. Der Landkreis Potsdam-Mittelmark verpflichtet sich demnach weiterhin zu einer umwelt- und klimaschutzfördernden ÖPNV-Gestaltung.

Neben der Wirkung der Angebots- und Qualitätsstandards auf den Umwelt- und Klimaschutz definiert der Landkreis Potsdam-Mittelmark Controlling und Evaluationsstandards sowie weiterführende Maßnahmen an die beauftragten Verkehrsunternehmen. Darüber hinaus soll die Nutzungssteigerung des ÖPNV bzw. des Umweltverbundes am Modal Split durch Strategien und Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement unterstützt werden.

Um Auswirkungen von Angebotsmaßnahmen auf den Modal Shift bewerten zu können, werden die Fahrgastzahlen fortwährend evaluiert. Hierzu stellen die Verkehrsunternehmen regelmäßig Berichte über linienscharfe Fahrgastzahlen gemäß gefordertem Stichprobenumfang (vgl. Kapitel 3.4.1.3) zur Verfügung. Außerdem sind die Verkehrsunternehmen aufgefordert, CO₂-Bilanzierungen nach DIN EN 16258 durchzuführen.

Die beauftragten Verkehrsunternehmen sind dazu angehalten den Kraftstoffverbrauch bei eingesetzten Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu senken. Hierzu beitragen soll u.a. die Sicherstellung einer lärmarmen sowie klima- und umweltgerechten Fahrweise durch die Beschäftigten im Fahrdienst sowie regelmäßige Schulung der Beschäftigten im Fahrdienst zu energiesparender Fahrweise. Weiterhin soll zur Reduzierung von Lärmemissionen der Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge erfolgen. Diese müssen mindestens die Geräuschgrenzwerte für Busse entsprechend EU-Richtlinie EG 92/97/EWG in der jeweils geltenden Fassung erfüllen.

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

- ◆ Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements bei Arbeitgebern im Landkreis sowie im Umfeld des Landkreises,
 - ◆ Weiterentwicklung von wichtigen Haltestellen zu Mobilitätsstationen sowie
 - ◆ Stärkung der ÖPNV-Bevorrechtigung bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur, um eine Beschleunigung der Verkehre im kommunalen ÖPNV zu erreichen
 - ◆ Etablierung einer Mobilitätsagentur in Zusammenarbeit mit regiobus.
-

4. Zielsetzungen für das zukünftige Verkehrsangebot

Der Landkreis wird das derzeitige Angebot aufbauend auf dem in Kapitel 3 festgelegten Anforderungsprofil nach Maßgabe der verkehrspolitischen sowie umwelt- und Klimaschutzpolitischen Ziele des Landkreises, des Fahrgastaufkommens und der Wirtschaftlichkeit weiterentwickeln. Dabei sollen nachfolgende Handlungsfelder aus Sicht des Landkreises Potsdam-Mittelmark innerhalb der Laufzeit des NVP bearbeitet und ggf. während der Laufzeit des NVP um weitere sinnvolle Maßnahmen ergänzt werden. Sofern nachfolgend Prüfaufträge formuliert werden, erfordert dies in der Laufzeit des NVP weitere Bewertungen. Ebenso ist in diesen Fällen mit allen beteiligten Akteuren die finanzielle Absicherung für eine ggf. erfolgreiche Umsetzung nach erfolgreicher Prüfung zu klären und sicherzustellen.

Insgesamt wurden 208 Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots definiert und auf ihre Umsetzungsfähigkeit- und Relevanz geprüft. Im Ergebnis der Prüfung wurden 51 Maßnahmen als Teil des Nahverkehrsplans übernommen. Im Folgenden sind die Maßnahmenarten grob skizziert.

4.1 Optimierungspotenziale des ÖPNV-Netzes

Im Folgenden werden die Maßnahmen zur Hebung der Optimierungspotenziale des ÖPNV-Netzes zusammenfassend dargestellt. Eine detaillierte Darstellung der Einzelmaßnahmen ist dem Kapitel 6 zu entnehmen.

4.1.1 Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit

Soweit nicht bereits erfüllt, sind die Angebotshäufigkeiten des kommunalen ÖPNV innerhalb des Geltungszeitraums des NVP im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und personellen Ressourcen des Landkreises so weiterzuentwickeln, dass mindestens die in Kapitel 3 genannten Mindestbedienhäufigkeiten für die Angebotskategorien erreicht werden. Maßgeblich sind dabei die in der vorliegenden Fortschreibung definierten Verbindungsrelationen. Eine schrittweise Umsetzung ist möglich.

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

4.1.2 Anbindung von neuen und bestehenden Gewerbegebieten

Weiterhin soll innerhalb des Geltungszeitraums des NVP die Anbindung von Gewerbegebieten durch den kommunalen ÖPNV durch Integration in bestehende

Linien oder Änderung von bestehenden Linien bzw. Neueinrichtung von Linien geprüft werden. Aktuell umfasst dies u.a. die in Kapitel 6 aufgeführten Standorte.

Für die Erschließung der Gewerbegebiete kommen auch Bedarfsverkehre in Betracht (vgl. Kapitel 3) und eine Einbettung in Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements wird gefördert (vgl. Kapitel 4.3.2).

4.1.3 Prüfung der ÖPNV-Anbindung neuer und bestehender Wohngebiete sowie von Standorten der Daseinsvorsorge und touristischer Ziele

Im Rahmen der Entstehung neuer oder der Erweiterung bestehender Wohngebiete sowie der Errichtung von neuen Standorten der Daseinsvorsorge (z.B. Einzelhandel, medizinische Versorgung etc.) können ggf. zusätzliche Erschließungsbedarfe auftreten. Daher sollen während der Laufzeit des NVP bereits bekannte Bedarfe geprüft und bei Bedarf umgesetzt werden (vgl. Kapitel 6). Auch während der Laufzeit des NVP aufkommende Bedarfe gilt es fortwährend zu prüfen und ggf. in Maßnahmen zu überführen.

Eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung kann teilweise die Einrichtung ergänzender Haltestellenstandorte erforderlich machen. Des Weiteren sind bei der Neuanlage bzw. Veränderung von Straßeninfrastrukturen sowie bei der zukünftigen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung ausreichende Querschnitte für die Begegnungsfälle Bus/Bus sowie ggf. für Aufstellflächen, Wendemöglichkeiten etc. vorzusehen.

Darüber hinaus soll zur Beseitigung bestehender Erschließungsdefizite geprüft werden, inwieweit ggf. anstelle der Errichtung neuer Haltestellen der Einsatz flexibler Bedienformen genutzt werden kann, um die Erschließung einzelner Bereiche zu verbessern.

4.1.4 Verknüpfungspunkte im ÖPNV und SPNV

Zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV liegt ein besonderer Fokus auf der Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV. Hierzu sind konkrete Maßnahmen und Prüfungsaufträge zu

- ◆ Stärkung von Zubringern zu SPNV-Zugangsstellen, v.a. in der Region Buckautal,
- ◆ Verbesserung von Umsteigezeiten durch Fahrplananpassungen und
- ◆ Sicherung von Anschlussmöglichkeiten durch Fahrplananpassungen

formuliert. Gemäß der in Kapitel 4.5 beschriebenen Aufgabenträgerschaft des Landes für den SPNV sind diese Maßnahmen auch als konkrete Anforderungen an den Aufgabenträger zu verstehen.

4.1.5 On-Demand-Angebote

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Bereich der kleinräumigen Erschließungen sollen die bisher eingesetzten Rufbuslösungen optimiert und u.a. in stärkerem Umfang als bisher als Bedienformen mit höherer Flexibilität (On-Demand) etabliert werden. Dabei soll weiterhin insbesondere eine Zubringerfunktion zu den höheren Angebotskategorien (v.a. T10, T20, T30, T60) sowie zum SPNV übernommen und somit eine Verknüpfung mit übergeordneten Zielorten gewährleistet werden. Durch die Umsetzung verschiedener Maßnahmen zur betrieblichen Weiterentwicklung soll dabei die Nutzung des On-Demand-Angebotes gesteigert und Schritt für Schritt an den Bedarf angepasst werden. Hierzu sollen insbesondere die folgenden Maßnahmen geprüft und umgesetzt werden:

- ◆ Digitalisierung durch Einführung eines einheitlichen Buchungs- und Dispositionssystem, u.a. zur Sicherstellung digitaler und analoger Buchungsmöglichkeiten, als auch zur Verbesserung der Information sowie des Monitorings (ggf. Prüfung einer Zusammenarbeit mit angrenzenden Landkreisen),
- ◆ Optimierung einzelner Rufbusbereiche in On-Demand-Flächenverkehre
- ◆ Prüfung der Möglichkeiten der Einführung einer Haustürbedienung (ggf. inkl. Komfortzuschlag) sowie
- ◆ Prüfung der Möglichkeiten einer Verzahnung mit anderen Handlungsfeldern wie der Lösungsoption flexible Schülerbeförderung sowie Tarifstrategien zur verbesserten Finanzierung von flexibler Bedienung.

4.2 Maßnahmen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des kommunalen ÖPNV

Analog zur Angebotsanpassung spielt auch die Bereitstellung bedarfsgerechter Infrastruktur eine wichtige Rolle in der Gestaltung des kommunalen ÖPNV. Bei der Umsetzung der vielfältigen Anforderungen an die Haltestelleninfrastruktur ist auch zukünftig eine Unterstützung der Kommunen bei der Planung und Realisierung von Haltestellen im Rahmen eines Förderprogrammes und eine Evaluierung dieses Prozesses vorgesehen. Bedarfsgerechte Infrastruktur umfasst neben den im Folgenden genannten Aspekten auch die Schaffung ausreichender Überliegerkapazitäten oder intuitive Gestaltung von Umsteigepunkten, z.B. für den Schülerverkehr.

4.2.1 ÖPNV-Beschleunigung

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark unterstützt die Zielstellung, den kommunalen ÖPNV durch konsequente Beschleunigung zu verbessern.

Förderung von Sonderfahrstreifen für den ÖPNV

Die Anordnung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen soll entsprechend der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zwar in der Regel

nur dann erfolgen, wenn mindestens 20 Fahrzeuge des Linienverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren, jedoch bekennt sich der Landkreis zu einer deutlich verbesserten ÖPNV-Beschleunigung.

Daher ist aus Sicht des Landkreises im Einklang mit der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) auf Streckenabschnitten mit mehr als zwölf Fahrzeugen des Linienverkehrs in der Spitzenstunde eine Einrichtung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen verkehrlich sinnvoll. Bei stark staubelasteten Straßenabschnitten, im Rückstaubereich vor Kreuzungen, Einmündungen und Kreisverkehren gilt dies auch bei weniger als zwölf Fahrzeugen.

Maßnahmen zur konsequenten Beschleunigung des kommunalen ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Folgende Maßnahmen sollen aus Sicht des Landkreises Potsdam-Mittelmark zur Umsetzung der Beschleunigung konkret weiterverfolgt bzw. umgesetzt werden:

- ◆ Erhalt aller derzeit im Bestand befindlichen ÖPNV-Sonderfahrstreifen ohne Einschränkungen (auch bei Unterschreiten des Orientierungswerts von zwölf Fahrzeugen je Spitzenstunde im Einzelfall),
- ◆ ÖPNV-Bevorrechtigung und Beschleunigung an Knoten z.B. durch Ansteuerung von Lichtsignalanlagen oder Pförtner-Lichtsignalanlagen an allen LSA-Knoten an Verbindungsrelationen der Angebotskategorien T10, T20, T30 und T60.
- ◆ Umgestaltung der Bauform von Haltestellen zu Kaphaltestellen.

Maßnahmen zur konsequenten Beschleunigung des kommunalen ÖPNV in den angrenzenden Oberzentren

Durch die starken verkehrlichen Verflechtungen zwischen dem Landkreis und den angrenzenden Oberzentren Berlin, Brandenburg an der Havel sowie Potsdam wird der Landkreis im Benehmen mit den benachbarten Gebietskörperschaften folgende Ziele auch über das Kreisgebiet hinaus unterstützen:

- ◆ Freigabe der ÖPNV-Trasse im Bereich Potsdam, Zeppelinstraße, Charlottenstraße, Friedrich-Ebert-Str., Lange Brücke für Linien aus Potsdam-Mittelmark zur Vermeidung häufiger staubedingter Verspätungen,
- ◆ Erhalt und Ausbau aller ÖPNV-Sonderfahrstreifen sowie
- ◆ ÖPNV-Bevorrechtigung und Beschleunigung an Knoten.

4.2.2 Barrierefreiheit

Die in Kapitel 3.4.2 definierten Anforderungen an die Barrierefreiheit sind gesetzt und umzusetzen.

4.2.3 Fahrgastinformation

Für einen niederschweligen Zugang zu relevanten Informationen und der damit einhergehenden Steigerung der Attraktivität des ÖPNV ist die Verbesserung der Fahrgastinformation zu prüfen. Dies kann zum Beispiel über Dynamische Fahrgastinformation (DFI), Infostelen (auch zu touristischen Angeboten), app-basierte Lösungen oder einfachen Zugang zu Echtzeitinformationen, z.B. über QR-Codes an allen Haltestellen erfolgen. Konzepte und Maßnahmen hierzu sind zu prüfen. Geeignete Weiterentwicklungen sind im Rahmen des VBB zu koordinieren und zu unterstützen. Die dort geschaffenen Standards sind im Landkreis anzuwenden und zu unterstützen.

4.2.4 Haltestellenausbau zur Förderung von Intermodalität

Die Förderung von Nahmobilität stellt einen entscheidenden Faktor zur Erreichung eines Modal Shift zum Umweltverbund dar. Das Ziel für den Landkreis Potsdam-Mittelmark muss es daher sein, an den Halte- und Zugangsstellen des ÖPNV und des SPNV die Verknüpfung mit Angeboten der Nahmobilität sicherzustellen. Hierzu ist eine wiederkehrende Prüfung, ob die Anzahl an überdachten Fahrradabstellmöglichkeiten an allen SPNV-Zugangsstellen weiterhin ausreichend ist, als Maßnahme im NVP vorgesehen. Konkret ist der Neubau und die Erweiterung von Fahrradabstellmöglichkeiten an SPNV-Zugangsstellen als Maßnahme bzw. Prüfauftrag definiert. Auch für den Busbahnhof Bad Belzig und Haltestellen der Kategorie C ist der Ausbau von Fahrradabstellmöglichkeiten vorgesehen. Weiterhin können auch Fahrradservicestationen die Attraktivität des intermodalen Verkehrs erhöhen und sollen geprüft werden.

Außerdem ist eine Weiterentwicklung ausgewählter Haltestellen gemäß des Strategiepapiers "Mobilstationen Potsdam-Mittelmark" vorgesehen.

4.3 Zukunftskonzept für eine innovative Mobilitätsentwicklung

Mit der Etablierung eines kommunalen Mobilitätsmanagements hat der Landkreis Potsdam-Mittelmark bereits einen wichtigen Grundstein für die innovative Mobilitätsentwicklung gelegt. Zur dessen Fortbestand werden die Ziele des Strategiepapiers „Mobilstationen in Potsdam-Mittelmark“ intensiv weiterverfolgt und Anreize zur Intermodalität gefördert.

4.3.1 Fahrradmitnahme

Neben der Schaffung von Fahrradabstellmöglichkeiten (vgl. Kapitel 4.2.4) und dem Ausbau von Mobilstationen (ebd.) kann auch die Fahrradmitnahme im ÖPNV einen relevanten Beitrag zur Förderung der Intermodalität darstellen. Zusätzlich zu den bereits bestehenden Möglichkeiten, z.B. auf der Linie X2, werden weitere Linien geprüft, auf denen im Rahmen eines Pilotbetriebs die Fahrradmitnahme getestet werden kann.

4.3.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Erreichbarkeit von Arbeitsplatzschwerpunkten spielt in der Mobilitäts- und Nahverkehrsplanung eine zentrale Rolle. Um die Erreichbarkeit von Arbeitsplatzstandorten im Umweltverbund so attraktiv wie möglich zu gestalten, ist die Etablierung eines strukturierten betrieblichen Mobilitätsmanagements zur Unterstützung der planerischen Aktivitäten sinnvoll. Zentrale Ziele des betrieblichen Mobilitätsmanagements beinhalten überwiegend folgende Elemente:

- ◆ Verbesserung/Erleichterung der Mitarbeitendenmobilität entsprechend der Bedürfnisse der Beschäftigten,
- ◆ Ökonomische und ökologische Optimierung der betrieblichen Mobilität (Dienstfahrten, Dienstreisen, Verkehre in Betriebsstandorten) sowie
- ◆ Effizienzsteigerung für betriebliche Fahrzeugflotten.

Unter dem Begriff „betriebliches Mobilitätsmanagement“ werden unterschiedlichste Maßnahmen verstanden, die jedoch immer anhand des konkreten Unternehmens und der spezifischen Situation auszuwählen und anzuwenden sind. Mögliche Beispielbereiche beinhalten:

- ◆ Fuhrparkmanagement,
- ◆ Dienstreisemanagement,
- ◆ ÖPNV-Anbindung und Angebot von Firmentickets,
- ◆ Verkehrsführung und Parkraummanagement für Pkw,
- ◆ Förderung des Radverkehrs und von Pedelecs,
- ◆ Förderung von Fahrgemeinschaften,
- ◆ Etc.

Es sollen u.a. folgende Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements geprüft und gezielt weiterentwickelt werden:

- ◆ Bereitstellen von Ladeinfrastruktur für E-Fahrräder/Pedelecs,
 - ◆ Einsatz von radbezogenen Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (Firmenfahrräder, Firmen-E-Fahrräder),
 - ◆ Kooperation mit Sharing-Anbietern für Car- und Bikesharing,
 - ◆ Öffnung von kommunalen oder Firmenflotten für Sharing-Ansätze,
 - ◆ Unterstützung zur Einrichtung von Duschgelegenheiten und Schließfächern am Arbeitsplatz,
 - ◆ Ausweisung von Parkflächen für Mitfahrgelegenheiten und E-Pkw,
 - ◆ Mobilitätsgarantie, insbesondere bei Schichtarbeiten,
 - ◆ Anbieten verschiedener Arbeitszeitmodelle, wie z.B. Home-Office,
-

- ◆ Abstimmung der Arbeitszeiten mit dem ÖPNV, insbesondere bei Ausbildungsbetrieben,
- ◆ Aktive Unterstützung zur Bildung von Fahrgemeinschaften sowie
- ◆ Mobilitätsberatung und Standortanalyse einzelner Unternehmen.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark soll die Anbindung von Arbeitsplatzschwerpunkten bzw. Gewerbegebieten an den ÖPNV durch eine zeitnahe strategische Planung bzw. ein Monitoring im Zusammenhang mit der Gewerbeflächenentwicklung unterstützen (vgl. Kapitel 4.1). Die Beschäftigten der Gewerbebetriebe, Unternehmen und Behörden sollen explizit als Nutzende für Mobilitätsstationen geworben werden.

Der Landkreis wirbt im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements aktiv bei den Unternehmen und Arbeitgebern, damit Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements verstärkt umgesetzt werden. Es sollen zur Maßnahmenumsetzung Unternehmen oder öffentliche Institutionen als Vorreiter gewonnen werden, die eine entsprechende regionale Vorbildfunktion wahrnehmen, indem sie Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements umsetzen und ihre positiven Erfahrungen mit interessierten Unternehmen teilen und über die Vorteile der Maßnahmenumsetzung regional berichten. Dies ist auch als Unterstützungsangebot des Landkreises zu verstehen, die für Unternehmen geltenden Vorgaben der CSR - Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) umzusetzen.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark unterstützt die Unternehmen und Arbeitgeber dabei proaktiv.

4.3.3 Digitalisierung

Wesentliche Voraussetzung für die Etablierung multimodaler Angebote ist die Sichtbarkeit dieser Verknüpfung. Es muss dargestellt werden, in welchen unterschiedlichen Formen die Bewältigung des Weges von A nach B möglich ist. Weiterhin muss geklärt sein, dass und wie die Funktionen „Suchen“, „Buchen“, „Bezahlen“ und die Nutzer- und Kontoverwaltung erfolgt.

Seit dem 01.01.2024 ist die Open-Source-Plattform bbnavi beim VBB angesiedelt. Dies ist eine multi- und intermodale Mobilitätsplattform mit Fokus auf Kommunen. Bbnavi bietet die Möglichkeit die Daten strukturiert und standardisiert zu erfassen, um diese über die Auskunftsplattform bbnavi zu nutzen und als Open Data zu veröffentlichen. Die Mobilitätsplattform ermöglicht die kombinierte Fahrplanauskunft für insbesondere klimafreundliche Mobilitätsangebote (unter anderem ÖPNV, Fahrrad, Sharing, Mitfahren) und die Darstellung von Daten auf Karten – auch von Live-Daten (zum Beispiel Fahrradverfügbarkeit bei Ausleihstationen). Insbesondere die Daten von lokalen Mobilitätsangeboten im Land Brandenburg werden eingebunden.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark ist neben der Stadt Angermünde, Bad Belzig, Bernau bei Berlin, Eberswalde, Frankfurt (Oder), Fürstenberg/Havel, Herzberg (Elster), Michendorf und der Landeshauptstadt Potsdam Pilotkommune des Projektes. Darstellbar ist darüber jedoch nur die Funktion „Suchen“. Das „Buchen“ anzuzeigen ist ebenfalls möglich, erfolgt jedoch extern.

Perspektivisch wird angestrebt, die Funktionen „Suchen, Buchen, Bezahlen“ einheitlich in einer ganzheitlichen Mobilitäts-Systemlösung – idealerweise landesweit – zu realisieren. Dies ist jedoch ein zeitaufwändiger Prozess. Übergangs-weise soll deshalb bausteinartig mit vorhandenen Lösungen gearbeitet werden.

4.4 Dekarbonisierung und Senkung von Stickstoffemissionen

Neben den beschriebenen Maßnahmen zur Erlangung eines Modal Shift zum Umweltverbund spielt die Umrüstung der eingesetzten Fahrzeuge auf und emissionsfreie Antriebe eine wichtige Rolle zur Erreichung zur Dekarbonisierung und Senkung von Stickstoffemissionen.

Um die Zielwerte entsprechend SaubFahrzeugBeschG und Clean Vehicles Directive zu erreichen, verfolgt der Landkreis mit vorliegendem NVP das Ziel, den Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeugantriebe zu forcieren. Hierzu wurde durch regiobus bereits eine Machbarkeitsstudie zum Einsatz von Fahrzeugen mit umweltfreundlichen Antrieben beauftragt. Die Ergebnisse dieser Studie sollen schnellstmöglich geprüft und umgesetzt werden, um die definierten Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Darüber hinaus stellen die notwendigen Um- und Neubauten auf den Betriebshöfen eine Herausforderung für die Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG dar.

4.5 Maßnahmen zur Entwicklung des Schienenverkehrs

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

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

- ◆ Vorbereitung auf die Reaktivierung der Stammbahn und die Verlängerung der S-Bahn-Linien S25/S26 und Sicherung der benötigten Flächen für diese Projekte,
- ◆ Vertaktung der 3 Abfahrten/Stunde der Linien RE7 und RB37,
- ◆ Verbesserte Vertaktung auf der Linie RE1. Die teilweise bestehenden 11/49er-Taktmuster außerhalb der HVZ führen zu einer aufwendigen und kostenintensiven Anschlussplanung im kommunalen ÖPNV,

- ◆ Wegfall der Taktabsenkung am Vormittag auf der Linie RE1 sowie
- ◆ Maßnahmen zur Verringerung der Fahrtenausfälle im SPNV.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark fordert die Festlegung und Einhaltung eines Umsetzungshorizonts für den noch ausstehenden barrierefreien Ausbau von SPNV-Zugangsstellen im Landkreis. Beispielhaft seien hier die fehlende Barrierefreiheit der Zugangsstellen Seddin und Saarmund genannt.

4.6 Zukünftige Linienkonzessionierung

Der Landkreis legt im Nahverkehrsplan ein Gesamtnetz fest. Er beabsichtigt die Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) über ein Gesamtnetz an die regiobus Potsdam Mittelmark GmbH. Die Vergabe einer Gesamtleistung (§ 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG) ist aus den folgenden Gründen erforderlich:

- ◆ Der Landkreis kann zukünftig die Angebotsplanung über das Gesamtnetz hinweg vornehmen. Dies ermöglicht es, Synergien zwischen den bisherigen Teilnetzen zu realisieren und diese besser aufeinander abzustimmen.
- ◆ Durch die einheitliche Vergabe eines öDA kann auf allen Linien eine einheitliche Gesamtqualität des ÖPNV erreicht werden.
- ◆ In den öDA müssen aus vergaberechtlichen Gründen Prozentgrenzen für eine Zubestellung von Verkehrsleistungen im jeweiligen Teilnetz enthalten sein. Soll eine Zubestellung in einem kleineren Teilnetz realisiert werden, sind diese Grenzen schnell erreicht. Bei einer Vergabe des Gesamtnetzes an die regiobus kann insgesamt eine wesentlich größere Bandbreite für zukünftige Zubestellungen an Verkehrsleistungen eingebaut werden. So erhöht sich für den Landkreis Potsdam-Mittelmark die Flexibilität auf Nachfragebedarfe zu reagieren.
- ◆ Erfahrungsgemäß führt eine Umlauf- und Dienstplanung über die Gesamtleistung zu einem geringeren Bedarf an Fahrzeugen und Fahrern als bei einer Planung über separate Teilnetze. Dies kann dem Fahrermangel entgegenwirken und knappe Haushaltsressourcen können effektiver eingesetzt werden.
- ◆ Ergänzende und netzübergreifende Mobilitätsdienstleistungen können zukünftig besser eingebunden werden.
- ◆ Es ergeben sich weitere Synergieeffekte durch die Nutzung eines zentralen rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL). Dadurch kann beispielsweise eine konsistente Echtzeitdatenversorgung an den Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB) und die unternehmensübergreifende Anschlusssicherung sichergestellt werden.

4.6.1 Begründungen nach Maßgabe der KOM-Leitlinien

Der Landkreis hat bei der Aufstellung des vorliegenden Nahverkehrsplans die Vorgaben von Art. 2a VO 1370/2007 eingehalten.

Im Rahmen der Überplanung hat der Landkreis für das ÖPNV-Angebot eine Bedarfsanalyse vorgenommen. Hierzu wurden zunächst Strukturdaten, Bevölkerungsdaten, mobilitätsbezogene Grundlagen, das Mobilitätsangebot und die Schülerinnenbeförderung im Rahmen einer Bestandsanalyse ausgewertet (vgl. Kapitel 2.12.1). Auf Basis der Bestandsanalyse wurde eine Mängelanalyse durchgeführt und die Stärken und Schwächen des Bestandes dargestellt (vgl. Kapitel 0). Zur Ermittlung der künftigen Nachfrage wurden Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung sowie zur Entwicklung der Schülerinnenzahlen erstellt (vgl. Kapitel 2.3). Um die Angebotsplanung adäquat auf die Ergebnisse der beschriebenen Bedarfsanalyse ausrichten zu können, wurden Anforderungsprofile erarbeitet (vgl. Kapitel 3). In diesem Rahmen wurden Erschießungs- und Bedienungsstandards definiert, die auch eine Sicherstellung von Angeboten in nachfrageschwachen Räumen gewährleisten. Weiterhin wurden Anforderungen an Bedarfsverkehre, Schülerinnenverkehre, Infrastruktur, Qualität- und Umweltstandards definiert.

Der Landkreis hat ferner geprüft, ob die erforderlichen Angebote auch vom Markt selbst ohne Zuschüsse bereitgestellt werden können. Das wäre jedoch allenfalls für einzelne Teilleistungen möglich, nicht jedoch für das Gesamtnetz oder auch nur nennenswerte Teile davon.

Daher kommt auch eine Beschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf einzelne Verkehrsleistungen oder einzelne Teile des Netzes nicht in Frage. Dies würde zu einer Zerschneidung des Netzes bereits auf der Ebene von Linien führen. Die Folge wäre ein schlechteres Angebot und höhere Zuschüsse. Die Festlegung eines Gesamtnetzes ist unter den gegebenen Umständen erforderlich und angemessen.

5. Investition und Finanzierung

Im folgenden Kapitel ist der finanzielle Handlungsrahmen des kommunalen ÖPNV beschrieben. Darauf aufbauen werden Einsparpotenziale für den Landkreis skizziert und die Finanzierung der im vorherigen Abschnitt beschriebenen Maßnahmen dargestellt.

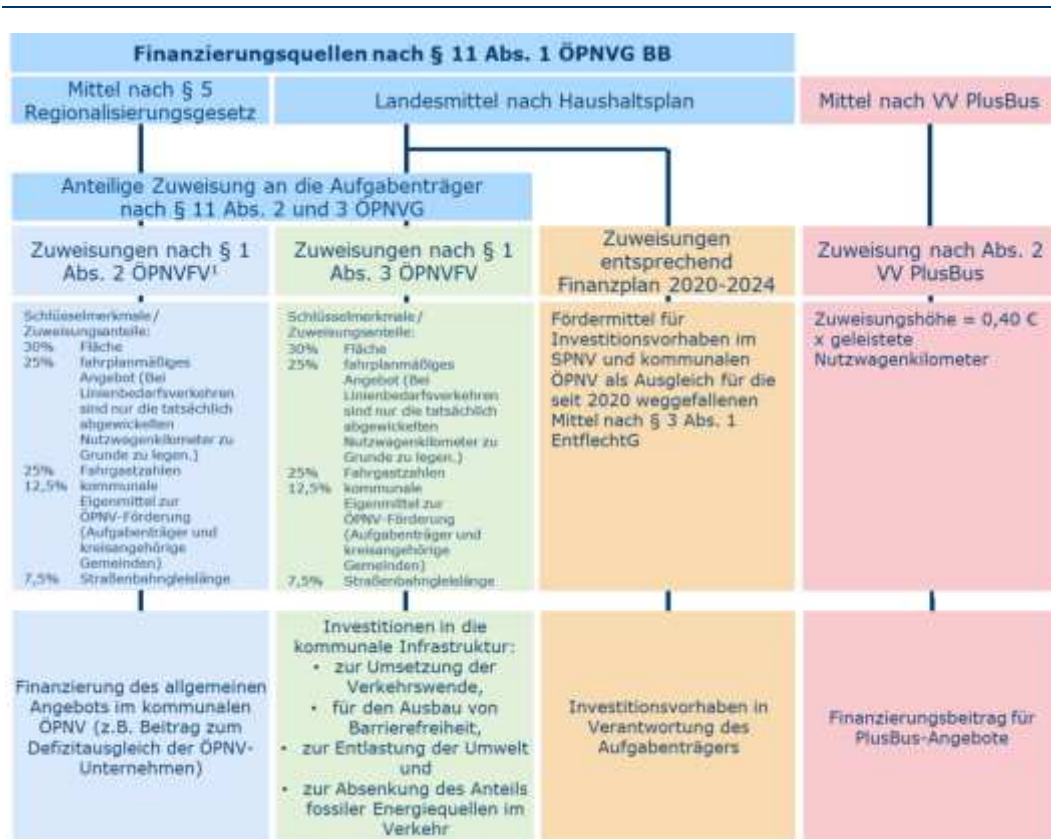
5.1 Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und finanzieller Handlungsrahmen des kommunalen ÖPNV

Neben der allgemeinen Finanzierungssystematik des ÖPNV wird in den folgenden Ausführungen auch auf den Finanzierungshintergrund des PlusBus eingegangen.

5.1.1 Finanzierungssystematik für den kommunalen ÖPNV

Die Finanzierung des kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg wird im Wesentlichen durch das ÖPNVG BB sowie durch die ÖPNVfV geregelt. Verkehrsleistungen im ÖPNV sind entsprechend § 10 Abs. 1 ÖPNVG BB nach Möglichkeit durch **Fahrgelderträge** zu decken. **Deckungsfehlbeträge** werden entsprechend § 10 Abs. 3 ÖPNVG BB durch die Aufgabenträger getragen, soweit sie diese im Sinne einer Abdeckung gemeinwirtschaftlicher Lasten veranlasst haben und sie in ihrem Gebiet entstehen.

Abbildung 40: Finanzierungsgrundsätze für den kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg



Quelle: IGES 2024, eigene Darstellung.

Anmerkung: Ohne Zahlungen zum Ausgleich des Mobilitätstickets Brandenburg und Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets.

Darüber hinaus wurde 2017 im ÖPNVG BB verankert, dass verkehrspolitisch bedeutende Verkehrsangebote durch zusätzliche finanzielle Mittel unterstützt werden können. Eine konkrete Ausgestaltung hierzu findet sich in der **VVPlusBus** vom 24. August 2018, zuletzt geändert durch den Erlass des MIL vom 17. Mai 2023. Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV erhalten auf Antrag und bei Erfüllung der Voraussetzungen eine **zusätzliche Zuweisung von 0,40 Euro je tatsächlich geleisteten Nutzwagenkilometer** im PlusBus-Betrieb auf dem Gebiet des Landes Brandenburg.

Es werden daneben weitere Zuweisungen bzw. Zahlungen durch das Land Brandenburg gewährt:

- ♦ Zahlungen zum Ausgleich des **Mobilitätstickets Brandenburg** als Sozialticket mit sozialpolitisch erwünscht niedrigem Tarifniveau.

Die Finanzierungsgrundsätze für den kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg werden in Abbildung 40 zusammenfassend dargestellt. **Weitere wesentliche Finanzierungsquellen** sind darüber hinaus:

- ◆ Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen,
- ◆ Mittel aus dem Ausgleich von Fahrgeldausfällen für die Beförderung von Schwerbehinderten (nach § 228 ff. SGB IX),
- ◆ Kostenbeiträge von Kommunen,
- ◆ Einnahmen für das Deutschlandticket im Rahmen des Einnahmeaufteilungsverfahrens (auf Grund der fehlenden Referenzwerte, kann hier nicht mit festen Beträgen geplant werden),
- ◆ Investitionszuschüsse des Landes bzw. des Landkreises sowie
- ◆ Sonstige Einnahmen.

Finanzielle Ansprüche und Verpflichtungen des Landkreises Potsdam-Mittelmark ergeben sich weiterhin gegenüber den benachbarten Aufgabenträgern zum Ausgleich der zufließenden Landesmittel nach § 1 ÖPNVFV BB für Leistungen der im Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen im jeweils anderen Aufgabenträgergebiet auf kreisgrenzüberschreitenden Linien.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark nimmt im Planungszeitraum seine Finanzierungsverantwortung als Aufgabenträger wahr und stellt die in den geltenden Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen vereinbarten Mittel bereit.

5.1.2 Weiterentwicklung der VVPlusBus bzw. Überführung in eine langfristig gesicherte Finanzierung

Die VVPlusBus tritt nach derzeitigem Stand zum 31.12.2024 außer Kraft. Zur Sicherstellung der bestehenden und zukünftigen hochwertigen Verkehrsangebote des kommunalen ÖPNV ist eine **Weiterentwicklung der VVPlusBus bzw. die Überführung in eine langfristig gesicherte Finanzierung** von entscheidender Bedeutung.

Aus Sicht des Landkreises Potsdam-Mittelmark sollten dabei die Kriterien für Plus-Bus-Linien in der Form weiterentwickelt werden, dass auch vertaktete Angebote im ländlichen Raum unterstützt werden, die jedoch zum Teil nur einen 120-Min-Takt rechtfertigen. Gute Erfahrungen dazu gibt es unter anderem im Freistaat Sachsen.

Weiterhin sollte die Finanzierung hochwertiger Busverkehre auch mit Blick auf die Ziele der Landesregierung zur Erreichung eines Modal Split von 60 % im Umweltverbund bis 2030 entsprechend dem derzeitigen Koalitionsvertrag entfristet werden.

5.2 Einsparpotentiale

Der Landkreis ist verpflichtet, die Klimaschutzziele (diese äußern sich z.B. im steigenden Finanzbedarf für die notwendige Antriebswende) einzuhalten sowie im

Rahmen der Daseinsvorsorge ausreichend ÖPNV-Angebote bereitzustellen. Demgegenüber stehen jedoch immer höhere Kosten, die es beständig schwieriger machen, das bereits bestehende Angebot zu halten. Der Landkreis Potsdam-Mittelmark ist daher darauf angewiesen Einsparpotenziale zu heben. Bevor die genauen Kosten für die zukünftige Leistungserbringung im ÖPNV beschrieben werden, erfolgt daher im Folgenden eine Darstellung von Einsparpotenzialen für den Landkreis-Potsdam Mittelmark.

Gemäß der in Kapitel 4.6 beschriebenen Zusammenführung der Teilnetze in ein Gesamtnetz entstehen Synergieeffekte, die dem Landkreis unmittelbar zugutekommen werden. Diese ergeben zum Beispiel eine Umlauf- und Dienstplanung über die Gesamtleistung, die zu einem geringeren Bedarf an Fahrzeugen und Fahrern führen kann. Weiterhin sind auch Effizienzgewinne durch die Nutzung eines zentralen rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) zu erwarten. Die genaue Höhe der Einsparpotenziale kann noch nicht beziffert werden, aber ist in der zukünftigen Finanzplanung zu berücksichtigen.

5.3 Finanzielle Auswirkungen

Die Anpassung des Angebotes sowie die veränderten Anforderungen an Fahrzeuge und Infrastruktur machen umfangreiche Investitionen notwendig. Im Folgenden werden die finanziellen Auswirkungen dargestellt, wobei zu berücksichtigen ist, dass es sich hierbei nur um grobe Kostenschätzungen handelt, die sich in der Umsetzung verändern können.

5.3.1 Investitionsplanung Fahrzeuge

Zur Modernisierung der Fahrzeugflotte im kommunalen ÖPNV ist die regelmäßige Neubeschaffung von Fahrzeugen vorgesehen. Bei einer möglichen Fortsetzung der Förderprogramme des Bundes könnten Fördermittel zur Anschaffung emissionsfreier Fahrzeuge eingeworben werden.

Die genauen Investitionsbedarfe für die Fahrzeugflotte hängen auch von den Ergebnissen der in Kapitel 4.4 beschriebenen Machbarkeitsstudie ab.

5.3.2 Investitionsplanung Infrastruktur

Im folgenden Abschnitt werden die Investitionsplanungen für technische und Haltestelleninfrastruktur sowie Mobilstationen beschrieben.

5.3.2.1 Technische Infrastruktur

Zur Finanzierung von Maßnahmen zur Neubeschaffung technischer und sonstiger ÖPNV-Infrastruktur können voraussichtlich Fördermittel aus dem „Europäischen Fonds für regionale Entwicklung“ (EFRE) nach Ende der Förderperiode 2014 bis 2020 auch für die Förderperiode 2021 bis 2027 für Investitionen und Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr, wie bspw. zur Umsetzung von Maßnahmen

zur Dekarbonisierung, beantragt werden. Die Umsetzung des Programms erfolgt durch Landesförderrichtlinien.²⁶

Insbesondere für die Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte bedarf es umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur der Verkehrsunternehmen. Nur durch umfassende Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen kann hier ein sukzessiver Anstieg der angestrebten Beschaffungsquoten erfüllt werden.

5.3.2.2 Haltestelleninfrastruktur

Zur Realisierung der vollständigen Barrierefreiheit sind umfangreiche Investitionen notwendig. Für die Haltestelleninfrastruktur sind die Kommunen zuständig.

Ein langfristiges Planungsmanagement zum barrierefreien Haltestellenausbau existiert derzeit nicht. Dem Landkreis liegen aktuell nur die Vorhaben vor, für die konkrete Förderung durch die Kommunen beantragt wird oder der Landkreis zur Stellungnahme gebeten wurde. Um die Fördermittelvergabe besser planen zu können, wird der Landkreis zu einer langfristigen Planung zurückkehren und die Ausbaubedarfe der Haltestellen priorisieren und die Kommunen proaktiv kontaktieren und bzgl. der Finanzierung beraten.

Die „Richtlinie zur Förderung von Investitionen ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark“ wurde 2022 neu beschlossen. Explizit ist darin neu aufgenommen worden, eine Ko-Finanzierung des Landkreises zu ermöglichen. Bei Kumulierung der Fördermittel des Landkreises mit anderen Förderprogrammen ist eine Förderquote von bis zu 90 % erreichbar. Dies kann für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen aber auch für intermodale Infrastruktur wie Fahrradabstellanlagen genutzt werden.

5.3.2.3 Mobilstationen

Für die Implementierung eines kreisweiten Netzes von Mobilstationen wurde ein Konzept erstellt, dessen Bestandteil auch eine Kostenermittlung ist. Auf Grundlage der ermittelten Ergebnisse erfolgt die Beantragung von Fördermitteln für die notwendigen Investitionen und für die Kosten der Betreibung bis Ende 2026. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses NVP, stand die endgültige Konzepterstellung, die Kostenaufstellung und entsprechend die Bewilligung der Förderung noch aus. Die erwartete Förderquote liegt bei 80%.

5.3.3 Finanzierungskonzept Leistungserstellung

Bei Umsetzung der Mindestbedienvorgaben verändern sich die angebotenen Verkehrsleistungen vor allem in den Verbindungsrelationen, in denen die Mindestvorgaben derzeit noch nicht erfüllt werden. Die Veränderungen resultieren in einem

²⁶ Vgl. <https://efre.brandenburg.de/efre/de/foerderperiode-2021-2027/>, zuletzt abgerufen am 26.04.2022.

zusätzlichen Finanzierungsbedarf. Im Rahmen des NVP ist eine Abschätzung des Finanzierungsbedarfs je Entwicklungsszenario nur für die Angebotskategorien T10, T20, T30, T60 und T120 möglich.

Der erforderliche jährliche Finanzierungsmehrbedarf wird auf 4.248 TEuro, abgeschätzt (ohne etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen durch Nachfrageeffekte).

Den entstehenden geschätzten Finanzierungsmehrbedarfen werden erfahrungsgemäß auch zusätzlich generierte Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen, bzw. Einnahmen aus dem Aufteilungsverfahren des Deutschlandtickets gegenüberstehen, so dass die jährliche Kostenauswirkung sich de facto verringern wird. Eine verlässliche Prognose der konkreten Nachfrage- und Einnahmeeffekte ist jedoch nicht leistbar, da ein Ansatz derzeitiger kilometerbasierter Erlössätze der einzelnen Verbindungsrelationen keine ausreichende Genauigkeit bietet. Darüber hinaus sind die Auswirkungen des Deutschlandtickets auf die Fahrgeldeinnahmen noch nicht final abschätzbar, da zur Einnahmenaufteilung noch Referenzen für eine verlässliche Prognose fehlen.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass je nach Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln sowie Fahrdienstpersonal eine stufenweise Umsetzung der Angebotskategorien angestrebt wird. Eine Umsetzung der Anpassung des Verkehrsangebotes an die vorgegebenen Mindestbedienvorgaben erfordert die Einbindung aller betroffenen Verkehrsunternehmen bei der Planung und Umsetzung.

Sofern Leistungsänderungen z.B. im Rahmen von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements gemeinsam mit weiteren Partnern, wie z.B. Arbeitgebern, entwickelt werden, ist ein Mitfinanzierungsanteil für die jeweiligen Mehrleistungen vorgesehen, der durch die Partner zu erbringen ist. Dies bezieht sich ebenfalls auf Leistungsänderungen, die über die ausreichende Bedienung (Angebotsniveau Stand Dezember 2022 oder, sofern heute noch nicht erreicht, über die festgelegten Mindestvorgaben) hinausgehen.

Die Leistungsumsetzung ist freiwillig. Es besteht kein Rechtsanspruch zur Umsetzung.

6. Zusammenfassender Maßnahmenplan

Nachfolgend werden die aus dem Kapitel 4 resultierenden Maßnahmen zusammengefasst dargestellt. Als Teil der Zielsetzungen für das zukünftige Verkehrsangebot handelt es sich hierbei um Maßnahmen zur Erfüllung des fortgeschriebenen Anforderungsprofils. Die Maßnahmen erfordern den Einsatz finanzieller und personeller Ressourcen. Soweit diese nicht im Rahmen vorhandener Haushaltsmittel des Landkreises Potsdam-Mittelmark abgedeckt sind, steht die Umsetzung bzw. Prüfung unter einem Finanzierungsvorbehalt.

Tabelle 23: Zusammenfassender Maßnahmenplan

Nr	Maßnahme	Umsetzungshorizont
Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV-Netzes		
1	Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit in allen Angebotskategorien*	fortlaufend
2	Untersuchung der Bedienhäufigkeiten an den Haltestellen im Landkreis gemäß Anforderung der Mindesterschließung	fortlaufend
3	Überplanung und Optimierung des ÖPNV-Angebotes in der Region Buckautal mit Berücksichtigung der Verbindungsrelationen von und nach Sachsen-Anhalt und Brandenburg an der Havel.	mittelfristig
4	"Prüfung einer neuen PlusBus-Linie in der Region Buckautal zur verbesserten Anbindung der Region an den SPNV."	mittelfristig
5	Konzeption zur Integration von On-Demandsystemen in das ÖPNV-Angebot im Landkreis im Zuge eines räumlich begrenzten Bediengebietes.	mittelfristig
6	Prüfung der Auswirkungen auf die Schülerbeförderung durch den Rechtsanspruch auf Ganztagsbetreuung in der Grundschule ab dem Schuljahr 2026/2027	mittelfristig
7	Optimierung des ÖPNV-Angebotes zwischen den Gemeinden Werder (Havel), Schwielowsee, Seddiner See und Michendorf insbesondere im Hinblick auf die Verbesserung von Querverbindungen zu den von und nach Potsdam führenden Linien und SPNV-Anschlüssen.	mittelfristig
8	Einführung einer Direktverbindung Kleinmachnow - Teltow, Warthestr. - Ludwigsfelde für eine umstiegsfreie Verbindung für Pendelnde nach Ludwigsfelde	kurzfristig
9	Optimierung der Anbindung des vorgesehenen Neubaustandortes der Kreisverwaltung in Beelitz-Heilstätten	mittelfristig
10	Prüfung einer durchgehenden Verbindung im ÖPNV auf dem Verbindungskorridor zwischen Beelitz und Luckenwalde (bzw. Trebbin)	mittelfristig

Nr	Maßnahme	Umsetzungshorizont
11	Verbesserung der räumlichen Erschließung in den Gemeinden Borkheide und Borkwalde	mittelfristig
12	Errichtung einer Haltestelle in der Medewitzer Dorfstr. / Bahnhofstr. Zur besseren räumlichen Erschließung des westlichen Siedlungsbereichs Medewitz	mittelfristig
13	Prüfung auf Anpassungsbedarfe und Möglichkeiten der Taktung von Zubringerbussen und von Bahnen der umliegenden SPNV-Haltestellen (601, X1, 620, 622, 623)	kurzfristig
14	Prüfung, ob die Linien 607 und 613 auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten der RB33 angepasst werden können.	kurzfristig
15	Anpassung der Umsteigezeiten am Bahnhof Potsdam-Rehbrücke zwischen Bus, Straßenbahn und SPNV	mittelfristig
16	Überprüfung der Umsteigezeiten nach Umbau des Bahnhofes Seddin inkl. Anschlussicherung nach Potsdam und Beelitz gemäß Anforderungsprofil	mittelfristig
17	Prüfung einer verbesserten Anbindung an den RE 1 aus Jesezig	mittelfristig
18	Perspektivische Prüfung einer umsteigefreien Verbindungsrelation Nauen – Brandenburg an der Havel	mittelfristig
Maßnahmen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur		
19	Fortlaufende Aktualisierung der VBB-Haltestellendatenbank für den Landkreis	fortlaufend
20	Fortwährende Evaluierung des Haltestellenausbaus auf Grundlage der VBB-Haltestellendatenbank sowie der vergebenen Fördermittel	fortlaufend
21	Unterstützung der Kommunen in den Planungen zum Haltestellenausbau, insbesondere durch eine Vereinfachung und Flexibilisierung der Förderpraxis zum Ausbau barrierefreier Haltestellen	fortlaufend
22	Wiederkehrende Prüfung, ob die Anzahl an überdachten Fahrradabstellmöglichkeiten an allen SPNV-Zugangsstellen weiterhin ausreichend ist und ggf. Ausbau von Fahrradabstellmöglichkeiten	fortlaufend
23	Förderung des Ausbaus von ÖPNV-Sonderfahrstreifen	fortlaufend
24	Stärkung der ÖPNV-Bevorrechtigung bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur (z.Bsp. Lichtsignalanlagen)	mittelfristig
25	Weiterer Ausbau von DFI-Anlagen an Haltestellen zur Verbesserung der Informationsqualität, hierbei soll zudem die Whitespace-Technologie erprobt werden.	fortlaufend

Nr	Maßnahme	Umsetzungshorizont
26	Entwicklung und Umsetzung eines Konzeptes zur Ausstattung aller Haltestellen im Landkreis PM mit QR-Codes mit Verlinkung auf die Echtzeitinformationen des VBB passend zur jeweiligen Haltestellenposition	mittelfristig
27	Unterstützung der VBB-Bestrebungen, eine einheitliche Buchungsplattform für Bedarfsverkehre / On-Demandverkehre einzuführen	mittelfristig
28	Unterstützung der Weiterentwicklung ausgewählter Haltestellen zu Mobilstationen gemäß dem Strategiepapier "Mobilstationen Potsdam-Mittelmark" inklusive der Erprobung von kommunalen Carsharing-Angeboten.	mittelfristig
29	Ausbau bzw. Bereitstellung von (überdachten) Fahrradabstellanlagen an Haltestellen der Kategorie C	mittelfristig
30	Prüfung und Bereitstellung von zusätzlichen Toiletten für Fahrpersonal (auch von privaten Verkehrsunternehmen und Subunternehmen) an geeigneten Standorten im Landkreis.	kurzfristig
31	Ausbau des Knotenpunktes Treuenbrietzen, ZOB, um eine ausreichende Stellfläche für Umstiege, insbesondere im Schulverkehr, zu schaffen	mittelfristig
32	Bedarfsgerechter Ausbau der Haltestelle Werder, Glückstraße für den Schulverkehr	kurzfristig
33	Prüfung und Errichtung einer Wendeschleife Götz, Waldweg, und Götzer Berge	mittelfristig
34	Ausbau eines barrierefreien Bahnhofsplatzes inkl. Bushaltestelle Potsdam-Rehbrücke	mittelfristig
35	Schaffung eines barrierefreien Umstiegspunktes in Klaistow, Dorf	mittelfristig
36	Prüfung, ob die Errichtung einer Haltestelle in der Neuenhüttenstr. 8 in Wiesenburg/Mark zur verbesserten räumlichen Erschließung des Siedlungsbereichs um die Görzker Str. betrieblich umsetzbar ist	kurzfristig
37	Ausbau bzw. Bereitstellung von (überdachten) Fahrradabstellanlagen am Busbahnhof Bad Belzig als einzige Haltestelle der Kategorie A oder B ohne Fahrradabstellanlagen	kurzfristig
Maßnahmen für das Zukunftskonzept für eine innovative Mobilitätsentwicklung		
38	Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements bei Arbeitgebern im Landkreis sowie im Umfeld des Landkreises	fortlaufend
39	Aufbau einer Mobilitätsagentur in Zusammenarbeit mit RegioBus	mittelfristig

Nr	Maßnahme	Umsetzungshorizont
40	Prüfung der aktuellen Quote an Fahrgastzählgeräten in den eingesetzten Fahrzeugen zur Abschätzung des Aufrüstungsbedarfs, um einen angemessenen Stichprobenumfang je Linie zu erreichen	kurzfristig
41	Prüfung von Trägersystemen zur Fahrradmitnahme außerhalb des Fahrzeuges	mittelfristig
42	Erprobung der Fahrradmitnahme auf ausgewählten touristisch geprägten Linien, inkl. vorangestellter Festlegung von Erfolgskriterien	mittelfristig
43	Entwicklung eines Konzeptes zur Verstetigung der Fahrradmitnahme auf Linien des Tourismus- und Freizeitverkehrs zusammen mit Akteuren aus dem Tourismus	mittelfristig
44	Erprobung der Fahrradmitnahme auf ausgewählten Verbindungsrelationen im Raum TKS	mittelfristig
Maßnahmen zur Dekarbonisierung und Senkung von Stickstoffemissionen		
45	Weiterentwicklung einer Strategie zur Umsetzung von Lade- bzw. Tankinfrastruktur zur Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte auf Grundlage der aktuellen Machbarkeitsuntersuchungen der Betriebshöfe	fortlaufend
Maßnahmen zur Entwicklung des Schienenverkehrs		
46	Unterstützung und Vertretung der Interessen der Kommunen gegenüber den Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Die Schwerpunkte liegen hierbei auf den Bahnlinien RE 1 und RE 7 und der Anpassung der Kapazität und Sicherung der Haltepunkte.	fortlaufend
47	Vorbereitung auf die Verlängerung der S-Bahn-Anbindung der Region Teltow- Stahnsdorf sowie die Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn.	langfristig
48	Prüfung ob Groß Kreuz an alle Abfahrten des RE1 ab Werder Bhf. angebunden werden kann.	fortlaufend
49	Errichtung eines stufenfreien Zugangs des Bahnsteiges Gleis 4 an der SPNV-Zugangsstelle Saarmund	mittelfristig
50	Barrierefreier Ausbau der Zuwegung an der SPNV-Zugangsstelle Michendorf	mittelfristig
51	Errichtung eines stufenfreien Zugangs der Bahnsteige an der SPNV-Zugangsstelle Seddin	mittelfristig

Quelle: IGES 2024.

7. Anhang

- A1** Aktueller Angebotsumfang im SPNV
 - A2** Ergebnisse Frühbeteiligung
 - A3** Angebotskategorien
 - A4** Themenspeicher
-

A1 Aktueller Angebotsumfang im SPNV

Tabelle 24: Angebotsumfang SPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Linie	Zugangsstellen	Richtung	Mo-Fr		Sa		So / Feiertage		Bemerkungen
			Takt	Anz	Takt	Anz	Takt	Anz	
RE 1	Werder (Havel) Groß Kreutz Götz	Frankfurt (Oder) – Brandenburg Hbf	5h-1h: 60 min	22	3h: EF 6h-1h: 60 min	1 21	3h: EF 6h-1h: 60 min	1 21	
			Werder (Havel)	Eisenhüttenstadt – Magdeburg Hbf	5h-7h: 60 min 7h-11h: 30 min 11h-15h: 60 min 15h-20h: 30 min 20h-21h: 60 min	2 8 4 10 2	5h-21h: 60 min	17	5h-21h: 60 min
	Werder (Havel) Groß Kreutz Götz	Brandenburg Hbf – Frankfurt (Oder)	4h-1h: 60 min	23	3h-1h: 60 min	24	3h-1h: 60 min	24	Taktverschiebungen zwischen 22h und 1h
	Werder (Havel)	Magdeburg Hbf - Ei- senhüttenstadt	5h: EF 6h-10h: 30 min 10h-14h: 60 min 14h-19h: 30 min 19h-21h: 60 min	1 8 4 10 3	6h-21h: 60 min	16	6h-21h: 60 min	16	Bedienzeitraum mit 30 min Takt: kein reeller 30 min Takt; 2 Abfahrten die Stunde (:00/:20)

Linie	Zugangsstellen	Richtung	Mo-Fr		Sa		So / Feiertage		Bemerkungen
			Takt	Anz	Takt	Anz	Takt	Anz	
RE 3	Teltow	Berlin Hbf – Lutherstadt Wittenberg Hbf	5h-23h: 60 min	19	1h: EF 5h-23h: 60 min	1 19	1h: EF 5h-23h: 60 min	1 19	Jede zweite Fahrt nur bis Ludwigfelde
		Lutherstadt Wittenberg Hbf – Berlin Hbf	5h-23h: 60 min 0h: EF	18 1	5h-23h: 60 min 0h: EF	18 1	5h-23h: 60 min 0h: EF	18 1	+ Ein Halt der RE 4 in Teltow um 22:44
RE 7	Potsdam-Rehbrücke Wilhelmshorst Michendorf Seddin Beelitz Heilstätten Borkheide Brück (Mark) Baitz Bad Belzig Wiesenburg (Mark) Medewitz (Mark)	Dessau Hbf – Berlin Ostkreuz	4h-23h: 60 min*	20	5h-23h: 120 min*	10	5h-23h: 120 min*	10	*Zwischen 8h und 21h nur jede zweite Fahrt mit Halt in Medewitz (Mark)
		Potsdam-Rehbrücke Wilhelmshorst Michendorf Seddin Beelitz Heilstätten Borkheide Brück (Mark) Baitz Bad Belzig	Bad Belzig – Berlin-Wannsee (- Berlin Ostkreuz)	3h: EF 5h-20h: 60 min*+	1 15	4h-22h 120 min**	11	4h-22h 120 min**	11

Linie	Zugangsstellen	Richtung	Mo-Fr	Sa		So / Feiertage		Bemerkungen	
			Takt	Anz	Takt	Anz	Takt		Anz
	Potsdam-Rehbrücke Wilhelmshorst Mi- chendorf Seddin Beelitz Heilstätten Borkheide Brück (Mark) Baitz Bad Belzig Wiesenburg (Mark) Medewitz (Mark)	Berlin Ostkreuz – Des- sau Hbf	4h: EF* 5h-23h: 60 min** 0h: EF	1 18 1	5h-0h: 120 min	10	5h-0h: 120 min	10	*Nur Bad Belzig – Dessau Hbf **Zwischen 7h und 22 Uhr nur jede zweite Fahrt mit Halt in Medewitz (Mark)
	Potsdam-Rehbrücke Wilhelmshorst Mi- chendorf Seddin Beelitz Heilstätten Borkheide Brück (Mark) Baitz Bad Belzig	Berlin Ostkreuz – Bad Belzig	0h-5h: 120min 5h-19h: 60min*+	2 15	2h: EF 8h-20h: 120 min**	1 8			*Zwischen 5h und 6h, 11h und 16h sowie um 18h erst ab Ber- lin-Wannsee +Zwischen 5h und 11h kein Halt in Wilhelmshorst und Baitz **Eine Extrafahrt um 11h
RB 22	Saarmund	Königs Wusterhausen – Potsdam Hbf (-Pots- dam Griebnitzsee)	5h-0h: 60 min	20	5h-0h: 60 min	20	5h-0h: 60 min	20	
		(Potsdam Griebnitzsee -) Potsdam Hbf – Kö- nigs Wusterhausen	4h-23h: 60 min	20	4h-23h: 60 min	20	4h-23h: 60 min	20	

Linie	Zugangsstellen	Richtung	Mo-Fr		Sa		So / Feiertage		Bemerkungen
			Takt	Anz	Takt	Anz	Takt	Anz	
RB 33	Caputh-Geltow Caputh-Schwielowsee Ferch-Lienewitz Beelitz Stadt Elsholz Buchholz (Zauche) Treuenbrietzen Treuenbrietzen Süd	Potsdam Hbf - Jüterbog	5h-0h: 60 min*	20	7h-0h: 120 min**	10	7h-0h: 120 min**	10	*8h und 10h nur bis Beelitz Stadt **8h, 10h und 21h nur bis Beelitz Stadt
		Jüterbog – Potsdam Hbf	4h-23h: 60 min*	19	6h-9h: 60 min 9h-23h:120 min	2 8	6h-9h: 60 min 9h-23h:120 min	2 8	*4h, 10h, 12h und 23h erst ab Beelitz Stadt **6h und 23h erst ab Beelitz Stadt
RB 37	Potsdam-Rehbrücke Wilhelmshorst Michendorf Beelitz Stadt	Beelitz Stadt – Berlin-Wannsee	5h-20h: 60 min	16	5h-19h: 120 min	8	5h-19h: 120 min	8	
		Berlin-Wannsee – Beelitz Stadt	5h-20h: 60 min	16	6h-20h: 120 min*	8	6h-20h: 120 min*	8	*Fahrt um 20h außerhalb des Taktes
RB 51	Fohrde Pritzerbe	Brandenburg Hbf - Rathenow	5h-23h: 60 min	18	6h-23h: 60 min	17	6h-23h: 60 min	17	
		Rathenow - Brandenburg Hbf	5h-22h: 60 min	18	5h: EF 7h-22h: 60 min	17	5h: EF 7h-22h: 60 min	17	
S 25	S Teltow Stadt	S Teltow Stadt – S Hennigsdorf Bhf	4h-1h: 20 min	63	1h-4h: 30 min 4h-1h:20 min	9 62	1h-6h: 30 min 6h-1h: 20 min	10 54	
		S Hennigsdorf – S Teltow Stadt	5h-1h: 20 min	62	1h-2h: 20 min 2h-6h: 30 min 6h-1h: 20 min	3 8 60	1h-2h: 20 min 2h-8h: 30 min 8h-1h: 20 min	3 12 54	

Linie	Zugangsstellen	Richtung	Mo-Fr	Sa		So / Feiertage		Bemerkungen	
			Takt	Anz	Takt	Anz	Takt		Anz
S 26	S Teltow Stadt	S Teltow Stadt – S Waidmannslust	5h-21h: 20 min	46	8h-21h: 20 min*	35	11h-20h: 20 min	31	*Nur bis S+U Potsdamer Platz Bhf
S 26	S Teltow Stadt	S Waidmannslust – S Teltow Stadt	5h-21h: 20 min	47	8h-21h: 20 min	35	11h-20h: 20 min	31	

Quelle: IGES 2024.

Anmerkungen: EF = Einzelfahrt

Stand: Fahrplanjahr 2023

A2 Ergebnisse Frühbeteiligung

Tabelle 25: Rückmeldungen aus der Frühbeteiligung

Kategorie	Amt, bzw. amtsfreie Gemeinde/Landkreis	Anmerkungen
Erschließung	Bad Belzig	Erschließungslücke ab Mitte August 2023 Kita-Komplex am Standort Ernst-Thälmann-Straße Ecke Steinstraße (B246) mit vorgesehener Anbindung über die Ernst-Thälmann-Straße sowie über Parkplatz an Lübnitzer Straße (L95), Handlungsbedarf durch lokale steigende Frequentierung von Fahrgästen
Erschließung	Amt Niemegk	Erschließungslücke Burg Rabenstein, Handlungsbedarf bezüglich der Anfahrt der Burg über R1 als Radweg und Burgenlinie
Erschließung	Amt Niemegk	Erschließungslücke Industriegebiet Niemegk (Berufsverkehr)
Erschließung	Amt Niemegk	Erschließungslücken in sämtlichen Ortsteilen des Amtes außerhalb der Schulzeiten (Ausnahme Kernstadt Niemegk sowie Dahnsdorf (Plusbus-Anbindung)), Handlungsbedarf da immer mehr Berufstätige auf den ÖPNV angewiesen sind
Erschließung	Amt Niemegk	zum Gelingen einer ""Mobilitätswende"" sind bedarfsgerechte Infrastruktur und bedarfsgerechtes Angebot erforderlich
Erschließung	Amt Niemegk	Umstellung von Individualverkehr auf ÖPNV im ländlichen Raum benötigt Zeit, Leute müssten sich erst wieder daran gewöhnen, dass es ein ""praktikables"" ÖPNV-Angebot gibt"
Erschließung	Amt Ziesar	Erschließungslücke Ziesar, Gewerbegebiet übergreifend Richtung Schoppsdorf Sachsen-Anhalt
Erschließung	Amt Ziesar	Erschließungslücke Wollin, Gewerbegebiet, beginnende Entwicklung von 70 ha GE
Erschließung	Amt Ziesar	Erforderlicher Anschluss mit neuen Bedienformen der kleineren Ortsteile (Hohenlobbese, Wutzow, Dangelsdorf, Börnecke, Dahlen, Boecke, Steinberg, Grebs, Dretzen, etc.), zusätzlich zur Schülerbeförderung
Erschließung	Amt Ziesar	Handlungsbedarf bezüglich landkreisübergreifender Verkehre zwischen PM und Sachsen-Anhalt von Pendlern
Erschließung	Amt Ziesar	Handlungsbedarf bezüglich Anschluss der kleinen Ortschaften über kostengünstige flexible Bedienformen und/oder zusätzliche Fahrten des ÖPNV

Kategorie	Amt, bzw. amtsfreie Gemeinde/Landkreis	Anmerkungen
Erschließung	Gemeinde Wiesenburg/Mark	Fehlende Haltestelle direkt am Bahnhof Wiesenburg
Erschließung	Gemeinde Wiesenburg/Mark	Handlungsbedarf bezüglich Quartiersentwicklung am Bahnhof Wiesenburg (neu entstehendes KoDorf, Gästehaus und Golfplatz)
Erschließung	Gemeinde Wiesenburg/Mark	Handlungsbedarf bezüglich neuer Bushaltestelle gegenüber vom Bahnhof Wiesenburg ab spätestens 2025, dort gibt es W-LAN, digitale Infostele des Tourismusverbandes und eine Wendeschleife"
Erschließung	Gemeinde Michendorf	Erschließungslücke Entwicklung des Gewerbestandortes in der Feldstraße (an der BAB 10), Entstehung eines Arbeitsort für zahlreiche Betriebe und Arbeitskräfte
Erschließung	Gemeinde Kleinmachnow	Erschließungslücke Kleinmachnow - Musikerviertel
Erschließung	Gemeinde Kleinmachnow	Erschließungslücke Kleinmachnow - neues Entwicklungsgebiet (ehemaliges FATH-Gelände) mit 240 Wohneinheiten
Erschließung	Stadt Werder (Havel)	Erschließungslücke Gewerbegebiet MagnaPark: B1/Am Magna Park (sofortige Umsetzung), Handlungsbedarf durch Mehr Fahrgäste durch zusätzliche Arbeitsplätze
Erschließung	Stadt Werder (Havel)	Erschließungslücke Gewerbegebiet Glindow: Poststr./Elisabethstr. ab ca. 2025/2026, Handlungsbedarf durch Mehr Fahrgäste durch zusätzliche Arbeitsplätze
Erschließung	Amt Brück	Erschließungslücke Gewerbegebiet Brück/ Linthe, Nachfrage der Gewerbebetriebe, besonders vor dem Hintergrund junger Auszubildender/Fachkräfte ohne Fahrerlaubnis bzw. eigenen Pkw
Erschließung	Amt Brück	Gewerbegebiet Borkheide, Nachfrage der Gewerbebetriebe, besonders vor dem Hintergrund junger Auszubildender/Fachkräfte ohne Fahrerlaubnis bzw. eigenen Pkw
Erschließung	Kloster Lehnin	Meßdunk (in Reckahn) nicht an ÖPNV-Netz angeschlossen; Prüfung alternativer Bedienformen (Anschluss über Rufbus)
Erschließung	Kloster Lehnin	Verbesserung der Anbindung der Gewerbegebiete Reckahn und Damsdorf

Kategorie	Amt, bzw. amtsfreie Gemeinde/Landkreis	Anmerkungen
Bedienung	Bad Belzig	Verbesserung der Bedienung auf der Strecke Schwanebeck – Fredersdorf – Baitz – Neschholz- Lüsse – Kuhlowitz – Preußnitz mit Taktanbindung an den RE7
Bedienung	Bad Belzig	Ausweitung Stadtbuslinie
Bedienung	Bad Belzig	Entwicklung eines On-Demand-Angebotes (z.B. Rufbus)
Bedienung	Amt Niemegk	Fahrtverlauf der Burgenlinie nicht für Alltagsverkehr tauglich
Bedienung	Amt Niemegk	Alltagsverkehre unzureichend mit ÖPNV abgedeckt
Bedienung	Amt Niemegk	Industriegebiet Niemegk (Berufsverkehr)
Bedienung	Amt Niemegk	Sämtliche Ortsteile des Amtes außerhalb der Schulzeiten (Ausnahme Kernstadt Niemegk sowie Dahnsdorf (Plusbus-Anbindung))
Bedienung	Amt Ziesar	fehlende Buslinie zwischen Bahnhof Wusterwitz über Ziesar-Görzke-Wiesenburg (Bahnhof) zur Bewältigung der Pendlerverkehre
Bedienung	Amt Ziesar	An Pendlerströme angepasste Bedienung (Taktung, Tageszeiten) mit Einführung einer "Spätlinie" für Jugendliche auf dem Heimweg
Bedienung	Amt Ziesar	bessere Anbindung an SPNV zur Reduzierung des MIV (Ausweitung der Bedienung über Schülerverkehre hinaus mit Anpassung hin zu einer effektiven Linienführung)
Bedienung	Gemeinde Wiesenburg/Mark	Verbesserung der Bedienung auf der Fahrtlinie: Bad Belzig - Ziesar
Bedienung	Gemeinde Wiesenburg/Mark	Montag bis Freitag Einrichtung zusätzlicher Fahrten in der Schul- und Ferienzeit nach 18 Uhr und neue Verbindungen an Wochenenden in der Schul- und Ferienzeit um: <ul style="list-style-type: none"> - Besuch von sportlichen und kulturellen Veranstaltungen (KMS/KVHS/Tanz-und Sportkurse/Kino) am frühen Abend in Bad Belzig zu ermöglichen - Angestellte mit einer Arbeitszeit, die nach 17 Uhr endet, die Möglichkeit ohne Auto von ihrem Arbeitsplatz nach Hause zu kommen zu bieten-

Kategorie	Amt, bzw. amtsfreie Gemeinde/Landkreis	Anmerkungen
Bedienung	Gemeinde Wiesenburg/Mark	Ausweitung ÖPNV für Wochenendverkehr: Die Fahrten des RE7 von Bad Belzig nach Wiesenburg und der Burgenlinie 572 sind keine Alternative, da sich der Bahnhof Wiesenburg/Mark ca. 3km außerhalb des Ortszentrums befindet und die touristische Burgenlinie für den Weg von Bad Belzig nach Wiesenburg ca. 1 Stunde benötigt."
Bedienung	Gemeinde Michendorf	fehlende Busanbindung des Bahnhofs Wilhelmschorst, ganztägige (Mo-So) Anbindung ist notwendig
Bedienung	Gemeinde Michendorf	Handlungsbedarf wegen mangelnder Attraktivität des ÖPNV für ältere, jüngere und mobilitätseingeschränkte Personen
Bedienung	Gemeinde Kleinmachnow	Buslinie 601: Taktzeiten in Potsdam aufeinander abstimmen, dass diese versetzt (im gleichen Abstand) losfahren; Taktverdichtung nach 20 Uhr (Mo-So), Wochenendverdichtung(Sa-So).
Bedienung	Gemeinde Kleinmachnow	Kleinmachnow: Anpassung der Taktung von Zubringerbussen und von Bahnen der umliegenden SPNV-Haltestellen TKS bildet mit Potsdam und Berlin eine Kulturregion. Daher sollte das Busangebot dieses auch an den Tagesrandzeiten und am Wochenende widerspiegeln, nur so bietet der ÖV eine attraktive Alternative zum ÖPNV"
Bedienung	Gemeinde Kleinmachnow	Buslinie X1:Taktzeiten in Potsdam aufeinander abstimmen, dass diese versetzt (im gleichen Abstand) losfahren; Taktverdichtung nach 20 Uhr (Mo-So), Wochenendverdichtung(Sa-So)
Bedienung	Gemeinde Kleinmachnow	Buslinie 620: Als Nachtbus anbieten (Fr-Sa), Taktverdichtung tagsüber (Mo-So)
Bedienung	Gemeinde Kleinmachnow	Buslinie 622: Taktverdichtung (Mo-Fr), Taktverlängerung bis 1 Uhr
Bedienung	Gemeinde Kleinmachnow	Buslinie623: Taktverdichtung (Mo-Fr, Taktverlängerung bis 1 Uhr
Bedienung	Gemeinde Schwielowsee	Wildpark-West und die ständige Linienenerweiterung 607 zwischen Potsdam und Werder (Havel), Verbesserung der Bedienung von Montag bis Sonntag
Bedienung	Gemeinde Schwielowsee	- mangelnde Anbindung an Wochenenden - fehlende Anbindung von Caputh, Ferch nach Geltow und zurück, das Rathaus ist in Ferch und von Geltow gibt es keine direkte Busverbindung - verbesserte Taktung der Linie 607

Kategorie	Amt, bzw. amtsfreie Gemeinde/Landkreis	Anmerkungen
Bedienung	Stadt Werder/Havel	"Werder/West ab Kesselgrundstr. - Stadtrandsiedlung - Taktverdichtung: Mo-So, 6 - 22 Uhr In den Ortsteilen Rufbus"
Bedienung	Stadt Werder/Havel	Kemnitz - Taktverdichtung: Mo-So, 6 - 22 Uhr, - keine Erschließung an den Wochenenden sowie wochentags ab 18 Uhr - mangelnde Anbindung während der Ferien
Bedienung	Stadt Werder/Havel	Phöben - Taktverdichtung: Mo-So, 6 - 22 Uhr, keine Erschließung an den Wochenenden sowie wochentags ab 18 Uhr - mangelnde Anbindung während der Ferien
Bedienung	Stadt Werder/Havel	Derwitz - Taktverdichtung: Mo-So, 6 - 22 Uhr, keine Erschließung an den Wochenenden sowie wochentags ab 18 Uhr - mangelnde Anbindung während der Ferien
Bedienung	Stadt Werder/Havel	Töplitz - Taktverdichtung: Mo-So, 6 - 22 Uhr abends, keine Erschließung an den Wochenenden sowie wochentags ab 18 Uhr - mangelnde Anbindung während der Ferien
Bedienung	Stadt Werder/Havel	Petzow -Taktverdichtung: Mo-So, 6 – 22 Uhr, keine Erschließung an den Wochenenden sowie wochentags ab 18 Uhr - mangelnde Anbindung während der Ferien
Bedienung	Kloster Lehnin	unzureichende ÖPNV-Verbindung auf der Strecke Brandenburg – Reckahn (Meßdunk) – Krahe – Golzow, On-Demand-Verkehr als Lösung für die Strecke Brandenburg – Reckahn (Meßdunk) – Krahe – Golzow
Bedienung	Kloster Lehnin	mangelnde Verbindung insbesondere in der Ferienzeit (auch hier On-Demand-Verkehre als Lösungsansatz)
Bedienung	Kloster Lehnin	schlechte ÖPNV-Anbindung des Bildungsstandorts Reckahn mit ÖPNV, Reckahn ist Bildungsstandort mit Kultur und Tourismus mit Arbeitsplätzen
Bedienung	Kloster Lehnin	Neuansiedlungen von Wohnungen in Gewerbegebieten führen Mo-Fr zu höherem Bedarf an ÖPNV (stärkere Pendlerströme)
Bedienung	Seddiner See	- OT Kähnsdorf - OT Seddin - OT Neuseddin - flexible Bedienformen - Ausweitung der Bedienzeiten auf außerhalb der Schulzeiten

Kategorie	Amt, bzw. amtsfreie Gemeinde/Landkreis	Anmerkungen
Verbindungen	Bad Belzig	Direktverbindungen von Bad Belzig über die B246 nach Brück
Verbindungen	Amt Niemegk	unzureichende flächendeckende Abdeckung eines ÖPNV-Angebots im Amtsgebiet
Verbindungen	Amt Niemegk	<ul style="list-style-type: none"> - fehlende ÖPNV-Anbindung an einen Fernbahnhof der Gemeinden Mühlenfließ, Planetal und Rabenstein/ Fläming sowie der Ort Lühnsdorf aus der Stadt Niemegk - Ausbau der Plusbusanbindungen außerhalb der Schulzeiten - generell verbesserter ÖPNV-Ausbau - Jeder Ortsteil wäre mindestens 6 mal werktäglich in und aus Richtung des nächstgelegenen Grundversorgungszentrums anzufahren, aus welchem anschließend eine unkomplizierte Weiterfahrt in die Mittelbereichs- und Oberzentren sowie die Erreichung eines Regional- und Fernbahnhofes möglich ist.
Verbindungen	Stadt Teltow	Taktverdichtung auf der Anhalter Bahn, RE4 (einmal stündlich) für verbesserte Anbindung des Bhf. Teltow im 0,5-h-Takt
Verbindungen	Stadt Teltow	S-Bahn-Verlängerung nach Stahnsdorf gemäß I2030-Programm"
Verbindungen	Stadt Teltow	Taktverdichtung der Busverbindungen von und nach Teltow-Ruhlsdorf (Linien 621 und 626).
Verbindungen	Amt Ziesar	schnelle Verbindungen zu SPNV-Haltestellen
Verbindungen	Amt Ziesar	Schaffung einer direkten Verbindung auf der B107 (Ziesar - Wiesenburg, Ziesar - Bad Belzig, Ziesar - Genthin)
Verbindungen	Gemeinde Wiesenburg/Mark	Wiesenburg Ortsmitte - Wiesenburg Bahnhof, Anbindung des örtlichen ÖPNV an den Bahnhof Wiesenburg
Verbindungen	Gemeinde Michendorf	fehlende Verbindungen nach Caputh und Sarmund, Verbindungen mit attraktiver ganztägiger Taktung aufweisen
Verbindungen	Gemeinde Kleinmachnow	620: Verlängerung bis Bhf. Teltow
Verbindungen	Gemeinde Kleinmachnow	623: Verlängerung der Route ab Waldschänke über Schleife in Stahnsdorf (wie 622)
Verbindungen	Gemeinde Kleinmachnow	629: Verlängerung der Route über den Europarc nach Wannsee

Kategorie	Amt, bzw. amtsfreie Gemeinde/Landkreis	Anmerkungen
Verbindungen	Gemeinde Kleinmachnow	neue X-Linie: durch die Hauptstraßen von Klm und dann über die Autobahn nach Potsdam Hbf
Verbindungen	Gemeinde Kleinmachnow	neue Linie durch Klm und ab Warthestraße nach Ludwigsfelde analog 621; Ludwigsfelde auf Platz 14 der Ziele im morgendlichen Pendlerverkehr.
Verbindungen	Gemeinde Kleinmachnow	Verlängerung der neuen Linie 613 nach Kleinmachnow
Verbindungen	Gemeinde Kleinmachnow	Zusätzliche Anbindung an den Bhf. Wannsee: Hauptnutzer ist das Gewerbegebiet Europarc mit über 3.500 Mitarbeitern.
Verbindungen	Gemeinde Kleinmachnow	Direktanbindung an einzigen Flughafen der Region notwendig.
Verbindungen	Gemeinde Schwielowsee	Caputh - Ferch - Geltow und zurück, grundsätzlich sollte eine Anbindung von Geltow direkt nach Ferch erfolgen (Rathaus), Dienstleistungsverbesserung für die Bürger, insbesondere aus dem OT Geltow
Verbindungen	Gemeinde Nuthetal	-keine Busverbindung am Wochenende für die kleinen Ortsteile - Verbesserung der Buslinie 613 - 2-h-Takt am Wochenende - Verstetigung Linie 613 ab 2025 - Wunsch des Ortsbeirates - regionale Bedeutung, Anschluss an BER
Verbindungen	Stadt Werder (Havel)	Kemnitz - Derwitz -> derzeit keine Verbindung
Verbindungen	Stadt Werder (Havel)	Kemnitz - Phöben -> derzeit keine Verbindung
Verbindungen	Stadt Werder (Havel)	Groß-Kreutz - Werder (Havel) Bahnhof -> Anbindung an Taktverdichtung RE 1
Verbindungen	Amt Brück	PlusBus-Verbindung Treuenbrietzen-Brück-Borkheide-Borkwalde-Werder/Havel, Bedarf an Behördengängen etc. in Werder/Havel, touristische Erschließung der Region
Verbindungen	Stadt Treuenbrietzen	Direkte ÖPNV-Anbindung Johanniter-Krankenhaus (700 Beschäftigte) und METTEC Holding-GmbH

Kategorie	Amt, bzw. amtsfreie Gemeinde/Landkreis	Anmerkungen
Verbindungen	Stadt Treuenbrietzen	Direkte ÖPNV-Anbindung 250 Beschäftigte an den SPNV-Haltepunkt in Brück in der Hauptarbeitszeit Früh von 05.00 Uhr - 08.30 Uhr und Nachmittags von 13.30 - bis 17.00 Uhr mindestens im Stundentakt - besser im Takt des SPNV.
Verbindungen	Potsdam	- Defizite vom Kirchteigfeld in Richtung Potsdamer Umland festzustellen durch die Einstellung der Buslinie 618 - Das Kirschsteigfeld soll in den kommenden Jahren um zahlreiche neue Wohn- und Gewerbegebiete erweitert werden. Dafür soll auch eine eigene Autobahnausfahrt gebaut werden.
Verbindungen	Potsdam	- Defizite im Bereich Kuhfort: dortige Angebot entspricht nicht den Mindestbedienungsstandards des Potsdamer Nahverkehrsplans. - Taktverdichtung der Buslinie 610 am Samstag und eine Bedienung an Sonn- und Feiertagen (jeweils im 2-h-Takt) -> für bessere Anbindung Bereiche Kuhfort und Wildpark-West besser nach Potsdam. - Eine anfängliche Ausführung als Rufbus oder anderes flexibles Bedienungskonzept wäre zu prüfen und bei Kostenersparnis bevorzugt zu realisieren.
Verknüpfungen	Potsdam	Bahnhof Saarmund
Anschlussicherung	Potsdam	verbesserte Abstimmung der Regionalbusse vom HBF Potsdam mit den Straßenbahnen aus der Innenstadt (Wartezeiten von 1 h entstehen)
Intermodalität	Amt Ziesar	- Direktverbindungen zu den Bahnhöfen können den SPNV stärken - Verbindungen Richtung Magdeburg können über Genthin oder Burg aufgefangen werden - Richtung Brandenburg/Potsdam/Berlin/(Dessau) über die anderen Bahnhöfe
Intermodalität	Amt Ziesar	Handlungsbedarf auf Grund von Zuzugsbewegungen aus Berliner Umland bis Wollin/Ziesar und weiterhin steigende Nachfrage nach Wohnmöglichkeiten aus Region Magdeburg Richtung Ziesar
Intermodalität	Gemeinde Michendorf	Bahnhof Michendorf (Züge in beide Richtungen), unmittelbarer Anschluss des 643 / 608 an RE 7 / RB 37 - Anschluss an RB 22 zum BER
Intermodalität	Gemeinde Kleinmachnow	Die Busse 601 und X1 sollten versetzt in Richtung TKS abfahren
Intermodalität		Wenn die S25/26 Verspätung hat, erreicht man den Anschluss 620 nicht

Kategorie	Amt, bzw. amtsfreie Gemeinde/Landkreis	Anmerkungen
Intermodalität	Gemeinde Schielowsee	RB 33 Bahn-Busverbindungen abstimmen
Intermodalität	Gemeinde Nuthetal	Bahnhof Rehbrücke Anbindung zu Bahn und Straßenbahn, Anpassung der Umsteigezeiten
Intermodalität	Amt Niemegk	Stadt Niemegk als Grundversorgungszentrum zur Weiterfahrt in die Mittel- und Oberzentren sowie zu den Bahnhöfen
Intermodalität	Stadt Werder (Havel)	<ul style="list-style-type: none"> - Bahnhof Werder (Havel) - Haltestelle Resi-Salomon (Glindow Bildungscampus) - P+R Parkplatz am Werderaner Tannenhof (Lehliner Chaussee) - Aus- und Neubau von P+R-Anlagen zur Entlastung des Stadtzentrums - Bahnhof Werder (Havel) -> B+R-Anlage (Nord- und Südseite)
Intermodalität	Amt Brück	Bahnhof Borkheide - Borkwalde
Intermodalität	Stadt Treuenbrietzen	-RB 33: direkte Anbinung ZOB TB an X-Buslinie Bad Belzig - Wittenberg bzw. Zubringerverbindung nach Marzahn
Intermodalität	Stadt Bad Belzig	Erschließung Wiesenburg mit der RE7, 0,5-h-Takt für Wiesenburg mit der RE7
Intermodalität	Kloster Lehnin	<ul style="list-style-type: none"> - Werder (Havel) - Groß Kreuz - Götz - Brandenburg (Havel) - Beelitz - Heilstätten - Beelitz - ZOB Lehnin (möglicher Umsteigepunkt) - zu kurze Umsteigezeiten für Nicht-Ortskundige, ältere Menschen, Menschen mit Behinderung
Intermodalität	Seddiner See	<ul style="list-style-type: none"> - Bahnhof (mit Parkplatz) Seddiner See, Kunersdorfer Straße: perspektivisch ist (wenn Umbaumaßnahmen abgeschlossen sind) Abstimmung zwischen Bus und Bahn zu koordinieren - Anschlusssicherung nach Potsdam und Beelitz sind einzuplanen - Verbesserung der Taktung der Relationen zwischen den Nachbarorten Michendorf, Beelitz und Potsdam
Infrastruktur	Stadt Bad Belzig	Zusätzliche Bushaltestelle für die B102 bei der Zufahrt zur Springbachmühle + zur Rehaklinik Oberlin "Hoher Fläming".

Kategorie	Amt, bzw. amtsfreie Gemeinde/Landkreis	Anmerkungen
Infrastruktur	Amt Niemegk	<ul style="list-style-type: none"> - willkürliche Festlegung der Haltestellen durch Regiobus ohne Infrastruktur (Hohenwerbig) -> verbessert Zusammenarbeit mit Regiobus - Die Kommunen werden mit dem Bau der Haltestellen allein gelassen und müssen diese selbst bauen"
Infrastruktur	Stadt Teltow	<ul style="list-style-type: none"> - Erweiterung der Fahrgastinformationssysteme auf die Haltestellenkategorie B - Förderprogramm zum mobilitätsgerechten Umbau der Bushaltestellen sollte verlängert werden - Errichtung und Betrieb einer öffentlichen WC-Anlage am Regionalbahnhof Teltow
Infrastruktur	Amt Ziesar	<ul style="list-style-type: none"> - Barrierefreie Haltestellen - elektronische Fahrgastinfo
Infrastruktur	Gemeinde Wiesenburg/Mark	Verlegung der Haltestelle Wiesenburg/Bahnhof/B107 zum Bahnhof Wiesenburg
Infrastruktur	Gemeinde Michendorf	<ul style="list-style-type: none"> - An beiden Bahnhöfen gibt es keine Fahrgastinformationen mehr. - Haltestellen sind nicht barrierefrei
Infrastruktur	Gemeinde Schwielowsee	an allen Bushaltestellen sollten Fahrgastinformationen aufgebaut werden
Infrastruktur	Amt Niemegk	<ul style="list-style-type: none"> - Haltestellen entsprechen teilweise (hauptsächlich in den kleineren Orten) nicht den gesetzlichen Anforderungen, sind insbesondere nicht barrierefrei. - Äußerst dringender, unaufschiebbarer Bedarf besteht bei den PlusBushaltestellen in Hohenwerbig (hier müssen die Leute aus dem Bus in den Straßen graben springen) - Die Haltestellen sollten durch den Aufgabenträger des ÖPNV nach einem einheitlichen Standard ausgebaut und betrieben werden.
Infrastruktur	Stadt Werder (Havel)	<ul style="list-style-type: none"> - Analoge Fahrpläne an sämtlichen Haltestellen sollten barrierefrei lesbar sein: A3-Format, Arial 14 - Ergänzung vorhandener Haltestellen der Kat. C mit Fahrgastunterständen, Fahrradabstellanlagen, ... entsprechend der Vorgaben vom LK PM - Barrierefreier Umbau der Haltestellen (insbesondere Haltestellen Werder Post) - Haltestelle Glückstraße in der Kemnitzer Str. bedarfsgerecht für den Schülerverkehr ausbauen/herstellen - Umbau Bahnhofsvorplatz ab ca. 2028 im Rahmen der BÜ-Beseitigung
Infrastruktur	Amt Brück	Haltestellen Gewerbegebiet Borkheide und Gewerbegebiet Brück/Linthe

Kategorie	Amt, bzw. amtsfreie Gemeinde/Landkreis	Anmerkungen
Infrastruktur	Kloster Lehnin	<ul style="list-style-type: none"> - Erweiterung ZOB Lehnin (siehe Verkehrskonzept Pkt. 5) - Neue Wohngebiete sind in der Planung zu berücksichtigen- zusätzlicher Haltepunkt in der Kurfürstenstraße im OT Lehnin (Nähe des Landambulatoriums (Kurfürstenstraße 29)) - zusätzlicher Haltepunkt an der Zufahrt zum Klostergelände mit diversen Einrichtungen für kürzere Wege für Menschen mit besonderen Bedürfnissen, Älteren, sonstigen Kranken und Besuchern - im OT Lehnin entsteht ein weiteres Wohngebiet Zum Traumsee; im Bereich an der Belziger Chaussee entsteht eine Rettungswache -> dort befindet sich auch das Wohngebiet Hohlweg (hier wurde bereits ein Antrag für einen zusätzlichen Haltepunkt gestellt. Laut Auskunft der Verkehrsbehörde soll es noch einen Vor-Ort Termin geben) - OT Reckahn: zusätzliche Haltestelle am Ortsausgang in Richtung Brandenburg -> dort befindet sich ein Gewerbegebiet + die Wohnbebauung Siedlungsstraße - Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebiets (Gewerbepark) im OT Damsdorf
Infrastruktur	Seddiner See	Verbesserung der Fahrgastinformationen (einfacher, verständlicher, konkreter)
Weitere Handlungsbedarfe	Stadt Teltow	Einbeziehung Teltows in den Tarifbereich B des VBB
Weitere Handlungsbedarfe	Amt Ziesar	<ul style="list-style-type: none"> - Mit dem 49 € Ticket ist die Wabenstruktur obsolet. - Es sollte eine Tarifumstellung erfolgen, da sonst der Gelegenheitsverkehr im ländlichen Rum nie auf den ÖPNV umsteigen wird.
Weitere Handlungsbedarfe	Gemeinde Wiesenburg/Mark	eine kostenbefreite Schülerbeförderung auf dem gesamten Gebiet des LK PM (nicht nur zur nächst gelegenen Schule)

Kategorie	Amt, bzw. amtsfreie Gemeinde/Landkreis	Anmerkungen
Weitere Handlungsbedarfe	Gemeinde Michendorf	<p>Tarif:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mit Tickets der Tarifzone BC erreicht man Michendorf von Potsdam-Babelsberg aus. - Für Potsdam-Hauptbahnhof/Zentrum ist jedoch eine Erweiterung auf die Tarifzone ABC erforderlich, was mit Mehrkosten verbunden ist - Aufnahme Potsdam-Hauptbahnhof/Zentrum in die Tarifzone BC, um die Attraktivität für Zugfahrende/Pendler zu steigern. - Ähnliches Beispiel: Mit der Tarifzone Berlin C erreicht man Potsdam Hauptbahnhof. - Mit der Tarifzone C Potsdam erreicht man nicht den HBF Berlin -> intransparent + erschwert sowie verteuert die Nutzung des ÖPNV für Zugreisende Berlin-Michendorf, die das Deutschland-Ticket nicht nutzen
Weitere Handlungsbedarfe	Gemeinde Michendorf	<p>Schülerbeförderung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Taktung ist an die Zeiten der Schule anzupassen.
Weitere Handlungsbedarfe	Gemeinde Michendorf	<p>Taktung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Taktverdichtung des RE7 + RB37 (3 Mal in der Stunde) bringt leider nur theoretisch eine Verbesserung des Nahverkehrsangebots mit sich. - Die Abfahrten der Züge, z.B. 07.09 Uhr, 07.24 Uhr, 07.30 Uhr sind nicht optimal verteilt. Es fallen bis zu 39 Minuten Wartezeit an, wenn man den Zug zur halben Stunde verpasst. Ähnliches gilt in entgegengesetzter Richtung. <p>- Beschwerden über regelmäßig ausfallende Züge vor (Personalmangel, Defekte etc.) -> Verbesserung der Situation + echte Anreize für einen Umstieg auf den ÖPNV setzen zu können.</p> <p>Alle örtlichen Anbindungen sollen erhalten bleiben. Viele BürgerInnen sind auf Grund ihrer Arbeitswege auf ein gutes erreichbares Netz zu den Anbindungen nach Potsdam und Berlin über das ÖPNV angewiesen. Daher sollten ansprechende Taktungen, besonders zu den Stoßzeiten erreicht werden.</p>

Kategorie	Amt, bzw. amtsfreie Gemeinde/Landkreis	Anmerkungen
Weitere Handlungsbedarfe	Gemeinde Kleinmachnow	<ul style="list-style-type: none"> - analoge Papierpläne für das TKS-Liniennetz sollten zur Verfügung gestellt werden (auch gegen ein Entgelt) (v.a. für ältere ÖPNV-Nutzer) - Ausbau Rufbussystem zu den schwächer nachgefragten Zeiten z.B. in einer Kooperation mit den Taxiunternehmen - Seniorenbus, der an Markttagen ein kleinräumiges Angebot schafft - Aufbau eines übergreifenden Mobilitätsstationensystem (wie z.B. jelbi) in Zusammenarbeit mit Potsdam und Berlin
Weitere Handlungsbedarfe	Gemeinde Schwielowsee	Grundsätzliche Verbesserung der Schülerbeförderung von Caputh an alle möglichen Standorte die möglicherweise angewählt werden, insbesondere neu Glindow
Weitere Handlungsbedarfe	Gemeinde Nuthetal	OT Tremisdorf liegt nicht im Tarif
Weitere Handlungsbedarfe	Amt Niemegk	<ul style="list-style-type: none"> - Schülerbeförderung: Schülerinnen und Schüler der Grundschulen sollten innerhalb des 2km-Radius um die Grundschulen den Bus ohne Fahrschein benutzen dürfen. - Die Kinder sind mit ihren Schulranzen für Jedermann und Busfahrer sehr leicht zu erkennen. - Das würde den Hol- und Bringeverkehr durch die Eltern mit dem Pkw erheblich verringern.
Weitere Handlungsbedarfe	Stadt Werder (Havel)	Tarifanbindung der Ortsteile an Werder bzw. Potsdam ABC/ Berlin ABC
Weitere Handlungsbedarfe	Amt Brück	stark überfüllte Busse am Morgen, dass teils Schülerinnen und Schüler an den Haltestellen der Zustieg verweigert wird.
Weitere Handlungsbedarfe	Stadt Treuenbrietzen	Mehr Möglichkeiten Fahrrad/E-Bike-Mitnahme
Weitere Handlungsbedarfe	Kloster Lehnin	aktuell keine Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern
Weitere Handlungsbedarfe	Kloster Lehnin	Regiobus Internetseite: mangelnde Benutzerfreundlichkeit/nicht intuitiv
Weitere Handlungsbedarfe	Kloster Lehnin	bessere Kennzeichnung der Busrichtungen an Knotenpunkthaltestellen
Weitere Handlungsbedarfe	Seddiner See	<ul style="list-style-type: none"> - Instandhaltung/Pflege der Haltestellen muss verbessert werden - Fokus auf Haltestellen außerhalb der Ortsteile

A3 Angebotskategorien

Tabelle 26: Verbindungsrelationen der Angebotskategorie T 10

Relation	Entsprechende heutige Linien (ungefähr)
Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf	
Potsdam - Stahnsdorf - S Teltow Stadt	601, X1, N13
S Teltow Stadt - Teltow Bahnhof	601, X1
Teltow - Berlin (Zehlendorf)	X10
Stahnsdorf - Kleinmachnow - Berlin	620, 622, 623, N12
Stahnsdorf - Kleinmachnow	620, 622, 623, 628, 629, N12, N13
Kleinmachnow - Berlin (S Wannsee Bhf)	620
Kleinmachnow - Berlin (U Krumme Lanke/ Mexikoplatz)	622
Kleinmachnow - Berlin (Zehlendorf)	623, N12
Kleinmachnow - Teltow	620, 629, N13
Werder / Schwielowsee	
Potsdam - Geltow - Werder, Kemnitzer Str. - Werder Bhf	631
Werder Bhf - Werder Innenstadt	630, 631, 633, 635, 641

Quelle: IGES 2024.

Tabelle 27: Verbindungsrelationen der Angebotskategorie T 20

Relation	Entsprechende heutige Linien (ungefähr)
Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf	
Teltow - Berlin (Lichterfelde)	184
Teltow - Ruhlsdorf	621, 626
Potsdam - Kleinmachnow ²⁷	601, 620, 623, X1, N13
Stahnsdorf - Stahnsdorf Süd (Bergstr.)	622
Stahnsdorf, Güterfelder Damm - Kleinmachnow	622
Nuthetal	
Potsdam-Rehbrücke – Bergholz-Rehbrücke	611

²⁷ Verbindung wird mit Umstieg in Stahnsdorf abgebildet.

Relation	Entsprechende heutige Linien (ungefähr)
Beelitz / Michendorf	
Potsdam – Michendorf	608, 643, X43
Werder/Schwielowsee	
Potsdam - Caputh	607

Quelle: IGES 2024.

Tabelle 28: Verbindungsrelationen der Angebotskategorie T 30

Relation	Entsprechende heutige Linien (ungefähr)
Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf	
Teltow Bahnhof - Sigridshorst	601
Stahnsdorf – Ruhlsdorf	626
Nuthetal	
Bergholz-Rehbrücke - Saarmund	611
Beelitz / Michendorf	
Potsdam – Wilhelmshorst – Michendorf	608, 643
Michendorf - Beelitz	X43, 644
Werder/Schwielowsee	
Caputh - Ferch	607
Werder - Glindow	633, 635, 641
Bad Belzig / Wiesenburg	
Stadtlinie Bad Belzig: Klinkengrund - Bahnhof - Busbahnhof - Stein-Therme	590

Quelle: IGES 2024.

Tabelle 29: Verbindungsrelationen der Angebotskategorie T 60

Relation	Entsprechende heutige Linien (ungefähr)
Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf	
Teltow - Ludwigsfelde	621
Stahnsdorf - Güterfelde - Sputendorf	622, 627
Beelitz / Michendorf	

Relation	Entsprechende heutige Linien (ungefähr)
Michendorf - Stücken	608
Beelitz - Lehnin	645
Werder/Schwielowsee	
Potsdam - Wildpark-West	610
Werder - Phöben	632
Werder - Werder, Stadtrandsiedlung	630
Werder - Bliesendorf	633
Werder - Fichtenwalde - Beelitz	641
Werder – Werder Insel ²⁸	E30
Groß Kreuz / Lehnin	
Potsdam - Werder - Plötzin - Lehnin	580
Lehnin - Damsdorf - Götz - Jeserig - Brandenburg	554
Lehnin - Netzen - Brandenburg	645
Lehnin - Michelsdorf - Golzow	580
Brück / Niemeck / Treuenbrietzen	
Bad Belzig - Niemeck - Treuenbrietzen	582
Bad Belzig - Niemeck - Marzahna - Lutherstadt Wittenberg	X2
Bad Belzig / Wiesenburg	
Bad Belzig - Ragösen - Golzow	580, 581
Golzow - Brandenburg	551, 581
Stadtlinie Bad Belzig: Busbahnhof - SteinTherme - Reha-Klinik	590
Bad Belzig - Görzke	593
Bad Belzig - Schmerwitz - Wiesenburg - Reetz - Görzke	588

²⁸ Anbindung für Ausflugs- und Versorgungsverkehr: Mo.-Sa.: 9-17 Uhr: 60-Minuten-Takt

Görzke - Wollin - Grüningen	559
Ziesar / Wusterwitz	
Ziesar - Buckau - Görzke	588
Grüningen - Brandenburg	559, 562
Ziesar - Zitz - Rogäsen – Wusterwitz	560

Quelle: IGES 2024.

Tabelle 30: Verbindungsrelationen der Angebotskategorie T 120

Relation	Entsprechende heutige Linien (ungefähr)
Nuthetal	
Caputh - Michendorf - Saarmund - Potsdam, Am Stern ²⁹	613
Beelitz / Michendorf	
Beelitz - Zauchwitz - Rieben	644
Werder/Schwielowsee	
Ferch - Werder	607
Werder, Stadtrandsiedlung - Kемnitz	630
Groß Kreutz / Lehnin	
Werder - Derwitz - Groß Kreutz	635
Groß Kreutz - Schmergow	635
Lehnin - Rädcl	550
Krahne - Brandenburg	551
Brück / Niemeck / Treuenbrietzen	
Brück - Borkheide - Borkwalde - Klaistow	541
Brück - Cammer - Golzow	542
Brück - Linthe - Nichel - Treuenbrietzen	543
Brück - Gömnigk	540
Bad Belzig / Wiesenburg	

²⁹ Testbetrieb, vorerst ohne Wochenendverkehr

Relation	Entsprechende heutige Linien (ungefähr)
Burgenlinie: Bad Belzig - Niemegek - Raben - Wiesenburg - Bad Belzig ³⁰	572
Ziesar / Wusterwitz	
Wusterwitz - Brandenburg ³¹	560
Ziesar - Grüningen	562
Beetzsee	
Brandenburg - Radewege - Päwesin	569
Brandenburg - Roskow - Päwesin	558

Quelle: IGES 2024.

Tabelle 31: Verbindungsrelationen der Angebotskategorie Bedarf

Relation	Entsprechende heutige Linien (ungefähr)
<i>Sämtliche bestehende Verbindungsrelationen die nicht in Tabelle 26 bis Tabelle 30 aufgeführt sind fallen in die Angebotskategorie Bedarf.</i>	

Quelle: IGES 2024.

³⁰ Touristischer Verkehr; Täglich zwischen 8 – 18 Uhr: 120-Minuten-Takt

³¹ Zusammen mit dem SPNV wird 1 Fahrtenpaare die Stunde zwischen Wusterwitz und Brandenburg erreicht.

A4 Themenspeicher

Die in Tabelle 32 aufgeführten Maßnahmen zielen nicht direkt auf die Erfüllung des fortgeschrieben Anforderungsprofils und den daraus abgeleiteten Zielsetzungen ab und sind somit auch kein integraler Bestandteil des NVP. Allerdings können Sie trotzdem punktuell das Mobilitätsangebot oder die Infrastruktur optimieren. Aus diesem Grund sind eben diese Maßnahmen als Themenspeicher, auch für Planungen und Überlegungen außerhalb der NVP-Zuständigkeiten zu verstehen und in der Laufzeit des NVP durch verschiedenste Akteure und Interessensvertretungen fortlaufend zu evaluieren.

Tabelle 32: Themenspeicher

Nr.	Maßnahme
T1	Errichtung einer Haltestelle an der L94 / Am Gewerbegebiet zur Erschließung des Gewerbepark Wollin/Wenzlow an der A 2
T2	Errichtung einer weiteren Haltestelle an der B1 zwischen den Haltestellen Neu Plötzin, Kleiner Buchweg und Neu Plötzin, an der Autobahn für eine bessere Erschließung des Gewerbegebiets MagnaPark
T3	Errichtung einer Haltestelle an der B102 auf Höhe des Hotels "Springbach-Mühle Belzig"
T4	Ausbau des P+R und B+R Angebot am Bahnhof Potsdam-Rehbrücke
T5	Ausbau des P+R und B+R Angebot am Bahnhof Saarmund
T6	Ausbau von B+R Anlagen am Bahnhof Werder (Havel)
T7	Umbau des Busbahnhofes Lehnin auf 6 Haltemasten
T8	Erhöhung der Busabstellflächen für Überlieger im Zuge des Umbaus des Busbahnhofes Lehnin
T9	Prüfung, ob Errichtung einer Haltestelle in der Schopisdorfer Chaussee / Palitzer Chaussee zur verbesserten Erschließung des Gewerbegebiets Ziesar betrieblich umsetzbar ist
T10	Prüfung der Möglichkeiten zur Anbindung der Ortsteile Deetz und Schmergow der Gemeinde Groß Kreutz (Havel) an Samstagen und Sonntagen
T11	Konzepterstellung für eine neue Verbindungsrelation Schwanebeck – Fredersdorf – Baitz – Bad Belzig (– Niemegek)
T12	Prüfung der Anpassung der Fahrwege im Bereich der Gemeinde Beetzsee (Ortsteile Radewege bzw. Brielow)
T13	Prüfung Möglichkeiten zur verbesserten Verknüpfung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV im Bereich der SPNV-Zugangsstellen Fohrde und Pritzerbe (Stadt Havelsee)
T14	Prüfung einer verbesserten Erschließung im Bereich Gewerbegebiet Damsdorf

Nr.	Maßnahme
T15	Prüfung von Möglichkeiten zur Anbindung des Gewerbegebietes Niemeck
T16	Prüfung der Errichtung und möglichen Bedienung einer Haltestelle in der Feldstraße zur Anbindung des Gewerbegebiets Feldstraße/An der Autobahn in Michendorf
T17	Prüfung einer möglichen Schleifenfahrt der Linie über Gewerbepark Damsdorf zur besseren Erschließung des Gewerbeparks
T18	Prüfung eines flächendeckenden Angebotes im Amt Niemeck
T19	Prüfung der Einführung einer X-Busverbindung von Kleinmachnow nach Potsdam
T20	Prüfung und ggf. Anpassung der Taktung am Busbahnhof Lehnin zur Sicherung der Anschlüsse im Zusammenhang mit der baulichen Umgestaltung der Haltestelle.
T21	Verlängerung der Verstärkerfahrten der RE7 für ein 30-Minutentakt an der SPNV-Zugangsstelle Wiesenburg (Mark)
T22	Vertaktung der 3 Abfahrten/Stunde der Linien RB7 und RB37**
T23	Prüfung des Ausbaus des Rufbussystems des Landkreises Teltow-Fläming von Dobbrikow nach Rieben mit Anschluss an die Buslinie 644
T24	Prüfung des Ausbaus des Rufbussystems des Landkreises Teltow-Fläming von Trebbin nach Beelitz mit Anschluss an das Netz des PlusBus Beelitz-Zauche und die Regionalbahnlinien 33 und 37
T25	Prüfung inwieweit am Bahnhof Pirschheide der Anschluss aus Richtung Geltow und Werder zur RB 22 Richtung Flughafen BER (und umgekehrt) hergestellt werden kann.
T26	Prüfung der Verlegung der Haltestelle Wilhelmshorst an die SPNV-Zugangsstelle.
T27	<p>Unterstützung des Positionspapieres der Gemeinden Wiesenburg/Beelitz/Bad Belzig /Coswig sich auf Landesebene für Maßnahmen zur Angebotsverbesserung entlang der SPNV Achse RE7 einzusetzen. Insbesondere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der ½ Stundentakt zwischen Berlin und Bad Belzig soll bis Dessau mit allen Zwischenhalten erweitert werden. 2. Der 1-Stundentakt am Wochenende zwischen Berlin und Bad Belzig soll bis Dessau mit allen Zwischenhalten erweitert werden. <p>Der Halt des geplanten ICs soll für die Mittelzentren Beelitz und Bad Belzig gewährleistet sein.</p>

Quelle: IGES 2024.

8. Literaturverzeichnis

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hg.) (2018a): Gäste, Übernachtungen und Beherbergungskapazität im Land Brandenburg Dezember 2017, zuletzt geprüft am 19.07.2023.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hg.) (2018b): Statistischer Bericht. A I 4 / A V 2 – j / 17. Bevölkerungsentwicklung und Flächen der kreisfreien Städte, Landkreise und Gemeinden im Land Brandenburg 2017. Online verfügbar unter https://download.statistik-berlin-brandenburg.de/12236b4209c2973e/96282ddfc7b/SB_A01-04-00_2017j01_BB.pdf, zuletzt geprüft am 12.07.2023.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hg.) (2019): Gäste, Übernachtungen und Beherbergungskapazität im Land Brandenburg Dezember 2018. Online verfügbar unter https://download.statistik-berlin-brandenburg.de/286344fbbc5c7d85/5acb338d7b3f/SB_G04-01-00_2018m12_BB.pdf, zuletzt geprüft am 19.07.2023.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hg.) (2020): Gäste, Übernachtungen und Beherbergungskapazität im Land Brandenburg Dezember 2019, zuletzt geprüft am 19.07.2023.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hg.) (2021): Gäste, Übernachtungen und Beherbergungskapazität im Land Brandenburg Dezember 2020, zuletzt geprüft am 19.07.2023.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hg.) (2022): Gäste, Übernachtungen und Beherbergungskapazität im Land Brandenburg Dezember 2021, zuletzt geprüft am 19.07.2023.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hg.) (2023a): Gewerbeanzeigen im Land Brandenburg 2022. Online verfügbar unter https://download.statistik-berlin-brandenburg.de/285bb4077ce1e40e/5925a616b336/SB_D01-02-00_2022j01_BB.pdf, zuletzt geprüft am 22.09.2023.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hg.) (2023b): Gäste, Übernachtungen und Beherbergungskapazität im Land Brandenburg Dezember 2022, zuletzt geprüft am 19.07.2023.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hg.) (2023c): Rechtliche Einheiten und Niederlassungen im Land Brandenburg 2021 (Stand: Unternehmensregister 30.09.2022). Online verfügbar unter https://download.statistik-berlin-brandenburg.de/8c930dd4a7124bea/9e3d8b4e4025/SB_D02-01-00_2021j01_BB.pdf, zuletzt geprüft am 22.09.2023.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hg.) (2023d): Statistischer Bericht. A I 4 / A V 2 – j / 22. Bevölkerungsentwicklung und Flächen der kreisfreien Städte, Landkreise und Gemeinden im Land Brandenburg 2022. Online verfügbar unter

https://download.statistik-berlin-brandenburg.de/20d15b2a2e358f45/0417149d8e29/SB_A01-04-00_2022j01_BB.pdf, zuletzt geprüft am 12.07.2023.

Bundesagentur für Arbeit (Hg.) (2023a): Faktencheck zum Arbeitsmarkt - Arbeitsmarktmonitor. Region: Potsdam-Mittelmark. Online verfügbar unter <https://arbeitsmarktmonitor.arbeitsagentur.de/faktencheck/regionalstruktur/tabelle/60/2022/employrate/?r=>, zuletzt aktualisiert am 17.07.2023, zuletzt geprüft am 17.07.2023.

Bundesagentur für Arbeit (Hg.) (2023b): Pendlerverflechtung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten nach Kreisen Brandenburg 2022.

Bundesagentur für Arbeit (Hg.) (2023c): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Aus- und Einpendler Brandenburg 2022.

Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (Hg.) (2019): Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR). Potsdam. Online verfügbar unter <https://gl.berlin-brandenburg.de/landesplanung/landesentwicklungsplaene/lep-hr/>, zuletzt geprüft am 12.07.2023.

Gerike, Regina; Hubrich, Stefan; Ließke, Frank; Wittig, Sebastian; Wittwer, Rico (2019a): Mobilitätssteckbrief für Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow. Mobilität in Städten - SrV 2018. Technische Universität Dresden, Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik. Dresden.

Gerike, Regina; Hubrich, Stefan; Ließke, Frank; Wittig, Sebastian; Wittwer, Rico (2019b): Mobilitätssteckbrief für Michendorf/Nuthetal. Mobilität in Städten - SrV 2018. Technische Universität Dresden, Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik. Dresden.

Gerike, Regina; Hubrich, Stefan; Ließke, Frank; Wittig, Sebastian; Wittwer, Rico (2019c): Mobilitätssteckbrief für Werder (Havel)/Schwielowsee. Mobilität in Städten - SrV 2018. Technische Universität Dresden, Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik. Dresden.

infas, DLR, IVT und infas 360 (Hg.) (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI) – MiD. Ergebnisbericht. Bonn, Berlin. Online verfügbar unter https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf, zuletzt geprüft am 18.07.2023.

Landesamt für Bauen und Verkehr; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hg.) (2020): Bevölkerungsvorausberechnungen und kleinräumige Vorausschätzungen für das Land Brandenburg.

Landeshauptstadt Potsdam (Hg.) (2023): Mobil in Potsdam. Potsdamrad, zuletzt geprüft am 19.12.2023.

Landkreis Potsdam Mittelmark - Fachbereich Soziales (Hg.) (2023): Schulentwicklungsplan 2023/2024 - 2027/2028. Basis: Schuljahr 2021/2022.

Landkreis Potsdam-Mittelmark (Hg.) (2018): Integriertes Klimaschutzkonzept 2019-2029. Integriertes Klimaschutzkonzept für die eigenen Zuständigkeiten des Landkreises Potsdam-Mittelmark.

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL (Hg.) (2023a): Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg.

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL (Hg.) (2023b): # Brandenburg bewegen. Landesnahverkehrsplan 2023-2027.

regiobus Potsdam Mittelmark GmbH: Fahrpläne.

Statistisches Bundesamt (Destatis) (Hg.) (2023): Bevölkerung im Landkreis Potsdam-Mittelmark nach ausgewählten Altersgruppen am 31.12.2022. Ergebnisse der Bevölkerungsfortschreibung auf Basis des Zensus vom 9. Mai 2011.

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (2023a): B+R Potsdam Mittelmark.

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (2023b): Park and Ride Standorte Potsdam Mittelmark.

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (2023c): GTFS-Daten VBB.

Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH (Hg.) (2023): Brandenburg Business Guide. Online verfügbar unter <https://www.brandenburg-business-guide.de/de/karte?center=52.3488-13.1479-8>, zuletzt geprüft am 21.09.2023.

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