



Nahverkehrsplan

für den kommunalen ÖPNV des Landkreises
Teltow-Fläming im Zeitraum 2021 bis 2025



für:

Landkreis Teltow-Fläming

Am Nuthefließ 2
14943 Luckenwalde

Verantwortlich:

Herr Siegmund Trebschuh
Herr Marcel Penquitt
Frau Gudrun Schade

durch:



SPV Spreepfan Verkehr GmbH

Rothenburgstraße 38
12163 Berlin

Tel: 030/80 93 58 - 100

Fax: 030/80 93 58 - 101

E-Mail: info@spv-berlin.de

Bearbeiter:

Herr Dipl. Ing. Michael Wagner
Herr Florian Gscheidlinger M.Sc.
Herr Alexander Sidor M.Sc.
Herr Patrick Küther B.Sc.
Herr John Cabelnes B.Sc.
Herr Philip Lehmann B.Sc.

26. April 2021

Gender-Hinweis

Bei *personenbezogenen* Hauptwörtern und Personenbezeichnungen wird im *Nahverkehrsplan für den kommunalen ÖPNV des Landkreises Teltow Fläming im Zeitraum 2021-2025* aufgrund einer besseren Lesbarkeit die männliche Form verwendet. Die betreffenden Begriffe gelten dabei im Sinne der Gleichberechtigung ohne Einschränkung für alle Geschlechter und enthalten keinerlei Wertung.

<i>Abbildungsverzeichnis</i>	5
<i>Tabellenverzeichnis</i>	6
<i>Abkürzungsverzeichnis</i>	7
1 Rechtliche Grundlagen, Zweck, Inhalte und Ziele des NVP	10
2 Angebots- und Nachfrageanalyse	13
2.1 Raum- und Siedlungsstruktur, Verwaltungsstruktur	13
2.2 ÖPNV-Netz und Leistungsangebot	17
2.2.1 Schienenpersonenverkehr (SPV)	17
2.2.2 Liniennetz, Leistungsangebot und Unternehmensstruktur im kommunalen ÖPNV (kÖPNV)	21
2.2.3 Bedarfsorientierte Systeme - Rufbus	29
2.2.4 Verknüpfung zwischen den Leistungsangeboten der Verkehrssysteme	30
2.3 Analyse Bike+Ride/Park+Ride	32
2.4 Analyse Flughafenverkehre	35
2.5 Analyse der Nachfrage im ÖPNV	36
2.6 Analyse barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	37
2.7 Gesamtbewertung, Mängelfeststellung, Handlungs- und Untersuchungsbedarf - Erfolgskontrolle zur Durchführung des Nahverkehrsplanes 2014 - 2018	42
3 Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV	45
3.1 Entwicklung ÖPNV-relevanter Strukturdaten	45
3.2 Weitere Rahmenbedingungen	54
3.3 Fokusthemen aus Befragung der Kommunen	55
4 Rahmenbedingungen und Grundsätze der Angebotsentwicklung	57
4.1 Vorangegangene Studien für den ÖPNV im Landkreis Teltow-Fläming	57
4.1.1 Buskonzept Großbeeren	57
4.1.2 Verkehr- und Engpassanalyse Flughafen- und Flughafenumfeldanbindung Schönefeld	58
4.1.3 Grundlagenermittlung Verkehr Flughafenregion BER	58
4.1.4 ÖPNV-Konzept Stadt Ludwigsfelde	59
4.1.5 Buskonzept Nordraum Teltow-Fläming	59
4.1.6 Projekt i2030 Korridor Süd: Berlin-Dresden/Rangsdorf	60
4.2 Änderungen im SPNV-Netz bis 2025	62
4.3 Änderungen im kÖPNV-Netz bis 2025	64

4.3.1	Nordraumkonzept	64
4.3.2	PlusBus-Korridore	69
4.4	Benchmark Angebot Landkreise	70
4.5	Verkehrspolitische Zielsetzungen (Leitlinien)	74
4.6	Finanzieller Handlungsrahmen	76
4.7	Bedienungsstandards/Mindeststandards	77
4.8	Kategorisierung der Bedienungsrelationen	77
4.9	Festlegung von Mindestbedienvorgaben	79
5	Zielnetze und Maßnahmenplan	85
5.1	Zielnetze	85
5.1.1	Zielnetz SPNV	85
5.1.2	Zielnetz kÖPNV	90
5.2	Maßnahmen ÖPNV 2021-2025	95
5.2.1	Prüfaufträge zur Angebotsverbesserung	95
5.2.2	Herstellung Barrierefreiheit	109
5.2.3	Ausbau Infrastruktur Park+Ride/Bike+Ride	112
5.2.4	Umsetzung Nordraumkonzept	112
5.2.5	Umsetzung ÖPNV-Konzept Stadt Ludwigsfelde	113
5.2.6	ÖPNV-Vorbehaltsstraßennetz	113
6	Qualitative Angebotsentwicklung und Qualitätsmanagement	115
6.1	Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung	115
6.2	Qualitätsmanagement	120
7	Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2025	121
7.1	SPNV	121
7.2	Schülerverkehre	122
7.3	Jedermannverkehre im kÖPNV	122
8	Organisation, Leistungsvereinbarung, Marketing	124
8.1	Zuständigkeiten – Aufgaben	124
8.2	Unternehmensorganisation	127
8.3	Leistungsvereinbarung und Genehmigungserteilung	128
8.3.1	Linienbündelung	128
8.3.2	Leistungsvergabe	128
8.3.3	Genehmigungsverfahren	130
8.3.4	Leistungsbestellung und Controlling	130
8.3.5	Ausblick Änderungen PBefG	131
8.4	Marketing	132
9	Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und Finanzierung des kÖPNV	134
9.1	Entwicklung Beförderungstarife	134

9.2	Aufwands- und Ertragsentwicklung	134
9.3	Aufkommen und Bedarf an Haushaltsmitteln zur Finanzierung kÖPNV	139
10	Literaturverzeichnis	142

Abbildung 2-1: SPNV- und PlusBus-Angebot im Landkreis Teltow-Fläming (Ausschnitt VBB Liniennetz)	18
Abbildung 2-2: Rufbusgebiete im Landkreis Teltow-Fläming und mögliche Erweiterungen	30
Abbildung 3-1: Mögliche zukünftige Trends Gesamtbevölkerung Landkreis	48
Abbildung 3-2: Bisherige Entwicklung der Bevölkerung nach Altersklassen (2013-2018)	48
Abbildung 3-3: Bisherige Entwicklung Erwerbstätige (2013-2019)	49
Abbildung 3-4: Bisherige Entwicklung Beschäftigte (2013-2019)	49
Abbildung 3-5: Schulstandorte im Landkreis Teltow-Fläming	54
Abbildung 3-6: Verortung Fokusthemen Gemeinden	56
Abbildung 4-1: Umsetzung Nordraumkonzept Stufen 1 und 2 (bis 2025)	68
Abbildung 4-2: Planung PlusBus-Korridore	70
Abbildung 4-3: Benchmark Betriebsleistung Landkreise Brandenburg	73
Abbildung 5-1: Zielnetz SPNV Landkreis Teltow-Fläming (2025+)	87
Abbildung 5-2: Zielfahrplan Deutschlandtakt (3. Gutachterentwurf), Ausschnitt TF	89
Abbildung 5-3: Zielzustand Nordraumkonzept 2025+	93
Abbildung 5-4: Übersicht Linienverläufe Mo-Fr ÖPNV-Konzept Stadt Ludwigsfelde (Variante "Nordraum") 2025+	94
Abbildung 9-1: Übersicht Finanzierung kÖPNV -Zuweisungen und Fördermittel	137

Tabelle 2-1: Verwaltungsgliederung und Bevölkerungsverteilung im Landkreis Teltow-Fläming (Stand: Juni 2020)	13
Tabelle 2-2: Zentralörtliche Gliederung im Landkreis und relevante Oberzentren/Metropole	15
Tabelle 2-3: SPNV-Angebot im Landkreis Teltow-Fläming	19
Tabelle 2-4: kÖPNV-Angebot im Landkreis Teltow-Fläming	24
Tabelle 2-5: Nutzfahrleistungen im kÖPNV (ohne Rufbus)	28
Tabelle 2-6: Wichtige Verknüpfungspunkte für Linien des Landkreises TF und deren Verkehrssysteme	31
Tabelle 2-7: Zustand Bike+Ride-Infrastruktur im Landkreis Teltow-Fläming	33
Tabelle 2-8: Zustand Park+Ride-Infrastruktur im Landkreis Teltow-Fläming	34
Tabelle 2-9: Ausbaugrad der Bushaltestellen für ausgewählte Städte und Gemeinden	40
Tabelle 2-10: Weiterer Ausbau der Bushaltestellen nach Jahren für ausgewählte Städte und Gemeinden	41
Tabelle 3-1: ÖPNV-relevante Strukturdaten	45
Tabelle 3-2: Wichtigste Pendlerbeziehungen (ohne Berlin) 2012-2019	50
Tabelle 3-3: Top-10 Berlin-Pendelnde aus dem Landkreis TF	51
Tabelle 3-4: Abgleich Pendler mit Angebot ÖV	52
Tabelle 4-1: SPNV-Angebot ab Dezember 2022	63
Tabelle 4-2: Änderungen im kÖPNV-Netz bis 2025 (Nordraumkonzept)	66
Tabelle 4-3: Kategorisierung der Bedienungsrelationen	77
Tabelle 4-4: Mindestfahrplanangebot je Linienkategorie Regionalverkehr	80
Tabelle 4-5: Mindestfahrplanangebot je Linienkategorie Stadt-/Ortsverkehr	81
Tabelle 5-1: Linienführung im Zielnetz SPNV (u.a. nach Inbetriebnahme Dresdner Bahn)	86
Tabelle 5-2: Änderungen kÖPNV (Nordraumkonzept) ab 2025	91
Tabelle 5-3: Umsteigezeiten SPNV-kÖPNV am Bahnhof Großbeeren	103
Tabelle 5-4: Haltekonzept Anhalter Bahn in Teltow-Fläming bis Jüterbog	105
Tabelle 5-5: Kategorisierung und Zieldefinition barrierefreie Haltestellengestaltung	110
Tabelle 7-1: Entwicklung Schülerzahlen bis 2025 (alle Schüler, auch ohne Beförderung im kÖPNV)	122
Tabelle 7-2: Ansätze für die Prognose Jedermannverkehre	123
Tabelle 9-1: Benchmark Finanzierung kÖPNV Landkreise Brandenburg	139
Tabelle 9-2: Aufkommen und Bedarf an Haushaltsmittel zur Finanzierung des kÖPNV im Landkreis Teltow-Fläming	140

Abkürzung	Erläuterung
Abb.	Abbildung
Bhf.	Bahnhof
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe AöR
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
B&R/B+R	Bike und Ride
cm	Zentimeter
EBA	Eisenbahnbundesamt
EC	EuroCity
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
EF	Einzelfahrten
EG	Europäische Gemeinschaft
EGL	Ergänzungslinie
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen
EuGH	Gerichtshof der Europäischen Union
EW	Einwohner
FeV	Fahrerlaubnisverordnung
Flughafen BER	Flughafen Berlin - Brandenburg
GVZ	Güterverkehrszentrum Großbeeren
Hbf.	Hauptbahnhof
HLL	Hauptlinie außerhalb des Stadtumlandes
HLR	Hauptlinie im Stadtumland mit Anschluss an Regionalverkehr
HLS	Hauptlinie im Stadtumland mit Anschluss an S-Bahn
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	InterCity
ICE	InterCityExpress
IHK	Industrie- und Handelskammer
IV	Individualverkehr

km	Kilometer
km ²	Quadratkilometer
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
kÖPNV	kommunaler öffentlicher Personennahverkehr (=üÖPNV)
LBV	Landesamt für Bauen und Verkehr Brandenburg
LDS	Landkreis Dahme - Spreewald
LEP HR	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin - Brandenburg
LK	Landkreis
LRE	Lokale Regieeinheit
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MZ	Mittelzentrum
NBZ	Nahbereichszentrum
NES	Netz - Elbe – Spree
Nr.	Nummer
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
OZ	Oberzentrum
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖDK	Öffentliche Dienstleistungskonzession
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVfV	Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
ÖV	Öffentlicher Verkehr (SPNV und kÖPNV)
PB	PlusBus-Linie
PBefAusgIV	Verordnung über den Ausgleich gemeinschaftlicher Leistung im Straßenpersonenverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
PLB	PlusBus-Linie
PM	Landkreis Potsdam - Mittelmark
P&R/P+R	Park und Ride
R (BDL)	Rufbus (Bedarfslinie)

RB	Regionalbahn
RBL	Rechnergestützte Betriebsleitsysteme
RE	Regionalexpress
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)
Regiobus PM	Regiobus Potsdam Mittelmark GmbH
RVS	Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme - Spreewald mbH
S-Bahn	Stadtschnellbahn
SCH	Linie mit Schwerpunkt Schülerverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SLR	Stadtlinie mit Anschluss zum Regionalverkehr
SLS	Stadtlinie mit Anschluss zur S-Bahn
StVO	Straßenverkehrsverordnung
SUL	Stadtumlandlinie
SVZ	Schwachverkehrszeit
TF	Landkreis Teltow-Fläming
üÖPNV	übriger öffentlicher Personennahverkehr (in diesem NVP als kommunaler öffentlicher Personennahverkehr (kÖPNV) bezeichnet)
VBB	Verkehrsverbund Berlin–Brandenburg GmbH
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VO	Verordnung
VTF	Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH
ZIS	Zugangsstelleninformationssystem des Landes Brandenburg

1 Rechtliche Grundlagen, Zweck, Inhalte und Ziele des NVP

Der Nahverkehrsplan ist die durch den Kreistag legitimierte Vorgabe des Entwicklungsrahmens für den übrigen ÖPNV (üÖPNV) (im Weiteren außerhalb von Gesetzestexten als kommunaler ÖPNV (kÖPNV) bezeichnet) im Landkreis Teltow-Fläming im Zeitraum 2021 bis 2025.

Der Landkreis Teltow-Fläming hat 1996 erstmals einen Nahverkehrsplan aufgestellt und zwischenzeitlich mehrfach fortgeschrieben. Diese vorliegende siebte Fortschreibung für den Zeitraum 2021 bis 2025 trägt aufgrund der umfangreichen Änderungen den Charakter einer Komplettfortschreibung und berücksichtigt insbesondere folgende Veränderungen und Erfordernisse:

- weitere Veränderungen der Fahrgastnachfrage aus der raumstrukturellen und demografischen Entwicklung im Kreisgebiet und der angrenzenden Regionen
- strukturelle Veränderungen im Verkehrsangebot hin zu einem attraktiven und verständlichen Angebot mit bestmöglichen Verknüpfungen der Verkehrsmittel
- die Setzung notwendiger Rahmenbedingungen und Vorgaben für künftige Leistungsvergaben und deren spätere Kontrolle der Leistungsdurchführung
- die Erhaltung, der Ausbau und die weitere Vervollkommnung des Verkehrsangebotes unter Berücksichtigung der künftigen Entwicklung der Landesförderung für den ÖPNV
- das zunehmende Gewicht bedarfsabhängiger Angebote als ein wesentliches Mittel der sachgerechten Angebots- und Aufwandsverteilung
- die Herstellung einer möglichst vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahr 2022
- eine Reduzierung der Umweltbelastung, und zwar durch eine Beeinflussung des Modal Split hin zum ÖPNV sowie durch die ÖPNV-Leistungserbringung selbst

In dieser nun vorliegenden siebten Fortschreibung sind folgende Inhalte erstmalig enthalten:

- Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen
- Bestandsaufnahme des bisherigen barrierefreien Ausbaus der Haltestellen

- Festschreibung der Änderungen im SPNV-/kÖPNV-Netz bis zum Jahr 2025 und Definition des Zielnetzes im ÖPNV (SPNV und kÖPNV) unter Integration mehrerer vorliegender umfassenden Studien und Konzepte sowie der Anregungen der Städte und Gemeinden

Die rechtliche Grundlage des Nahverkehrsplanes für den übrigen Öffentlichen Personennahverkehr ist das ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG) des Landes Brandenburg in der seit dem 14. Dezember 2017 gültigen Fassung. Zum ÖPNV gehören der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und der als übriger Öffentlicher Personennahverkehr (üÖPNV, im Folgenden kÖPNV) bezeichnete straßengebundene ÖPNV nach § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG).

Der kÖPNV umfasst im Landkreis Teltow-Fläming den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (Bussen, Kleinbussen, Pkw). Nach § 1 Absatz 2 und § 3 Absatz 3 ÖPNVG ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im kÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger zu realisieren. Als integrierten Bestandteil des kÖPNV und ebenso freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe haben die Landkreise und kreisfreien Städte die Schülerbeförderung nach § 112 des Brandenburgischen Schulgesetzes als deren Träger zu organisieren.

Gemäß § 8 ÖPNVG können die Landkreise und kreisfreien Städte kommunale Nahverkehrspläne als zentrales Planungsinstrument aufstellen, die die Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes und sinngemäß die Erfordernisse, Ziele und Grundsätze gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 1 und 2 sowie der Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung berücksichtigen und möglichst die Angaben gemäß § 7 Absatz 4 Nummer 1 bis 6 enthalten. Zur Wahrung einer Kooperation mit Verkehrsräumen außerhalb des Landes können die Aufgabenträger des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs von § 2 Absatz 5 abweichen.

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

1. die Erfordernisse der Raumordnung und der Bauleitplanung
2. die Ziele und Grundsätze nach § 2 sowie die besondere Bedeutung einer verkehrsgerechten Zuordnung und Anbindung der Schulen im Sinne von § 2 Abs. 3
3. die Belange behinderter und anderer Menschen in Hinblick auf die Erreichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs

und gemäß § 7 Absatz 4 mindestens Angaben enthalten über:

1. den Bestand und die Vorstellungen des Aufgabenträgers zur zukünftigen Entwicklung der Netz- und Linienentwicklung
2. den Bestand und die zu erwartende Entwicklung des Fahrgastaufkommens
3. die Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots, insbesondere über
 - a. die angestrebten Angebotsveränderungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht
 - b. die öffentliche Sicherheit der Fahrgäste
 - c. die Qualität von Fahrzeugen und baulichen Anlagen
4. den Investitionsbedarf und die Entwicklung der Betriebskosten
5. das Finanzierungskonzept
6. die Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie

Der Nahverkehrsplan bildet den grundsätzlichen Rahmen der Planung des KÖPNV unter Berücksichtigung der Entwicklungsplanungen des SPNV. Der Nahverkehrsplan soll gemäß § 8 Absatz 3 PBefG den Charakter von Rahmenvorgaben erhalten und die unternehmerische Verantwortung und Gestaltungsmöglichkeiten der konzessionstragenden Verkehrsunternehmen nicht mehr einschränken als im öffentlichen Interesse notwendig ist. Er muss andererseits unter den gegebenen Rahmenbedingungen so konkret sein, dass er als das von der Vertretungskörperschaft des Aufgabenträgers legitimierte Instrument geeignet ist, die verkehrspolitischen Ziele und finanzpolitischen Notwendigkeiten der ÖPNV-Gestaltung umzusetzen.

Gegenwärtig erfolgt eine Novellierung des PBefG. Das Kabinett hat am Mittwoch, 16.12.2020 den vom Bundesverkehrsminister Scheuer vorgelegten Entwurf für eine Gesetzesänderung zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts beschlossen. Der Bundesrat hat am 12.02.2021 zur Grunddrucksache 28/21 „Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechtes“ Stellung genommen. Das Gesetz soll noch in der laufenden Legislaturperiode beschlossen werden.¹ Ein Ausblick dazu wird im Kapitel 8.3.5 gegeben. Zudem wurden neue Förderprogramme des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) ins Leben gerufen (siehe Kapitel 9.3).

¹ Bundesrat Referat P4, 2021

2 Angebots- und Nachfrageanalyse

2.1 Raum- und Siedlungsstruktur, Verwaltungsstruktur

Der Landkreis Teltow-Fläming steht mit einer Wohnbevölkerung von 170.532 Personen und mit einer Fläche von 2.105 km² an 8. Stelle der brandenburgischen Landkreise. Seine Bevölkerungsdichte liegt mit etwa 81 Einwohnern pro km² über dem Mittelwert dieser Landkreise. Eine starke Konzentration der Bevölkerung wie auch der Wirtschaftsstandorte besteht in dem zum Berliner Umland gehörenden nördlichen Teil des Kreisgebietes, ein weiterer Siedlungsschwerpunkt liegt im Südwesten (Städte Luckenwalde und Jüterbog). Die Wirtschaftsstandorte Ludwigsfelde und Luckenwalde bilden 2 der 15 Regionalen Wachstumskerne im Land Brandenburg.² Dagegen gehört der Niedere Fläming zu den extrem dünn besiedelten Gebieten in Deutschland mit einer stärker land- und forstwirtschaftlich sowie touristisch geprägten Wirtschaftsstruktur.

Die Verwaltungsstruktur des Landkreises Teltow-Fläming ist mit 6 amtsfreien Städten und 6 amtsfreien Gemeinden im Maßstab des Landes Brandenburg bereits stark konzentriert. Es besteht mit Dahme/Mark nur noch ein Amt, mit der gleichnamigen amtsangehörigen Stadt.

Tabelle 2-1: Verwaltungsgliederung und Bevölkerungsverteilung im Landkreis Teltow-Fläming (Stand: Juni 2020)

Amt/Gemeinde	Einwohner ³	Fläche [km ²] ⁴	Bevölkerungsdichte [EW/km ²]
Am Mellensee (amtsfrei)	6.880	105	65,5
Baruth/Mark, Stadt (amtsfrei)	4.218	234	18
Blankenfelde-Mahlow (amtsfrei)	28.229	55	513,3
Großbeeren (amtsfrei)	8.676	52	166,8
Jüterbog, Stadt (amtsfrei)	12.399	176	70,4
Luckenwalde, Stadt (amtsfrei)	20.540	47	437

² Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie des Landes Brandenburg, 2020

³ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Statistischer Bericht. Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsstand im Land Brandenburg. Juni 2020, 2021

⁴ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Statistischer Bericht. Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung im Land Brandenburg 2019, 2020

Ludwigsfelde, Stadt (amtsfrei)	26.848	110	244,1
Niedergörsdorf (amtsfrei)	6.181	206	30
Nuthe-Urstromtal (amtsfrei)	6.554	341	19,2
Rangsdorf (amtsfrei)	11.357	34	334
Trebbin, Stadt (amtsfrei)	9.690	126	76,9
Zossen, Stadt (amtsfrei)	19.939	180	110,8
Dahme/Mark, Stadt (Amt Dahme/Mark)	4.870	163	29,9
Dahmetal (Amt Dahme/Mark)	454	42	10,8
Ihlow (Amt Dahme/Mark)	659	48	13,7
Niederer Fläming (Amt Dahme/Mark)	3.038	186	16,3
Gesamt	170.532	2.105	81

Der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) ersetzt seit 2019 den bis dahin gültigen Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B⁶). Er bestimmt im Zentrale-Orte-System als für den Landkreis Teltow-Fläming relevante Zentren außerhalb des Kreises die Metropole Berlin und die Landeshauptstadt Potsdam (Oberzentrum). Diese bieten laut Definition des Landesentwicklungsplanes Güter des höheren spezialisierten Bedarfes und höhere private und öffentliche Verwaltungs- und Dienstleistungsfunktionen sowie überregionale Kultur-, Freizeit und Gesundheitsangebote an. Ebenfalls wird die Anbindung an die großräumige/europäische Verkehrsinfrastruktur genannt und deren besondere Rolle als Arbeitsmarktstandorte.

Die als Mittelzentren (MZ) definierten Orte im Kreisgebiet sind Luckenwalde, Jüterbog, Ludwigsfelde und Zossen sowie neuerdings Blankenfelde-Mahlow. Sie sind geprägt durch Einrichtungen des gehobenen Bedarfs und fungieren meist als Bildungs-, Versorgungs- und Wirtschaftszentren im mittelzentralen Verflechtungsbereich. Eine konkrete Zuordnung der Gemeinden zu den Mittelzentren erfolgt im LEP HR nicht mehr.⁷

⁶ Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, 2009

⁷ Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, 2019

Nahbereichszentren (NBZ) werden im Landesentwicklungsplan nicht mehr festgelegt, die Funktionen der Grundversorgung sollen in allen Gemeinden abgesichert werden. Als neue Kategorie der zentralörtlichen Gliederung werden Grundfunktionale Schwerpunkte eingeführt. Damit sind funktionsstarke Ortsteile von Achsengemeinden des Berliner Umlandes außerhalb zentraler Orte gemeint. Eine Festlegung der Orte findet für den Landkreis Teltow-Fläming im Sachlichen Teilregionalplan Havelland-Fläming⁸ statt, der von der Regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming verfasst wurde. Die Grundfunktionalen Schwerpunkte bündeln die Grundversorgungseinrichtungen (Einrichtungen des täglichen Bedarfes), die über die örtliche Nahversorgung hinausgehen. In diesen Orten sind laut LEP HR erweiterte Möglichkeiten im Bereich der Entwicklung des großflächigen Einzelhandels und der Siedlungsentwicklung vorgesehen.

Eine Aufstellung aller für den Landkreis relevanten Zentren und Grundfunktionalen Schwerpunkte ist in Tabelle 2-2 genannt.

Tabelle 2-2: Zentralörtliche Gliederung im Landkreis und relevante Oberzentren/Metropole

Ort	zentralörtliche Funktion
Berlin	Metropole (außerhalb LK)
Potsdam	Oberzentrum (außerhalb LK)
Blankenfelde-Mahlow	Mittelzentrum
Jüterbog	Mittelzentrum
Ludwigsfelde	Mittelzentrum
Luckenwalde	Mittelzentrum
Zossen	Mittelzentrum
Baruth/Mark	Grundfunktionaler Schwerpunkt
Dahme/Mark	Grundfunktionaler Schwerpunkt
Großbeeren	Grundfunktionaler Schwerpunkt
Klausdorf (Gemeinde Am Mellensee)	Grundfunktionaler Schwerpunkt
Rangsdorf	Grundfunktionaler Schwerpunkt
Trebbin	Grundfunktionaler Schwerpunkt

⁸ Regionale Planungsstelle Havelland-Fläming, 2020

Die verkehrlichen Hauptachsen des Landkreise Teltow-Fläming liegen annähernd in Nord-Süd-Richtung mit starker Orientierung auf die Bundeshauptstadt Berlin. Die westliche Achse wird durch die Anhalter Bahn (Berlin-Jüterbog-Halle), die von ihr abzweigende Strecke Jüterbog – Riesa und die Bundesstraße 101, die im nördlichen Teil des Landkreises vierspurig und autobahnähnlich ausgebaut ist, gebildet. Die östliche Achse verläuft entlang der Dresdner Bahn (Berlin-Elsterwerda-Dresden) und der Bundesstraße 96.

Die stärkste Achse in Ost-West-Richtung liegt in den Abschnitten der Ringverbindungen um Berlin auf der Bahn (Berliner Außenring) und der Straße (Berliner Ring [A 10] und dazu parallel führende Landesstraßen 40 und 76/B96a).

Weitere überregionale Achsenverbindungen Ost-West werden durch die Bundesstraßen 246 (Eisenhüttenstadt – Beeskow - Zossen – Trebbin – Bad Belzig), durch die Bundesstraße 102 (Luckau – Dahme – Jüterbog – Bad Belzig) und die in diese einmündende Bundesstraße 115 (Görlitz – Lübben – Baruth – Jüterbog) einschließlich der ergänzenden Verbindung Baruth – Luckenwalde durch die Landesstraße 73 gebildet.

2.2 ÖPNV-Netz und Leistungsangebot

2.2.1 Schienenpersonenverkehr (SPV)

Im Landkreis Teltow-Fläming werden gegenwärtig 4,5 km Strecke der Berliner S-Bahn GmbH und etwa 150 km Strecke im Eisenbahn-Regionalverkehr betrieben. Davon entfallen annähernd 67 km auf die Anhalter Bahn, 40 km auf die Dresdner Bahn, 20 km auf den Berliner Außenring, 15 km auf die Strecke Jüterbog – Falkenberg/Elster – Riesa und 8 km auf die Strecke Jüterbog – Potsdam.⁹ Im Kreisgebiet gibt es 2 Zugangsstellen zur S-Bahn Berlin und 23 Zugangsstellen zum Eisenbahn-Regionalverkehr.¹⁰

Abbildung 2-1 stellt das Eisenbahnnetz im Kreisgebiet – gemeinsam mit dem Netz der derzeit existierenden PlusBus-Linien dar.

Mit Ausnahme der Linie RB33 werden durch den Regionalverkehr die Zugangsstellen in der Hauptverkehrszeit und Normalverkehrszeit in jeder Richtung stündlich bedient, nur wenige mit geringem Aufkommen zweistündlich. Darunter die Zugangsstellen Woltersdorf-Nuthe-Urstromtal, Neuhof (b Zossen), Klasdorf-Glashütte, Oehna, Baruth (Mark), Blönsdorf, Niedergörsdorf und Zellendorf. Einige der genannten Halte verzeichnen (stündliche) Taktverdichter zur Hauptverkehrszeit.

Das SPNV-Angebot ist teilweise auch für Relationen innerhalb des Kreisgebietes nutzbar, der Schwerpunkt des Aufkommens bezieht sich aber auf die Verbindung mit der Bundeshauptstadt Berlin. Die SPNV-Verbindungen mit der Landeshauptstadt Potsdam hat sich für Reisende durch die Einrichtung der Zugangsstelle Ludwigsfelde-Struveshof verbessert. Die RB 33 ist für Reisende im Einzugsbereich von Jüterbog gegenwärtig noch mit der Einschränkung nutzbar, dass das Stadtzentrum Potsdam nur mit einmaligem Umstieg erreichbar ist.

Weiterhin erfüllen die in angrenzenden Gebieten gelegenen Zugangsstellen S Teltow, S Waßmannsdorf, S Buckower Chaussee, Teltow Bhf. und Luckau-Ucko Bhf. wichtige Funktionen für die Verkehre in und aus dem Kreisgebiet.

⁹ Die Streckenlängen sind zwischen den topographischen Schnittstellen mit den Kreisgrenzen angegeben. Die Werte sind als Näherungswerte zu verstehen.

¹⁰ Da der Bahnhof Blankenfelde sowohl Zugangsstelle zur S-Bahn als auch zum Regionalverkehr ist, wird dieser hier doppelt gezählt. Insgesamt gibt es im Kreis 24 Bahnhöfe und Haltestellen des SPNV.

Tabelle 2-3: SPNV-Angebot im Landkreis Teltow-Fläming

Liniennummer	Laufweg (Abschnitt)	Betreiber	Takt Mo-Fr				Takt Sa			Takt So		
			HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht
S2 ¹²	S Blankenfelde (TF) Bhf. - S+U Friedrichstr. Bhf. - S Bernau Bhf.	S-Bahn Berlin	20	20	20	-	20	20	30	20	20	30
RE3 ¹³	Schwedt/Stralsund - Berlin - Jüterbog	DB Regio	60	60	60	-	60	60	EF	60	60	EF
RE3/S2 /S8	Jüterbog - Lutherstadt Wittenberg	DB Regio	60	120	120	-	120	120	EF	120	120	EF
RE3	Jüterbog - Falkenberg (Elster)	DB Regio	60- 120	120	120	-	120	120	-	120	120	-
RE4 ¹⁴	Rathenow - Berlin - Ludwigsfelde	ODEG	60	60	60	-	60	60	-	60	60	-
RE4	Ludwigsfelde - Jüterbog	ODEG	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RE5 ¹⁵	(Rostock/Stralsund -) Berlin Gesundbrunnen - Wünsdorf- Waldstadt	DB Regio	60	60	60	EF	60	60	-	60	60	-
RE5	Wünsdorf-Waldstadt – Elsterwerda/Finsterwalde	DB Regio	60	120	120	-	120	120	-	120	120	-
RE7 ¹⁶	Dessau - Berlin Hbf. - Wünsdorf-Waldstadt	DB Regio	60	60	60	EF	60	60	EF	60	60	EF
RB22 ¹⁷	(S+U Friedrichstr. Bhf. -) Potsdam - Golm - Königs Wusterhausen	DB Regio	60	60	60	EF	60	60	EF	60	60	EF
RB33 ¹⁸	Beelitz - Jüterbog	ODEG	60	60- 120	-	-	120	120	-	120	120	-

Beide Nord-Süd-Achsen des SPNV im Landkreis Teltow-Fläming werden vom Fernverkehr befahren. Zudem nutzen gegenwärtig die auf der Dresdner Bahn verkehrenden Fernverkehrszüge zwischen Großbeeren und Blankenfelde den Berliner Außenring.

¹² S-Bahn Berlin GmbH, 2020

¹³ DB Vertrieb GmbH, Streckenfahrpläne zum Download: RE3 Süd, 2020

¹⁴ Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, 2020

¹⁵ DB Vertrieb GmbH, Streckenfahrpläne zum Download: RE5 Süd, 2020

¹⁶ DB Vertrieb GmbH, Streckenfahrpläne zum Download: RE7, 2020

¹⁷ DB Vertrieb GmbH, Streckenfahrpläne zum Download: RB22, 2020

¹⁸ DB Vertrieb GmbH, Streckenfahrpläne zum Download: RE7, 2020

Die folgende Aufstellung gibt Auskunft über die betriebenen Fernverkehrslinien und die nächstgelegenen Zugangsstellen.¹⁹ Keine der Zugangsstellen liegt im Kreisgebiet, allerdings sind diese von den Bahnhöfen im Kreisgebiet innerhalb kurzer Fahrzeit erreichbar:

Anhalter Bahn

ICE 11/18/28/29	(Binz-/Rostock-/Hamburg-) Berlin-München (Stundentakt)
ICE 15	(Rostock-) Berlin-Erfurt-Frankfurt (Stundentakt)
ICE 91	Berlin-Nürnberg-Wien (ein tägliches Zugpaar)
IC 17	Warnemünde-Berlin-Nürnberg-Wien (6x wöchentlich)
Flixtrain	Berlin-Frankfurt-Stuttgart (einzelne Züge)

Zugangsstellen: Berlin Südkreuz und Lutherstadt Wittenberg (nicht Flixtrain)

Dresdner Bahn

ICE 27	Berlin-Prag-Wien-Graz (ein tägliches Railjet-Zugpaar)
IC 17	Warnemünde-Berlin-Dresden (120-Min-Takt)
EC 27	(Kiel-) Hamburg-Berlin-Dresden-Prag (-Budapest) (120-Min-Takt)

Zugangsstellen: Berlin Südkreuz, Flughafen BER – Terminal 1-2 (nur IC 17), Elsterwerda (nur ICE 27 und IC 17)

¹⁹ DB Vertrieb GmbH, Streckenkarten & Liniennetzpläne. ICE-Liniennetz 2020, 2020 DB Vertrieb GmbH, Streckenkarten & Liniennetzpläne. IC/EC-Liniennetz 2020, 2020

2.2.2 Liniennetz, Leistungsangebot und Unternehmensstruktur im kommunalen ÖPNV (kÖPNV)

Das Liniennetz des kÖPNV umfasst im Landkreis Teltow-Fläming die unten aufgelisteten 69 Buslinien nach § 42 PBefG. Darunter fallen auch die als Rufbusse betriebene Linien im Kreisgebiet. Von den 69 Linien befinden sich 59 in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Teltow-Fläming, 2 weitere werden gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen Regiobus aus den Landkreis Potsdam-Mittelmark betrieben (619 und 621). 19 Linien überschreiten dabei die Kreisgrenze zu den Nachbarkreisen Potsdam-Mittelmark, Dahme-Spreewald und Elbe-Elster sowie zum Land Berlin.

Zum heutigen Stand wurden 2 Regionalbuslinien zu PlusBussen aufgewertet. Die beiden Linien 714 und 715 bedienen die Relation der ehemals „landesbedeutsamen Linie“ 618 zwischen Potsdam und Zossen im Stundentakt (wochentags) und am Wochenenden und Feiertagen im 60- bis 120-Minuten-Takt.

Nach Verkehrsunternehmen (Inhabern der Liniengenehmigungen) gliedert sich das Netz wie folgt:

- Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH, Sitz Luckenwalde (VTF): 54 Linien (zusätzlich 2 Linien gemeinsam mit Regiobus Potsdam Mittelmark GmbH)²⁰
- Herz-Reisen GmbH, Sitz Zossen: 5 Linien²¹
- Reich GmbH, Sitz Jüterbog: 1 Linie, die in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Potsdam-Mittelmark liegt²²
- Sabinchen Touristik GmbH, Sitz Treuenbrietzen: 1 Linie, die in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Potsdam-Mittelmark liegt²³
- Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH, Sitz Luckau (RVS): 5 Linien, die in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Dahme-Spreewald liegen²⁴
- Regiobus Potsdam Mittelmark GmbH, Sitz Bad Belzig: 1 Linie, die in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Potsdam-Mittelmark liegt (zusätzlich 2 Linien gemeinsam mit der VTF)²⁵

Die Linien der VTF bilden das Linienbündel „TF-Bus“, die der Herz-Reisen GmbH das Linienbündel „Raum Zossen“.

²⁰ Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH, VTF-Linien und Fahrpläne, 2020

²¹ Herz-Reisen GmbH, 2020

²² A. Reich GmbH, 2020

²³ Sabinchen Touristik GmbH, 2020

²⁴ Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH, 2020

²⁵ Regiobus Potsdam Mittelmark GmbH, 2020

Die untenstehende Tabelle 2-4 zeigt das Fahrtenangebot des Stadt-/Orts- und Regionalverkehrs (kÖPNV) im Landkreis Teltow-Fläming, dargestellt durch die (angenäherten) Taktfolgen der einzelnen Linien.²⁶ Im Unterschied zum SPNV sind die Verkehrszeiten an den Schülerverkehren ausgerichtet. Dies bedeutet eine Verschiebung der Haupt-, Neben und Schwachverkehrszeiten im kÖPNV:

Hauptverkehrszeit (HVZ):	6.00 bis 9.00 (Mo-Fr)	13.00 bis 17.00 (Mo-Fr)
Nebenverkehrszeit (NVZ):	9.00 bis 13.00 (Mo-Fr)	6.00 bis 14.00 (Wochenende)
Schwachverkehrszeit (SVZ):	17.00 bis 1.00 (Mo-Fr)	14.00 bis 1.00 (Wochenende)
Nacht:	1.00 bis 6.00	

Hinweis: Für kreisübergreifende Linien wurde das im Landkreis Teltow-Fläming angebotene Taktschema angegeben. Bei zahlreichen Linien besteht außerhalb des Landkreises TF ein dichteres Fahrtenangebot.

Farbkennzeichnung:

466	Regionallinie
702	Stadtlinie

20	20-Minuten-Takt
30	30-Minuten-Takt
60	Stundentakt (60-Minuten-Takt)
120	Zweistundentakt (120-Minuten-Takt)
EF	Einzelfahrten (kein Taktgefüge)

Zusätzlich zum Taktschema wird die Kategorisierung der Linien nach ihrem Hauptaufgabenzweck und ihrer Lage im Netz dargestellt. Diese Festlegung ist entscheidend bei der Zuordnung zu den Mindeststandards des Bedienungsangebotes, das für jede Linienkategorie ein Mindestfahrplanangebot vorsieht. Ziel ist dabei einheitliche Standards für ähnliche lokale und regionale Linien umzusetzen. Eine detaillierte Aufarbeitung des Themas findet sich in Kapitel 4.7 und Folgenden.

²⁶ Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH, VTF-Linien und Fahrpläne, 2020

Folgende Kategorien wurden dabei erarbeitet:

- HLS Hauptlinie im Stadtumland mit Anschluss an S-Bahn
- HLR Hauptlinie im Stadtumland mit Anschluss an Regionalverkehr
- PLB PlusBus-Linie (aufgewertete Hauptlinie mit vorgegebenen Bedienungsstandards)
- HLL Hauptlinie außerhalb des Stadtumlandes (südlicher Landkreis)
- EGL Ergänzungslinie
- SCH Linie mit Schwerpunkt Schülerverkehr
- SLS Stadtlinie mit Anschluss zur S-Bahn
- SLR Stadtlinie mit Anschluss zum Regionalverkehr
- SUL Stadtumlandlinie von/nach Berlin

Tabelle 2-4: kÖPNV-Angebot im Landkreis Teltow-Fläming

Liniennummer	Laufweg (Abschnitt)	Betreiber	Linienkategorie	Takt Mo-Fr				Takt Sa			Takt So		
				HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht
466	Dahme-Uckro-Luckau	RVS	HLL	60	EF	60	-	120	120	-	120	120	-
467	Luckau-Drahnsdorf-Dahme	RVS	EGL	60- 120	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
469	Luckau-Kümmritz-Golßen	RVS	EGL	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
470	Golßen-Dahme	RVS	EGL	EF	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-
546	(Rietz-) Treuenbrietzen- Beelitz	Sabin- chen	SCH	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
549	(Treuenbrietzen-) Pechüle- Jüterbog	Reich	SCH	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
600	S Waßmannsdorf -S Mahlow-Großbeeren- S Teltow Stadt	VTF	HLS	60	60	60	-	60	60	-	120	120	-
608	S Potsdam Hauptbahnhof- Michendorf-Dobrikow	Regio- bus	EGL	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-
619	S Potsdam Hauptbahnhof- Ludwigsfelde	VTF/Re- giobus	EGL	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
621	Ludwigsfelde-S Teltow Stadt	VTF/Re- giobus	HLR	60	60	60	-	-	-	-	-	-	-
700	Wünsdorf-Waldstadt Bhf.- Zossen	VTF	HLL	60	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
701	Ludwigsfelde-Glienick- Zossen	VTF	HLL	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
702	Industriepark-Struveshof Bhf.-Ludwigsfelde Bahnhof (Stadtlinie)	VTF	SLR	30	60- 120	60	-	60	60	-	60	60	-
703	Neubeeren-Großbeeren- Ludwigsfelde	VTF	SCH	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
704	S Blankenfelde (TF)- Großbeeren-S Teltow Stadt	VTF	HLS	60	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
705	Christinendorf-Trebbin- Ludwigsfelde	VTF	SCH	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
706	Baruth-Wünsdorf-Zossen	VTF	EGL	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
707	Rangsdorf-Zossen	VTF	EGL	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
708	(Zum Röthenpfuhl)- Ludwigsfelde Struveshof Bhf. (Stadtlinie)	VTF	SLR	60	60	EF	-	-	-	-	-	-	-
709	Gr. Schulzendorf- Löwenbruch-Ludwigsfelde	VTF	EGL	EF/ Ruf bus	EF/ Ruf bus	-	-	-	-	-	-	-	-

Liniennummer	Laufweg (Abschnitt)	Betreiber	Linienkategorie	Takt Mo-Fr				Takt Sa			Takt So		
				HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht
710	Ludwigsfelde-Großbeeren-S Buckower Chaussee	VTF	SUL	60	60	60	-	60- 120	60- 120	-	60- 120	60- 120	-
711	Großbeeren, Heidering- GVZ-S Buckower Chaussee	VTF	SUL	30	60- 120	60	-	60- 120	EF	-	60- 120	EF	-
712	Baruth-Zesch-Wünsdorf	VTF	SCH	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
713	Groß Machnow-Rangsdorf-S Blankenfelde (TF)	VTF	EGL	60	120	-	-	-	-	-	-	-	-
714	Ludwigsfelde-Zossen (PlusBus)	VTF	PLB	60	60	60	-	120	120	-	120	120	-
715	S Potsdam Hauptbahnhof- Ludwigsfelde Bhf. (PlusBus)	VTF	PLB	60	60	60	-	60- 120	60- 120	-	60- 120	60- 120	-
716	Thyrow-Glienick-Zossen	VTF	SCH	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
717	Baruth-Petkus-(Stülpe)	VTF	SCH	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
718	Baruth-Sperenberg- Gadsdorf	VTF	SCH	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
719	Luckenwalde-Baruth- (Klasdorf)	VTF	HLL	60- 120	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
720	S Waßmannsdorf- S Blankenfelde (TF)- Großbeeren-Ludwigsfelde	VTF	HLS	60	60	60	-	EF	EF	-	EF	EF	-
729	Königs Wusterhausen- Mittenwalde-Zossen	RVS	EGL	EF	EF	EF	-	EF	EF	-	EF	EF	-
742	S Flughafen Berlin- Schönefeld - S Mahlow (fährt seit Oktober 2020 nicht mehr in TF)	RVS	EGL	-	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
750	Luckenwalde-Ludwigsfelde (-Potsdam)	VTF	HLL	60- 120	EF	-	-	120	-	-	120	-	-
751	Ludwigsfelde-Blankensee- Trebbin	VTF	EGL	60- 120	EF/ RB	-	-	-	-	-	-	-	-
752	Luckenwalde-Gottow-Stülpe	VTF	SCH	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
753	Luckenwalde-Jüterbog	VTF	HLL	60	60	-	-	-	-	-	-	-	-
754	Jüterbog-Illmersdorf-Dahme	VTF	HLL	60- 120	-	-	-	EF	-	-	EF	-	-
755	Luckenwalde-Hennicken- dorf-Frankenförde- Zülichendorf	VTF	EGL	60- 120	120	-	-	-	-	-	-	-	-
756	Luckenwalde-Petkus-Dahme	VTF	EGL	120	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
757	Luckenwalde-Ruhlsdorf- Trebbin	VTF	SCH	120	EF	-	-	-	-	-	-	-	-

Liniennummer	Laufweg (Abschnitt)	Betreiber	Linienkategorie	Takt Mo-Fr				Takt Sa			Takt So		
				HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht
758	Jüterbog Busbahnhof- Jüterbog Bahnhof (Stadtlinie)	VTF	SLR	30- 60	60	60	-	-	-	-	-	-	-
759	Jüterbog-Altes Lager (Stadtlinie)	VTF	SLR	60	60	-	-	-	-	-	-	-	-
760	Trebbin-Christinendorf- Gadsdorf	VTF	SCH	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
761	Jüterbog-Grüna-Neuhof	VTF	SCH	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
763	Jüterbog-Markendorf- Schlenzer	VTF	SCH	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
764	Jüterbog-Werbig-Schlenzer	VTF	SCH	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
765	Jüterbog-Zellendorf-Werbig	VTF	SCH	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
766	Zellendorf-Dennewitz- Blönsdorf	VTF	SCH	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
768	Jüterbog-Niedergörsdorf- Lindow	VTF	SCH	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
769	Jüterbog-Altes Lager- Blönsdorf	VTF	SCH	60- 120	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
770	Luckenwalde-Sperenberg- Zossen	VTF	EGL	60- 180	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
771	Zossen-Sperenberg-Zossen	VTF	HLL	60	60- 120	60	-	60- 180	60- 180	-	60- 180	60- 180	-
772	Luckenwalde Waldstraße- Luckenwalde Marktkauf (Stadtlinie)	VTF	SLR	60	60	-	-	-	-	-	-	-	-
773	Dahme-Körba-Dahme	VTF	SCH	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
774	Jüterbog-Werbig-Bärwalde- Dahme	VTF	SCH	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
789	Kallinchen-Schöneiche- Zossen-Dabendorf	Herz	SCH	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
790	(Rangsdorf-) Zossen- Mittenwalde-Königs Wusterhausen	Herz	EGL	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
791	Rehagen-Sperenberg- Nächst Neuendorf- Dabendorf	Herz	SCH	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
792	S Blankenfelde (TF)- Dahlewitz Gewerbegebiet (Ortslinie)	VTF	SLS	5- 20	60	EF	-	-	-	-	-	-	-
793	S Blankenfelde (TF)- Jühnsdorf (Ortslinie)	VTF	SLS	20- 30	EF	20- 30	-	-	-	-	-	-	-

Liniennummer	Laufweg (Abschnitt)	Betreiber	Linienkategorie	Takt Mo-Fr				Takt Sa			Takt So		
				HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht
794	S Blankenfelde (TF)-S Mahlow (Ortslinie)	VTF	SLS	20-60	60	EF	-	-	-	-	-	-	
795	Ferneuendorf-Sperenberg-Mellensee-Dabendorf	Herz	SCH	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	
796	Zossen-Luckenwalde	Herz	SCH	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	
797	S Blankenfelde (TF)-Mahlow Hubertusstraße (Ortslinie)	VTF	SLS	60	-	-	-	-	-	-	-	-	

Die Übersicht des kÖPNV-Angebotes zeigt, dass eine Vielzahl der Regionalbuslinien insbesondere dem Schülerverkehr (Linien „SCH“) dient und daher nur Einzelfahrten/Taktfahrten in der Hauptverkehrszeit an Werktagen (Mo-Fr) angeboten werden. In zahlreichen Fällen werden diese durch Einzelfahrten in der Nebenverkehrszeit ergänzt. Ein ganztägiges Taktangebot an Werktagen wird nur von wenigen Linien realisiert, besonders von den Stadt-/Ortslinien in den Mittelzentren des Landkreises und Linien im C-Bereich im Berliner Umland. Eine Wochenendbedienung erfolgt nur bei 12 der insgesamt 69 Linien, wobei auch hier eine Häufung im nördlichen Teltow-Fläming ausgemacht werden kann.

Zur Abwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kreisgebiet (Linienbündel „TF Bus“) besitzt die kreiseigene Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH insgesamt 101 Busse, wovon 82 Standard-Linienbusse, 14 Gelenkbusse und 5 Kleinbusse mit einer Länge von bis zu 8 Metern sind. Momentan entsprechen 81 Fahrzeuge den Vorgaben zur Barrierefreiheit (80%). Die Busse verteilen sich auf fünf Betriebsstandorte in Luckenwalde, Baruth/Mark, Ludwigsfelde, Dahlewitz und Jüterbog.

Das im Auftrag des Landkreises (Linienbündel „Raum Zossen“) verkehrende Unternehmen Herz-Reisen GmbH wickelt die Linienfahrten mit 12 Bussen ab, wovon 7 Standard-Linienbusse, 2 Gelenkbusse, ein Kleinbus und zwei sonstige Busse sind. Barrierefrei sind insgesamt 9 Busse (75%). Der Firmensitz und einzige Betriebsstandort der Firma Herz-Reisen befindet sich in Zossen.²⁷

²⁷ Information der Kreisverwaltung Teltow-Fläming

Das Fahrtenangebot zeigt die vor allem für die Regionallinien erheblichen Unterschiede zwischen Schul- und Ferientagen und besonders die geringe Fahrtenzahl an arbeitsfreien Tagen. Dem Angebot auf allen Linien an einem Schultag von 1.644 Fahrten (entsprechend 100%) stehen an einem Ferientag 71%, an einem Samstag 15% und an einem Sonn- oder Feiertag weniger 14% gegenüber. Die Karten 2 bis 5 (Anhang) zeigen die territoriale Verteilung dieses Angebots nach Tagesarten. Daraus geht hervor, dass an Ferientagen nur geringe Einschränkungen in der flächendeckenden ÖPNV-Erschließung gegenüber Schultagen bestehen, dagegen beschränkt sich das Angebot an Samstagen, Sonn- und Feiertagen nur auf wenige Achsenverbindungen.

Zusammengefasst beträgt das kÖPNV-Leistungsangebot (ohne Rufbusse) im Landkreis Teltow-Fläming 5,46 Mio. Fahrplan-km pro Jahr (Stand 2019). Im Vergleich zum Basisjahr 2013 entspricht dies einem Aufwuchs von rund 13%.

Das Angebot im kÖPNV entspricht spezifischen Werten von 32 Fahrplan-km pro Einwohner und Jahr bzw. 2.594 Fahrplan-km pro km² Fläche und Jahr. Nach Tabelle 2-5 werden mehr als 93% des Leistungsangebotes von den kreisansässigen Unternehmen oder im Rahmen der Gemeinschaftskonzessionen VTF/Regiobus Potsdam Mittelmark erbracht.

Tabelle 2-5: Nutzfahrleistungen im kÖPNV (ohne Rufbus)

Unternehmen	Gesamt (in tsd. Nutzwagen-km)
Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming (VTF)	5.057 ²⁸
Herz-Reisen GmbH	112 ²⁹
Linien in Aufgabenträgerschaft der Nachbarkreise	293
Summe	5.462

²⁸ Information der Kreisverwaltung Teltow-Fläming

²⁹ Information von der Firma Herz-Reisen GmbH, 2020

2.2.3 Bedarfsorientierte Systeme - Rufbus

Zusätzlich zu den Linienverkehren wurden in den letzten Jahren vier Rufbusgebiete etabliert, die eine flexible Bedienung zwischen Haltestellen ermöglichen. Die einzelnen Rufbusse sind nach § 42 PBefG genehmigt und können telefonisch oder im Internet (www.vtf-online.de/rufbusapp) bestellt werden. Fahrten werden an Werktagen (Mo-Fr) zwischen 5:30 und 21:30 sowie am Wochenende und an Feiertagen zwischen 8:30 und 21:30 realisiert, während die Bestellung der Fahrten täglich zwischen 5:00 und 17:00 möglich ist.

Die Bestellung muss bis 60 Minuten vor Fahrtbeginn in der Zentrale eingehen und eine Fahrt erfolgt nur dann, wenn 30 Minuten vor bzw. nach der gewünschten Fahrt keine Linienbusfahrt erfolgt. Die Rufbusse sind in das VBB-Fahrgastinformationssystem integriert und werden dem Fahrgast somit als Fahrtmöglichkeit ausgegeben. VBB-Fahrausweise werden akzeptiert – ein Komfortzuschlag von 1,00€ muss allerdings beim Fahrer entrichtet werden.

Die Durchführung der Fahrten sowie die Besetzung der Leitstelle erfolgen durch externe Anbieter. Fahrten werden von Mietwagenunternehmer, dem Fahrdienst eines karitativen Vereins und Taxiunternehmen durchgeführt, die Leitstelle von einem Wach- und Sicherheitsunternehmen betreut.³⁰

Eine Besonderheit bildet die Rufbuslinie R777, die auch grenznahe Bereiche des Landkreises Elbe-Elster mit bedient und in diesem Bereich die ehemalige Linie 522 ersetzt.

Folgende Rufbusgebiete sind derzeit in Betrieb:

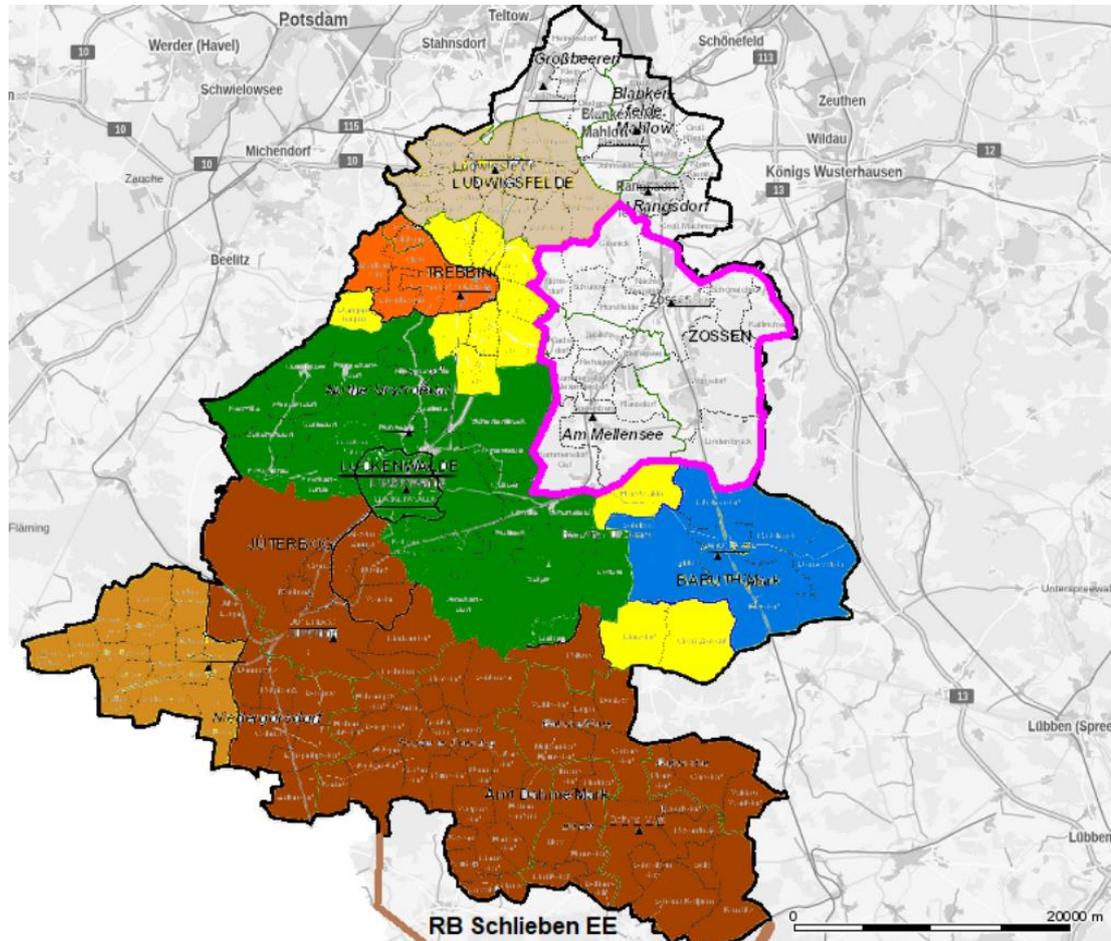
- R755 Rufbus Nuthe-Urstromtal (Bediengebiet 410km²; 2 Fahrzeuge)
- R777 Rufbus Niederer Fläming (Bediengebiet 855km²; 2 Fahrzeuge)
- R778 Rufbus Kranich Express (Bediengebiet 40km²; 1 Fahrzeug)
- R779 Rufbus Baruth/Mark (Bediengebiet 150km²; 1 Fahrzeug)

Im Jahr 2019 wurden insgesamt etwa 210.000 Betriebskilometer in den Rufbusgebieten Nuthe-Urstromtal, Niederer Fläming und Kranich-Express (Trebbin) gefahren. Der Rufbus Baruth/Mark existiert erst seit Mai 2020, weshalb momentan dazu noch keine Werte vorliegen. Die Erweiterung des Rufbusgebietes Niederer Fläming um die Gemeinde Niedergörsdorf wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 umgesetzt. Im Zuge des Nordraumkonzeptes ist zudem vorgesehen, einen Rufbus zur Bedienung des Ortsteils Jühnsdorf (Gemeinde Blankenfelde-Mahlow) einzusetzen.

³⁰ Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH, Rufbussystem als Erfolgsmodell im ländlichen Raum im Landkreis Teltow-Fläming. Präsentation vom 09.06.2020, 2020

Abbildung 2-2 zeigt die genannten Rufbusgebiete (in Orange, Grün, Blau und Braun) sowie mögliche Erweiterungen der bestehenden Gebiete in Gelb (Trebbin und Baruth/Mark), in Pink umrandet (Zossen und Am Mellensee) sowie Grau (Ludwigsfelde). Das geplante Rufbusgebiet Schlieben in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Elbe Elster ist am südlichen Rand des Landkreises verortet.

Abbildung 2-2: Rufbusgebiete im Landkreis Teltow-Fläming und mögliche Erweiterungen³¹



2.2.4 Verknüpfung zwischen den Leistungsangeboten der Verkehrssysteme

Die Verknüpfung zwischen den Angeboten der Verkehrssysteme ist ein wichtiger Bestandteil eines funktionierenden Verkehrsnetzes. Um Umsteigeverbindungen attraktiv zu gestalten, ist es daher notwendig, Übergangszeiten zwischen Verkehrsmitteln möglichst kurz zu halten (<15 Minuten). Die Berücksichtigung einer angemessenen (Warte-)Zeit zwischen Ankunft und Abfahrt ist allerdings sowohl für das Zurücklegen des Weges zwischen Ausstiegs- und Einstiegshaltestelle wichtig, als auch um kleinere Verspätungen abzufedern und einen reibungslosen Übergang zu ermöglichen. Voraussetzung für die Akzeptanz der Umsteigerelation aus Kundensicht ist zudem eine übersichtliche und für jedermann zugängliche Ausgestaltung des Haltestellen-/Bahnhofsbereiches.

³¹ Information der Verkehrsgesellschaft Teltow Fläming mbH (VTF), 2020

Der Nahverkehrsplan legt in Tabelle 2-6 17 primäre Verknüpfungspunkte im Bereich des Landkreises Teltow-Fläming fest, von denen 14 wegen ihrer Lage an SPNV-Zugangsstellen sowohl der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn als auch zwischen Buslinien gewidmet werden. Zudem existieren sieben für die Verkehre des Landkreises wichtige Verknüpfungspunkte außerhalb der Kreisgrenzen (siehe grau und kursiv in Tabelle 2-6).

Die Ausweisung erfolgt auf Basis der regionalen Bedeutung der Verknüpfungspunkte in Verbindung mit einem hohen Umsteigeraufkommen und orientiert sich dabei an der Herangehensweise vergangener Nahverkehrspläne. Neu ist die Nennung der Punkte Großbeeren Am Wall, Ludwigsfelde Birkengrund und zahlreicher Halte außerhalb des Kreisgebietes, die aufgrund ihrer Lage im Netz von großer Bedeutung für die Verkehre aus/in Richtung des Landkreises TF sind.

Die oben genannten Qualitätskriterien sind bei der Fahrplanung der an den Verknüpfungspunkten anliegenden Linien aller Verkehrssysteme unbedingt einzuhalten.

Tabelle 2-6: Wichtige Verknüpfungspunkte für Linien des Landkreises TF und deren Verkehrssysteme

Bahnhof/Haltestelle	Bahn-Regionalverkehr	S-Bahn	Regionalbus	Stadt-/Ortsbus	Rufbus
Baruth/Mark, Bahnhof	x		x		x
Dahlewitz, Bahnhof	x		x	x	
Dahme/Mark, Hauptstraße			x		x
Großbeeren, Bahnhof	x		x		
Großbeeren, Am Wall (ab 2022)			x	x	
Jüterbog, Bahnhof	x		x	x	x
Jüterbog, Busbahnhof			x	x	x
Luckenwalde, Bahnhof	x		x	x	x
Ludwigsfelde, Bahnhof	x		x	x	
Ludwigsfelde, Birkengrund	x		x		
Ludwigsfelde-Struveshof	x		x	x	
Rangsdorf, Bahnhof	x		x		
S Blankenfelde (TF)	x	x	x	x	

S Mahlow		x	x	x	
Trebbin, Bahnhof	x		x		x
Wünsdorf-Waldstadt, Bahnhof	x		x		
Zossen, Bahnhof	x		x		
<i>Luckau, Busbahnhof (LDS)</i>			x		
<i>Luckau-Uckro, Bahnhof (LDS)</i>	x				
<i>S Buckower Chaussee (B)</i>		x		x	
<i>S Potsdam Hauptbahnhof (P)</i>	x	x	x	x	
<i>S Teltow Stadt (PM)</i>		x	x	x	
<i>S Waßmannsdorf</i>		x	x		
<i>Teltow, Bahnhof (PM)</i>	x		x	x	

2.3 Analyse Bike+Ride/Park+Ride³²

Mit der Verkehrsprognose 2030 des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) werden für einen Großteil der Bahnhöfe steigende Fahrgastzahlen erwartet. Dies betrifft auch den Landkreis Teltow-Fläming und dort vor allem die Bahnhöfe im Berliner Umland. Damit werden auch erhöhte Anforderungen an die Nutzerfreundlichkeit und Kapazität der Anlagen zum Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln gestellt. Um dem zukünftigen Bedarf gerecht zu werden, sind ausreichend große und günstig gelegene Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlagen nötig. An einzelnen Bahnhöfen reichen die Kapazitäten bereits heute nicht mehr aus. Auch vor dem Hintergrund der angestrebten Verkehrsverlagerung hin zu einer intermodalen Wegekette (PKW oder Fahrrad als Vorlauf und Bahn/S-Bahn als Hauptverkehrsmittel) ist eine Attraktivierung der Stellplätze notwendig und sinnvoll.

Mit Blick auf diese Entwicklungen haben das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) und der VBB den aus dem Jahr 2010 stammenden Leitfaden „Parken am Bahnhof“ überarbeitet und Mitte des Jahres 2020 neu herausgegeben. Darin werden einerseits Handlungsempfehlungen zur Bedarfsermittlung und andererseits Gestaltungsrichtlinien zum Ausbau der P+R- und B+R-Anlagen gegeben. Ergänzt werden diese Bestandteile durch Informationen zur Bewirtschaftung und zur Förderung. Parallel wurden für ausgewählte, meist größere Bahnhöfe detaillierte und für die kleineren Bahnhöfe überschlägige Berechnungen zum zukünftigen Bedarf angestellt. Daraus resultieren Aussagen zur Notwendigkeit des Ausbaus der jeweiligen Anlagen. Diese Berechnungen erfolgten im Rahmen einer die Leitfadenerstellung begleitenden Studie, die sich detaillierter den Erfordernissen und Handlungsmöglichkeiten des P+R- bzw. B+R-Ausbaus widmet.

³² Agentur Bahnstadt GbR, 2020

Für den Landkreis Teltow-Fläming bedeutet dies teilweise einen hohen Anteil nicht konformer Bike+Ride-Anlagen. Von den 24 Bahnhöfen des Landkreises weisen lediglich 10 Bahnhöfe als optimal eingestufte Anlagen auf. An vier Bahnhöfen sind gar keine Abstellmöglichkeiten gegeben. Insgesamt gibt es mehr nicht optimale Abstellanlagen als solche, die den Anforderungen genügen. Meist ist dies wegen der fehlenden Überdachung der Fall. Nicht in der Auswertung betrachtet wurden die Sicherheit der Stellplätze vor Raddiebstählen und die sichere Erreichbarkeit ebenjener. Beiden Themen soll beim Ausbau der Infrastruktur jedenfalls eine zentrale Rolle zukommen. Tabelle 2-7 gibt Aufschluss über die Anzahl und Verteilung der Stellplätze in den B+R-Anlagen der jeweiligen Bahnhöfe. Die Daten sind zumeist dem Zugangsstelleninformationssystem (ZIS) entnommen. Für die Bahnhöfe Blankenfelde, Jüterbog, Luckenwalde, Ludwigsfelde und Ludwigsfelde-Struveshof konnten die Werte aus den Zählungen übernommen werden, die im Rahmen der genannten Studie erhoben wurden.

Das Zugangsstelleninformationssystem (ZIS) des VBB ist bei veralteten Daten durch den Landkreis aktuell zu halten.

Tabelle 2-7: Zustand Bike+Ride-Infrastruktur im Landkreis Teltow-Fläming

Bahnhof	Optimal	Nicht optimal	Bahnhof	Optimal	Nicht optimal
Altes Lager	22	0	Ludwigsfelde Struvesh.	84	16
Baruth (Mark)	0	58	Mahlow*	131	153
Blankenfelde*	603	105	Neuhof (b Zossen)	0	0
Blönsdorf	0	20	Niedergörsdorf	0	15
Dabendorf	0	64	Oehna	10	0
Dahlewitz	0	54	Rangsdorf	0	195
Großbeeren	0	20	Thyrow	24	16
Jüterbog	100	0	Trebbin	124	0
Klasd.-Glash.	0	0	Woltersdorf	0	76
Luckenwalde	62	144	Wünsdorf-Waldstadt	0	46
Ludwigsfelde	0	454	Zellendorf	0	0
L. Birkengrund	0	0	Zossen	72	0
Gesamt				1.232	1.436

Für den Bestand an Park+Ride-Anlagen sehen die Daten sowie die Datenqualität ähnlich aus. Auch hier gibt es eine Differenz zwischen den Zählungen und den Eintragungen im ZIS. Für einige Bahnhöfe konnten keine Werte angegeben werden, entweder weil keine Ausschilderung als Park+Ride-Anlage gegeben oder weil die Anzahl der Stellplätze wegen fehlender Markierungen nicht zu ermitteln war.

Zusätzlich fehlen im ZIS Zahlen zu den Parkmöglichkeiten im Umfeld, welche in die Berechnung des Ausbaubedarfs einfließen. Tabelle 2-8 gibt die derzeitigen Stellplätze wieder. Im Unterschied zu den Zählungen für die B+R-Anlagen konnte hier auch auf Zählungen am Bahnhof Wünsdorf-Waldstadt zurückgegriffen werden. Die Zählungen weisen außerdem die Parkplatzflächen im Umfeld der Bahnhöfe aus, über deren Auslastung eine genauere Bestimmung der zusätzlich nötigen P+R-Plätze möglich war.

Tabelle 2-8: Zustand Park+Ride-Infrastruktur im Landkreis Teltow-Fläming

Bahnhof	Klassifiziert	Im Umfeld	Bahnhof	Klassifiziert	Im Umfeld
Altes Lager	32	0	Ludwigsfelde Struvesh.	111	0
Baruth (Mark)	30	0	Mahlow*	215	0
Blankenfelde*	309	37	Neuhof (b Zossen)	0	0
Blönsdorf	0	0	Niedergörsdorf	15	0
Dabendorf	0	0	Oehna	18	0
Dahlewitz	39	0	Rangsdorf	150	0
Großbeeren	99	0	Thyrow	66	0
Jüterbog	270	53	Trebbin	72	0
Klasd.-Glash.	0	0	Woltersdorf	20	0
Luckenwalde	180	70	Wünsdorf-Waldstadt	182	2
Ludwigsfelde	239	209	Zellendorf	21	0
L. Birkengrund	0	0	Zossen	90	0
Gesamt				2.158	371

** Für die Bahnhöfe Blankenfelde und Mahlow ist eine Umgestaltung der B+R- und P+R-Infrastruktur im Zuge des Ausbaus der Dresdner Bahn und den damit erfolgenden Bahnhofsumbauten vorgesehen.*

Allgemein lässt sich aus den Zahlen kein konkreter Ausbaubedarf bestimmen. Lediglich aus dem Fehlen von optimalen Fahrradabstellmöglichkeiten lässt sich dieser hier ableiten. Für eine weitergehende Berechnung sind Informationen über die Auslastung der Stellplätze von Nöten, die nur in Form von Zählungen für die genannten Bahnhöfe vorliegen. Um eine exaktere Aussage über die Ausbaunotwendigkeit zu erhalten, sind an allen Bahnhöfen des Landkreises Zählungen nach Maßgabe des Leitfadens durch die Gemeinden nötig.

2.4 Analyse Flughafenverkehre

Der nördliche Kreisbereich ist stark von der Entwicklung des Flughafens BER und seinem Umfeld betroffen. Treten die bis 2030 prognostizierten Fluggastzahlen ein und entwickeln sich die Gewerbestandorte entsprechend, dann kommen auf die Region erhebliche Verkehrszuwächse zu. Durchgeführte Studien (Quelle IHK CB³³ und Dialogforum³⁴) zeigen eine erhebliche Verkehrszunahme im MIV. Eine Überlastung der vorhandenen Straßeninfrastruktur ist demnach absehbar. Empfohlen wird der Ausbau des ÖPNV, insbesondere des SPNV.

Hierzu sind bereits im Vorfeld der Eröffnung des BER wichtige Verkehrswege ausgebaut worden. Der RE7 und die RB22 erreichen den BER aus dem Kreisgebiet direkt, die Buslinien 600 und 720 verkehren seit November 2020 bis zum S-Bahnhof Waßmannsdorf, wo auf die Flughafenlinien der S-Bahn (S9 und S45) umgestiegen werden kann.

Mit der Inbetriebnahme der Dresdner Bahn und Einführung weiterer Angebote im Bahnverkehr verbessert sich die Situation für die Flughafenregion. Weiterhin ausbaufähig sind die tangentialen Verkehre im Bahn- und Busverkehr. Für den Busverkehr sind im Konzept Nordraum TF wichtige Ansätze enthalten, u.a. eine weitere Stärkung der Busachse Teltow – Großbeeren – Mahlow – Waßmannsdorf (-BER). Auch die Einführung einer südlichen BER-Tangente Blankenfelde – Groß Kienitz – Waltersdorf – (Wildau/Zeuthen) gehört zu diesen weiteren Maßnahmen. Im Bahnverkehr wird der BER von der Dresdner Bahn (Wünsdorf-Waldstadt) und Anhalter Bahn (Ludwigsfelde) direkt erreichbar sein. Von Potsdam und Ludwigsfelde-Struveshof wird der BER über den Berliner Außenring erreicht. Ein weiterer Halt am Berliner Außenring im Bereich Blankenfelde-Mahlow würde diese Tangente weiter stärken, insbesondere auch durch eine Taktverdichtung entsprechend der Planungen des Deutschland-Takts.

³³ IHK Cottbus & IHK Berlin, 2019

³⁴ Kommunale Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin Brandenburg, 2020

2.5 Analyse der Nachfrage im ÖPNV

Das jährliche Fahrgastaufkommen betrug im Jahr 2016 im kÖPNV ca. 3,79 Mio. Beförderungsfälle (nur VTF-Linien). Von diesem Aufkommen entfallen etwa 0,95 Mio. Beförderungsfälle auf die innerstädtischen bzw. innerörtlichen Linien. Ein großer Anteil der Fahrgäste wird von Schülern gestellt. Im Regionallinienverkehr liegt dieser Anteil bei etwa 85%, in einzelnen Teilräumen auch bei über 90%.

Das Fahrgastaufkommens im Liniennetz geht, differenziert nach den Tagesarten Montag bis Freitag (Schultag), Samstag und Sonntag/Feiertag, aus den Karten 10 bis 12 (Anhang) hervor. Die Darstellung erfolgte farblich klassifiziert. Auf die Beschriftung mit konkreten Zahlen musste aus Gründen des betrieblichen Datenschutzes wegen der nicht auszuschließenden Möglichkeit von Genehmigungswettbewerben verzichtet werden.

Die mittlere Besetzung der Fahrten im kÖPNV wurde anhand der Kenngröße des statistischen Besetzungsgrades (Personenkilometer je Nutzkilometer) als die Anzahl Personen ermittelt, die sich bei einer Fahrt durchschnittlich im Fahrzeug befinden.

Das Gesamtergebnis zeigt folgende Werte nach Tagesarten:

- Schultag: 13,33
- Samstag: 7,98
- Sonn-/Feiertag: 7,02

Im Regionalverkehr mit Standardlinienbussen wird eine annähernde Kostendeckung durch Fahrausweiserlöse, gesetzliche Ausgleichzahlungen und Erstattungen bei einem statistischen Besetzungsgrad von etwa 10 Personen erreicht, aufgrund des Einnahmenaufteilungsverfahrens im VBB allerdings auch nur außerhalb der Tarifzone C. Bei immerhin 38 Linien werden solche Werte an Schultagen erreicht, an Wochenendtagen lediglich bei zwei Linien samstags und bei einer Linie sonntags.

Im SPNV ist die am stärksten frequentierte Zugangsstelle im Landkreis der Bahnhof Ludwigsfelde an Werktagen (Mo-Fr) mit etwa 5.000 Ein- und Aussteigern (gesamt). Die Zugangsstellen Luckenwalde, Jüterbog, Rangsdorf und Blankenfelde [Regionalbahnhof] haben mehr als 2.400 Ein- und Aussteiger. Summiert man zu den Fahrgästen im Regionalverkehr auch jene des S-Bahn-Verkehrs, so ergeben sich für den Bahnhof Blankenfelde insgesamt knapp 6.600 Ein- und Aussteiger. Der S-Bahnhof Mahlow weist als einziger reiner S-Bahn-Halt im Landkreis Teltow-Fläming etwa 3.300 Ein- und Aussteiger auf.

Die Haltestellen Oehna, Zellendorf, Neuhof (bei Zossen) und Klasdorf-Glashütte sind die am geringsten nachgefragten Zugangsstellen mit unter 100 Ein- und Aussteigern pro Tag.³⁵

³⁵ VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, 2019

2.6 Analyse barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

Laut PBefG §8 (3) gilt: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

Der Landkreis Teltow-Fläming weist verteilt auf seine 13 Gemeinden, Städte und Ämter zurzeit ca. 1.200 Haltestellenmasten auf. Diese Masten sind ca. 720 Haltestellen zugeordnet. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass unter einem Haltestellenmast in diesem Fall eine Fahrtrichtung gemeint ist. Es ist daher möglich, dass mehrere physische Masten einem Haltestellenmast zugeordnet sind, beispielsweise im Falle einer Doppelhaltestelle oder eines Busbahnhofs. Die folgenden Angaben und Berechnungen beziehen sich dementsprechend immer auf das hier erläuterte Verständnis von Haltestellenmasten.

Um die Barrierefreiheit aller Bushaltestellen bzw. der Masten im Landkreis Teltow-Fläming beurteilen zu können, wurden entsprechende Informationen der einzelnen Gemeinden durch den Landkreis abgefragt. Insgesamt wurden innerhalb des Bearbeitungszeitraumes aus neun der dreizehn Städte, Gemeinden und Ämter Daten übermittelt. Daraus konnte für diese Gebiete ein aktueller Stand zur Barrierefreiheit erarbeitet werden. Der Umfang und die Aussagekraft der erhaltenen Daten weichen jedoch voneinander ab. Die Genauigkeit bei der Beschreibung reicht von einfachen Aussagen über das Erscheinungsbild der Haltestelle bis hin zur detaillierten Auflistung der Merkmale in Bezug auf die Barrierefreiheit.

Die Analyse der Barrierefreiheit erfolgte auf Basis von zwei Ansätzen: Sofern die Gemeinde bzw. Stadt eine eigene Einordnung der Haltestellen vorgenommen hatte, wurde diese übernommen. Ansonsten wurden aus den angegebenen Merkmalen eigene Schlussfolgerungen gezogen. Da im Einzelfall nur wenige Merkmale zur Auswertung zur Verfügung standen, ist das Ergebnis teilweise mit Unsicherheiten verbunden. Ebenso konnten vielfach die gemeindeeigenen Aussagen zur Barrierefreiheit nicht überprüft werden, da keine direkten Daten zur Verfügung gestellt wurden. Eine abweichende Methodik bei der Beurteilung der Barrierefreiheit durch die Kommunen kann so nicht ausgeschlossen werden.

Die vom Gutachter angewandte Kategorisierungsmethodik orientiert sich stark an den Empfehlungen zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar³⁶, welche im Hinblick auf die verfügbare Datenlage entsprechend angepasst wurden.

³⁶ Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH, 2016

Der genannte Leitfaden macht im Wesentlichen Aussagen zur Barrierefreiheit der Bus-Infrastruktur, also zum Ausbau der Bushaltestellen. Für eine umfassende Betrachtung der Barrierefreiheit ist allerdings ergänzend die Gestaltung der Fahrzeuge, der Informations- und Kommunikationssysteme sowie des Betriebs sinnvoll (siehe 5.2.2).

Die primären Merkmale einer barrierefreien Haltestelle sind dem Leitfaden folgend genannt:

- ausreichende Höhe über dem Straßenniveau
- Mindestbreite der Aufstellfläche
- Ausstattung mit einem Hochbord mit Spurführung für das vereinfachte Anfahren der Haltestelle durch die Fahrzeuge
- ein normgerechtes taktiles Leitsystem mit einem möglichst hohen farblichen Kontrast
- die Unterschreitung von bestimmten Neigungswinkeln (Zuwegungen und Aufstellfläche)
- Verortung des Haltestellenmastes im vorderen Bereich der Haltestelle mit vorgegebenen Abständen zum Bord und zum Einstiegsfeld

Hinzu kommen Kriterien für das Haltestellenumfeld. So sollte bei voll barrierefrei ausgebauten Haltestellen ein taktiles Leitsystem auch bei Überwegen vorhanden sein sowie an allen Stellen des Haltestellenumfeldes eine Mindestdurchgangsbreite von 90 cm eingehalten werden.

Die gutachterliche Beurteilung der Barrierefreiheit weist in Anlehnung an die Beschreibung einiger Gemeinden drei Zustände aus: Voll, teilweise und nicht barrierefrei.

Für die Einordnung in die Kategorien wurden je nach Verfügbarkeit verschiedene Kriterien herangezogen. Im Leitfaden vorausgesetzt und daher nicht extra erwähnt ist ein befestigter Zustand, üblicherweise in Form einer gepflasterten Aufstellfläche. Somit verbleiben im Wesentlichen sechs Kriterien für die Bewertung.

Resultierend aus dem Datenumfang mussten hier allerdings Einschränkungen gemacht werden. Zur Längs- und Querneigung der Aufstellfläche wurden von keiner Gebietskörperschaft Angaben gemacht. Auch ist in Bezug auf das taktile Leitsystem zwischen einer normgerechten und einer inzwischen überholten Ausgestaltung zu unterscheiden. Dies bezieht sich sowohl auf die Art der Bodenindikatoren als auch auf die Größe, den Umfang und den Kontrast der einzelnen Elemente. Normgerechte Bodenindikatoren verfügen in der Regel über wesentlich gröbere Profile als zeitweise beim Ausbau verwendet wurden. Ebenso sollte beispielsweise ein den aktuellen Normen entsprechender Auffindestreifen 90 cm, mindestens jedoch 60 cm breit sein. Diese normgerechte Ausgestaltung ist selbst bei zuletzt ausgebauten Haltestellen nicht immer der Fall.

Aus dem Leitfaden und der Anpassung an die Datensätze haben sich letztendlich die folgenden Kriterien ergeben:

- befestigte (meist gepflasterte) Haltestelle
- ausreichende Breite der Aufstellfläche von mindestens 2,5 Metern (bei Hochborden mit min. 21 cm Höhe sind auch 1,5 m ausreichend)
- Höhe des Bordes bzw. der Aufstellfläche von mindestens 16 cm
- Vorhandensein eines taktilen Leitsystems (idealerweise normgerecht und kontrastreich)

Wurden alle der genannten aufgelisteten Kriterien erfüllt, erfolgte die Einordnung des Haltestellenmastes (in dieser Fahrtrichtung) als barrierefrei. Eine teilweise Barrierefreiheit lag vor, sofern die Haltestelle zumindest befestigt war und über eine nicht straßenebene und mindestens 1,5 Meter breite Aufstellfläche verfügte. Aus dieser Einschränkung der Kriterien folgt jedoch je nach Zielstellung eine Notwendigkeit des Ausbaus einzelner hier als barrierefrei kategorisierter Haltestellen.

Von den insgesamt vorliegenden 753 Haltestellenmasten ließen sich 83 und damit ca. 11 Prozent als barrierefrei einstufen. Weitere 180 Bushaltemasten konnten zumindest teilweise die gegebenen Kriterien erfüllen. Daraus resultieren etwa 65 Prozent bzw. 490 Masten ohne ein Mindestmaß an barrierefreier Ausstattung, wobei der Ausbaugrad über die verschiedenen Städte und Gemeinden sehr unterschiedlich verteilt ist. So befindet sich in der Gemeinde Am Mellensee nach gemeindeeigenen Angaben kein einziger voll oder teilweise ausgebauter Haltestellenmast. Dagegen sind in der Stadt Luckenwalde knapp die Hälfte aller Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Eine Übersicht über die Anzahl und den Anteil der ausgebauten Haltestellen je Fahrtrichtung gibt die untenstehende Tabelle 2-9. Hier findet sich auch ein Verweis, ob die Kategorisierung mittels der eigenen Methodik des Gutachters oder von der Gemeinde/Stadt selbst durchgeführt wurde.

Tabelle 2-9: Ausbaugrad der Bushaltestellen für ausgewählte Städte und Gemeinden

Gemeinde/Stadt	Kategorie- sierung	Voll barrierefrei		Teilweise barrierefrei		Nicht barrierefrei		Gesamt	
		#	%	#	%	#	%	#	%
Am Mellensee	Gutachter	0	0,0%	0	0,0%	66	100,0%	66	100%
Baruth/Mark	Gutachter	3	5,0%	38	63,3%	19	31,7%	60	100%
Blankenfelde- Mahlow	Gutachter	5	4,8%	43	41,3%	56	53,8%	104	100%
Großbeeren	Gutachter	2	3,5%	34	59,6%	21	36,8%	57	100%
Luckenwalde	Stadt	47	46,5%	17	16,8%	37	36,6%	101	100%
Ludwigsfelde	Gutachter	3	1,7%	39	22,4%	132	75,9%	174	100%
Niedergörsdorf	Gemeinde	0	0,0%	0	0,0%	68	100,0%	68	100%
Rangsdorf	Gemeinde	2	4,5%	0	0,0%	42	95,5%	44	100%
Trebbin	Stadt	21	26,6%	9	11,4%	49	62,0%	79	100%
Gesamt		83	11,0%	180	23,9%	490	65,1%	753	100%

Ausnahmetatbestände

Grundsätzlich besteht das Ziel, bis 1. Januar 2022 eine gesetzeskonforme vollständige Barrierefreiheit im Busverkehr des Landkreises herzustellen. Dem Gesetzgeber ist jedoch bewusst, dass es Gründe geben kann, welche eine Umsetzung bis zum Stichtag verhindern oder verzögern können. Daher besteht die Möglichkeit im Nahverkehrsplan entsprechende Ausnahmetatbestände zu benennen. Hierzu zählen:

- Bauliche und technische Gründe, die die Umsetzung für die Haltestelle selbst unmöglich machen
- Zuwegung zur Haltestelle ist nicht barrierefrei herstellbar
- Sehr geringe Fahrgastzahl
- Nur Schul- bzw. Einzelfahrten
- Denkmalschutz
- Verortung auf Privatgrund

Der Landkreis strebt unabhängig davon eine möglichst umfassende Barrierefreiheit in seinem Verkehrsnetz an.

Weiterer Ausbau der Haltestellen

Sechs der neun Gemeinden und Städten, die Daten zu den Haltestellen auf ihrem Gebiet übermittelt haben, haben detailliertere Angaben dazu gemacht, welche Haltestellen ausgebaut werden sollen und wann ein Ausbau geplant ist. Die Stadt Trebbin hat darüber hinaus definiert, dass für jeden Ortsteil zumindest eine möglichst zentrumsnahe Haltestelle bis 2025 ausgebaut werden soll. Andere Haltestellen sollen nur im Einzelfall ausgebaut werden. Andere Gemeinden haben diesbezüglich keine Angaben gemacht.

Insgesamt bestehen demnach für 108 Haltestellenmasten Ausbaupläne. Die Grundgesamtheit, auf die sich diese Zahl bezieht, sind die 568 Haltestellenmasten der sechs Städte und Gemeinden. Zusammen mit den 78 bereits ausgebauten Masten, ergibt sich mit 186 Masten ein Ausbaugrad von ca. 33 Prozent. Näheres ist der untenstehenden

Tabelle 2-10 zu entnehmen. Dieser kann auch entnommen werden, wie sich der Ausbau auf die kommenden Jahre verteilt, sofern die Gebietskörperschaft dies angegeben hat.

Tabelle 2-10: Weiterer Ausbau der Bushaltestellen nach Jahren für ausgewählte Städte und Gemeinden

Gemeinde/ Stadt	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Ohne Jahr	Gesamt Ausbau	Bereits ausgeb.	Gesamt
Amt Mellensee		4	4	6	7	13		34	0	34
Blankenfelde- Mahlow	1	2	2	1	2	2		10	5	15
Luckenwalde							31	31	47	78
Ludwigsfelde	2	3						5	3	8
Rangsdorf							2	2	2	4
Trebbin		5	5	6	5	5		26	21	47
Gesamt	3	14	11	13	14	20	33	108	78	186

Die Übertragbarkeit der Ergebnisse auf die restlichen Gemeinden des Landkreises ist nur bedingt möglich und bedarf einer weiteren Untersuchung. Durch eine genauere Erfassung des Ist-Bestands könnte die Verlässlichkeit der Aussagen deutlich erhöht werden. Zur groben Einschätzung des Standes und des zukünftigen Bedarfs zum Ausbau der barrierefreien ÖPNV-Infrastruktur im Landkreis kann die Auswertung allerdings beitragen.

2.7 Gesamtbewertung, Mängelfeststellung, Handlungs- und Untersuchungsbedarf - Erfolgskontrolle zur Durchführung des Nahverkehrsplanes 2014 - 2018

Zunächst ist die erhebliche Bedeutung des SPNV-Angebotes festzustellen, welches im Landkreis Teltow-Fläming durch Bedienung der wesentlichen Hauptverkehrsachsen erheblich zur Erfüllung von Verbindungsfunktionen und in beschränktem Umfang auch zur Erfüllung von Erschließungsfunktionen beiträgt.

In der Summe aus SPNV- und kÖPNV-Angeboten ist folgende Einschätzung zu treffen:

- Netzcharakter und Gesamtabdeckung der Fläche des Landkreises sind gewährleistet. Netzlücken sind landschafts-, siedlungs- und verkehrsinfrastrukturell begründet.
- Das Gesamtvolumen des Angebots im kÖPNV ist seit 2013 um rund 13% angestiegen und erreicht einen Wert von 32 Fahrplan-km pro Einwohner und Jahr.
- Die Verteilung des Angebotes orientiert sich besonders an den Siedlungsschwerpunkten und den Hauptachsen, wobei eine attraktive Bedienung zumeist nur an Werktagen (Mo-Fr) gewährleistet ist. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen und nach 19:00 ist durch eine praktisch komplette Ausdünnung des kÖPNV-Angebotes nur ein geringer Nutzen des öffentlichen Verkehres in der Fläche gegeben.
- Als Zusatzangebot haben sich bedarfsorientierte Systeme im Landkreis etabliert. Diese können die oben genannten Lücken im Netz und Fahrplan – besonders am Wochenende - füllen und ermöglichen eine flexible Ergänzung zum bestehenden Liniennetz in den jeweiligen Regionen.
- Ein landkreisübergreifendes Liniennetz ist weitgehend vorhanden, wobei in den meisten Fällen nur Randbereiche des jeweils angrenzenden Landkreises mitbedient werden. Dies ist unter anderem auf die Ausrichtung der Schülerverkehre zurückzuführen, die oft auch über Landkreisgrenzen hinweg nachgefragt werden. Im nördlichen Bereich Teltow-Flämings kommen zusätzlich tangentielle Verbindungen im C-Bereich Berlins zum Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) und nach Teltow/Potsdam, sowie radiale Linien von/nach Berlin hinzu.
- Das Erschließungsniveau in den Stadt- und Ortsverkehren (Luckenwalde, Ludwigsfelde, Blankenfelde-Mahlow, Jüterbog) ist zufriedenstellend. Dennoch ist auch hier die fehlende Wochenendbedienung auffällig.

- Es ist bereits ein hohes Maß an Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln Bahn-Regionalverkehr, S-Bahn, Regionalbus, Stadt-/Ortsbus und Rufbus gegeben. Besonders die flexible Abrufmöglichkeit der Rufbusse kann hier als positive Entwicklung genannt werden.
- Der vorgegebene quantitative Mindestbedienungsstandard für das allgemeine ÖPNV-Angebot wird an Schultagen weitgehend, d. h. mit Ausnahme bestimmter, schwer zu erschließender Teilräume, eingehalten. An Ferientagen treten verbreitet Defizite in der Verbindung mit Mittel- und Oberzentren mit Handlungsbedarf auf.
- Die Vorgaben für den Schülerverkehr werden vollständig, d. h. mit nur unbedeutenden punktuellen Ausnahmen in Einzelfällen, eingehalten. Die Anwendung der Vorgaben hat sich insgesamt bewährt.
- Vorgaben für Bedienungsstandards in Stadtverkehr, so, wie diese im „Nahverkehrsplan für den übrigen ÖPNV des Landkreises Teltow-Fläming 2014-2018“ festgesetzt sind (*mindestens 60-Minutentakt in Luckenwalde, Ludwigsfelde und Jüterbog Mo-Fr mit HVZ-Verdichtern zum 30-Minutentakt in Luckenwalde und Ludwigsfelde und 30- bis 20-Minutentakt Mo-Fr in Blankenfelde-Mahlow*), werden in den meisten Fällen erfüllt. Die Bedienungsstandards werden auch durch die Ergänzung der Grundtakte der Stadtlinien mithilfe von Regionallinien sichergestellt.
- Die Festsetzung des Grundversorgungsvolumens von 4 Nutz-km/Einwohner und Jahr (siehe NVP Teltow-Fläming 2014-2018) wird als nicht zielführend angesehen. Eine klare und einheitliche Definition von Mindeststandards für Taktfrequenzen und Bedienungszeiten wird stattdessen vorgeschlagen.
- Die (relativ gering angesetzten) Mindeststandards für den Regionalverkehr des kÖPNV (u.a. auf Hauptrelationen mindestens 6 Fahrtenpaare je Tag und Richtung an Werktagen Mo-Fr) werden zwar in vielen Fällen eingehalten, die Fahrten sind aber zumeist am Schülerverkehr ausgerichtet und bieten somit kein durchgängiges Angebot während des gesamten Tages.
- Der Umfang der Fahrgastnachfrage hat sowohl im SPNV als auch im kÖPNV gegenüber dem Stand 2013 leicht zugenommen.
- Die Qualität der Leistungsdurchführung ist insgesamt als gut einzuschätzen. Künftiger Handlungsbedarf ergibt sich besonders im Zusammenhang mit der Vertaktung der Angebote, der Herstellung der durchgehenden Barrierefreiheit und Fahrgastinformation sowie von Angeboten mit längerer täglicher Betriebszeit und im Freizeitverkehr (besonders Spätfahrten und Fahrten am Wochenende/an Feiertagen).

- Die vorhandenen Anlagen für Bike+Ride sind teilweise nicht normgerecht und erfordern eine Überarbeitung. Für die Zukunft ist zudem ein Ausbau der Park+Ride- und Bike+Ride-Infrastruktur vorgesehen, die einem klaren Leitfaden folgen soll. Wo welche Bedarfe bestehen muss zukünftig durch genauere Untersuchungen ermittelt werden.
- Der barrierefreie Ausbau der kÖPNV-Infrastruktur ist in einigen, wenigen Gemeinden bereits gut vorangeschritten, während zahlreiche andere Gemeinden weiterhin einen größeren Ausbaubedarf definieren. Besonders jene Kommunen, die bislang nur wenige oder keine Haltestellen gemäß den Empfehlungen zum barrierefreien Ausbau umgebaut haben, sind angehalten, wichtige Haltestellen schnellstmöglich baulich zu verbessern.

3 Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV

3.1 Entwicklung ÖPNV-relevanter Strukturdaten

Bei der Definition von Konzepten und Strategien für den öffentlichen Verkehr ist die Betrachtung der Entwicklung von Strukturdaten relevant, da diese Anhaltspunkte für künftige Rahmenbedingungen liefern.

Zu den Strukturdaten zählen im Verständnis dieses Nahverkehrsplanes:

- Einwohner
- Altersstruktur der Einwohner
- Erwerbstätige
- Beschäftigte (Arbeitsplätze)
- Pendler
- Schüler
- Motorisierungsgrad

Tabelle 3-1: ÖPNV-relevante Strukturdaten

	2013	2019	Veränderung
Einwohner³⁷	160.448	169.997	+5,9%
Erwerbstätige (Wohnort)³⁸	64.930	71.943	+10,8%
Beschäftigte (Arbeitsort)³⁹	55.806	64.986	+16,4%
Auspendler insg. (LK-intern und außerhalb)⁴⁰	47.281 (Jahr 2012)	54.218	+14,7%
Schüler (alle Schultypen)⁴¹	15.605	17.506	+12,2%
Motorisierungsgrad (PKW/1.000 EW)⁴²	571	606	+6,1%

³⁷ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Statistischer Bericht. Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsstand im Land Brandenburg. Juni 2020, 2021

³⁸ Bundesagentur für Arbeit, Gemeindedaten sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsort - Deutschland, Länder, Kreise und Gemeinden (Jahreszahlen), 2020

³⁹ Bundesagentur für Arbeit, Gemeindedaten sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsort - Deutschland, Länder, Kreise und Gemeinden (Jahreszahlen), 2020

⁴⁰ Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Auspendler nach Gemeinden. Brandenburg, 2012 Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Auspendler nach Gemeinden. Brandenburg, 2017 Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Auspendler nach Gemeinden. Brandenburg, 2019

⁴¹ Information des Amtes für Bildung und Kultur, Landkreis Teltow-Fläming, 2020

⁴² Kraftfahrt-Bundesamt, 2020

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

Zu den ÖPNV-relevanten Strukturmerkmalen gehören auch die verkehrsgeografischen und topografischen Gegebenheiten des Territoriums, was sich vorrangig in der Angebotsplanung, durchaus aber auch beim Verkehrsaufkommen niederschlägt.

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

Einwohner

Die Einwohnerzahlen des Landkreises sind bis 2018/19 jährlich leicht angestiegen. Dabei ist ein anhaltender positiver Trend nicht nur im „Berliner Umland“ zu verzeichnen, sondern auch in südlichen Bereichen des Landkreises – herausragend ist dabei etwa die Bevölkerungsentwicklung der Gemeinde Zossen, die im Zeitraum 2013 bis 2018 bei über 10% lag. Ein negativer Wanderungssaldo ist nur im Amt Dahme/Mark mit seinen Gemeinden Dahme/Mark, Dahmetal, Ihlow und Niederer Fläming auszumachen. Dort liegen die Wachstumsraten bei zwischen -4 und etwa -9%. Es ist davon auszugehen, dass sich die genannten Trends in den nächsten Jahren verstetigen (siehe Abbildung 3-1: Trendfortschreibung auf Basis 2013-2019).

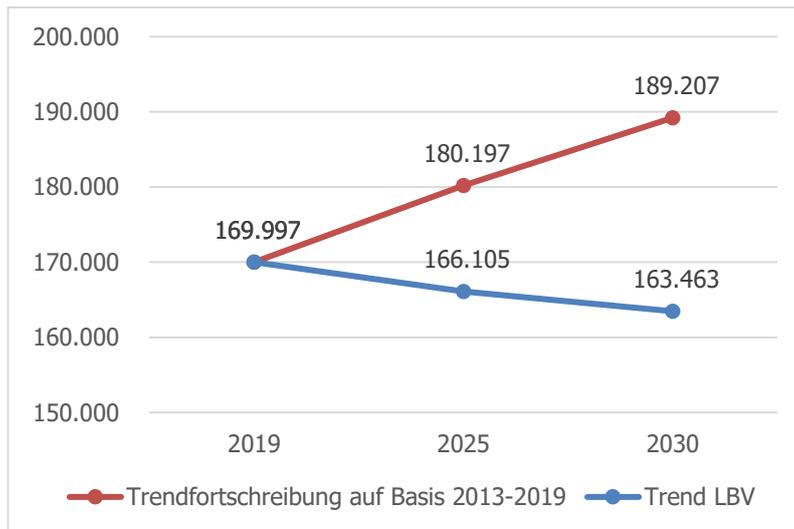
Die Prognosewerte der Bevölkerungsvorausschätzung des LBV Brandenburg aus dem Jahr 2018⁴³ beschreiben einen leichten Rückgang der Bevölkerungszahlen im Landkreis bis 2030 (siehe

⁴³ Landesamt für Bauen und Verkehr Brandenburg, 2018

Abbildung **3-1**: Trend LBV), wobei Gemeinden im Berliner Umland ein schwaches Bevölkerungswachstum (Blankenfelde-Mahlow, Großbeeren, Rangsdorf) aufweisen, während weiter südlich gelegenen Gemeinden ein negativer Trend vorausgesagt wird. Grundsätzlich ist die Prognose als sehr konservativ bis pessimistisch einzuschätzen. Eine Überarbeitung der Werte auf Basis des Bevölkerungsstandes im Jahr 2019 wird momentan vonseiten des Landesamtes für Bauen und Verkehr (LBV) durchgeführt.

Zur Abbildung einer durchaus möglichen weiteren Fortsetzung der bisherigen Entwicklung wird auch eine Trendfortschreibung nachrichtlich dargestellt. Eine Aussage der Eintreffwahrscheinlichkeit ist daraus nicht abzuleiten.

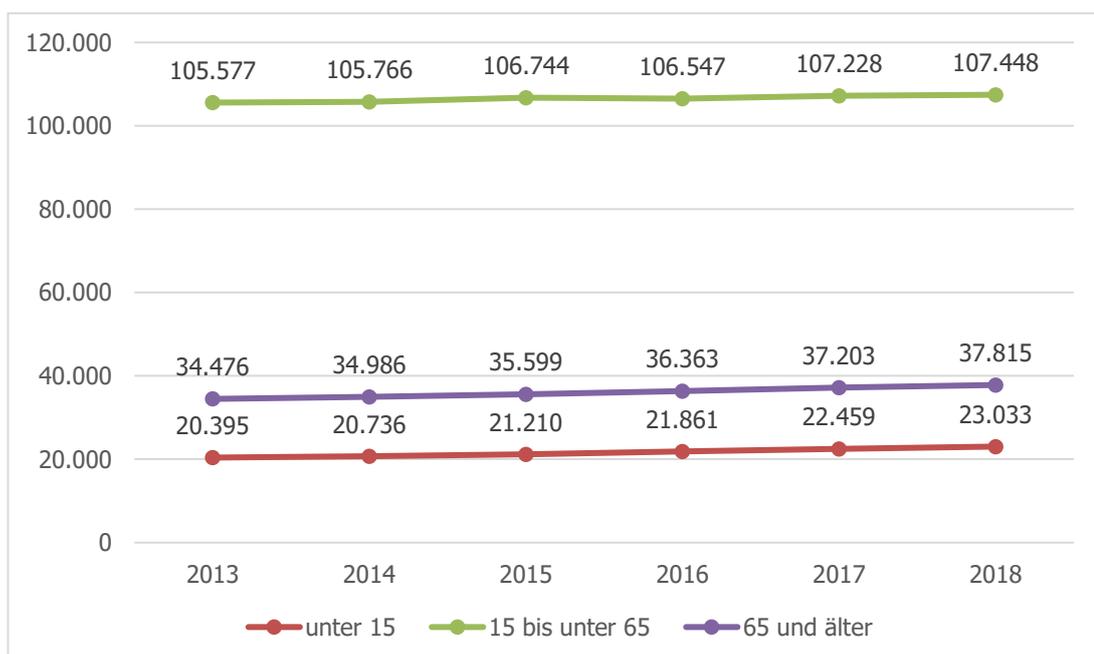
Abbildung 3-1: Mögliche zukünftige Trends Gesamtbevölkerung Landkreis



Im Hinblick auf die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen ebenso wichtig ist die Entwicklung der Strukturmerkmale räumliche Verteilung und Altersgruppenverteilung, letzteres auch als Kern des demografischen Wandels bezeichnet. In Abbildung 3-2 ist die Entwicklung der nach Altersklassen aufgeteilten Bevölkerung aufgetragen. Klar ersichtlich ist hier die stetige Zunahme der Personen im Nacherwerbsalter, was als klares Signal zum Ausbau des ÖPNV am Land gewertet werden kann. Nur ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr kann die Mobilität dieser Bevölkerungsgruppe sicherstellen und eine Teilnahme am gesellschaftlichen Leben sichern.

Zudem entwickelten sich auch die Zahlen der Bevölkerung im Vorerwerbsalter (bis 15 Jahren) positiv, was eine Zunahme des Schüleraufkommens und damit einhergehend eine steigende Nachfrage nach Schülerverkehren nach sich zieht.

Abbildung 3-2: Bisherige Entwicklung der Bevölkerung nach Altersklassen (2013-2018)



Erwerbstätige/Beschäftigte

Die Wirtschaftskraft des Landkreises hat in den zurückliegenden Jahren zu einer deutlich steigenden Zahl von Erwerbstätigen (Erfassung nach dem Wohnortprinzip) und Beschäftigten (Erfassung als Arbeitsplätze) geführt. Ebenso ist ein starker Anstieg der Pendleraufkommen und eine niedrige Arbeitslosenquote auszumachen. Die Potenziale lagen allerdings auch hier nahezu ausschließlich im eng begrenzten nördlichen Randgebiet (Ludwigsfelde, Großbeeren, Blankenfelde-Mahlow, Rangsdorf, Zossen) sowie in den Städten Luckenwalde und Jüterbog.

Abbildung 3-3: Bisherige Entwicklung Erwerbstätige (2013-2019)

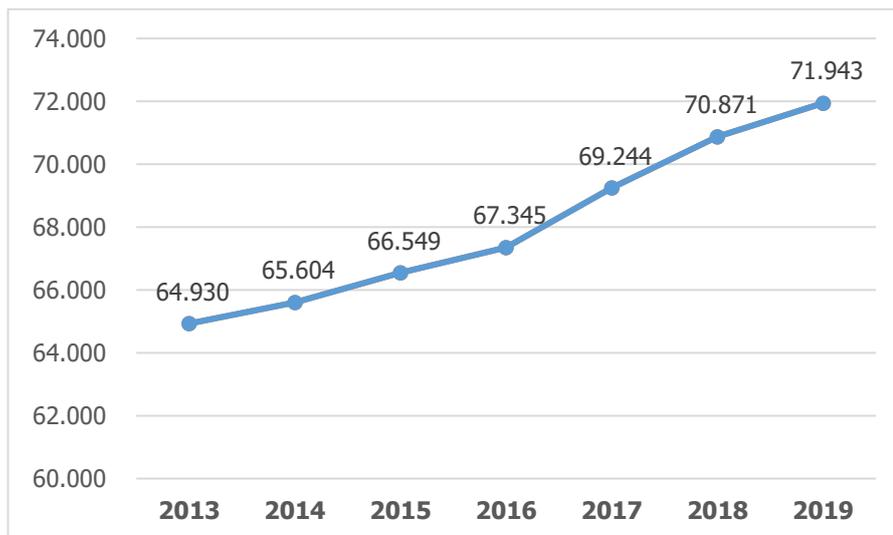
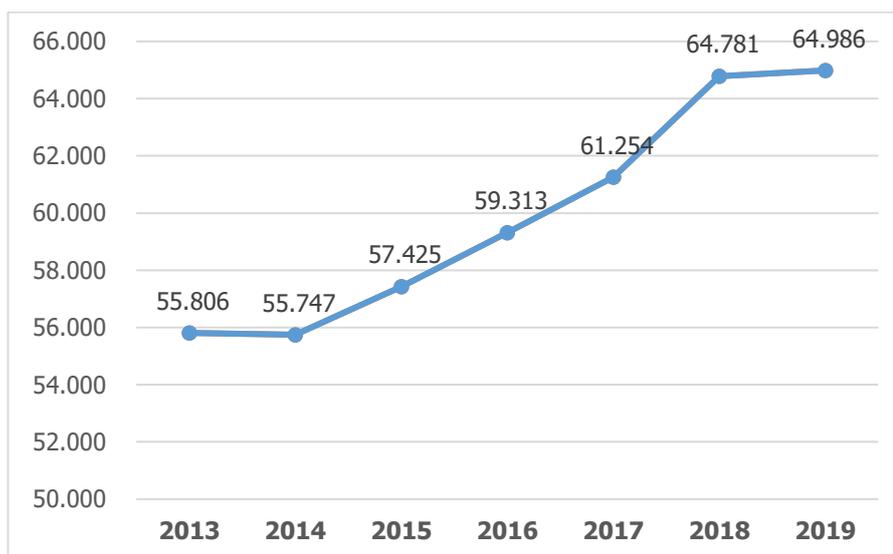


Abbildung 3-4: Bisherige Entwicklung Beschäftigte (2013-2019)



Pendler

Aus dem sich immer weiter ausprägenden räumlichen Auseinanderfallen von Wohnen und Arbeiten ergeben sich die zunehmenden Pendlerverflechtungen. Bewegungen zwischen den Gemeinden des Landkreises sind in Tabelle 3-2 ersichtlich. Besonders ausgeprägt sind die Pendlerverflechtungen mit der Bundeshauptstadt Berlin. Diese werden gesondert in Tabelle 3-3 dargestellt.

Im Jahre 2019 pendelten etwa 20.000 Personen aus dem Landkreis TF nach Berlin. 2012 waren es noch etwa 16.350 Personen (+22,1%). Dabei sind die Einpendlungen nach TF wesentlich stärker angestiegen als die Auspendlungen. Entscheidend ist dabei die Anziehungskraft der großen Gewerbestandorte in Ludwigsfelde, Großbeeren und Blankenfelde-Mahlow (mit Dahlewitz). Bei den Auspendlungen sind es vor allem die nach wie vor anhaltenden Zuzüge aus Berlin unter Beibehaltung des dortigen Arbeitsplatzes.

Tabelle 3-2: Wichtigste Pendlerbeziehungen (ohne Berlin) 2012-2019

Wohnort	Arbeitsort	2012	2017	2019	Absolute Entwicklung 2012-2019
Ludwigsfelde, Stadt	Potsdam, Stadt	939	965	1.014	+75
Nuthe-Urstromtal	Luckenwalde, Stadt	844	828	811	-33
Jüterbog, Stadt	Luckenwalde, Stadt	832	804	846	+14
Zossen, Stadt	Ludwigsfelde, Stadt	548	544	613	+65
Trebbin, Stadt	Ludwigsfelde, Stadt	525	570	590	+65
Ludwigsfelde, Stadt	Großbeeren	448	649	713	+265
Zossen, Stadt	Blankenfelde-Mahlow	417	403	409	-8
Niedergörsdorf	Jüterbog, Stadt	376	398	401	+25
Rangsdorf	Blankenfelde-Mahlow	372	426	442	+70
Blankenfelde-Mahlow	Ludwigsfelde, Stadt	355	376	366	+11
Luckenwalde, Stadt	Ludwigsfelde, Stadt	326	469	489	+163

Tabelle 3-3: Top-10 Berlin-Pendelnde aus dem Landkreis TF

Wohnort	2012	2017	2019
Blankenfelde-Mahlow	5.746	6.494	6.939
Ludwigsfelde, Stadt	2.272	2.539	2.900
Rangsdorf	1.690	1.906	1.969
Zossen, Stadt	1.656	1.839	2.032
Großbeeren	1.630	1.866	1.939
Trebbin, Stadt	790	900	923
Luckenwalde, Stadt	766	1.007	1.103
Am Mellensee	475	562	563
Jüterbog, Stadt	397	480	564
Nuthe-Urstromtal	323	357	356

Unterschieden nach kreisexternen Pendlungen (über die Kreisgrenze), darunter den Berlinpendlungen, und den Pendlerverflechtungen zwischen den Gemeinden innerhalb des Kreisgebietes, wurden die Verflechtungen in den Karten 13 bis 15 des Anhangs dargestellt.

Daraus geht folgendes hervor:

- Bei den kreisinternen Pendlungen werden v.a. im nördlichen Teil des Kreises intensive Verflechtungen festgestellt, im Süden beschränken sich diese auf die Hauptachsen. Zudem fungieren die Städte Luckenwalde, Ludwigsfelde und die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow als regionale Attraktoren.
- Die externen Verflechtungen werden überragend durch die Beziehung von und nach Berlin bestimmt. Als weitere Ziele und auch als Quelle hebt sich die Landeshauptstadt Potsdam hervor. Berufspendler aus der Republik Polen sind besonders in den Gemeinden Ludwigsfelde und Großbeeren auszumachen.
- Berlinpendlungen sind bis in den südlichen Teil des Landkreises vorhanden. Selbst die an der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt gelegene Gemeinde Niedergörsdorf weist knapp 300 Pendler nach Berlin auf. Ein Großteil der Pendler kommt nach wie vor aus dem Berliner Umland oder Orten an der Anhalter Bahn/Dresdner Bahn.
- Insbesondere bei Ludwigsfelde und Großbeeren ist zunehmend eine Paarigkeit in den Verflechtungen mit Berlin festzustellen. Als Grund dafür ist der Zuwachs an Arbeitsplätzen in den Gewerbestandorten zu nennen.

Die Prognose für den Planungszeitraum geht davon aus, dass das Pendleraufkommen um weitere 5 bis 10% ansteigt. Dabei ist die Entwicklung der Anzahl der Einwohner im Erwerbsalter zu beachten. Der genaue Umfang der Pendlungen ist auch stark von den Auswirkungen des Flughafens BER und vor allem der Entwicklung seines Umfeldes im nordöstlichen Teil des Kreisgebietes abhängig und daher mit einigen Unsicherheiten behaftet.

Der Motorisierungsgrad der Haushalte im Landkreis Teltow-Fläming steigt weiterhin an, die Nutzungshäufigkeit vorhandener Pkw nimmt tendenziell weiter leicht ab.

Abgleich der Pendler mit dem Angebot im ÖV

Die wichtigsten Pendlerbeziehungen mit Berlin verfügen über ein gutes SPNV-Angebot (siehe Tabelle 3-4), lediglich Großbeeren wird nur einmal die Stunde bedient, hier verkehren jedoch auch Busse. Innerhalb des Landkreises werden die wichtigsten Pendlerbeziehungen mindestens stündlich durch SPNV oder Bus abgedeckt, lediglich die Relation Nuthe-Urstromtal – Luckenwalde hat im SPNV nur einen 2h-Takt. Die wichtigsten Pendlerbeziehungen mit benachbarten Landkreisen sind überwiegend nur mit Umstieg im ÖPNV abgedeckt, hier zeigt sich grundsätzlich der größte Verbesserungsbedarf. Umsteigefrei angeboten werden lediglich Ludwigsfelde – Potsdam (Bus) und Blankenfelde-Mahlow – Schönefeld (SPNV).

Tabelle 3-4: Abgleich Pendler mit Angebot ÖV

Starke Pendlerströme	Angebot ÖV
<i>Von und nach Berlin</i>	
Blankenfelde-Mahlow	Regionalbahn (2/h), S-Bahn (3/h)
Ludwigsfelde, Stadt	Regionalbahn (2/h)
Rangsdorf	Regionalbahn (2/h)
Zossen, Stadt	Regionalbahn (2/h)
Großbeeren	Regionalbahn (1/h), Bus (2-3/h)
<i>Innerhalb des Landkreises</i>	
Nuthe-Urstromtal - Luckenwalde	Bus (1/h), Regionalbahn (alle 2h)
Jüterbog - Luckenwalde	Regionalbahn (1-2/h)
Zossen - Ludwigsfelde	Bus (1-2/h)
Trebbin - Ludwigsfelde	Regionalbahn (1/h), Bus (1-2/h)
Ludwigsfelde - Großbeeren	Regionalbahn (1/h), Bus (1/h)

<i>In Nachbarlandkreise</i>	
Ludwigsfelde - Potsdam	Bus (2/h)
Potsdam – Großbeeren	Bus (1/h) mit Umstieg
Blankenfelde-Mahlow – KW	Regionalbahn (1/h) mit Umstieg
Zossen – KW	Regionalbahn (1/h) mit Umstieg
Blankenfelde-Mahlow - Schönefeld	Regionalbahn (1/h), Bus (2/h) mit Umstieg
Trebbin – Potsdam	Bus (mehrfach täglich), Regionalbahn (1/h) mit Umstieg
Luckenwalde - Potsdam	Bus (mehrfach täglich), Regionalbahn (1/h) mit Umstieg

Schüler

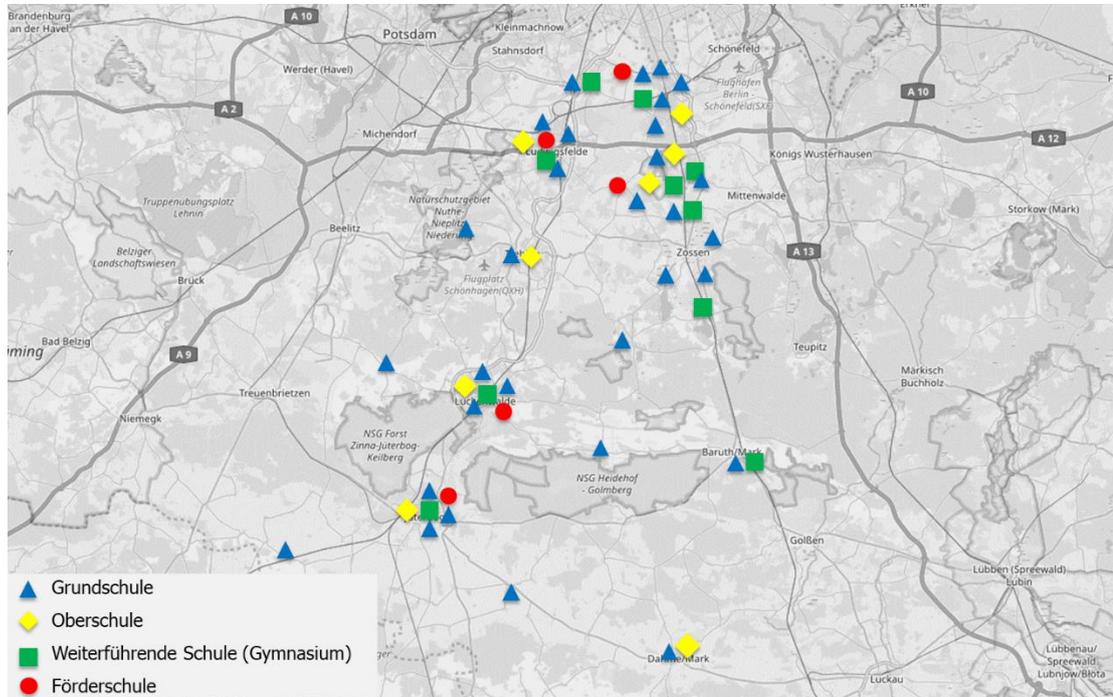
Der Landkreis Teltow-Fläming bietet zurzeit für seine stetig wachsende Schülerschaft insgesamt 31 Grundschulen, 18 weiterführende Schulen (ohne Berufsschulen) und fünf Förderschulen (siehe Abbildung 3-5). Hierbei werden die Standorte der Schulen in Region Nord (Blankenfelde-Mahlow, Großbeeren, Groß Machnow, Ludwigsfelde und Rangsdorf), Region Ost (Am Mellensee, Sperenberg, Wünsdorf und Zossen), Region Süd (Baruth/Mark, Blönsdorf, Dahme/Mark, Jüterbog und Werbig) und in Region West (Luckenwalde, Nuthe-Urstromtal und Trebbin) unterteilt. Ab dem Schuljahr 2021/22 werden zudem zwei zusätzliche Grundschulen in der Stadt Ludwigsfelde verfügbar sein, die die Gesamtanzahl der Grundschulen im Kreis auf 33 erhöhen werden.

Bereits im Schuljahr 2013/14 verzeichnete der Landkreis Teltow-Fläming eine Schülerschaft in Höhe von 15.605. Bis zum Schuljahr 2018/19 stieg die Anzahl der Schüler um ca. 12% auf insgesamt 17.506 an. Hiermit spiegelt sich der Trend eines wachsenden Landkreises im Speckgürtel von Berlin. Jedoch sind die unterschiedlichen Entwicklungen in den einzelnen Regionen in Teltow-Fläming nicht zu vernachlässigen. Es ist zu erwähnen, dass z.B. die Anzahl der Schüler weiterführender Schulen in den letzten fünf Jahren in den Regionen Nord, Süd und West stetig anwuchs, während die Anzahl der Schüler in der Region Ost um ca. 8% abnahm.

Bis zum Schuljahr 2024/25 wird im Landkreis Teltow-Fläming ein weiterer konstanter Anstieg der Schülerschaft erwartet. Vom Amt für Bildung und Kultur des Landkreises Teltow-Fläming werden unterschiedliche Prognosevarianten genannt. Die „obere“ Variante sieht einen Zuwachs der Schülerzahlen um rund 13,1% auf 19.806 Schüler bis zum Schuljahr 2024/25 vor. Die „untere“ Variante schlägt ein Wachstum von 6,3% auf 18.605 Schüler vor.

Eine Zunahme der Schülerzahlen ist dabei für alle Schultypen und Regionen des Landkreises vorgesehen. Ausnahmen bilden einige vereinzelte Grund- und weiterführende Schulen im Kreis. Ebenso ist ein (teilweise starker) Rückgang der Schülerzahlen der Förderschulen zu erwarten.⁴⁴

Abbildung 3-5: Schulstandorte im Landkreis Teltow-Fläming



3.2 Weitere Rahmenbedingungen

Weitere Rahmenbedingungen für die Fahrgastnachfrage im ÖPNV sind zunehmende Behinderungen des MIV in Teilbereichen infolge der Straßenverkehrsdichte, Parkraumverknappung und –verteuerung sowie die zunehmende Konkurrenz der Fahrradnutzung für MIV und ÖPNV. Ein abgestimmtes Verkehrskonzept für die Integration von Fahrrad und öffentlichen Verkehr kann positiv auf die Nutzung des ÖPNV wirken. Zudem können steigende Nutzungskosten im MIV, die Nutzervorteile für den ÖPNV durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und der Trend zu stärker ökologisch orientierter Lebensweise das Verkehrsverhalten der Bürger in Richtung verstärkter Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote beeinflussen.

Rahmenbedingungen, die auf die Nachfragesituation der Kunden einwirken, wie etwa der Ausbau der Infrastruktur, Angebotsverbesserungen (Taktungen, Fahrplanlagen etc.) sowie intermodale Verknüpfungen etc. sind Inhalte der nächsten Kapitel.

⁴⁴ Information des Amtes für Bildung und Kultur, Landkreis Teltow-Fläming, 2020

3.3 Fokusthemen aus Befragung der Kommunen

Im Vorfeld der Erstellung des Nahverkehrsplanes 2021 bis 2025 wurden die Gemeinden des Landkreises Teltow-Fläming kontaktiert und nach konkreten Problemstellungen und Verbesserungsvorschlägen gefragt. Die folgende Auflistung stellt einen Überblick über die eingegangenen Themenkomplexe dar. In Abbildung 3-6 sind die Vorschläge verortet. Eine detaillierte Ausarbeitung findet sich, als Prüfaufträge formuliert, im Maßnahmenkatalog für die Angebotsverbesserung (Kapitel 5.2.1) im Kreisgebiet.

- Schaffung einer Direktverbindung Beelitz – Trebbin – Zossen
- Schaffung einer Direktverbindung Rangsdorf – Königs Wusterhausen
- Schaffung einer Direktverbindung zwischen Potsdam und Rangsdorf
- Attraktivierung der Direktverbindung zwischen Potsdam und Trebbin
- Umsetzung des Nordraumkonzeptes
- Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes Stadt Ludwigsfelde
- Verlängerung der Linie 714 bis Wünsdorf-Waldstadt
- Einrichtung eines PlusBus-Korridors Luckenwalde – Petkus – Baruth/Mark
- Einrichtung eines PlusBus-Korridors Jüterbog – Luckau-Uckro
- Ausweitung des Rufbus-Bediengebietes in Dahme/Mark auf Teilräume des angrenzenden Landkreises Elbe-Elster
- Erweiterung des Rufbus-Bediengebietes in den Gemeinden Trebbin und Ludwigsfelde
- Erweiterung des Rufbus-Bediengebietes in der Gemeinde Baruth/Mark
- Umsetzung eines Rufbusgebietes für die Gemeinden Zossen und Am Mellensee
- Erhöhung der Taktfrequenz im Stadtverkehr Jüterbog
- Erhöhung der Taktfrequenz der Linie 713 (Groß Machnow-Rangsdorf-Blankenfelde) in der Hauptverkehrszeit, am Abend und am Wochenende
- Verbesserung der Anbindung der Gemeinde Dahme/Mark an Bahnhöfe des Regionalverkehrs

- Ausweitung der Bürozeiten der Rufbus-Zentrale
- Optimierung der Verknüpfung zwischen SPNV und regionalen Buslinien in Großbeeren
- Optimierung der Verknüpfung zwischen SPNV und regionalen und städtischen Buslinien in Jüterbog
- Einrichtung eines stündlichen Halts in Woltersdorf/Nuthe-Urstromtal
- Schaffung eines SPNV-Studentaktes südlich von Wünsdorf-Waldstadt
- Herstellung der Fahrplanstabilität auf den Linien RE3/RE4
- Verbesserung der Anbindung an die Ortsteile Bollensdorf und Mehlsdorf in der Gemeinde Dahme/Mark

Abbildung 3-6: Verortung Fokusthemen Gemeinden



4 Rahmenbedingungen und Grundsätze der Angebotsentwicklung

4.1 Vorangegangene Studien für den ÖPNV im Landkreis Teltow-Fläming

4.1.1 Buskonzept Großbeeren⁴⁵

Die von der Gemeinde Großbeeren, dem Landkreis Teltow-Fläming sowie dem VBB im Jahr 2018 beauftragte Untersuchung im Raum Großbeeren basiert auf dem Konzept einer Bus-Direktverbindung zwischen dem Flughafen BER und dem Raum Teltow-Potsdam über Mahlow und Großbeeren. Neben der Berücksichtigung bisheriger Anschlüsse und Direktverbindungen sollten auch neue Verbindungen geschaffen werden. So zum Beispiel eine Anbindung des Güterverkehrszentrums (GVZ) Großbeeren an den Flughafen sowie eine Direktverbindung zwischen Großbeeren und der Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf. Zusätzlich sollten der Bahnhof Großbeeren und neue Wohngebiete besser angebunden werden.

Im Konzept wurde ein zentraler Umsteigeknoten an der im GVZ liegenden Haltestelle „Am Wall“ vorgesehen. An diesem auch baulich deutlich zu erweiternden Knoten treffen sich zur vollen und zur halben Stunde insgesamt 5 Linien. Diese verkehren in der ersten Umsetzungsstufe jeweils stündlich und ergänzen sich auf den gemeinsamen Streckenabschnitten zu einem Halbstundentakt. Diese Abschnitte sind vor allem die Streckenverläufe zum S-Bahnhof Teltow über Teltow Bahnhof und zum S-Bahnhof Buckower Chaussee. An den Bahnhöfen Ludwigsfelde, Ludwigsfelde-Struveshof und S Blankenfelde konnten Umsteigebeziehungen zum Regionalverkehr hergestellt werden. Die erste Umsetzungsstufe sollte möglichst kilometer- und fahrzeugneutral realisierbar sein. Durch die erwartete Nachfrage- und Bevölkerungssteigerung im Zuge der Eröffnung des BER wurde zukünftig auch Bedarf für eine streckenweise 20 Minuten Anbindung prognostiziert.

Zur Verbesserung der Regionalbahn-Anschlüsse am Bahnhofs Großbeeren wurden zwei weitere Linien vorgesehen, welche auf verschiedenen Wegen den Umsteigeknoten „Am Wall“ und den Bahnhof verbinden und dabei sowohl das Gewerbegebiet als auch die Ortslage bedienen sollten. In diesem Rahmen wurde auch die Einführung eines autonomen Shuttles auf einer dafür zu ertüchtigenden Strecke vom GVZ-Standort „An der Anhalter Bahn“ zum Bahnhof in Erwägung gezogen.

⁴⁵ VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, Gemeinde Großbeeren, & Landkreis Teltow-Fläming, Buskonzept Großbeeren. Flughafen Westkorridor. Einbindung des Busverkehrs in Großbeeren, 2019

4.1.2 Verkehr- und Engpassanalyse Flughafen und Flughafenumfeldanbindung Schönefeld⁴⁶

Die im Auftrag der IHK Cottbus im Zeitraum 2018 bis 2019 erstellte Studie zur verkehrlichen Analyse und Prognose des Flughafenumfelds BER basierte auf den offiziellen Prognosen der Länder Brandenburg und Berlin sowie der Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg. Im Verkehrsmodell wurden die Nachfrageentwicklungen auf Straße und Schiene ermittelt und absehbare Engpässe aufgezeigt.

4.1.3 Grundlagenermittlung Verkehr Flughafenregion BER⁴⁷

Die im Zeitraum 2019-2020 durchgeführte Studie im Auftrag der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Dialogforum BER kann als Ergänzung mit dem Fokus auf das südliche Berliner Umland gesehen werden.

Sie weist neben dem Status quo mehrere Prognosezeiträume aus. Zum einen sind das die Jahre 2020, nach der Eröffnung des Flughafens BER, und 2025, 5 Jahre nach der Eröffnung. Zum anderen das Jahr 2030 als Prognosezeitraum des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) und 2040 für den Masterplan BER.

Betrachtet werden sowohl der Individualverkehr als auch der öffentliche Verkehr. Neben den zahlreichen Eingangsdaten ist besonders die aktualisierte Bevölkerungsprognose des Landes Brandenburgs sowie die obere Variante der Berliner Prognose aus dem Jahr 2015 zu nennen, welche der Entwicklung der letzten Jahre besser Rechnung tragen. Zusätzlich wurden abweichende Prognosen der Umlandgemeinden berücksichtigt, die sich aus deren kommunalen Planungen zum Wohnungsbau ableiten.

Die durch die Studie ausgewiesenen Engstellen gliedern sich zum einen in stark belastete Streckenabschnitte, zumeist auf den Einfallstraßen und Bundesautobahnen, und zum anderen in überlastete Knotenpunkte. Während Ersterer überwiegend im Berliner Stadtgebiet vorzufinden sind, treten Überbelastungen an Knotenpunkten auch in den Umlandgemeinden wie Blankenfelde, Großbeeren und Rangsdorf mit fortschreitender Zeit vermehrt auf. Im ÖPNV ist vor allem eine die Kapazität überschreitende Auslastung des Flughafenexpresses zu sehen, sowohl bei der Führung über Berlin-Ostkreuz als auch über die spätere Dresdner Bahn, bevor sich die Fahrgastströme durch Angebotsverbesserungen auf anderen Linien und Verkehrsmitteln auf diese umverteilen. Besonders ausgelastet sind auch die Busangebote im landesüberschreitenden Verkehr. Die überwiegend stündliche Bedienung reicht hier nicht aus und kann durch die mangelnde Attraktivität auch keine Pendlerverkehre vom IV zum ÖV umschichten. Ein weiterer Grund für die Nachfragesteigerung in dem Bereich ist zudem, dass Pendler den Flughafenbahnhof vermehrt auch zum Umsteigen nutzen.

⁴⁶ IHK Cottbus & IHK Berlin, 2019

⁴⁷ Kommunale Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin Brandenburg, 2020

Allgemein wird durch die Studie vor allem die Angebotsausweitung im landesübergreifenden ÖPNV befürwortet, da im ÖPNV mehr Kapazitätsreserven gesehen werden als auf den streckenweise heute schon überlasteten Bundesfernstraßen. Neben einem starken ÖV-Grundgerüst wird hier auch die Schaffung besserer Verknüpfungen zwischen IV und ÖV, z.B. durch P+R-Anlagen, vorgeschlagen.

4.1.4 ÖPNV-Konzept Stadt Ludwigsfelde⁴⁸

Ebenfalls im Jahr 2019 beauftragt wurde die Neuentwicklung eines ÖPNV-Konzepts für die Stadt Ludwigsfelde. Im Auftrag der Stadt sollte vor allem der Stadtlinienverkehr neu konzipiert werden. Der Bestandsverkehr geht auf das vorhergehende ÖPNV-Konzept aus dem Jahr 2012 zurück. Die Ziele des Konzepts waren unter anderem die verbesserte ÖPNV-Erschließung der neuen Siedlungs- und Industriegebiete im Westen und Norden der Stadt, die Abdeckung der äußeren Ortsteile mit einem ausreichenden ÖPNV-Angebot über den Schülerverkehr hinaus sowie die Anschlussoptimierung an den drei Regionalbahnhaltstellen im Stadtgebiet. Dabei sollten bestehende Direktverbindungen weiterhin erhalten bleiben und möglichst viele Stadtteile an die Bahnhöfe und zentralen Orte im Stadtgebiet angebunden werden.

Ausgerichtet ist das Konzept mit seinen insgesamt 4 Varianten auf eine Umsetzung im Jahr 2022, sobald die Änderungen im Regionalbahnnetz greifen und sich somit neue Anschlussbeziehungen ergeben. Dabei sind Teile des ÖPNV-Konzepts auch schon früher möglich. Hier sind besonders die Infrastrukturanpassungen sowie die Einführung des Rufbusverkehrs für die entlegeneren Ortsteile zu nennen.

4.1.5 Buskonzept Nordraum Teltow-Fläming⁴⁹

Aufbauend auf dem Buskonzept Großbeeren wurde in dieser Untersuchung aus dem Jahr 2020 der gesamte Nordraum des Landkreises Teltow-Fläming betrachtet. Auch hier wurde ein überarbeitetes Linienkonzept mit guten Umsteigebeziehungen und hohen Taktichten erarbeitet. Räumlich umfasste das Konzept die Gemeinden Großbeeren, Ludwigsfelde und Blankenfelde-Mahlow sowie die Bahnhöfe Teltow, S Teltow, S Buckower Chaussee, S Waßmannsdorf bzw. die Korridore dorthin. Die bereits existierenden bzw. parallel aufgestellten Buskonzepte für Großbeeren und Ludwigsfelde wurden integriert. Wie in den vorangegangenen Studien waren die Angebotsanpassungen im SPNV ab den Jahren 2020, 2022 und 2025 der Anlass, die geplanten Maßnahmen schrittweise umzusetzen. Hinzu zählt auch die Bauphase der Dresdner Bahn im Bereich Blankenfelde und Mahlow.

⁴⁸ Stadt Ludwigsfelde, 2020

⁴⁹ VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH & Landkreis Teltow-Fläming, Buskonzept Nordraum Teltow-Fläming. Abschließende Dokumentation, 2020

Auf die gegenseitige Kompatibilität der die Stadt Ludwigsfelde berührenden Linien wurde geachtet, entsprechende Abstimmungen fanden mit dem Bearbeiter IGES statt.

In der ersten Umsetzungsphase ab 2020 sind nur kleinere Erweiterungen vorgesehen, darunter einiger Linienverlängerungen zum S-Bahnhof Waßmannsdorf. Wie schon in den beiden genannten Buskonzepten erfolgen die hauptsächlichen Angebotsanpassungen erst ab Dezember 2022. Zu diesem Zeitpunkt wird das veränderte Buskonzept in Großbeeren (Eröffnung Knoten Am Wall) sowie einige Änderungen in Blankenfelde-Mahlow umgesetzt. Weitere Änderungen werden in der dritten Zeitscheibe 2025 mit der Fertigstellung der Dresdner Bahn und der neu errichteten Unterführungen u.a. im Bereich des Bahnhofs Blankenfelde vorgenommen. Insgesamt sieht das Konzept im Endstadium eine 60-prozentige Steigerung der Kilometerleistung im Teilgebiet vor.

Neu in diesem Konzept ist vor allem die gegenüber dem Buskonzept von Großbeeren weiter verdichtete Taktfolge. So sind im Zielkonzept 20-Minuten-Takte zwischen Großbeeren und S Teltow/S Buckower Chaussee, in der Ortslage Großbeeren sowie auf einigen Stadtbuslinien in Blankenfelde vorgesehen. Auch im Wochenendverkehr und zu den Tagesrandzeiten sind umfangreiche Angebotserweiterungen vorgesehen. Wie schon in den vergangenen Konzepten wurden bereits bestehende Direktverbindungen erhalten. Darüber hinaus wurden Linienverläufe aus anderen Kreisen und im Zulauf auf Berlin berücksichtigt. Klar benannt wurden infrastrukturelle Ausbaubedarfe an Verknüpfungspunkten (Busbahnhöfen) und zur Straßenbefahrbarkeit im Gebiet.

4.1.6 Projekt i2030 Korridor Süd: Berlin-Dresden/Rangsdorf

Im südlichen Berliner Umland wird mit dem Projekt i2030, wie auch in anderen Räumen in und um Berlin, der Ausbau der Schieneninfrastruktur vorangetrieben. Die Projektpartner VBB und Deutsche Bahn sowie die Länder Berlin und Brandenburg haben bisher verschiedene Korridore ausgemacht, auf denen Investitionen in den Schienenverkehr notwendig und sinnvoll sind. Im Landkreis Teltow-Fläming betrifft dies die Verlängerung der S-Bahn von Blankenfelde bis Rangsdorf.

Im Rahmen des Projekts i2030 soll die notwendige Infrastruktur für die Verlängerung der Berliner S Bahn-Linie S2 über den aktuellen Endpunkt Blankenfelde hinaus bis Rangsdorf untersucht werden. Zuzüglich werden auf der Bestandsinfrastruktur die möglichen Halte Kamenzer Damm und Mahlow Nord berücksichtigt. Aktuell (Stand 2020) ist die Grundlagenermittlung für die S-Bahnverlängerung abgeschlossen und die Finanzierung bis einschließlich des Abschlusses des Planrechtsverfahren sichergestellt. Im parallel laufenden Ausbauprojekt Dresdner Bahn soll in Blankenfelde bereits in den kommenden Jahren (Zeithorizont 2025) ein Kombibahnsteig für die S- und Regionalbahn umgesetzt werden.

Im Ergebnis soll der Ausbau der S-Bahn die Anbindung der Region an den SPNV deutlich verbessern und ebenso deutliche Verschiebungen des Modal Splits bewirken. Besondere Bedeutung hat dabei der Anschluss des Gewerbegebiets in Dahlewitz mit seinem wichtigsten Arbeitgeber Rolls-Royce.

Aber auch der in Umsetzung befindliche Ausbau der Dresdner Bahn bringt Verbesserungen für den Regionalverkehr mit sich, da sich die Fahrzeit von und nach Berlin deutlich reduziert und zusätzliche SPNV-Angebote eingeführt werden können.⁵⁰

⁵⁰ VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, i2030. Korridor Süd, 2020

4.2 Änderungen im SPNV-Netz bis 2025

Ausgangspunkt der Zielnetzdefinition in Berlin-Brandenburg ist der Bestand 2020, die absehbaren Änderungen im Netz Elbe-Spree (NES) ab Dezember 2022 sowie die spätere vollständige Inbetriebnahme der Dresdner Bahn. Die einzelnen vorgesehenen Maßnahmen während der Laufzeit dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (bis 2025) werden im folgenden Abschnitt genannt:

Die rund 16 km lange Strecke zwischen den Bahnhöfen Südkreuz (Berlin) und Blankenfelde, welche Teil der Dresdner Bahn ist, wird zurzeit für den Nah- und Fernverkehr instandgesetzt sowie überwiegend viergleisig ausgebaut (Lichtenrade-Blankenfelde nur dreigleisig). Der Bauabschnitt besteht aus vier Teilen. Hierbei befindet sich lediglich der dritte Bauabschnitt zwischen Blankenfelde und Mahlow in Brandenburg - mit einer Länge von rund 5,5 km. Bereits im Jahr 2017 wurde die vierte Planänderung für den dritten Bauabschnitt beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereicht. Im Jahr 2019 hat schließlich das EBA den Planfeststellungsbeschluss genehmigt, sodass der Beginn der vorbereitenden Baumaßnahmen für den Streckenbau ab dem 3. Quartal 2020 angesetzt ist.⁵¹

Ebenfalls wurde im 4. Quartal 2020 die Strecke zwischen Ludwigsfelde und Lutherstadt Wittenberg Hbf. auf der Anhalter Bahn instandgesetzt und modernisiert. Zukünftig ist im Bereich Berlin-Ludwigsfelde ein viergleisiger Ausbau der Strecke für den Regional- und Fernverkehr zur Umsetzung des Deutschlandtaktes vorgesehen, entsprechende Planungen hierfür wurden allerdings noch nicht begonnen und konkrete Projektdetails sind bislang nicht bekannt. Damit soll die zukünftige betriebliche Stabilität als auch eine hohe Pünktlichkeitsrate sichergestellt werden. Zusätzlich zu den baulichen Maßnahmen sind zukünftig im Landkreis Teltow-Fläming auch neue Linienführungen im Regionalverkehr vorgesehen, die die Anbindung der Region mit Berlin als auch mit dem Flughafen BER verbessern sollen. Dabei sollen modernere Züge zum Einsatz kommen, welche nicht nur höhere Kapazitäten ermöglichen, sondern auch speziell für die Flughafenpassagiere mehr Stauraum für das Gepäck bieten. Die Errichtung einer neuen Haltestelle am Außenring (RB22 und zukünftig RB32) wird derzeit durch die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow untersucht.

Weiterhin wird bis zum Jahr 2025 im Schienenverkehr eine stärkere Taktverdichtung angestrebt, die unter anderem durch die zahlreichen neuen Linienführungen und Überlagerung der einzelnen Linien, wie z.B. mit den Linien RE3 und RE4 auf der Anhalter Bahn oder mit dem RE8, RE8V (Verstärker) und der RB24 auf der Dresdner Bahn, erzielt werden soll. Hinzu kommt die neue Linie RB32, die die Stadt Ludwigsfelde und als Umsteigeverbindung auch andere Orte an der Anhalter Bahn, mit dem Flughafen BER (und später mit Oranienburg) verbinden soll.⁵²

⁵¹ DB Netz AG, 2018

⁵² VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, 2020

Die weiteren Änderungen sind im Detail in der untenstehenden Tabelle 4-1 dargestellt.

Tabelle 4-1: SPNV-Angebot ab Dezember 2022

Neue Liniennummer	Neue Linienführung	Takt	Änderungen
S2 (Berlin)	S Blankenfelde (TF) Bhf. - S+U Friedrichstr. Bhf. - S Bernau Bhf.	20	Keine Änderungen
RE3	(Jüterbog [HVZ] -) Ludwigsfelde – Berlin – Stralsund/Schwedt	60	Zwei Züge pro Stunde zwischen Ludwigsfelde und Jüterbog in HVZ; Linienäste RE3/RE4 werden getauscht
RE4	Falkenberg (Elster)/L. Wittenberg – Jüterbog – Ludwigsfelde – Berlin – Rathenow (- Stendal)	60	
RE8B	Elsterwerda/Finsterwalde – Blankenfelde – Berlin Hbf.	60	Neue Linienbezeichnung Züge beginnen/enden in Berlin Hbf. (tief)
RB22	Potsdam Griebnitzsee – Golm – Flughafen BER- Königs Wusterhausen	60	Durchbindung nach Berlin durch neue RB 23
RB24B	Wünsdorf-Waldstadt – Blankenfelde - Flughafen BER (- Berlin Hbf.)	60	Linienasttausch mit RE7; betriebliche Durchbindung auf den FEX bis Berlin Hbf.
RB32B	Ludwigsfelde – Flughafen BER (- Berlin Hbf.)	60	Verstärkung der Flughafenanbindung (neue Linie); betriebliche Durchbindung auf den FEX bis Berlin Hbf.
RB33	Jüterbog –Beelitz - Potsdam Hbf.	60	Neue Linienführung ab Beelitz Stadt bis Potsdam Hbf.
S2/S8 (Mitteldeutsche S-Bahn)	(Jüterbog –) Lutherstadt Wittenberg – Halle/Leipzig	EF	Keine Änderungen

4.3 Änderungen im kÖPNV-Netz bis 2025

4.3.1 Nordraumkonzept

Im Nordbereich des Landkreises ergeben sich aufgrund der Inbetriebnahme des Flughafens BER und des Ausbaus der Dresdner Bahn sowie der positiven Bevölkerungsentwicklung geänderte Anforderungen an den kÖPNV und damit einhergehend die Notwendigkeit der Neuordnung des bestehenden regionalen Busnetzes. So wurde bereits 2018 eine Neuordnung der Linien im Raum Großbeeren vorgeschlagen. Im Jahr 2020 wurde dieses Konzept auf den Bereich Blankenfelde-Mahlow ausgeweitet und leicht überarbeitet. Dies geschah auch unter Berücksichtigung der Verkehre in die angrenzenden Gemeinden und Kreise.⁵³

Zentraler Ausgangspunkt des Konzeptes ist ein neuer, zentraler Umsteigepunkt in der Gemeinde Großbeeren „Am Wall“, der einen Umstieg zwischen zahlreichen regionalen und lokalen Linien ermöglichen und als Rendezvous-Knoten ausgestaltet werden soll. Zudem sind wichtige Umsteigepunkte an den Bahnhöfen Großbeeren, Ludwigsfelde, S Blankenfelde und S Mahlow geplant.

Eine Umsetzung des Gesamtkonzeptes ist in drei Stufen vorgesehen, wobei zwei der drei Stufen während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes bis zum Jahr 2025 umgesetzt werden sollen. Grundsätzlich ist die konkrete Realisierung der einzelnen Bausteine von der Fertigstellung der jeweiligen Großprojekte abhängig.

Stufe 1: Eröffnung des Flughafens BER (Oktober 2020)

Mit der offiziellen Eröffnung der Terminals 1 und 2 des BER im Oktober 2020 wurden bereits erste Anpassungen an den regionalen Buslinien im Landkreis Teltow-Fläming vorgenommen. So verkehrt die Linie 600 nun an Werktagen (Mo-Fr) stündlich zwischen dem S-Bahnhof Teltow Stadt und S Waßmannsdorf, wo Anschluss an die S-Bahnlinien S 9 und S 45 zum Terminal besteht. Zudem wurde eine Sonntagsbedienung eingeführt (im Zweistundentakt) und die Betriebszeit an Werktagen verlängert.

Ebenfalls stündliche Fahrten werden an Werktagen von der Linie 720 zwischen Ludwigsfelde Bahnhof und S Waßmannsdorf (via Großbeeren und S Blankenfelde) angeboten. Diese werden von S Blankenfelde über Glasow bis zum neuen S-Bahnhof Waßmannsdorf mit Anschluss zum Terminal verlängert. Am Wochenende werden zudem erstmals einige Einzelfahrten angeboten. Eine mittelfristige Aufwertung zur PlusBus-Linie mit der Angleichung an die gültigen Standards ist geplant.

⁵³ VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH & Landkreis Teltow-Fläming, Buskonzept Nordraum Teltow-Fläming. Abschließende Dokumentation, 2020

Die Linie 621 verknüpft nun stündlich (Montag-Freitag) den S-Bahnhof Teltow Stadt mit dem Bahnhof Ludwigsfelde-Struveshof, wo in die RB22 zum BER umgestiegen werden kann. In der Hauptverkehrszeit werden die Busse bis zum Bahnhof Ludwigsfelde durchgebunden.⁵⁴

Stufe 2: Vertragsbeginn Netz Elbe-Spree mit Ausweitung des Angebots im SPNV und Inbetriebnahme des Bus-Knoten Großbeeren „Am Wall“ (vsl. 12/2022)

Es erfolgt eine Neuordnung der Linien im Bereich Großbeeren mit Ausrichtung am neuen Busbahnhof. Auf den Achsen im Zulauf auf den Knoten „Am Wall“ wird durch Linienüberlagerung zur Hauptverkehrszeit ein 20-Minuten-Takt erreicht, der auf die Abfahrten der S- und Regionalbahnen an den Bahnhöfen S Teltow Stadt, Großbeeren, Ludwigsfelde, S Blankenfelde und S Mahlow abgestimmt ist.

Durch die Einführung einer Ortslinie für Großbeeren (Kleinbeeren – Am Wall – GVZ – Bahnhof) und den Tausch der Linienäste der Linie 710 (Ludwigsfelde - S Teltow Stadt statt S Buckower Chaussee) und 704 (S Blankenfelde – S Buckower Chaussee statt S Teltow Stadt) kann die Linie 600 begradigt werden. Am Knoten „Am Wall“ entstehen dann Umsteigeverbindungen zwischen der Linie 600 und Linien in Richtung Großbeeren Denkmal und GVZ. Zusätzliche Maßnahmen umfassen die Führung der heutigen Linie 711 über Großbeeren Denkmal, die Einführung einer Linie zwischen S Buckower Chaussee und dem Bahnhof Ludwigsfelde-Struveshof über Großbeeren Am Wall, GVZ und Bahnhof sowie einer Linie zwischen S Blankenfelde und Waltersdorf über Groß Kienitz und Rotberg. In Hauptverkehrszeiten ist eine Verstärkerlinie zwischen Großbeeren Bahnhof und Am Wall vorgesehen, die die Logistikzentren westlich der Bahn erschließt. Fahrten in den Ortsteil Jühnsdorf (Blankenfelde-Mahlow) sollen zudem ausschließlich in Form eines Rufbusses angeboten werden.

Die Einführung von Wochenendfahrten und die Ausdehnung der Betriebszeiten während der Woche auf nahezu allen Linien (Ausnahme: Verstärker- und HVZ-Linien) spielt in dieser Stufe eine wichtige Rolle. Vorgesehen ist für Fahrten an Samstag, Sonn- und Feiertagen ein Zweistunden-Takt auf Regionalbuslinien und einzelnen Stadtlinien und ein Stundentakt auf der Linie 600 sowie den Ortslinien 793 und 794 in Blankenfelde-Mahlow.

Nach der Umsetzung beider Ausbaustufen wird mit einem gesamten Aufwuchs von jährlich 805.000 Buskilometer gerechnet, wobei davon 560.000 Kilometer im Landkreis Teltow-Fläming anfallen, rund 200.000 Mehrkilometer im Nachbarlandkreis Dahme-Spreewald, 40.000 in Potsdam-Mittelmark und 5.000 in Berlin.

⁵⁴ Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH, VTF-Linien und Fahrpläne, 2020

Der geplante Ausbaustand (Stufen 1 und 2) zum Ende der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes (2025) mit Informationen zu den einzelnen Linien ist Tabelle 4-2 zu entnehmen. Neue Linien sind mit deren Arbeitstitel genannt und werden zukünftig in das Nummernsystem der Buslinien eingepasst. Eine geographische Verortung der Linien ist in Abbildung 4-1 ersichtlich.

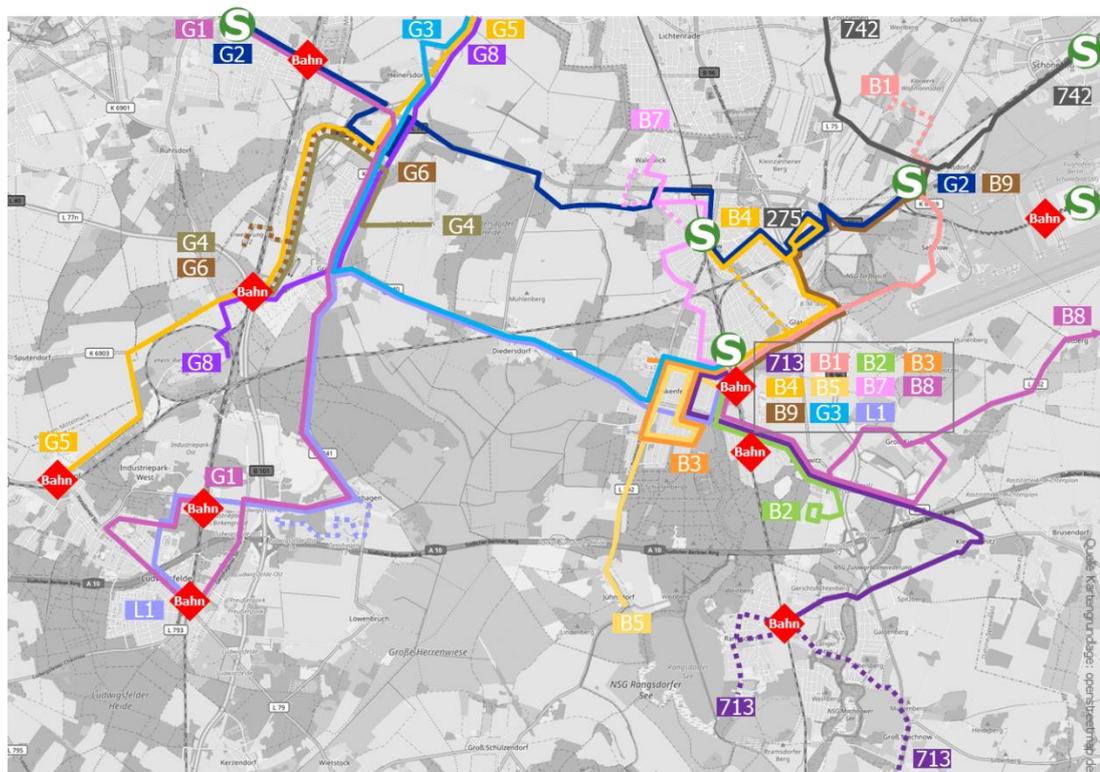
Tabelle 4-2: Änderungen im kÖPNV-Netz bis 2025 (Nordraumkonzept)

Liniennummer (Planungsnummer)	Neue Linienführung	Takt (Mo-Fr)	Änderungen (Jahr der Änderungen)
600 (G2)	S Teltow – Großbeeren, Am Wall – S Mahlow – S Waßmannsdorf	20/40	Verlängerung bis S Waßmannsdorf (2020) Einführung Sonntagsfahrten (2020) Begradigung Linienführung Großbeeren (2022) Taktverdichtung auf 20/40-Takt auf gesamter Linie Mo-Fr und Stundentakt am Wochenende (2022)
704 (G3/B9)	S Buckower Chaussee – Großbeeren, Am Wall – S Blankenfelde – S Waßmannsdorf	60	Tausch Linienast mit Linie 710: neu nach S Buckower Chaussee (2022) Verlängerung bis S Waßmannsdorf (2022) Schaffung Stundentakt in NVZ und Einführung Wochenendverkehr im 2-h-Takt (2022) Geteilte Linie in S Blankenfelde aufgrund von Bauarbeiten Dresdner Bahn (2022-2025)
710 (G1)	S Teltow Stadt – Großbeeren, Am Wall - Ludwigsfelde	60	Tausch Linienast mit Linie 704: neu nach S Teltow Stadt (2022) Einpassung Linie in ÖPNV- Konzept Stadt Ludwigsfelde (nicht datiert)
711 (G5)	S Buckower Chaussee – Großbeeren, Am Wall – GVZ – Großbeeren Bhf. – Ludwigsfelde- Struveshof Bhf.	60	Großbeeren, Heidering wird zukünftig von Linie G8 angefahren – Verlängerung 711 bis zum Bahnhof Struveshof (2022)

713	Blankenfelde – Rangsdorf – Groß Machnow	EF	Im Zuge des Nordraumkonzeptes keine Änderungen – mögliche Prüfaufträge zur Attraktivierung siehe Maßnahmen Kapitel 5.2
720 (L1/B1)	Ludwigsfelde – S Blankenfelde – S Waßmannsdorf	60	Verlängerung bis S Waßmannsdorf (2020) Einführung Wochenendfahrten im 2-h-Takt (2020) Geteilte Linie aufgrund von Bauarbeiten Dresdner Bahn (2022-2025) Anpassung an PlusBus- Standards (nicht datiert) Einpassung Linie in Buskonzept Ludwigsfelde (nicht datiert)
792 (B2)	S Blankenfelde – Dahlewitz Gewerbegebiet	20-60	Neue Fahrten in der NVZ (2022) Einführung Wochenendfahrten (2022)
793 (B3)	Ortslinie Blankenfelde	20-60	Ortsteil Jühnsdorf wird im Linienverkehr nicht mehr von Linie 793 bedient und auf Rufbusbedienung umgestellt (2022) Neue Fahrten am Wochenende (2022)
794 (B4)	S Blankenfelde – S Mahlow	20-60	Dichtere Taktung im Tagesverkehr (2022) Einführung Wochenendfahrten im Stundentakt (2022)
797 (B7)	S Blankenfelde – S Mahlow – Mahlow, Waldblick	60	Linie wird zur Haltestelle Waldblick zurückgezogen (2022) Durchgehender Stundentakt Mo- Fr (2022) Einführung Wochenendfahrten im 2-h-Takt (2022)
B5	S Blankenfelde - Jühnsdorf	Bedarf	Neue Rufbus-Linie statt Linienfahrten 794 (2022)
B8	S Blankenfelde – Dahlewitz Bhf. – Kiekebusch - Waltersdorf	60	Neue Linie im Stundentakt (Mo- Fr) und Wochenendfahrten zur Anbindung Amazon Kiekebusch (2022)

G4	Großbeeren Bhf. – GVZ - Großbeeren, Am Wall - Kleinbeeren	60	Neue Ortslinie Großbeeren im Stundentakt (nur Mo-Fr) (2022)
G6	Großbeeren Bhf. – GVZ – G., An der Anhalter Bahn – Großbeeren, Am Wall	EF	Neue Zubringerlinie für Logistikstandorte westlich der Anhalter Bahn (nur Mo-Fr) (2022)
G8	S Buckower Chaussee – Großbeeren, Am Wall – Großbeeren Bhf. – G., Heidering	60	Neue Linie im Stundentakt (Mo- Fr) und im 2-h-Takt (Wochenende und Feiertage) (2022)

Abbildung 4-1: Umsetzung Nordraumkonzept Stufen 1 und 2 (bis 2025)



Durch die Umsetzung der genannten Änderungen wird es an den zentralen Haltestellen voraussichtlich zu größeren Verkehrsaufkommen durch die regionalen und lokalen Buslinien kommen. Aus diesem Grund ist ein Ausbau der jeweiligen Bushaltestellenanlagen an den Bahnhöfen S Blankenfelde, S Mahlow und Großbeeren unbedingt erforderlich.

Darüber hinaus sind zahlreiche Straßen im Ortsbereich der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow baulich nicht oder nur unzureichend für die Nutzung durch Busse geeignet. Daher wird für Mahlow und Blankenfelde der Ausbau entsprechender Straßen dringend nahegelegt.

4.3.2 PlusBus-Korridore

Im Zeitraum bis 2025 ist zudem geplant, mehrere Korridore auf eine mögliche Einführung von PlusBus-Linien zu untersuchen. Bei diesen Linien handelt es sich um ein Premiumangebot im regionalen Busverkehr, das eine stündliche Bedienung der Linie an Werktagen (Mo-Fr) mit mindestens 15 Fahrten und eine Mindestbedienung von insgesamt 12 Fahrtenpaaren am Wochenende (verteilt auf Samstag und Sonntag) vorsieht. Die Linien zeichnen sich darüber hinaus durch die Abstimmung auf den Fahrplan von regionalen Bahnlinien (Umsteigezeit <15 Minuten), eine direkte Linienführung und den Einsatz moderner Fahrzeuge aus. Eine Förderung der anfallenden Betriebskilometer ist vonseiten des Landes Brandenburg in der Verwaltungsvorschrift VVPlusBus des MIL vorgesehen.

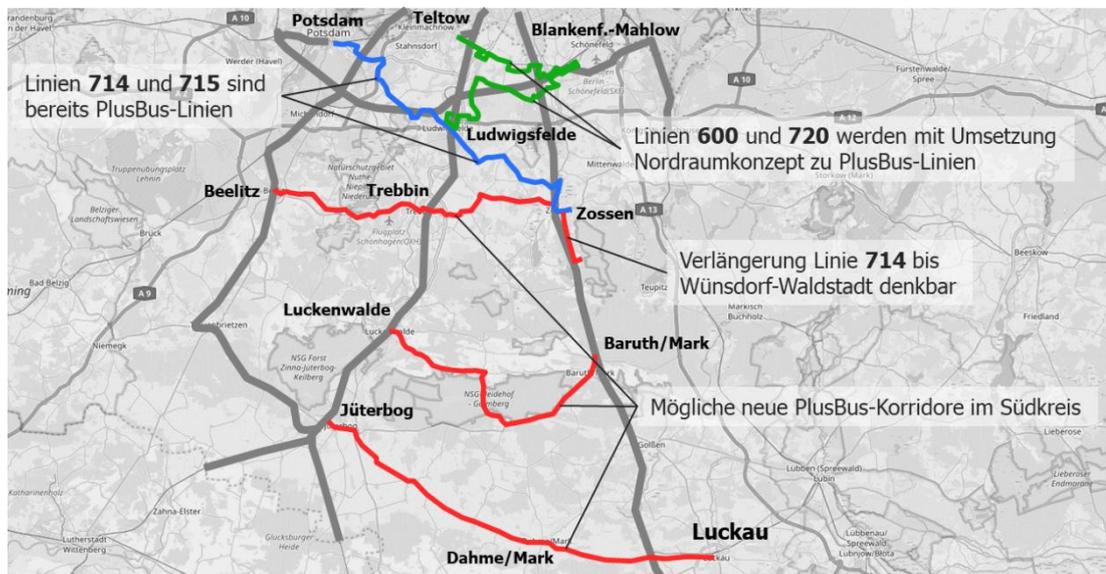
Im Kreisgebiet sind bereits zwei Linien als PlusBusse unterwegs. Die Linien 714 und 715 (siehe blaue Linien in Abbildung 4-2) verknüpfen dabei die Städte Zossen, Ludwigsfelde und Potsdam und bieten auf dieser Relation ein attraktives Angebot als Ersatz für die ehemalige landesbedeutsame Linie 618. Zudem ist im Zuge des Nordraumkonzeptes vorgesehen, die Linien 600 und 720 in das PlusBus-Netz mit aufzunehmen. Dazu sind die Begradigung der heutigen Schleifenfahrt der Linie 600 in Großbeeren und die Ausweitung der Wochenendbedienung der Linie 720 notwendig.

Zukünftig könnten weitere drei West-Ost-Tangenten im Landkreis Teltow-Fläming als PlusBus-Korridore ausgebaut werden (siehe rote Linien in Abbildung 4-2), die das bestehende SPNV-Grundgerüst ergänzen würden. Damit könnten schnelle Verbindungen zwischen den urbanen Zentren des Landkreises und der Nachbarkreise geschaffen und dazwischenliegende Orte an das Hauptnetz des ÖPNV angebunden werden.

Als mögliche Korridore sind zu nennen:

- Beelitz – Trebbin – Zossen
- Luckenwalde – Petkus – Baruth/Mark
- Jüterbog – Dahme/Mark – Bahnhof Luckau-Uckro – Luckau

Abbildung 4-2: Planung PlusBus-Korridore



4.4 Benchmark Angebot Landkreise

Zur Vergleichbarkeit der in diesem Nahverkehr genannten Festlegungen und vorgeschlagenen Verbesserungen am Liniennetz und dessen Angebotsfrequenz bedarf es einer globalen Einordnung („Benchmark“). Zu diesem Zweck wurde ein Vergleich mit anderen Landkreisen im Berliner Umland gewählt. Dieser Vergleich soll in zweierlei Form erfolgen: Vorangestellt ist die Methodik zur Kategorisierung der Bedienungsrelationen und der sich daraus ableitenden Mindestbedienstandards, die in unterschiedlicher Form von den im Text dargestellten Landkreisen durchgeführt wurde. Zweitens soll ein Überblick über die Betriebsleistung, die in jedem der Landkreise derzeit gefahren wird, erfolgen. Dies geschieht über den Vergleichswert der jährlichen Betriebskilometer pro Einwohner.

Benchmark Mindestbedienstandards

Die untersuchten Landkreise Havelland (HVL)⁵⁵, Dahme-Spreewald (LDS)⁵⁶, Märkisch-Oderland (MOL)⁵⁷ und Potsdam-Mittelmark (PM)⁵⁸ haben allesamt eine Klassifizierung des Busnetzes in ein Haupt- und Ergänzungsnetz vorgenommen. Zudem wird der Stadtverkehr als davon unabhängige Kategorie betrachtet. Eine Sonderkategorie stellt in einigen Nahverkehrsplänen das Verflechtungsraumnetz (unterschiedliche Namensgebungen in den jeweiligen Planwerken) dar. Dieses ist entweder als der Überlappungsbereich zwischen dem Landkreis und dem Land Berlin zu verstehen (C-Bereich) oder wird erweitert auf das Umland der zentralen Städte des Kreises.

⁵⁵ Landkreis Havelland, 2019

⁵⁶ Landkreis Dahme-Spreewald, 2015

⁵⁷ Landkreis Märkisch-Oderland, 2018

⁵⁸ Landkreis Potsdam-Mittelmark, 2020

Festlegungen erfolgen für Linien im **Hauptnetz** zumeist durch die Nennung eines Mindestgrundtaktes (meist Stundentakt), der Mindestanzahl von Fahrtenpaaren (bis zu 15 Fahrtenpaare an Werktagen Mo-Fr) und Bedienungszeiträumen. Letztere sehen an Wochentagen eine Bedienung zwischen 6 bis 20 Uhr (Bsp. LK HVL) und 5 und 22 Uhr (Bsp. LK PM) vor. Eine Bedienung des Hauptnetzes an Wochenenden ist in allen Plänen vorgesehen. Vorgaben reichen hier von der Festlegung eines nicht weiter definierten Wochenendverkehrs bis hin zur Nennung von Mindestfahrtenpaaren und Bedienzeiten.

Im **Verflechtungsraum** mit Berlin sind darüber hinaus an Werktagen zur Hauptverkehrszeit auch Taktungen bis zu 20-Minuten vorgeschrieben.

Stadtverkehre/Ortsverkehre werden grundsätzlich im Halbstunden- bis Stundentakt bedient und sehen in einigen Fällen längere Bedienzeiten vor als Hauptlinien (Beispiel Stadt Königs Wusterhausen: Stadtverkehr bis 23:00). Eine Wochenendbedienung erfolgt zumeist im Stunden- bis Zweistundentakt.

Im **Ergänzungsnetz** richtet sich die Anzahl der Fahrtenpaare in zahlreichen NVPs nach der Einwohnerzahl des jeweiligen Ortsteils. In manchen Planwerken finden sich Listen mit Mindestbedienstandards für jeden Ortsteil des Ergänzungsnetzes. Eine Wochenendbedienung ist vielfach vorgesehen, aber nicht weiter ausgeführt. Die Bedienung der Relationen in Teilbereichen der Landkreise in diesem sekundären Netz wird zudem zunehmend auch Bedarfsverkehren (Rufbussen) überlassen.

Linien mit Schwerpunkt Schülerverkehr stehen für alle Fahrgäste offen, richten sich aber im Fahrplan nach den gesonderten Festlegungen der Schülerbeförderung der jeweiligen Kreise.

Eine Sonderrolle in der Definition von Mindeststandards stellt der Landkreis Barnim⁵⁹ dar. Hier wurden lediglich drei unterschiedliche Linienkategorien entwickelt. So gibt es einerseits auf Hauptrelationen sogenannte TaktLinien, die mindestens im Stundentakt verkehren. Darüber hinaus gibt es Zubringerlinien, die sich an den TaktLinien orientieren und reine Linien mit Schwerpunkt auf Schülerverkehr. Eine gesonderte Auflistung der Linien mit den jeweiligen Takt- und Betriebszeiten ist Teil des Nahverkehrsplanes.

⁵⁹ Landkreis Barnim, 2015

Benchmark Betriebsleistung

Die im Auftrag des Landkreis Teltow-Fläming gefahrene Betriebsleistung im kÖPNV belief sich im Jahr 2019 auf etwa 5.170.00 Nwkm. Darunter fallen die vom kreiseigenen Verkehrsunternehmen VTF und vom privaten Betreiber Herz-Reisen erbrachten Leistungen. Linien, die in Aufgabeträgerschaft der Nachbarlandkreise liegen (insgesamt 293.000 Nutzwagenkilometer im Jahr 2019) gingen nicht in die untenstehende Berechnung ein.

Zur Vergleichbarkeit der Betriebsleistung zwischen Landkreisen im Umland der Stadt Berlin wurde die jeweilige Bevölkerungszahl hinzugezogen und ein Vergleichswert der jährlichen Betriebskilometer pro Einwohner ermittelt. Dieser Wert wurde für die Jahre 2018⁶⁰ und 2019⁶¹ errechnet, um eine Tendenz daraus abzuleiten.

Wie in Abbildung 4-3 ersichtlich, findet sich der Landkreis Teltow-Fläming mit seinen 31 Betriebskilometer pro Jahr und Einwohner heute im unteren Mittelfeld der ausgewählten Kreise. An der Spitze des Rankings steht der Landkreis Potsdam-Mittelmark mit 52 Betriebskilometer pro Jahr und Einwohner.

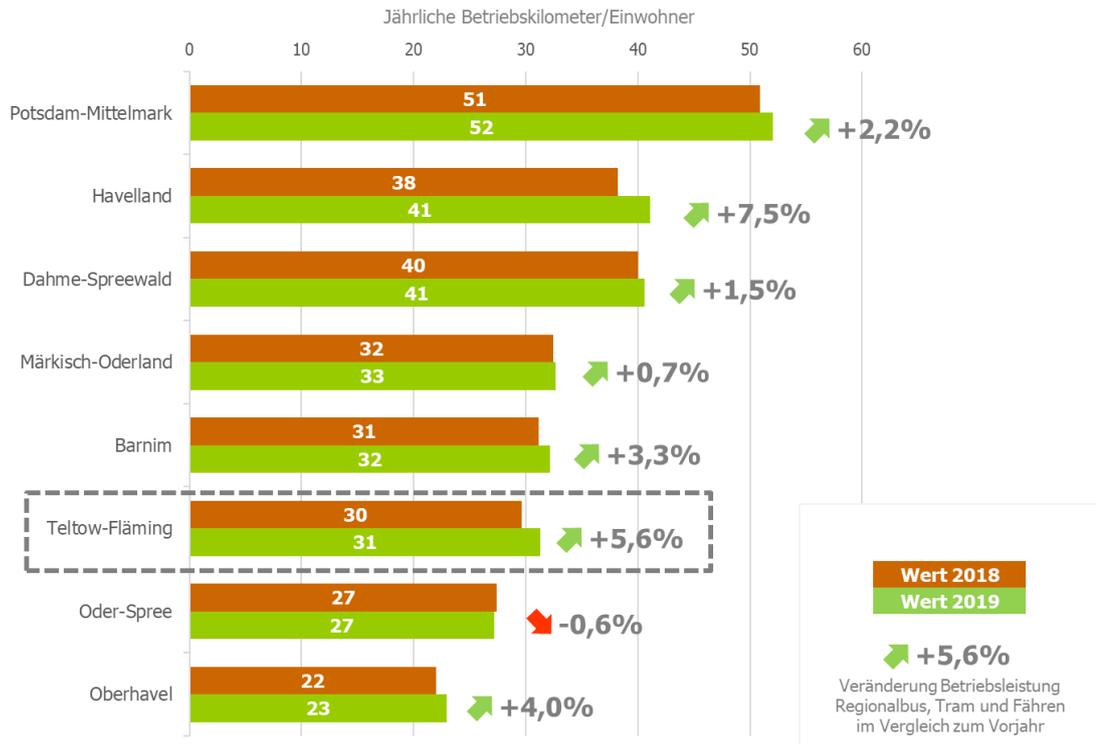
Positiv anzumerken ist allerdings, dass der LK TF im Vergleich zum Jahr 2018 einen Kilometer-Zuwachs von 5,6% verzeichnen konnte, was dem zweithöchsten Aufwuchs (nach dem LK Havelland) der acht verglichenen Kreise entspricht.

Dies unterstreicht, dass mithilfe zahlreicher punktueller Verbesserungen in den letzten Jahren bereits ein Aufschluss zu den Nachbarlandkreisen möglich war. Bei Umsetzung der in diesem Planwerk vorgeschlagenen oder bereits beschlossenen Maßnahmen (Bsp. Umsetzung Nordraumkonzept) wird eine Angleichung an das Angebot in anderen Kreisen erreicht und somit zur weiteren Attraktivität des kÖPNV im ländlichen Raum Brandenburgs beigetragen.

⁶⁰ VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, 2018

⁶¹ VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, Verbundbericht 2019, 2019

Abbildung 4-3: Benchmark Betriebsleistung Landkreise Brandenburg



4.5 Verkehrspolitische Zielsetzungen (Leitlinien)

Die verkehrspolitische Zielstellung des Landkreises Teltow-Fläming besteht auch künftig in der Gewährleistung der sozialen und wirtschaftlichen Ziele der Angebots- und Tarifgestaltung auf der Grundlage des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg. Es ist unter den finanziellen Rahmenbedingungen das jeweils bestmögliche ÖPNV-Angebot zu gestalten. Dafür werden folgende Leitlinien beschlossen:

- a) Das ÖPNV-Angebot ist als ganzheitliches, integriertes System aus Bahn-, Bus- und Bedarfsverkehren sowie unter Berücksichtigung des Radverkehrs zu entwickeln und hat einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge, zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilräumen und als Faktor der Wirtschafts- und Tourismusentwicklung zu leisten. Dabei ist insbesondere die Erfüllung der Versorgungsfunktionen der zentralen Orte durch gute Erreichbarkeit weiter zu stärken sowie den differenzierten Anforderungen innerhalb und außerhalb des Verflechtungsraumes Berliner Umland und in städtischen und in ländlichen Siedlungsgebieten gleichermaßen Rechnung zu tragen. Hierfür wird ein auch über die Laufzeit des NVP hinausgehendes Zielnetz des kÖPNV definiert.
- b) Bei der Erfüllung der wesentlichen Verbindungsfunktionen erfüllt das SPNV-Angebot eine Rückgratfunktion. Der Landkreis setzt sich weiter aktiv für eine Stärkung und konsequent gegen die Einschränkung dieser Funktionalität im Interesse aller Bürger des Landkreises ein. Daher wird auch für den SPNV ein Zielnetz aus der Sicht des Landkreises definiert.
- c) Der Landkreis Teltow-Fläming setzt sich für die Schaffung schneller SPNV-Verbindungen mit dem Flughafen BER und der Landeshauptstadt Potsdam aus dem Bereich der Anhalter Bahn ein. Nach erfolgtem Ausbau der Dresdner Bahn und perspektivisch auch der Anhalter Bahn sollen die Angebote im SPNV verdichtet werden.
- d) Die Stadt-Umland-Verkehre mit Berlin sollen in beiderseitigen Abstimmung ausgebaut und gestärkt werden.
- e) Ihrer Bedeutung entsprechend besitzt die Schülerbeförderung auch weiterhin in der Netz- und Fahrplangestaltung ein hohes Augenmerk. Den Anforderungen der demografischen Entwicklung sowie der Wirtschafts- und Tourismusentwicklung folgend soll künftig stärker auf eine attraktivere Angebotsgestaltung für andere Nutzergruppen hingewirkt werden.
- f) Neue oder wachsende Potenzialstandorte – Standorte des konzentrierten Wohnungsbaus, von Industrie- und Gewerbe, Sonderbauvorhaben des konzentrierten Einzelhandels, des Tourismus, von Sport- und Freizeit sowie des

Gesundheits- und Sozialwesens - sind rechtzeitig und der absehbaren Fahrgastnachfrage entsprechend durch den ÖPNV anzubinden.

- g) Das ÖPNV-Angebot ist im Rahmen der Möglichkeiten quantitativ und qualitativ so zu gestalten, dass es durch möglichst hohe Nutzungsattraktivität und durch Reduzierung der durch den ÖPNV selbst verursachten Schadstoffemissionen einen wirksamen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz (Luftreinhaltung, Lärminderung) und zur Verkehrssicherheit leisten kann.
- h) Die Angebotsgestaltung soll grundsätzlich angebotsorientiert erfolgen. Das heißt, dass neue Angebotsanreize für eine stärkere ÖPNV-Nutzung gesetzt werden. Dies betrifft sowohl die Hauptachsen als auch Rufbussysteme im ruralen Bereich.
- i) Wesentliche Komponente nachfrageorientierter Angebotsgestaltung ist die deutlich verstärkte Einbeziehung bedarfsgesteuerter Angebote zur Ergänzung und Teilablösung konventioneller Linienverkehrsangebote, insbesondere in Räumen und Zeiten schwächerer Fahrgastnachfrage sowie als Zu- und Abbringer von Verkehren auf Hauptachsen. Zur Sicherung einer verbesserten Grundversorgung und eines Mindestmaßes an Wirtschaftlichkeit wird in dünn besiedelten, ländlichen Teilräumen für Nichtschultage das ÖPNV-Angebot außerhalb der Hauptverkehrsachsen überwiegend bedarfsgesteuert gestaltet.
- j) Die spezifischen Bedürfnisse von Senioren und Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität sind bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, dem Fahrzeugeinsatz, der Fahrgastinformation und der Angebotsgestaltung in herausgehobener Weise und zunehmend zu berücksichtigen. Es wird im Planungszeitraum darauf hingearbeitet, dass die Anforderungen der Barrierefreiheit des ÖPNV bis 2022 nach § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) möglichst weitgehend erfüllt werden können.
- k) Zur einfachen und barrierefreien Nutzung des ÖPNV sind digitale Angebote zu erweitern, hierbei sind neue Angebotsformen und Verknüpfungen der Verkehrsträger zu integrieren. Der Fahrgastinformation kommt künftig eine immer größer werdende Bedeutung zu, um die Vorteile und Verfügbarkeit des ÖPNV wahrnehmbar zu machen.
- l) Der Landkreis bekennt sich zur Anwendung des VBB-Tarifs und setzt sich in den zuständigen Gremien des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg für eine maßvolle Entwicklung der Beförderungstarife ein. Maßvoll bedeutet, dass die Interessen der Fahrgäste, des Aufgabenträgers und der durchführenden Verkehrsunternehmen angemessen Berücksichtigung finden.
- m) Der Aufgabenträger wirkt ständig auf eine Verbesserung der Qualität und Wirtschaftlichkeit des Angebotes hin. Schwerpunkte bilden dabei das Qualitäts- und Störungsmanagement, die Funktionalität der ÖPNV-Organisation, die

Leistungsvergabe mit konsequentem Dringen auf eine Vervollkommnung des Angebotssystems und das Leistungsdurchführungscontrolling.

- n) Der Landkreis setzt sich in Zusammenarbeit mit den Kommunen dafür ein, die verkehrlichen Infrastrukturen den Anforderungen des ÖPNV anzupassen und falls erforderlich auszubauen.

4.6 Finanzieller Handlungsrahmen

Der finanzielle Handlungsrahmen des Landkreises wird durch folgende Leitlinien definiert:

- A) Als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe wird der ÖPNV vom Landkreis Teltow-Fläming als Teil der Daseinsvorsorge anerkannt. Grundsätzlich wird für die Erbringung von ÖPNV-Angeboten ein möglichst hohes Maß an Eigenwirtschaftlichkeit angestrebt. In dem Maße, wie diese objektiv nicht herstellbar ist, nimmt der Landkreis seine Aufgabenträgerschaft im Besonderen wahr und stellt durch Einflussnahme auf die Angebotsgestaltung, Kontrolle der Leistungsdurchführung und Mitverantwortung in der Finanzierung das ÖPNV-Angebot sicher.
- B) Der Aufgabenträger sichert die ÖPNV-Ausgleichfinanzierung durch Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (ÖDA) in der Form öffentlicher Dienstleistungskonzessionen (ÖDK) für gebündelte Leistungen und den Abschluss von Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen, gebunden an die Liniengenehmigungen. Dabei ist zu gewährleisten, dass auch bei Änderung der finanziellen Rahmenbedingungen (Landesmittelzuführung, Wirtschaftlichkeit der Leistungsdurchführung, Umsatzsteuerpflicht für Zuschüsse) der Kreishaushalt nur in dem Maße belastet wird, wie dies leistbar ist.

4.7 Bedienungsstandards/Mindeststandards

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

Der Bedienungsstandard für den kÖPNV beinhaltet die Festlegung von Mindestbedienungshäufigkeiten, festgelegt nach einer Kategorisierung des ÖPNV-Netzes sowie die Festlegung von Erschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten und Arbeitsplatzschwerpunkte mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, alternative Angebote) zum nächsterreichbaren zentralen Ort.

4.8 Kategorisierung der Bedienungsrelationen

Die Kategorisierung der Bedienungsrelationen bleibt ein zentrales Gestaltungsinstrument zur Umsetzung der Vorgaben des Bedienungsstandards in der Planung des Leistungsangebotes entsprechend der Verkehrsnachfrage. Sie berücksichtigt zugleich die Erschließung des Kreisgebietes durch den SPNV, um konkurrierende Parallelverkehre zu vermeiden.

Folgende Kategorien von Bedienungsrelationen im Regionalverkehr werden festgelegt:

Tabelle 4-3: Kategorisierung der Bedienungsrelationen

Ebene	Relationskategorie	Verkehrsträger
Hauptnetz	Hauptverbindungsrelationen	SPNV, kÖPNV
	Verbindungsrelationen	
Stadtverkehr/ Ortsverkehr	Relationen innerhalb der urbanen Zentren (Ludwigsfelde, Luckenwalde, Blankenfelde-Mahlow, Jüterbog)	kÖPNV
Ergänzungsnetz	Erschließungs- und Zubringerrelationen mit hohem Verkehrsaufkommen	kÖPNV
	Sonstige Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen	
	Schülerverkehrsrelationen	
	Netzelemente und Räume mit bedarfsgesteuerter Bedienung	

Die in der Kategorisierung festgelegten Hauptverbindungsrelationen und Verbindungsrelationen im kÖPNV bilden die Achsen des (konventionellen) regionalen Buslinienverkehrs. Die Kategorisierung verwendet das bestehende SPNV- und Busliniennetz in seiner Gesamtheit und ordnet jeden Netzabschnitt der höchsten zutreffenden Kategorie zu. Die Definition der Bedienungsrelationen entspricht im Busliniennetz nicht in jedem Fall den exakten Linienverläufen, die zusätzlich die Erfordernisse der Schülerbeförderung und eines rationellen Fahrzeugumlaufs erfüllen müssen.

Das **Hauptnetz** dient der Verbindung zwischen zentralen Orten und anderen Siedlungsschwerpunkten im Kreisgebiet, zwischen den Hauptverknüpfungspunkten von Bahn und Bus sowie der Kreisgrenzen überschreitenden Verbindung des Landkreises mit benachbarten zentralen Orten, insbesondere der Metropole Berlin und dem Oberzentrum Landeshauptstadt Potsdam. Linien, die im Hauptnetz verkehren sind Hauptlinien. Ihr Fahrplanangebot und ihre Taktung richtet sich nach der Lage im Landkreis (Stadtumland (Berlin-C) oder südlicher Landkreis) sowie der Anknüpfung an das jeweilige SPNV-System (Regionalbahn oder S-Bahn).

Stadtverkehr/Ortsverkehr findet in den größeren Städten/Orten des Landkreises statt und deckt dort wichtige innerstädtische Relationen ab sowie die Verbindung zu zentrumsnahen Ortsteilen. Zudem bestehen Schnittstellen zu übergeordneten Netzen des kÖPNV und SPNV, wobei der Stadtverkehr als Zu- und Abbringer dieser Netze fungiert.

Das **Ergänzungsnetz** dient der Flächenerschließung (einschließlich im Stadt- und Ortsverkehr sowie im Stadt-Umland-Bereich), als Zubringer zum Hauptnetz und besonderen Funktionen, wie dem Schülerverkehr im engsten Sinne, sowie dem Freizeitverkehr. Buslinien im Ergänzungsnetz sind Ergänzungslinien, Linien mit Schwerpunkt im Schülerverkehr und Bedarfslinien. Letztere werden bedarfsgesteuert mit Rufbussen im Flächenbetrieb abgewickelt.

4.9 Festlegung von Mindestbedienvorgaben

Die zweite Komponente eines allgemeinen Mindestbedienungsstandards ist die Festlegung von Erschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten und Arbeitsplatzschwerpunkte mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, bedarfsgesteuerte Angebote) zum nächsterreichbaren zentralen Ort.

Allgemeine Grundlage für Mindestbedienvorgaben ist die Linienkategorisierung (siehe Linienübersicht Kapitel 2.2.2), die ein Mindestfahrplanangebot festlegt. Dieses ist im gesamten Linienverlauf gleichermaßen an Schul- und Ferientagen umzusetzen, Ausnahmen bestehen im Ergänzungsnetz.

Kriterien, die in die Kategorisierung eingeflossen sind, sind etwa die Anzahl der heute beförderten Fahrgäste auf den jeweiligen Linien und die Lage im Netz. Hierbei ist einerseits die oben angeführte Kategorisierung in Haupt-, Ergänzungsnetz und Stadt-/Ortsverkehr von Bedeutung als auch die Lage und Anordnung von Verknüpfungspunkten zu anderen Linien im regionalen/städtischen Busnetz sowie zum SPNV. Anders als in vorhergehenden Nahverkehrsplänen werden konkrete Festlegungen nicht nur für den Verkehr an Werktagen, sondern auch für das Wochenende getroffen.

Basierend auf dieser Grundlage werden folgende Mindesterschließungsvorgaben festgelegt:

- Es sind grundsätzlich alle Siedlungseinheiten mit wenigstens 100 Einwohnern sowie Gewerbegebiete mit wenigstens 100 Arbeitsplätzen zu erschließen
- Die Erschließung der Siedlungseinheiten für die Schülerbeförderung ist entsprechend deren geltender Satzung gesondert geregelt.
- Zur Erreichbarkeit zentraler Orte sind folgende Reisezeitvorgaben einzuhalten:
 - Mittelzentrum: 60 min
 - Oberzentrum: 90 min

Diese definierten Reisezeitvorgaben im kÖPNV werden in den Karten 17 bis 19 im Anhang für das gesamte Kreisgebiet untersucht. Die zugewiesene Metropole Berlin und das Oberzentrum Potsdam sind von einigen Bereichen im Süden und Südosten des Landkreises nicht innerhalb der vorgegebenen Zeit erreichbar. Auch bei der Erreichbarkeit der Mittelzentren gibt es einige Lücken. Hier sollen besonders die ausgedehnten Rufbusverkehre und neue Achsenverkehre (PlusBus) Abhilfe verschaffen. Die konkreten Maßnahmen finden sich im Kapitel 5.2.1.

- Mindestfahrplanangebot (Taktschema) je Linienkategorie (siehe Tabelle 4-4). Hierbei ist anzumerken, dass das Fahrplanangebot auch durch die Überlagerung von einzelnen Linien erreicht werden kann.
- Die Mindestbetriebszeit sollte bei allen Linien im Hauptnetz an Werktagen (Mo-Fr) zwischen 5:30 und 21:30 und am Wochenende/an Feiertagen zwischen 8:30 und 21:30 liegen. Das Angebot von früheren und späteren Fahrten über die Mindeststandards hinaus ist möglich und in vielen Fällen durchaus sinnvoll (Bsp. Frühfahrten zur Anbindung von Industrie-/Gewerbestandorten, Spätfahrten am Wochenende für Nachtschwärmer, Schichtarbeiter etc.)

Tabelle 4-4: Mindestfahrplanangebot je Linienkategorie Regionalverkehr

Hauptnetz	Lage	Mo-Fr	Wochenende, Feiertag
HLS: Hauptlinie (SPNV-Anschlusslinie S-Bahnverkehr)	Stadtumland Berlin	20 min Takt	20 min Takt
HLR: Hauptlinie (SPNV- Anschlusslinie Regionalverkehr)	Stadtumland Berlin	30-60 min Takt	60 min Takt
PLB: PlusBus	Stadtumland Berlin/Südlicher Landkreis	60 min Takt, (mindestens 15 Fahrten am Tag)	5-7 Fahrten am Tag (Mindestens 12 Fahrten am Wochenende (Sa+So))
HLL: Hauptlinie Region	Südlicher Landkreis	60-120 min Takt	Wochenendverkehr

Ergänzungsnetz	Lage	Mo-Fr	Wochenende, Feiertag
EGL: Ergänzungslinie Bus	Stadtumland Berlin/Südlicher Landkreis	Einzelfahrten zus. zum Schülerverkehr	Wochenendverkehr ggf. durch Bedarfsverkehr
SCH: Linie mit Schwerpunkt Schülerverkehr	Stadtumland Berlin/Südlicher Landkreis	HVZ in Schulzeit	keine Bedienung
BDL: Bedarfslinie	Stadtumland Berlin/Südlicher Landkreis	Bedienung Rufbus 5:30 bis 21:30 Öffnungszeiten Telefonzentrale 5:00 bis 21:30	Bedienung Rufbus 8:30 bis 21:30 Öffnungszeiten Telefonzentrale 5:00 bis 21:30

Linien, die als „Ergänzungslinien Bus“ kategorisiert wurden, bergen die Möglichkeit zur Umstellung auf Bedarfslinien, wo dies sinnvoll erscheint. Eine Einbindung in das jeweilige bestehende Rufbusgebiet im Nahbereich scheint dabei logisch und einfach umsetzbar. Schülerfahrten der Ergänzungslinien sollen weiterhin angeboten werden.

Tabelle 4-5: Mindestfahrplanangebot je Linienkategorie Stadt-/Ortsverkehr

Stadtverkehr	Mo-Fr	Wochenende, Feiertag
SLS: Anschlusslinie S-Bahnverkehr	20-60 min Takt	60 min Takt
SLR: Anschlusslinie Regionalverkehr	30-60 min Takt	60 min Takt
SUL: Stadtumland-Linie Berlin	Entsprechend Abstimmung mit Berlin	

Die Bedienungsstandards für den Stadt- und Ortsverkehr richten sich ebenfalls nach der Linienkategorisierung (siehe Tabelle 4-5). Zudem ist ein Grundversorgungsvolumen im Umfang von 10,00 Nutz-km je Einwohner und Jahr (als Richtwert) durch die Stadt- und Ortslinien innerhalb der Gemeindegrenzen zu gewährleisten. Dieses ergibt sich aus der Anzahl der jährlich pro Einwohner des Landkreises gefahrenen Bus-km (derzeit 31 Bus-km je Einwohner und Jahr im Landkreis Teltow-Fläming). Zieht man davon den Anteil der Leistungen mit Verbindungsfunktionen und weiterer übergeordneter Leistungen ab, so ergibt sich ein Anteil von etwa 10 Bus-km je Einwohner und Jahr für lokale Leistungen (Stadt- und Ortsverkehre) oder für die Anbindung der Kommunen an das verbindende Hauptnetz. Somit hätte eine Kommune ein „Anrecht“ auf Leitungen in dieser Höhe, falls dies nicht ohnehin schon im Bestand der Fall ist. Hierbei sind ergänzend die Vorgaben der jeweiligen Linienkategorie zu beachten. Die Wirkung dieses Grundleistungsvolumens ist abhängig von der Lage im Siedlungs- und Netzzusammenhang und somit nur ein Richtwert.

An der Finanzierung der Stadt- und Ortslinienverkehre beteiligen sich die betreffenden Kommunen auch weiterhin zu 50 % am entstehenden Aufwandsdeckungsfehlbetrag, wenn die Angebotsleistungen über dem Angebot der Grundversorgung liegen. Ebenso behält sich der Landkreis vor, eine Mitfinanzierung von zusätzlichen Angebotswünschen der Kommunen zu prüfen, wenn einzelne Städte und Gemeinden davon bevorteilt werden und die Grundversorgung überschritten wird.

Damit sind ggf. auch künftige Vereinbarungen mit dem Kommunen zur ergänzenden Finanzierung der Angebote entsprechend neu zu fassen.

Verbindlichkeit der Festlegungen

Die Bedienungsstandards für den Regional- und Stadtverkehr sind verbindlich einzuhalten. Lediglich die Reisezeitvorgabe an Ferientagen hat nur orientierenden Charakter. Im Planungszeitraum sind Maßnahmen zu konzipieren und umzusetzen, die – mit vorgenannter Einschränkung - die vollständige Einhaltung der Vorgaben Schritt für Schritt gewährleisten. Bei nachfragebedingten Unterschreitungen sollen mindestens adäquate alternative Angebote geschaffen werden.

Der vorgegebene Standard ist ein Mindestbedienungsstandard. Er kann überschritten werden, wenn dies aus betriebstechnologischen Gründen (Fahrzeugumläufe) sinnvoll oder durch eine besondere oder überdurchschnittlich hohe Fahrgastnachfrage gerechtfertigt ist. Eine Unterschreitung ist dann zulässig, wenn darauf beruhende Verkehrsangebote über einen angemessenen langen Zeitraum nicht oder deutlich nicht adäquat nachgefragt worden sind oder bei denen sich im Einzelfall ein unangemessen hoher betriebstechnologischer Aufwand ergeben würde. Beides ist dem Aufgabenträger durch den Betreiber in geeigneter Weise (Erhebungsergebnisse mit ausreichender Stichprobe, schlüssige Aufwandskalkulation und Ertragserwartung) nachzuweisen.

Besondere Festlegungen für die Schülerbeförderung

Es besteht satzungsgemäß⁶² ein Beförderungsanspruch oder Anspruch auf Fahrtkostenerstattung ab bestimmten Mindestentfernungen für den Schulweg:

- mindestens 2 km für Schüler des 1. bis 6. Schuljahres
- mindestens 4 km für Schüler des 7. bis 10. Schuljahres
- mindestens 6 km für Schüler des 11. bis 13. Schuljahres

Ebenso sind differenzierte Reisezeiten nach Altersstufen in der Summe aus Fahr- und Umsteigezeiten von

- Primarstufe 45 min
- Sekundarstufe I 60 min
- Sekundarstufe II 90 min

je Richtung regelmäßig einzuhalten.

Die Wartezeit vor und nach dem Unterricht soll 30 min bei Grundschulern und 45 min bei Schülern weiterführender allgemeinbildender Schulen nicht überschreiten.

Beförderungsanspruch besteht nur beim Besuch der nach dem Lehr- und Stundenplan vorgesehenen Unterrichtsveranstaltungen. Die vorstehenden Qualitätsvorgaben gelten für den allgemeinen Unterrichtsbeginn und das allgemeine Unterrichtsende an der jeweiligen Schule, wobei die Schulen die Unterrichtsbeginns- und -endzeiten auf die Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel abstimmen müssen.

⁶² Landkreis Teltow-Fläming, 2004

Bedarfsangebote

Die Mindestvorgaben für Erschließungs-, Angebots und Beförderungsstandards sind grundsätzlich gültig für alle Arten von ÖPNV, also neben den Linienverkehren auch für Bedarfsangebote, und somit auch für künftige, weitere Angebote, welche unter §8, (2) PBefG fallen könnten.

Ergänzend hierzu ist festzuhalten, dass für neuartige „Ridepooling“-Angebote in einem fahrplanfreien Flächenbetrieb die Vorgaben nicht unmittelbar definiert und somit überprüfbar sind. So existiert keine eigentliche Taktfolge vergleichbar zum Linienbetrieb, auch können die Fahrzeiten in Abhängigkeit der möglichen Routen zur Bündelung („Pooling“) von Fahrgastfahrten variieren.

Dennoch kann als Vorgabe für heutige und künftige Bedarfsangebote festgelegt werden:

Erschließungsqualität

- Mindesterschließung: Festlegung des Bedienegebietes im Sinne einer ausreichenden räumlichen Erschließung der Bevölkerung
- Maximale Entfernung zu Haltestellen: Möglichst kurze Entfernungen zu den Einstiegsstellen der Fahrzeuge und somit ein möglichst dichtes (virtuelles) Haltestellennetz
- Angebotsqualität
- Maximale Reisezeit zum Erreichen zentraler Orte ausgehend von Wohnstandorten
- Maximale Wartezeit vom Bestellzeitpunkt bis zur Ankunft des Fahrzeugs
- Minimale Wartezeit vom Bestellzeitpunkt bis zur Ankunft des Fahrzeugs, um Erreichen der Einstiegsstelle zu gewährleisten
- Mindestbetriebszeit: Festlegung von Bedienzeiten im Sinne einer ausreichenden zeitlichen Erschließung der Bevölkerung
- Maximale Umsteigezeit/Anschlussicherung: Festlegung eines maximalen Zeitbedarfs zur Realisierung eines Umwegs während einer gepoolten Fahrt in Abhängigkeit der tatsächlichen, ohne Umweg benötigten Fahrzeit. Unter zusätzlicher Berücksichtigung einer maximalen Wartezeit sowie der ohne Umweg erforderlichen Fahrtzeit ergibt sich für die Nutzer die Möglichkeit, über die Wahl des Bestellzeitpunktes, eine Anschlussicherung zu gewährleisten
- Platzangebot: Innerhalb des Bedienegebietes muss eine der Nachfrage entsprechende Anzahl von Fahrzeugen mit ausreichender Größe existieren

- Tarif: Festlegung eines maximalen Fahrpreises in Abhängigkeit der ohne Umweg erforderlichen Fahrtweite

Beförderungsqualität

- Komfort: Festlegung von Komfortstandards in Bezug auf das Transportmittel
- Sicherheit: Schutz vor technischen und betrieblichen Gefahren (Safety) sowie Schutz vor Ordnungswidrigkeiten und Straftaten (Security). Darüber hinaus auch Sicherheit von Kleinkindern (z.B. Vorhandensein eines Kindersitzes)
- Information: Anzeige der minimalen und maximalen Wartezeiten sowie der frühesten und spätesten Ankunftszeitpunkte während des Bestellvorgangs. Eindeutige Festlegung und Darstellung der Einstiegspunkte
- Gepäck: Möglichkeit des Transports von Gepäck bis zu einem festzulegenden Umfang
- Barrierefreiheit: Gewährleistung vollständiger Barrierefreiheit für mobilitäts- sowie sensorisch eingeschränkte Nutzer hinsichtlich der Ein- und Ausstiegsstellen, des Bestellvorgangs sowie des Transportmediums

Durch die Vorgabe von einheitlichen und für den gesamten ÖPNV gültigen Mindeststandards auch für künftige neuartige Systeme soll sichergestellt werden, dass keine „Rosinenpickerei“ erfolgt. So wäre z. B. vorstellbar, dass künftig Ridepooling-Anbieter ihre Dienste nur in zentralen Bereichen, nur entlang von Hauptachsen und nur zur HVZ und NVZ anbieten. Wenn dann die verbleibende Verkehrsnachfrage mit öffentlich bestellten Linienverkehren sichergestellt werden müsste, würde sich deren relativer Zuschussbedarf stark erhöhen. Um einer solchen potenziellen Schieflage vorzubeugen, sollte künftig auch in den Genehmigungsverfahren für Ridepooling-Dienste sowohl eine Mindestgröße des Bediengebietes (quasi analog zu sog. „Linienbündeln“ im Linienverkehr) als auch ein Mindestbetriebszeitraum verbindlich vorgegeben werden können.

Die Ermittlung der sogenannten Poolingquote ist ein wichtiger Faktor, um die Zulassung eines neuen Angebots quer zum bisherigen Linien- und Taxiverkehr zu rechtfertigen und den Vorwurf des „Rosinenpickens“ zu entkräften, d.h. dass typische Pflichten des Linien- bzw. Gelegenheitsverkehrs nicht erfüllt werden, während die Privilegien der jeweiligen Verkehrsform kombiniert werden dürfen. Die Poolingquote ergänzt die wichtige Kennzahl des Besetztgrades. Während aber beim Besetztgrad „nur“ erhoben wird, wie viele Personen pro Fahrt im Fahrzeug sitzen, ermittelt die genannte Quote, wie hoch der Anteil der Fahrten ist, bei denen zwei unterschiedliche Buchungen durch Pooling zusammengeführt werden. Zwingender Bestandteil einer Erprobung von Ridepooling-Verkehren (auf Basis von § 2 Abs. 7 PBefG) sollte daher ein fortlaufendes Monitoring u.a. der Poolingquote sein.

5 Zielnetze und Maßnahmenplan

5.1 Zielnetze

Mit der ergänzenden Definition der Zielnetze wird eine mittel bis langfristige Entwicklungsperspektive für den öffentlichen Verkehr im Kreisgebiet vorgestellt, welche über die Laufzeit des NVP hinausreicht. In den Zielnetzen werden die bekannten Planungen verschiedener Akteure bei SPNV und kÖPNV gebündelt und zusammengeführt. Da die Aufgabenträgerschaft für den SPNV beim Land Brandenburg liegt, erfolgt die Integration der Planungen nachrichtlich. Diese sind bezüglich weiteren Vorstellungen des Landkreises als unverbindliche Empfehlung zu verstehen.

Diese Zielnetze sind auf einen Zeithorizont von 5 bis 10 Jahren ausgelegt und geben somit Entwicklungsrichtungen für die Ausgestaltung der kÖPNV-Planung der kommenden Jahre vor. Gerade vor dem Hintergrund größerer baulicher und betrieblicher Investitionsmaßnahmen ist die längerfristige Perspektive unabdingbar.

5.1.1 Zielnetz SPNV

Nach Fertigstellung des Ausbaus der Dresdner Bahn erfolgt die Betriebsaufnahme der zweiten Stufe des Vergabernetzes „Elbe-Spree“ (NES). Zudem ist eine Neuvergabe im Netz „Nord-Süd II“ (NOS2) ab Dezember 2026 angekündigt, welche die Linien RE3, RE4 und RE5 der Anhalter Bahn betrifft. Das Angebot auf der Dresdner und der Anhalter Bahn wird neu geordnet und im Stadtumland verdichtet. So verkehren insgesamt ab Wünsdorf-Waldstadt zur HVZ nach Berlin 3 Züge pro Stunde, ab Ludwigsfelde insgesamt 4 Züge pro Stunde. Auch die Zwischenhalte könnten dadurch dichter bedient werden.

Zusätzlich im Zielnetz SPNV enthalten ist unter anderem die Verlängerung der S2 von Blankenfelde bis Rangsdorf sowie eine weitere Zugangsstelle in Blankenfelde am Berliner Außenring für die Züge der RB22 und künftigen RB32.

Angestrebt wird perspektivisch eine möglichst stündliche Bedienung aller Zugangsstellen im Landkreis.

Die geplanten Änderungen und Linienverläufe können der Tabelle 5-1 entnommen werden.⁶³

⁶³ VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, 2020

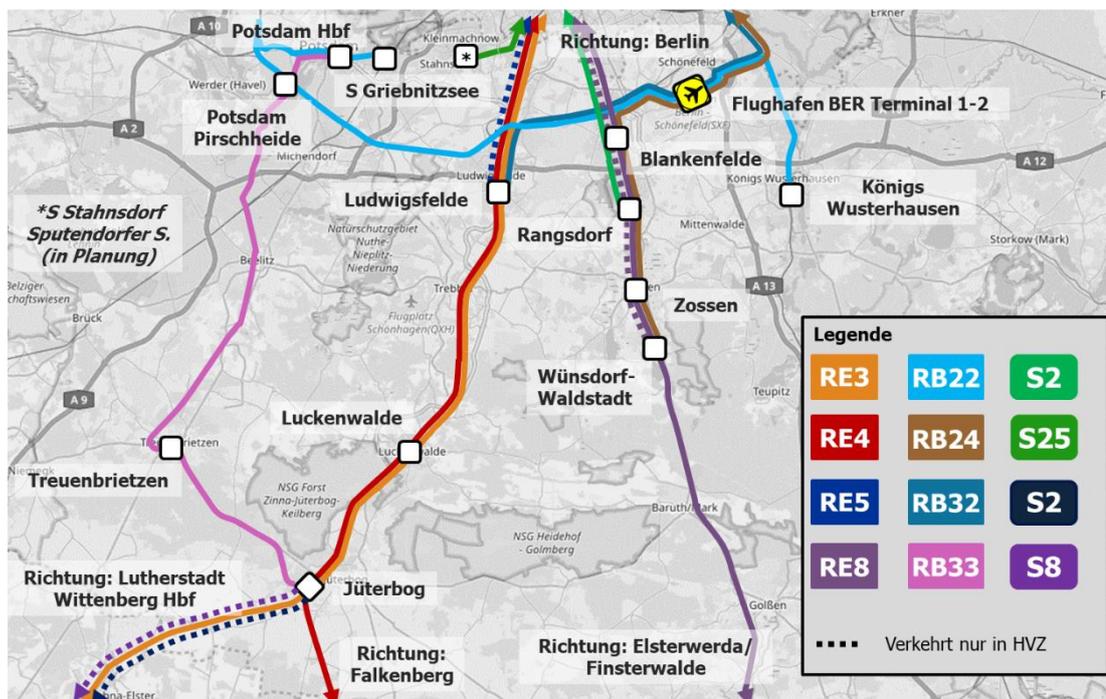
Tabelle 5-1: Linienführung im Zielnetz SPNV (u.a. nach Inbetriebnahme Dresdner Bahn)

Neue Liniennr.	Neue Linienführung	Takt	Änderung zu Netz NES (ab 12/2025 bzw. 12/2026)
S2 (Berlin)	(S Rangsdorf –) S Blankenfelde (TF) – S+U Friedrichstraße – S Bernau	10/ 20	Mgl. Verlängerung bis Rangsdorf und Taktverdichtung (bis Blankenfelde)
RE3	Lutherstadt Wittenberg – Jüterbog – Ludwigsfelde – Berlin - Stralsund/Schwedt	60	Neue Linienführung südlich von Jüterbog, stündlich bis Lutherstadt Wittenberg
RE4	Falkenberg (Elster) – Jüterbog – Ludwigsfelde – Berlin – Rathenow (-Stendal)	60	Neue Linienführung südlich von Jüterbog, stündlich bis Falkenberg/Elster
RE5	Ludwigsfelde – Berlin – Rostock/Stralsund	60	Neues Angebot als Verdichtung im Abschnitt Ludwigsfelde- Berlin
RE8	Elsterwerda/Finsterwalde – Blankenfelde – Berlin - Wismar	60	Durchbindung der Linie bis Wismar
RE8V	(Wünsdorf-Waldstadt [HVZ]-) Berlin - Nauen	60	neue Verstärkerzüge in der HVZ bis Wünsdorf-Waldstadt
RB22	Potsdam Griebnitzsee – Golm – Flughafen BER- Königs Wusterhausen	60	Keine Änderungen
RB24	Wünsdorf-Waldstadt – Blankenfelde -Flughafen BER -Berlin Ostkreuz - Eberswalde	60	Durchbindung der Linie bis Eberswalde
RB32	Ludwigsfelde – Flughafen BER – Berlin Ostkreuz – Oranienburg	60	Durchbindung der Linie als RB32 bis Oranienburg
RB33	Jüterbog – Beelitz Stadt - Potsdam Hbf.	60	Keine Änderungen
S2/S8 (Mittel- deutsche S-Bahn)	(Jüterbog –) Lutherstadt Wittenberg – Halle/Leipzig	EF	Keine Änderungen

Sonstige Maßnahmen als zusätzliche Vorstellungen des Landkreises

alle		Mindestens stündliche Bedienung aller SPNV-Halte im Kreisgebiet
RB22/ RB32		Neue Zugangsstelle am Außenring im Bereich Blankenfelde-Mahlow (<i>geplant</i>)
S2 (Berlin)		Neue Zugangsstellen Mahlow Nord, Mahlow-Süd am BAR, Dahlewitz, Dahlewitz-Rolls-Royce und Rangsdorf (<i>alle geplant</i>)

Abbildung 5-1: Zielnetz SPNV Landkreis Teltow-Fläming (2025+)



Ansätze der Mobilitätsstrategie Brandenburg zum SPNV:

Die Mobilitätsstrategie des Landes Brandenburg nennt drei Taktziele für den SPNV:

- 1 Angebot pro Stunde als Grundtakt in der gesamten Hauptstadtregion
- 2-3 Angebote pro Stunde als Grundtakt im SPNV zwischen Berlin und dem Berliner Umland
- 4-6 Angebote pro Stunde zwischen Berlin und dem Berliner Umland im SPNV auf wichtigen und stark nachgefragten Pendlerverbindungen in der Hauptverkehrszeit

Nach Abgleich mit dem geplanten Angebot nach Inbetriebnahme der Dresdner Bahn kann festgestellt werden:

- Im Abschnitt Berlin – Ludwigsfelde werden künftig 3 Angebote pro Stunde angeboten, damit wäre der Grundtakt im SPNV erfüllt. Sollte dieser Abschnitt als stark nachgefragte Pendlerrelation geführt werden, wäre das Angebot zur HVZ noch nicht erfüllt.
- Im Abschnitt Berlin – Blankenfelde werden künftig 6 Angebote pro Stunde (3 Angebote bei der S-Bahn, 2 Angebote in der NVZ und 3 Angebote zur HVZ im Regionalverkehr) angeboten. Somit wäre der Grundtakt im SPNV erfüllt. Sollte dieser Abschnitt als stark nachgefragte Pendlerrelationen geführt werden, dann wäre das Angebot zur HVZ auch erfüllt.
- Die Vorgabe, auf allen Strecken einen Grundtakt von einem Angebot je Stunde vorzuhalten, wird auf mehreren Strecken (u.a. Jüterbog – Falkenberg und Jüterbog - Treuenbrietzen) und für mehrere Halte (u.a. Woltersdorf-Nuthe Urstromtal, Niedergörsdorf) noch nicht erreicht.

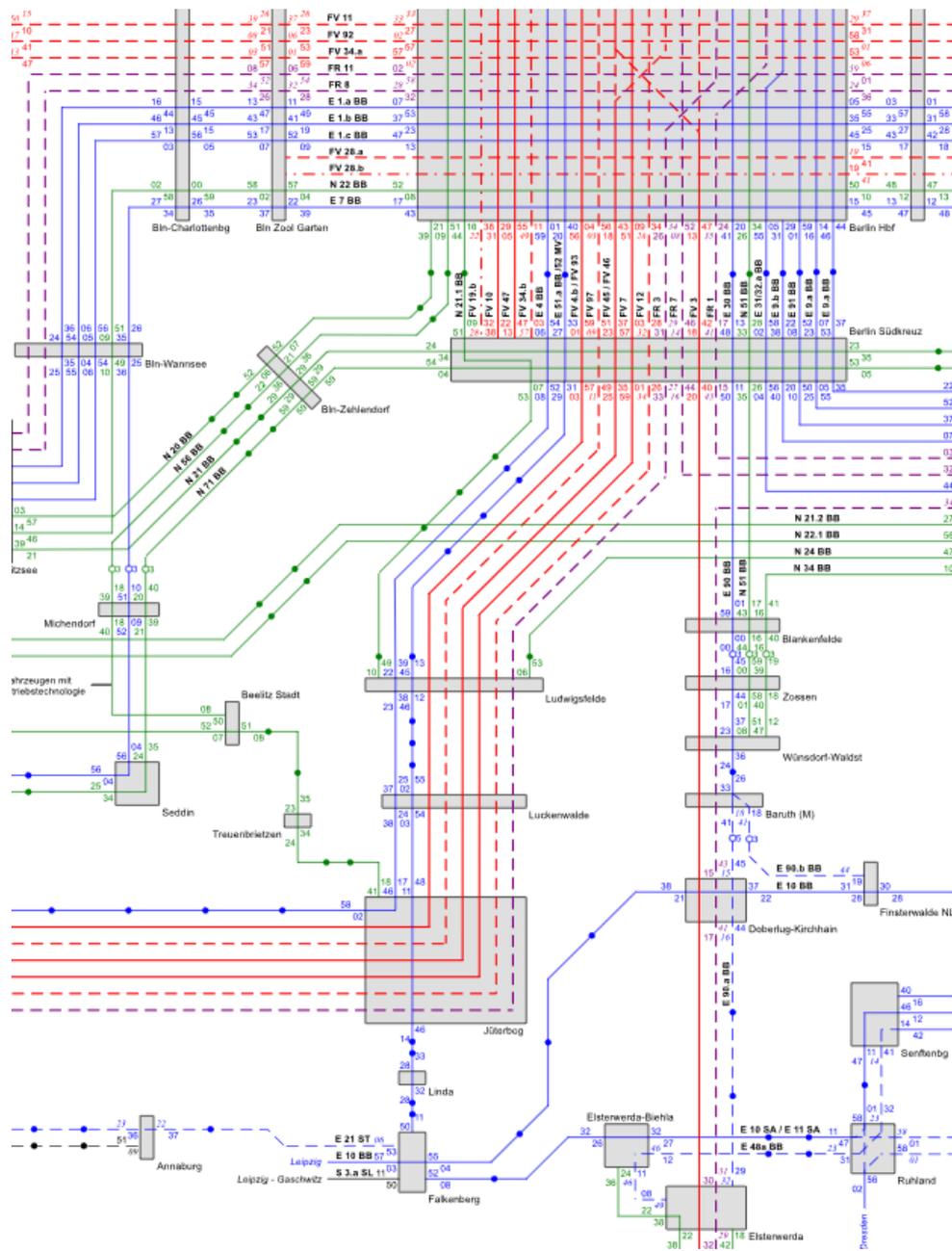
Zudem nennt die Mobilitätsstrategie weitere Ziele im SPNV:

- Kapazitätserweiterung auf hochfrequentierten Pendlerstrecken entlang der Achsen des Siedlungssterns
- Unterstützung der Umsetzung eines Deutschland-Taktes im Eisenbahnverkehr und des Berlin-Brandenburg-Taktes

Deutschlandtakt

Der sogenannte „Deutschlandtakt“ bezeichnet ein Konzept für einen deutschlandweit abgestimmten Taktfahrplan, mit dem ein Zielfahrplan für den Schienenpersonennah- und -fernverkehr aufgestellt wird und auf dessen Grundlage Neubaustrecken und andere Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden sollen. Er stellt ein Gerüst dar, welches in der Folgezeit baulich umgesetzt und im SPNV durch Bestellungen konkretisiert werden muss. Gegenwärtig liegt der dritte Gutachterentwurf vor, welcher für die Region Berlin-Brandenburg eine Vielzahl an Angebotsausweitungen umfasst.⁶⁴

Abbildung 5-2: Zielfahrplan Deutschlandtakt (3. Gutachterentwurf), Ausschnitt TF⁶⁵



⁶⁴ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2020

⁶⁵ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2020

Verantwortlichkeiten im SPNV und Grenzen der Einflussnahme des Landkreises

Der Landkreis Teltow-Fläming hat aufgrund der Zuständigkeiten nur wenig Einfluss auf die Planung und Bestellung im SPNV. Wichtige Bahnachsen haben bereits heute die Kapazitätsgrenze erreicht und sind fahrplantechnisch durch den Fernverkehr determiniert. Damit verbleiben für den Regionalverkehr unattraktive, teilweise stündlich wechselnde Taktlagen oder sogar längere Aufenthaltszeiten an Überholungsbahnhöfen. Diese Missstände sind nur durch den weiteren Ausbau zu beheben, für den der Bund zuständig ist. Der Wegfall der Rahmenverträge zur Sicherung von Trassenkapazitäten für den Regionalverkehr hat diese Situation weiter verschärft. Ein weiteres Hindernis für eine zielgerichtete Planung und Umsetzung der Angebotsmaßnahmen im SPNV ist der Umstand, dass die Bestellung der Leistungen üblicherweise erst erfolgen kann, wenn die Infrastruktur dafür ausgebaut ist, ein Infrastrukturausbau ohne absehbare Bestellung jedoch oftmals nicht erfolgt, da es sich hier um unterschiedliche Akteure mit unterschiedlichen Interessenslagen handelt. Komplexe Plan- und Genehmigungsverfahren verzögern den erforderlichen Ausbau und können bedarfsgerechte Lösungen oft verhindern.

5.1.2 Zielnetz kÖPNV

Zukünftig soll sich das Netz der kÖPNV-Linien dahingehend entwickeln, dass ein Hauptnetz aus wichtigen regionalen Buslinien und Orts-/Stadtlinien entsteht, das im dichten Takt betrieben wird und Hauptrelationen sowie Stadt- und Stadtumlandverkehre abdeckt. Verkehre außerhalb dieses Hauptnetzes sollen zunehmend durch bedarfsorientierte Verkehre (Rufbus) bedient werden, die eng mit dem Hauptnetz verknüpft sind, um so attraktive Verbindungen zwischen ländlichen und urbanen Räumen zu ermöglichen. Ausgenommen von Bedarfsbedienungen sind Schülerfahrten.

Die in den kommenden Abschnitten genannten Konzepte im Zielnetz des kÖPNV können als Bausteine zur Umsetzung dieser Vision verstanden werden.

Nordraumkonzept⁶⁶

Mit der Eröffnung der Dresdner Bahn und dem damit einhergehenden Wegfall der baulich bedingten Einschränkungen (u.a. Sperrung der Bahnübergänge im Ortsbereich von Blankenfelde und Mahlow), kann der letzte Baustein (Stufe 3 des Nordraumkonzeptes) zur Umsetzung des Linienkonzeptes in Blankenfelde-Mahlow erfolgen. Dazu ist geplant die Ortslinie 794 als Ringlinie zwischen S Blankenfelde, Glasow, Mahlow-Lückefeld, S Mahlow und Mahlow Richard-Wagner-Chaussee zu führen, während die Linie 797 von S Blankenfelde über den Glasower Damm und S Mahlow bis Mahlow Waldblick fahren soll. Die Umsetzung der dritten Stufe des Nordraumkonzeptes bedeutet voraussichtlich einen jährlichen Mehraufwand von 80.000 Betriebskilometer im Vergleich zu Stufe 2.

⁶⁶ VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH & Landkreis Teltow-Fläming, Buskonzept Nordraum Teltow-Fläming. Abschließende Dokumentation, 2020

Im länderübergreifenden Verkehr mit Berlin ist die Verlängerung der Linie 275 angedacht, die heute an der Haltestelle Berlin Kirchhainer Damm/Stadtgrenze endet und zum S-Bahnhof Lichtenrade verkehrt. Dabei könnte der zukünftige Linienvverlauf von der heutigen Endstelle nach S Mahlow entweder über die B96 und L76 führen oder der Straße Im Roten Dudel folgen. Für eine konkrete Umsetzung sind hier allerdings zuerst Absprachen mit dem Land Berlin und der BVG zu treffen.

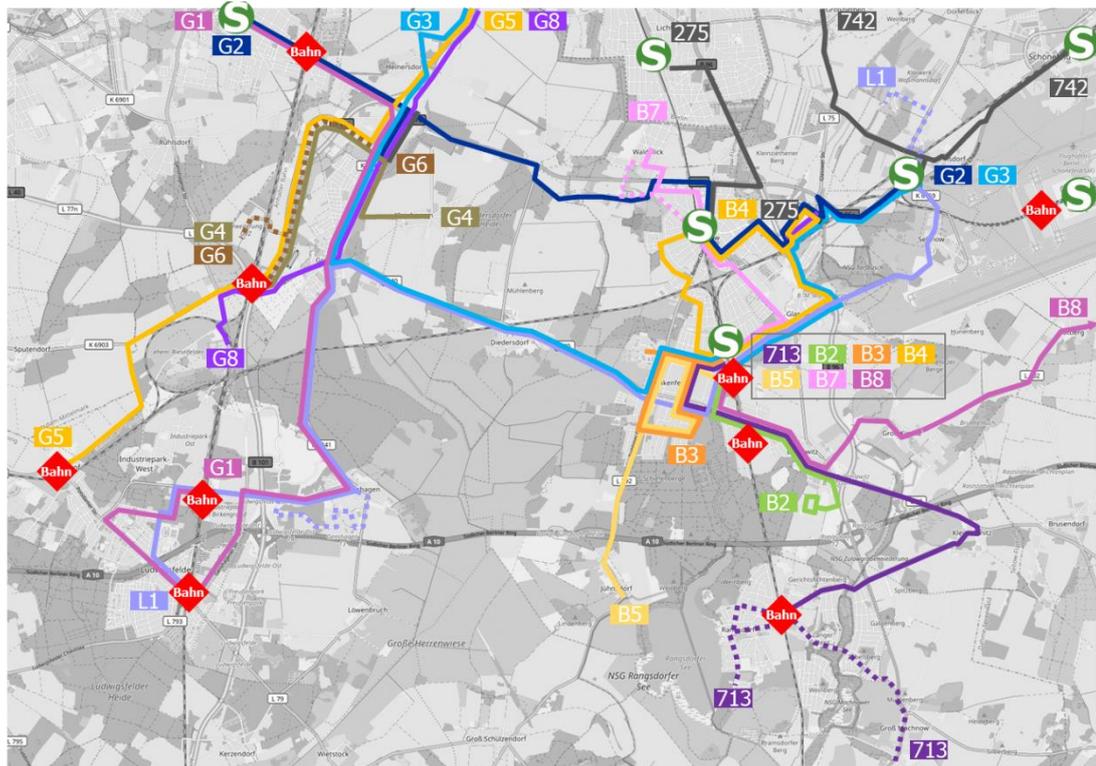
Mögliche Änderungen im Zuge des Nordraumkonzeptes sind in Tabelle 5-2 aufgelistet und eine geographische Linienübersicht des Zielzustandes in Abbildung 5-3 ersichtlich.

Tabelle 5-2: Änderungen kÖPNV (Nordraumkonzept) ab 2025

Liniennummer (Planungsnummer)	Neue Linienführung	Takt (Mo-Fr)	Änderungen (Jahr der Änderungen)
600 (G2)	S Teltow – Großbeeren, Am Wall – S Mahlow – S Waßmannsdorf	20/40	Keine Änderungen
704 (G3/B9)	S Buckower Chaussee – Großbeeren, Am Wall – S Blankenfelde – S Waßmannsdorf	60	Nach Abschluss Bauarbeiten Dresdner Bahn durchgängige Linie
710 (G1)	S Teltow Stadt – Großbeeren, Am Wall - Ludwigsfelde	60	Keine Änderungen
711 (G5)	S Buckower Chaussee – Großbeeren, Am Wall – GVZ – Großbeeren Bhf. – Ludwigsfelde- Struveshof Bhf.	60	Keine Änderungen
713	Blankenfelde – Rangsdorf – Groß Machnow	EF	Im Zuge des Nordraumkonzeptes keine Änderungen – mögliche Prüfaufträge zur Attraktivierung siehe Maßnahmen Kapitel 5.2
720 (L1/B1)	Ludwigsfelde – S Blankenfelde – S Waßmannsdorf	60	Nach Abschluss Bauarbeiten Dresdner Bahn durchgängige Linie
792 (B2)	S Blankenfelde – Dahlewitz Gewerbegebiet	20-60	Keine Änderungen

793 (B3)	Ortslinie Blankenfelde	20-60	Keine Änderungen
794 (B4)	S Blankenfelde – S Mahlow – S Blankenfelde	20-60	Ausführung als Ringlinie zwischen S Blankenfelde und S Mahlow
797 (B7)	S Blankenfelde – S Mahlow – Mahlow, Waldblick	60	Führung über Glasower Damm statt Berliner Damm
B5	S Blankenfelde - Jühnsdorf	Bedarf	Keine Änderungen
B8	S Blankenfelde – Dahlewitz Bhf. – Kiekebusch - Waltersdorf	60	Keine Änderungen
G4	Großbeeren Bhf. – GVZ - Großbeeren, Am Wall - Kleinbeeren	60	Keine Änderungen
G6	Großbeeren Bhf. – GVZ – G., An der Anhalter Bahn – Großbeeren, Am Wall	EF	Keine Änderungen
G8	S Buckower Chaussee – Großbeeren, Am Wall – Großbeeren Bhf. – G., Heidering	60	Keine Änderungen
275	<i>S Lichtenrade – S Mahlow</i>	20	<i>Mögliche Verlängerung bis S Mahlow (Absprache mit Berlin und BVG notwendig)</i>

Abbildung 5-3: Zielzustand Nordraumkonzept 2025+



ÖPNV-Konzept Stadt Ludwigsfelde⁶⁷

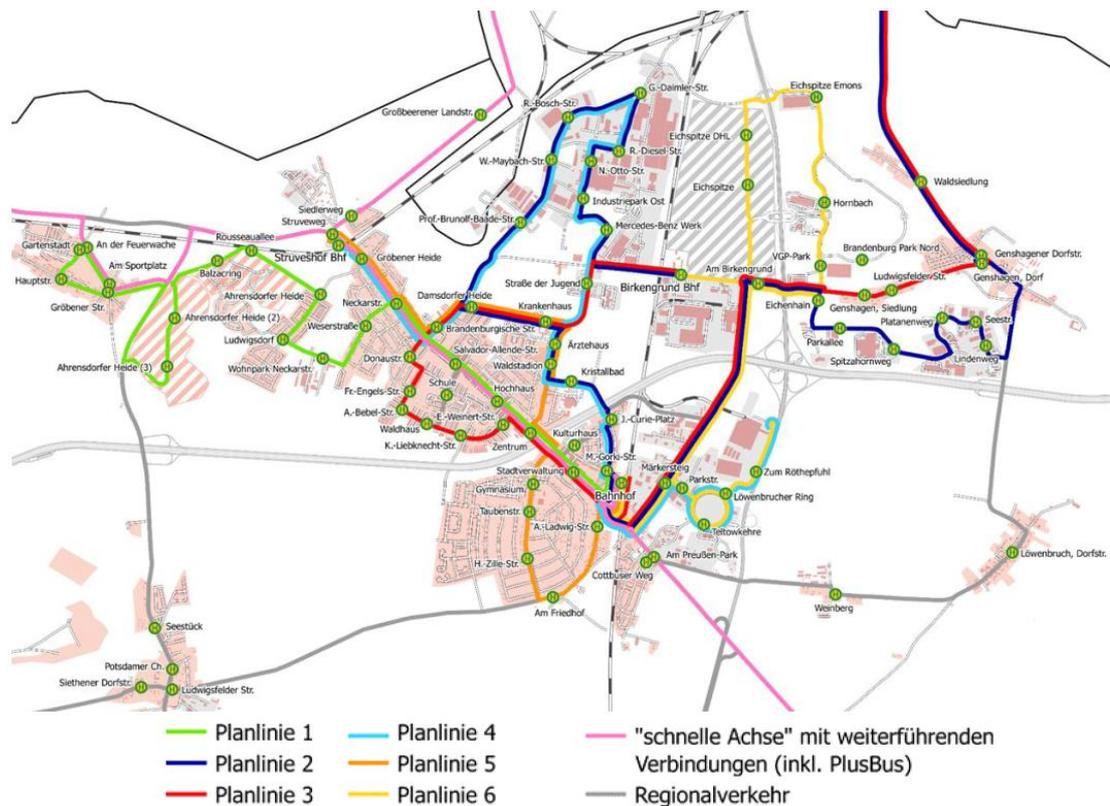
Aufgrund von steigenden Bevölkerungszahlen und zunehmenden Betriebsansiedelungen, die mit einem Zuwachs der Arbeitsplätze am Standort Ludwigsfelde verbunden sind, ergibt sich die Notwendigkeit der Neuordnung des Stadtverkehrs. Zudem ist es strategisches Ziel der Stadt, den Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen zu steigern und die Verkehrsbelastungen durch den Individualverkehr einzudämmen. Hinzu kommt, dass neue Betriebs- und Wohnstandorte durch den ÖPNV erschlossen werden und entlegene Ortsteile stärker an die Kernstadt angebunden werden sollen.

Zu diesem Zweck wurde ein überarbeitetes ÖPNV-Konzept für die Stadt Ludwigsfelde erstellt, das in vier unterschiedlichen Varianten die bestehenden Stadtlinien 702 und 708 modifiziert und um zwei weitere Stadtlinien ergänzt. Zudem werden die Regionalbuslinien (u.a. 710, 714, 715, 720 und 750) in das städtische Konzept integriert, sodass im Zusammenspiel eine verbesserte Anbindung aller Stadtteile der Kernstadt erreicht wird. Besonderes Augenmerk wurde dabei auf die Vereinfachung der Linienläufe sowie den Anschluss des neuen Siedlungsgebietes Rousseau Park und des Betriebsgebietes Eichspitze gelegt. Die Ortsteile Gröben, Jütchendorf, Schiaß, Mietgendorf, Kerzendorf, Weinberg und Löwenbruch erhalten zusätzlich zu den Schülerverkehrslinien einen flexiblen Bedarfsverkehr (Rufbus).

⁶⁷ Stadt Ludwigsfelde, 2020

Insgesamt wird in der Variante „Nordraum“ (siehe Abbildung 5-4), die eine der möglichen Umsetzungsstrategien ist, ein Aufwuchs der jährlichen Betriebsleistung von 51% erwartet. Das Konzept stellt einen Vorschlag und Diskussionsbeitrag der Stadt Ludwigsfelde dar, für den noch keine Beschlüsse vorliegen. Auch sind noch nicht alle verkehrlichen und betrieblichen Auswirkungen geklärt.

Abbildung 5-4: Übersicht Linienvläufe Mo-Fr ÖPNV-Konzept Stadt Ludwigsfelde (Variante "Nordraum") 2025+



Zukunftsverein Dahmer Land

Eine Sonderrolle in der Planung von neuen und innovativen Lösungen für den ÖPNV im Kreisgebiet nimmt der Zukunftsverein Dahmer Land ein, der sich für verbesserte Anbindungen des Amtes Dahme/Mark innerhalb der Kleinregion und des Kreisgebietes sowie im Zulauf auf die Städte Berlin, Leipzig und Dresden einsetzt. Im Zuge von Ideenwerkstätten („Zukunftsdialog“) und in Absprache mit unterschiedlichen Akteuren in der Region wurden bereits konkrete Planungen diskutiert. Diese umfassen beispielsweise die Schaffung von Mifahrerbänken⁶⁸ oder die Einführung eines Berlin-Shuttles auf Ridesharing-Basis, inklusive Einbindung letzteren in die Rufbus-App des VTF.⁶⁹ Für die weitere Entwicklung und Technologisierung des kÖPNV im Landkreis Teltow-Fläming könnten die Ideen durchaus von Interesse sein. Eine engere Zusammenarbeit der zuständigen Stellen der Kreisverwaltung und der Verkehrsunternehmen mit dem Verein wird deshalb empfohlen.

⁶⁸ ZDL Zukunftsverein Dahmer Land, 2019

⁶⁹ Information von Herrn Dr. Joachim Klewes (ZDL Zukunftsverein Dahmer Land), 2020

5.2 Maßnahmen ÖPNV 2021-2025

Der folgende Abschnitt fasst die in den Kapiteln 2 bis 5.1 genannten Entwicklungen in Form eines Maßnahmenkataloges zusammen und bietet daher eine globale Übersicht über die während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes bis 2025 umzusetzenden Maßnahmen. Zahlreiche Einzelmaßnahmen sind vor einer möglichen Durchführung auf ihre Wirksamkeit zu prüfen und stehen als Prüfungsaufträge formuliert in Abschnitt 5.2.1.

5.2.1 Prüfaufträge zur Angebotsverbesserung

Die nachfolgenden Prüfaufträge sind bzw. waren Eingaben und Anregungen der Träger öffentlicher Belange, welche aus unterschiedlichen Gründen nicht direkt als umzusetzende Maßnahme im Nahverkehrsplan Eingang finden konnten. Im Sinne einer höheren Verbindlichkeit wurden folgende Erläuterungen je Prüfauftrag ergänzt:

- Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit
- Zeithorizont der Durchführung der Prüfung
- Zeithorizont einer möglichen Umsetzung, sofern Rahmen bekannt

In Abhängigkeit des jeweiligen Prüfergebnisses kann ein Teil der Prüfaufträge zu konkreten Maßnahmen des nachfolgenden NVP werden, in bestimmten, günstig gelagerten Fällen (z.B. in Verbindung mit anderen Maßnahmen) auch noch des aktuellen NVP.

A) Prüfung Direktverbindung Beelitz – Trebbin – Zossen

Bei der Direktverbindung von Beelitz (Mittelzentrum mit Werder/Havel im Landkreis PM) über Trebbin (Landkreis TF) nach Zossen (Mittelzentrum in TF) gibt es derzeit noch keine Angebote in Form einer Busverbindung. Eine Linienführung könnte über die B 246 erfolgen und würde rund 38 km umfassen. Durch eine direkte Busverbindung würde eine Ost-West-Tangente zwischen den zwei radialen Bahntrassen (Trebbin an der Anhalter Bahn und Zossen an der Dresdner Bahn) und der tangentialen Bahntrasse (Beelitz an der Umgebungsbahn – RB33) entstehen.

Als Ergänzung zu diesem zu prüfenden Angebot ist die Linie zwischen Zossen und Mittenwalde (LDS) zu sehen, die laut dem Landkreis Dahme-Spreewald auf einen 120-Minuten-Takt verdichtet werden soll. Somit entstünde eine bedeutende Querverbindung zwischen den Landkreisen im südlichen Stadtumland Berlins.

<i>Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit</i>	Landkreise TF und PM (in Abstimmung mit VTF und regiobus PM)
<i>Zeithorizont der Durchführung der Prüfung</i>	2021
<i>Zeithorizont einer möglichen Umsetzung</i>	offen

B) Prüfung Direktverbindung Rangsdorf – Königs Wusterhausen

Eine weitere Verbindung könnte zwischen der Gemeinde Rangsdorf (TF) und dem Mittelzentrum Königs Wusterhausen (LDS) erfolgen. Die Buslinie 790 (betrieben durch Herz-Reisen GmbH Zossen) bietet bereits ein Fahrtenpaar am Tag zwischen den beiden Orten über Zossen und Mittenwalde an. Die direkte Verbindung könnte über die L 40 und die Gemeinde Mittenwalde verlaufen und würde eine Länge von rund 18 km betragen. Dadurch würden zwei radial erschlossene SPNV-Stationen (Rangsdorf an der Dresdner Bahn und Königs Wusterhausen an der Görlitzer Bahn) mittels einer tangentialen Ost-West Busverbindung miteinander verbunden werden.

Seitens des Landkreises Dahme-Spreewald gibt es bereits konkrete Planungen eine solche Linie umzusetzen. Die Einführung von 12 täglichen Fahrtenpaaren an Werktagen (Mo-Fr) und vier täglichen Fahrtenpaaren am Wochenende soll eine Verbindung zwischen den Orten Rangsdorf, Mittenwalde und Königs Wusterhausen ab Dezember 2021 ermöglichen und zudem das Südring-Center in Rangsdorf anbinden. Eine Ausrichtung auf die RE-Züge von/nach Berlin am Bahnhof Rangsdorf ist vorgesehen. Konkrete Abstimmungen zwischen den Verkehrsunternehmen und den Landkreisen sind noch ausständig.

<i>Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit</i>	Landkreise TF und LDS (in Abstimmung mit Herz-Reisen GmbH und RVS)
<i>Zeithorizont der Durchführung der Prüfung</i>	2021
<i>Zeithorizont einer möglichen Umsetzung</i>	12/2021

C) Prüfung Direktverbindung Potsdam – Rangsdorf

Zwischen der Landeshauptstadt Potsdam und der Gemeinde Rangsdorf (TF) könnte zukünftig eine Busverbindung etabliert werden. Die Linienführung würde dabei von Potsdam bis Ludwigsfelde der heutigen Buslinie 750 folgen und könnte ab Ludwigsfelde weiter über Groß Schulzendorf und Blankenfelde nach Rangsdorf führen (Länge etwa 44 km). Die zweite mögliche Route könnte über den Bahnhof Dabendorf verlaufen und Rangsdorf aus Richtung Süden erreichen (Länge etwa 46 km).

<i>Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit</i>	Landkreis TF (in Abstimmung mit VTF)
<i>Zeithorizont der Durchführung der Prüfung</i>	2021
<i>Zeithorizont einer möglichen Umsetzung</i>	offen

D) Prüfung Attraktivierung Direktverbindung Potsdam – Trebbin

Die Linie 750 verbindet bereits heute die Landeshauptstadt Potsdam via Ludwigsfelde und Trebbin mit Luckenwalde. Dabei werden derzeit nur 5 direkte Fahrten je Richtung auf dem Linienweg zwischen Potsdam und Trebbin (Länge rund 34 km) angeboten. Die Schaffung einer aufgewerteten Verbindung mit einheitlichem Taktschema könnte dabei zur besseren Vernetzung der Region mit der Landeshauptstadt beitragen.

<i>Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit</i>	Landkreis TF (in Abstimmung mit VTF)
<i>Zeithorizont der Durchführung der Prüfung</i>	2021
<i>Zeithorizont einer möglichen Umsetzung</i>	offen

E) Prüfung Verlängerung Linie 714 bis Wünsdorf-Waldstadt

Zwischen den SPNV-Zugangsstellen Ludwigsfelde (Anhalter Bahn) und Zossen (Dresdner Bahn) fährt die Buslinie 714 als PlusBus-Linie. Diese bietet eine schnelle Direktverbindung zwischen beiden Mittelzentren und den zwei Bahntrassen und bildet somit eine wichtige Ost-West-Tangente. Zur Erschließung der Stadt Wünsdorf-Waldstadt müsste die Linienführung um rund 14 km von Zossen über die B 96 bis nach Wünsdorf-Waldstadt verlängert werden. Um die Linie weiterhin entsprechend der PlusBus-Standards anzubieten, müsste der Stundentakt von Mo-Fr bis Wünsdorf-Waldstadt angeboten werden sowie das Angebot an Sams-, Sonn- und Feiertagen (derzeit kein Angebot durch andere Linien auf dem Abschnitt Zossen – Wünsdorf-Waldstadt) ausgebaut werden.

<i>Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit</i>	Landkreis TF (in Abstimmung mit VTF)
<i>Zeithorizont der Durchführung der Prüfung</i>	2021
<i>Zeithorizont einer möglichen Umsetzung</i>	offen

F) *Prüfung PlusBus-Korridor Luckenwalde – Petkus – Baruth/Mark*

Die Buslinie 719 zwischen Luckenwalde und Baruth/Mark könnte möglicherweise zukünftig als PlusBus-Linie ausgewiesen werden. Sie bildet dabei bereits heute eine Ost-West-Tangente zwischen den radialen Bahntrassen Anhalter und Dresdner Bahn sowie eine Verbindung zwischen der Kreisstadt Luckenwalde und dem grundfunktionalen Schwerpunkt Baruth/Mark. Für die Anbindung der Gemeinde Petkus und des Gewerbegebietes Baruth/Mark müsste die Linienführung geändert werden. Die Länge der Linie würde in dieser Form rund 40 km messen. Heute ist das Angebot vor allem auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Eine Ausweitung des Angebotes (Taktverkehr) an Schul- und Ferientagen sowie die Schaffung von Wochenendverkehr wäre daher notwendig.

<i>Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit</i>	Landkreis TF (in Abstimmung mit VTF)
<i>Zeithorizont der Durchführung der Prüfung</i>	2021
<i>Zeithorizont einer möglichen Umsetzung</i>	zeitnah

G) *Prüfung PlusBus-Korridor Jüterbog – Luckau-Uckro*

Die Buslinie 754 von Jüterbog über Werbig und Hohenseefeld nach Dahme birgt möglicherweise Potenziale für die Aufwertung zur PlusBus-Linie. Die Linienführung könnte zudem über Dahme/Mark hinaus bis zum Bahnhof Luckau-Uckro (Landkreis LDS) verlängert werden. Dadurch würde eine neue Ost-West-Tangente zwischen zwei Bahntrassen im südlichen Landkreis entstehen. In der Evaluierung und Teilfortschreibung des vorangegangenen Nahverkehrsplanes wird dieser Verbindung ein hohes Nachfragepotential zugeschrieben.⁷⁰ Zur Umsetzung müsste die Linie vertaktet und der Linienvverlauf vereinheitlicht werden sowie zusätzliche Fahrten an Ferientagen und am Wochenende angeboten werden. Ein Hindernis stellen die ungleichmäßigen Abfahrzeiten der Bahn am Bahnhof Luckau-Uckro dar, welche den Mindestumsteigezeiten der PlusBus-Vorgabe im Wege stehen.

<i>Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit</i>	Landkreise TF und LDS (in Abstimmung mit VTF und RVS)
<i>Zeithorizont der Durchführung der Prüfung</i>	2021
<i>Zeithorizont einer möglichen Umsetzung</i>	offen

⁷⁰ Landkreis Teltow-Fläming, 2019

H) *Prüfung Ausweitung Rufbus Niederer Fläming auf Teilräume des Landkreises Elbe-Elster*

Bereits heute werden vom Rufbusgebiet Niederer Fläming grenznahe Orte im Landkreis Elbe-Elster miterschlossen. So sind die Orte Knippelsdorf, Körba und Lebusa mit dem Rufbus direkt von den Städten Dahme/Mark und Jüterbog erreichbar. Zur besseren regionalen Verknüpfung und in Ergänzung zum bestehenden regionalen Busnetz im Landkreis Elbe-Elster könnten weitere Orte in das Rufbusgebiet Niederer Fläming aufgenommen werden. Mögliche Erweiterungen könnten dabei die amtsfreie Kleinstadt Schönwalde mit den grenznahen Ortsteilen sowie die Stadt Schlieben umfassen. Letztere wird voraussichtlich ab Mai 2021 ein grenzüberschreitendes Rufbusgebiet erhalten.⁷¹

<i>Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit</i>	Landkreise TF und EE (in Abstimmung mit VTF und VMEE)
<i>Zeithorizont der Durchführung der Prüfung</i>	2021
<i>Zeithorizont einer möglichen Umsetzung</i>	05/2021

I) *Prüfung Ausweitung Rufbus Trebbin*

Teilbereiche der Gemeinde Trebbin könnten zusätzlich zu den bestehenden Buslinien in ein Rufbusbediengebiet integriert werden. Es existiert bereits das Rufbusgebiet Kranich-Express (Bediengebiet 40 km²), in dem ein elektrisches Fahrzeug eingesetzt wird. In diesem Gebiet sind die Ortsteile Blankensee, Schönhagen, Löwendorf, Glau und Trebbin der Gemeinde Trebbin integriert. Die Ausweitung sieht die Aufnahme der restlichen Ortsteile der Gemeinde vor. Das gesamte Gebiet würde sich dann über eine Fläche von rund 126 km² erstrecken. Dementsprechend wäre ein zusätzliches Fahrzeug vonnöten. Die Anschaffung eines weiteren Elektrofahrzeuges ist bereits in Diskussion.

Eine weitere Option ist, die Ortsteile der Gemeinde Trebbin in das Rufbusgebiet Nuthe-Urstromtal (derzeit: Bediengebiet 410 km²; 2 Fahrzeuge) zu integrieren. Dafür würden sich die im Süden befindlichen Ortsteile Stangenhagen, Kliestow, Wiesenhausen, Klein Schulzendorf, Lüdersdorf und Christinendorf der Gemeinde Trebbin anbieten. Die Erweiterung würde rund 55 km² für das Rufbusgebiet Nuthe-Urstromtal umfassen. Die verbleibenden Ortsteile der Gemeinde Trebbin könnten dann in das Rufbusgebiet des Kranich-Expresses integriert werden.

<i>Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit</i>	Landkreis TF (in Abstimmung mit VTF)
<i>Zeithorizont der Durchführung der Prüfung</i>	2021
<i>Zeithorizont einer möglichen Umsetzung</i>	2022

⁷¹ Information der Verkehrsgesellschaft Teltow Fläming mbH (VTF), 2020

J) *Prüfung Erweiterung Rufbus Baruth/Mark*

Die Gemeinde Baruth/Mark ist bisher von zwei Rufbusgebieten erschlossen. Die im Südosten liegenden Ortsteile Ließen und Petkus sind Teil des Rufbusgebietes Niederer Fläming, während die im Osten liegenden Ortsteile Mückendorf, Radeland, Dornswalde, Klasdorf, Schöbendorf und Baruth/Mark das Rufbusgebiet Baruth/Mark mit einem Bediengebiet von 150 km² (derzeit ein Fahrzeug im Einsatz) bilden. Die verbliebenden Ortsteile Horstwalde, Merzdorf und Groß Ziescht liegen zwischen den Rufbusgebieten Baruth/Mark im Osten, Niederer Fläming im Südosten und Nuthe-Urstromtal im Westen. Die vier genannten Ortsteile (Erweiterung rund 85km²) könnten zukünftig in eines dieser Rufbusgebiete integriert werden. Es bietet sich dabei aufgrund der Ausrichtung der zu erwartenden Fahrgastströme das Gebiet Baruth/Mark an. Der Einsatz eines zweiten Fahrzeuges wird empfohlen.

<i>Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit</i>	Landkreis TF (in Abstimmung mit VTF)
<i>Zeithorizont der Durchführung der Prüfung</i>	2021
<i>Zeithorizont einer möglichen Umsetzung</i>	2022

K) *Prüfung zur Erstellung eines Rufbusgebietes für die Gemeinden Zossen und Am Mellensee*

Laut Auskunft der Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH haben die beiden Gemeinden Zossen und Am Mellensee Anfragen zu einer Aufnahme eines möglichen Rufbusgebietes gestellt. Zu prüfen wäre in diesem Falle, ob ein Rufbusgebiet dabei beide Gemeindegebiete komplett einschließen könnte (Fläche etwa 285 km²) oder ob zwei separate Gebiete eine bessere Realisierbarkeit zulassen würden. Zudem sind die Bedarfe in den jeweiligen Ortsteilen zu ermitteln.⁷²

<i>Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit</i>	Landkreis TF (in Abstimmung mit VTF)
<i>Zeithorizont der Durchführung der Prüfung</i>	2021
<i>Zeithorizont einer möglichen Umsetzung</i>	2022

⁷² Information der Verkehrsgesellschaft Teltow Fläming mbH (VTF), 2020

L) *Prüfung Erhöhung der Taktfrequenz in Jüterbog*

Die Stadt Jüterbog wird von zahlreichen regionalen Buslinien durchzogen. Die Linien 758 und 759 verkehren ergänzend dazu als Stadtverkehrslinien. Jüterbog liegt zudem im Rufbusgebiet Niederer Fläming (Bediengebiet 650km²; 2 Fahrzeuge). Beide Stadtlinien verkehren derzeit an Werktagen (Mo-Fr) im Stundentakt, die Linie 758 bietet zudem zwei Verstärkerfahrten morgens in der HVZ an. Um die Taktfrequenz zu erhöhen, könnte zunächst über eine Verdichtung beider Linien zum Halbstundentakt in der HVZ nachgedacht werden. Zudem könnte ein Angebot am Wochenende und an Feiertagen geschaffen werden.

<i>Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit</i>	Landkreis TF (in Abstimmung mit VTF)
<i>Zeithorizont der Durchführung der Prüfung</i>	2021
<i>Zeithorizont einer möglichen Umsetzung</i>	offen

M) *Prüfung Erhöhung der Taktfrequenz der Linie 713 in der HVZ, am Abend und am Wochenende*

Die Buslinie 713 führt von Groß Machnow über Rangsdorf und Dahlewitz nach Blankenfelde. Dabei werden zurzeit an Werktagen (Mo-Fr) zahlreiche Fahrten mit unterschiedlichen Start-, Zwischen- und Endhaltestellen angeboten, während die Linienroute bis Blankenfelde nur etwa im Zweistundentakt befahren wird. Das Angebot sollte vor allem in den Hauptverkehrszeiten morgens und abends ausgebaut und einheitlich vertaktet werden, um eine verständliche und nachvollziehbare Fahrplanstruktur zu erhalten. Zudem ist die Einführung von Wochenendkursen zu erwägen. Dadurch könnte die Vernetzung zwischen den Städten und Gemeinden gestärkt werden und die Linie als Zubringer zu den Gewerbestandorten von den Bahnhöfen Rangsdorf und Blankenfelde attraktiviert werden.

<i>Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit</i>	Landkreis TF (in Abstimmung mit VTF)
<i>Zeithorizont der Durchführung der Prüfung</i>	2021
<i>Zeithorizont einer möglichen Umsetzung</i>	offen

N) *Prüfung Verbesserung der Anbindung von Dahme/Mark an Bahnhöfe des Regionalverkehrs*

Die Stadt Dahme/Mark liegt im Südosten des Landkreises TF und befindet sich an keiner der den Landkreis durchquerenden Bahntrasse – hat somit keine Zugangsstelle zum SPNV. Es bestehen allerdings Busverbindungen zu drei Bahnhöfen: Die Linie 466 (RVS) fährt zum 13 km entfernten Bahnhof Luckau-

Uckro (LDS) im annähernden Stundentakt von Montag bis Freitag und bietet einzelne Fahrten an Sams-, Sonn- und Feiertagen an. Die rund 14 km entfernte Station Drahnisdorf (LDS) wird montags bis freitags mit der Linie 467 (RVS) erreicht. Die Linie 754 (VTF) stellt die Verbindung zum 33 Kilometer entfernten Jüterbog und dessen Bahnhof her. Fahrten finden an Ferientagen im Zweistundentakt statt, an Schultagen werden diese von zahlreichen Schülerkursen ergänzt. Am Wochenende finden Einzelfahrten statt. Dahme/Mark liegt zudem im Rufbusgebiet Niederer Fläming. Außerhalb der Linienfahrten kann daher ein Rufbus nach Jüterbog gebucht werden.

Die Anbindungen an die nächstgelegenen Zugangsstellen Luckau-Uckro und Drahnisdorf sollten bevorzugt untersucht werden. Dafür könnten in beiden Fällen die vorhandenen Busverbindungen ausgebaut werden oder auch das Rufbusgebiet Niederer Fläming auf die Bahnhöfe ausgeweitet werden. Diesbezüglich gibt es seitens des Landkreises Dahme-Spreewald bereits Überlegungen zu einer möglichen Umsetzung eines kreisübergreifenden Rufbusgebietes zur Anbindung der Bahnhöfe Luckau-Uckro und Drahnisdorf. Erste Gespräche zwischen dem Landkreis LDS und den Verkehrsunternehmen RVS und VTF wurden in diesem Zusammenhang bereits geführt.

<i>Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit</i>	Landkreise TF und LDS (in Abstimmung mit VTF und RVS)
<i>Zeithorizont der Durchführung der Prüfung</i>	2021
<i>Zeithorizont einer möglichen Umsetzung</i>	2022

O) Prüfung Ausweitung der Bürozeiten Rufbus-Zentrale

Die Buchung einer Rufbusfahrt kann via Rufbus-App oder per Telefon erfolgen. Alle Rufbusgebiete werden an Werktagen (Mo-Fr) zwischen 5:30 und 21:30 sowie am Wochenende und an Feiertagen zwischen 8:30 und 21:30 bedient, Anrufe werden von der Rufbuszentrale in Luckenwalde allerdings derzeit täglich nur zwischen 5 Uhr und 17 Uhr entgegengenommen. Durch die Ausweitung der einzelnen Rufbusgebiete bzw. die mögliche Einführung neuer Rufbusgebiete sowie um die Kundenfreundlichkeit der bestehenden Rufbusangebote zu verbessern, wird die Verlängerung der Bürozeiten der Rufbuszentrale vorgeschlagen. Eine Ausweitung auf den Zeitraum der Bedienung bis 21:30 ist daher anzustreben.

<i>Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit</i>	Landkreis TF (in Abstimmung mit VTF)
<i>Zeithorizont der Durchführung der Prüfung</i>	2021
<i>Zeithorizont einer möglichen Umsetzung</i>	zeitnah

P) Prüfung Optimierung Verknüpfung zwischen SPNV und regionalen Buslinien in Großbeeren

Der Bahnhof Großbeeren wird zurzeit von drei Buslinien (703, 710, 711) und dem RE4 (künftig RE3) bedient. Während die Buslinien 703 und 710 täglich nur Einzelfahrten zum Bahnhof Großbeeren anbieten, fährt die Linie 711 (S Buckower Chaussee – Großbeeren Heidering) zur Hauptverkehrszeit in einem annähernden 20-Minuten-Takt. Die Regionalexpress-Linie RE4 hält zudem im Stundentakt in Großbeeren. Die Umsteigesituation zwischen den genannten Linien ist dabei allerdings nicht befriedigend, was folgende Tabelle 5-3 veranschaulicht:

Tabelle 5-3: Umsteigezeiten SPNV-kÖPNV am Bahnhof Großbeeren

Umsteigezeit vom Bus zum RE4	RE4 nach Berlin	RE4 nach Jüterbog
703 (Mo-Fr 3 Fahrten pro Tag)	8-27 min	9-28
710 (Sa und So 2 Fahrten pro Tag)	48 min	47 min
711 (Mo-Fr HVZ, Sa und So je 9 Fahrten)	9-52 min	10-53 min

Umsteigezeit vom RE4 zum Bus	703 (Mo-Fr, 3 Fahrten pro Tag)	710 (Sa und So, 2 Fahrten pro Tag)	711 (Mo-Fr HVZ, Sa und So je 9 Fahrten)
RE4 von Berlin	23-53 min	11 min	12-38 min
RE4 von Jüterbog	22-52 min	10 min	13-37 min

Für einen optimalen Umstieg vom Bus zum SPNV müssten die Ankunfts-/Abfahrtszeiten der Buslinien an jene des RE4 (und künftig RE3) angepasst werden. Dies kann mit einem Taktkonten-Konzept erreicht werden, in welchem die Buslinien vor Ankunft des Zuges an der Umsteigestation ankommen und nach Abfahrt des Zuges abfahren.

Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit	Landkreis TF (in Abstimmung mit VTF)
Zeithorizont der Durchführung der Prüfung	2021
Zeithorizont einer möglichen Umsetzung	2022 nach Inbetriebnahme Knoten Großbeeren am Wall

Q) *Prüfung Optimierung Verknüpfung zwischen SPNV und regionalen/städtischen Buslinien in Jüterbog*

Jüterbog Bahnhof wird von den SPNV-Linien RE3, RE4, RB33 und den beiden Mitteldeutschen S-Bahnlinien 2 und 8 angefahren sowie von den Buslinien 753, 754, 758, 759 und 769 bedient. Der Bussteig befindet sich direkt am Gleis 2 und bietet dadurch einen schnellen Zugang zum Bahnhof. Durch eine Unterführung können die Gleise 1 und 5 erreicht werden. Für eine optimierte Verknüpfung zwischen Bus und SPNV eignet sich auch hier ein Rendezvous-Prinzip oder ein Teil-Rendezvous-Prinzip. Derzeit sind die Umsteigezeiten besonders zwischen den regionalen/städtischen Buslinien und dem RE3 nicht optimal.

<i>Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit</i>	Landkreis TF (in Abstimmung mit VTF)
<i>Zeithorizont der Durchführung der Prüfung</i>	2021
<i>Zeithorizont einer möglichen Umsetzung</i>	offen

R) *Prüfung Einrichtung stündlicher Halt in Woltersdorf/Nuthe-Urstromtal*

Der Bahnhof Woltersdorf/Nuthe-Urstromtal wird durch den RE3 im 2-h-Takt angefahren. Der RE3 verkehrt grundsätzlich im Stundentakt, hält jedoch nur alle zwei Stunden am Bahnhof. Zudem fährt der RE4, der in der HVZ als Taktverdichter zwischen Jüterbog und Ludwigsfelde dient, in Woltersdorf generell ohne Halt durch. Die Umsetzung eines zusätzlichen Halts aller in Woltersdorf bis dato durchfahrenden RE3-Zügen könnte sowohl zur Taktstabilität auf der Linie als auch zur Attraktivierung des Standortes Woltersdorf mit dem nahegelegenen, landschaftlich reizvollen Nuthe-Urstromtal beitragen.

<i>Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit</i>	VBB (in Abstimmung mit MIL)
<i>Zeithorizont der Durchführung der Prüfung</i>	2021
<i>Zeithorizont einer möglichen Umsetzung</i>	Nach Verkehrsvertrag Nord-Süd II

S) *Prüfung Umsetzung durchgehender Stundentakt südlich von Wünsdorf-Waldstadt*

Die Stationen Blankenfelde, Dahlewitz, Rangsdorf, Dabendorf, Zossen und Wünsdorf-Waldstadt werden durch den RE5 (Süd) und den RE7 angebunden. Der RE5 (Neustrelitz/Rostock/Neubrandenburg-Berlin-Elsterwerda) fährt auf der Strecke bis Wünsdorf-Waldstadt im Stundentakt, die Bedienung südlich davon findet nur im Zweistundentakt statt. In der HVZ werden auf diesem Abschnitt einzelne Taktverdichter angeboten, wobei bei diesen die Halte in Neuhoof und Klasdorf-Glashütte entfallen.

Die Stationen Neuhof und Klasdorf-Glashütte sind daher mit der Bahn ganztägig nur im Zweistundentakt erreichbar, Baruth wird nur in der HVZ stündlich bedient. Zur Realisierung eines Stundentakts südlich von Wünsdorf-Waldstadt könnten einige Fahrten der Linie RE5 oder RE7 außerhalb der HVZ in Richtung Süden verlängert werden und Halte der HVZ-Verstärkerzüge in Neuhof und Klasdorf-Glashütte erfolgen. Eine Prüfung der potentiellen Nachfrage ist allerdings vonnöten.

Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit	VBB (in Abstimmung mit MIL)
Zeithorizont der Durchführung der Prüfung	2021
Zeithorizont einer möglichen Umsetzung	Nach Ausbau Dresdner Bahn

T) Prüfung Herstellung Fahrplanstabilität RE3/RE4

Die Linie RE3 bedient im Landkreis TF alle Stationen zwischen Ludwigsfelde und Jüterbog, bevor die Linienführung nach Lutherstadt Wittenberg Hbf. oder nach Falkenberg (Elster) fortgesetzt wird. Beide Streckenäste werden jeweils im Zweistundentakt bedient. Der RE4 fährt die Stationen Großbeeren, Birkengrund und Ludwigsfelde im Stundentakt an und bietet einzelne Verstärkerfahrten von/bis Jüterbog über Luckenwalde zur HVZ Mo-Fr an:

Tabelle 5-4: Haltekonzept Anhalter Bahn in Teltow-Fläming bis Jüterbog

Bahnhof	RE3	RE4
Großbeeren	x	Stündlicher Halt
Birkengrund	x	Stündlicher Halt
Ludwigsfelde	Stündlicher Halt	Stündlicher Halt
Thyrow	Stündlicher Halt	x
Trebbin	Stündlicher Halt	tw. Verstärkerfahrten HVZ
Woltersdorf (Nuthe-Urstromtal)	Zweistündlicher Halt	x
Luckenwalde	Stündlicher Halt	Verstärkerfahrten HVZ
Jüterbog	Stündlicher Halt	Verstärkerfahrten HVZ

Die Bahntrasse wird zudem vom nationalen und internationalen Fernverkehr befahren.

Durch den lediglich alle zwei Stunden bedienten Bahnhof Woltersdorf, kommt es zu unterschiedlichen Fahrtzeiten auf der Strecke, die eine Verschiebung der

Abfahrtszeiten an einzelnen Bahnhöfen bedingt. Ein einheitlicher Takt des RE3 auf allen Unterwegshalten würde eine bessere Planungsgrundlage bringen und dadurch die Fahrplanstabilität auf der gesamten Bahntrasse erhöhen.

<i>Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit</i>	VBB (in Abstimmung mit MIL)
<i>Zeithorizont der Durchführung der Prüfung</i>	2021
<i>Zeithorizont einer möglichen Umsetzung</i>	Nach Verkehrsvertrag Nord-Süd II

U) Prüfung Herstellung bzw. konzeptionelle Berücksichtigung von Toilettenanlagen an wichtigen Knotenpunkten im Busverkehr

Zur Umsetzung von Linienmaßnahmen im Stadtumland von Berlin sind aufgrund der Vorgaben der BVG Toilettenanlagen an den potentiellen Endstellen erforderlich. Diese sind ausschließlich den Beschäftigten der Verkehrsunternehmen vorbehalten und müssen definierten Standards entsprechen. Da diese Anlagen auch Versorgungsanschlüsse benötigen, sind diese bei Neuanlagen und Erweiterungen von Busbahnhöfen mindestens konzeptionell zu berücksichtigen. Am künftigen Knoten Großbeeren, Am Wall ist dies bereits erfolgt.

<i>Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit</i>	Kommunen (in Abstimmung mit BVG und VTF)
<i>Zeithorizont der Durchführung der Prüfung</i>	laufend
<i>Zeithorizont einer möglichen Umsetzung</i>	laufend

V) Prüfung und Abstimmung der Stadtumlandverkehre Berlin

Die Busverkehre über die Landesgrenze von und nach Berlin bedürfen einer gesonderten Abstimmung. Hier gibt es auf beiden Seiten Ansätze zur Verbesserung der Angebote, welche in einer Arbeitsgruppe unter Moderation des VBB diskutiert werden sollten. Dies betrifft die folgenden Korridore:

- Großbeeren – B101 - Marienfelde – S Buckower Chaussee oder S Marienfelde und weiter nach U Mariendorf, mit Taktverdichtung auf Berliner Standards (auch am Wochenende und ggf. als Expressbus)
- Großbeeren – Osdorfer Str. – S Lichterfelde Süd oder S Osdorfer Str. und weiter nach S+U Rathaus Steglitz

- S Mahlow – B96 – S Lichtenrade, Prüfung der Bedienung vom Gebiet „Roter Dudel“ und Prüfung der Weiterführung im Bereich Mahlow zur Verbesserung der Erschließung Mahlow, Waldblick/Mahlow-Nord, Neukonzeption für das Teilgebiet Mahlow-Waldblick, perspektivisch Anbindung des neuen S-Bahnhalts Mahlow-Nord

<i>Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit</i>	VBB (in Abstimmung mit SenUVK, CNB, VTF und BVG)
<i>Zeithorizont der Durchführung der Prüfung</i>	2021
<i>Zeithorizont einer möglichen Umsetzung</i>	Offen, für Anbindung S Mahlow-Nord mittel bis langfristig

W) Prüfung S-Bahn-Verlängerung bis Ludwigsfelde

Momentan bestehen zwischen Berlin und Ludwigsfelde zwei stündliche Direktverbindungen auf der Schiene, die durch die Linien RE3 und RE4 sichergestellt werden. Mit Aufnahme des Netzes Elbe-Spree zum Fahrplanwechsel 2022 werden insgesamt 3 Direktverbindungen angeboten, die durch die neue Linie RB32 Ludwigsfelde – Flughafen BER (und später weiter bis Oranienburg) ergänzt werden sollen. Eine weitere Verdichtung auf der bestehenden Infrastruktur ist aufgrund der benötigten Trassen für den Fern- und Güterverkehr auf der Strecke kaum machbar.

Zu diesem Zweck ist die Neueinrichtung einer S-Bahn ab dem S-Bahnhof Lichtenfelde Süd bis Ludwigsfelde auf eigener Infrastruktur zu prüfen. Die Trasse ist größtenteils noch vorhanden (seit den 1940er-Jahren) und wurde damals durch Regionalbahnzüge befahren.

Ein Mehrwert würde sich nicht nur für die rund 35.000 Einwohner von Ludwigsfelde und Großbeeren ergeben, sondern auch für die zahlreichen Arbeitnehmer in den Industrie- und Gewerbezentren. Mit der ergänzenden S-Bahn ließen sich weitere Halte einrichten und der Regionalverkehr könnte beschleunigt werden.

<i>Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit</i>	VBB (in Abstimmung mit MIL)
<i>Zeithorizont der Durchführung der Prüfung</i>	2022
<i>Zeithorizont einer möglichen Umsetzung</i>	mittel bis langfristig

X) *Prüfung Mitnahme von Fahrrädern in Bussen*

Die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen der im Landkreis Teltow-Fläming verkehrenden Verkehrsunternehmen ist heute nicht regulär möglich. Besonders in Regionen, die von touristischem Interesse sind, könnte eine Mitnahme der Fahrräder im kÖPNV zu einer verstärkten Nutzung des öffentlichen Verkehrs beitragen. Eine Prüfung der unterschiedlichen Beförderungsmöglichkeiten – etwa im Innenraum der Busse und/oder auf Fahrradanhängern – sollte für den Kreis untersucht werden und potentielle Linien zur Fahrradmitnahme erörtert werden.

<i>Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit</i>	VTF
<i>Zeithorizont der Durchführung der Prüfung</i>	2021
<i>Zeithorizont einer möglichen Umsetzung</i>	offen

5.2.2 Herstellung Barrierefreiheit

Bis zum 1. Januar 2022 sieht §8 Abs. 3 PBefG die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Nahverkehr vor. Aus diesem Grund soll der Ausbau der barrierefreien Haltestellen so schnell als möglich vorangetrieben werden. Der genaue Umfang für die einzelnen Gemeinden ist zu diesem Zeitpunkt allerdings nur grob zu schätzen (siehe Kapitel 2.6). Die ausgewerteten Gemeinden planen im betreffenden Zeitraum einen Ausbau von 2 bis 34 Haltestellen. Es ist anzunehmen, dass sich die übrigen Gemeinden ebenfalls in diesem Rahmen bewegen.

Die Schaffung vollständiger Barrierefreiheit für alle Haltestellen ist eine Aufgabe, die – soweit die Baulastträger und unterstützend die Aufgabenträger mit dieser Aufgabe weitestgehend allein gelassen werden - noch mindestens die nächsten 15 – 20 Jahre in Anspruch nehmen und sich in einer Größenordnung von schätzungsweise einem zweistelligen Millionenbetrag bewegen wird. Eine enge Zusammenarbeit des Vorhabenträgers und der Gemeinden wird daher angeraten.

Es ist dabei zu erwähnen, dass Gemeinden nur für die Herstellung der Barrierefreiheit von Bushaltestellen zuständig sind, sofern diese nicht im Bahnhofsumfeld (auf Grundstücken der DB Netze AG) gelegen sind. Zudem sind an Landstraßen Absprachen mit dem Landesbetrieb Straßenwesen notwendig. Die Bahnhöfe des SPNV sind von der Deutschen Bahn umzurüsten.

Zuwendungen für Investitionen können die Kommunen bei Erfüllung der entsprechenden Voraussetzungen über diverse Landesförderungen erhalten (siehe Kapitel 9.3). Zusätzlich fördert der Landkreis insbesondere den Ausbau von Haltestellen, Buswendeschleifen sowie Park- und Ride/Bike- und Ride-Anlagen über die bereits im Rahmen des Nahverkehrsplanes für den KÖPNV 2005 bis 2009 beschlossene Richtlinie des Landkreises Teltow-Fläming. Diese legt Kriterien für förderfähige Maßnahmen und die Bemessung der Mittel fest und regelt die Verfahren der Mittelvergabe und -kontrolle. Jedes Vorhaben kann dabei in Höhe einer Förderung von bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Kosten bezuschusst werden. Die bestehende Richtlinie behält im Rahmen des Beschlusses des vorliegenden Nahverkehrsplanes ihre Gültigkeit und wird voraussichtlich im Sommer 2021 evaluiert.

Die Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und der übrigen Haltestellen ist für die Sicherheit und Attraktivität des ÖPNV von großer Bedeutung. Im VBB-Gebiet werden die Haltestellen nach ihrer Verkehrsaufgabe und ihrem Fahrgastaufkommen klassifiziert. Daraus leitet sich auch die Zieldefinition zur Herstellung der Barrierefreiheit ab, welche aus dem Vorgehen benachbarter Aufgabenträger und dem VBB abgeleitet ist. Entsprechend des Leitfadens wird die Richtlinie des Landkreises auf ihren inhaltlichen Bestand und die Mindestanforderungen zur Förderung überprüft und bei Bedarf entsprechend angepasst. Ebenso werden die Formulare zur Beantragung durch den Landkreis angepasst.

Tabelle 5-5: Kategorisierung und Zieldefinition barrierefreie Haltestellengestaltung

Kategorie	Funktion und Nutzung	Ziel zur Herstellung Barrierefreiheit
A	<p>Verknüpfungshaltestelle mit hohem Fahrgastaufkommen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Haltestelle an einer Zugangsstelle zum Bahn-Fernverkehr - Haltestelle an einer SPNV-Zugangsstelle mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag - ZOB mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag - im Regionalverkehr mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr) - im Stadt- und Ortsverkehr mehr als 500 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr) 	<p>möglichst alle Haltestellen bis 1.1.2022</p>
B	<p>Umstiegshaltestelle mit regionaler Bedeutung</p> <ul style="list-style-type: none"> - SPNV-Zugangsstelle mit einem Aufkommen zwischen 250 und 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag - ZOB mit bis zu 250 Ein- und Aussteigern pro Tag - im Regionalverkehr mehr als 125 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr) - im Stadt- und Ortsverkehr mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr) 	<p>möglichst die Hälfte aller Haltestellen bis 1.1.2022 die verbleibenden Haltestellen bis Ende 2025</p>
C	<p>Standardhaltestellen - diese werden nach dem Leistungsangebot, dem Fahrgastaufkommen und evtl. örtlichen Umsteigefunktionen weiter untergliedert (C1 bis C3).</p>	
C1	<p>Standardhaltestelle mit lokaler Umsteigefunktion oder besonderer Angebotsqualität</p>	<p>möglichst alle Haltestellen bis Ende 2025</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Haltestellen des Stadt-/Orts-/Nachbarortsverkehrs mit mindestens 60 Minuten-Taktintervall und mindestens 50-100 Ein- und Aussteigern pro Tag - Nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen zw. Buslinien oder Bus/Tram oder Bus/Bahn - Haltestelle in Siedlungseinheiten mit mind. 500 Einwohnern, auch Schulhaltestellen 	
C2	<p>Standardhaltestelle ohne Umsteigefunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufkommen mehr als 15-20 Ein- und Aussteiger pro Tag 	<p>möglichst ein Drittel aller Haltestellen bis Ende 2025 verbleibende Haltestellen: Umsetzung nach finanzieller und baulicher Möglichkeit nach 2025, Festlegungen werden später getroffen</p>
C3	<p>Aufkommensschwache Standardhaltestelle, mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufkommen bis zu 15-20 Ein- und Aussteiger pro Tag 	<p>Umsetzung nach finanzieller und baulicher Möglichkeit nach 2025, Festlegungen werden später getroffen</p>
-	<p>Haltestellen, welche grundsätzlich baulich die Herstellung der Barrierefreiheit nicht erlauben (verfügbarere Raum und Topografie des Haltestellenbereichs und der Zuwegung)</p>	<p>Umsetzung am Standort nicht möglich, ggf. Verlegung und Bewertung nach C1 bis C3</p>

Zur Konzeption und Kontrolle der Vorgaben ist die entsprechende Klassifizierung für alle Haltestellen im Kreisgebiet zeitnah vorzunehmen.

Entsprechenden Empfehlungen für die Landkreise und Verkehrsunternehmen finden sich im Leitfaden zum Ausbau „barrierefreier Bushaltestellen“, dem die obenstehende Klassifizierung entnommen wurde.⁷³

Ergänzend zur Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich der Haltestelleninfrastruktur ist auf den barrierefreien Zugang von Fahrzeugen und von Informationssystemen hinzuwirken. Der derzeitige Anteil barrierefrei zugänglicher Busse⁷⁴ der Verkehrsunternehmen VTF (80%) und Herz-Reisen GmbH (75%) ist perspektivisch auf 100% zu erhöhen.

Ebenso sind Vorkehrungen zu treffen, die Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie blinden und gehörlosen Menschen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs erleichtern oder überhaupt erst ermöglichen. Dabei sind unter anderem akustische Haltestellenansagen in den Fahrzeugen vorzusehen und bei der Ausgestaltung der Fahrgastinformation ist auf richtige Schriftgrößen, Kontraste, Anbringungshöhe etc. zu achten. Eine Umsetzung ist entsprechend des Handbuchs VBB-Richtlinien Fahrgastinformation vorzunehmen.

5.2.3 Ausbau Infrastruktur Park+Ride/Bike+Ride

Für den Ausbau der Park+Ride- sowie der Bike+Ride-Anlagen ist zunächst der aktuelle Bestand mit der jeweiligen Auslastung entsprechend des Leitfadens des VBB und des Landes Brandenburg zu erheben. Sich daraus ergebende Ausbauvorhaben sollten anschließend anhand der Empfehlungen dimensioniert und ausgestaltet werden. Dabei ist unter anderem auch auf die Sicherheit vor Raddiebstählen und die sichere Erreichbarkeit der Abstellanlagen zu achten. Es ist allerdings zu prüfen, ob der Ausbau dem örtlichen ÖPNV-Konzept entgegensteht und möglicherweise Konkurrenzeffekte zum bestehenden KÖPNV vor Ort birgt. Darüber hinaus sind die Fördermöglichkeiten und Besitzverhältnisse zu prüfen.

5.2.4 Umsetzung Nordraumkonzept

Das Nordraumkonzept soll in den geplanten drei Stufen umgesetzt werden (siehe Kapitel 4.3). Stufe 1, die 2020 bereits teilweise implementiert wurde und Stufe 2, die mit der Umsetzung des Netzes Elbe-Spree im Dezember 2022 realisiert werden soll, spielen in diesem Nahverkehrsplan eine übergeordnete Rolle. Stufe 3, die nach Abschluss der Bauarbeiten an der Dresdner Bahn voraussichtlich im Jahr 2025 umgesetzt werden könnte, liegt außerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplanes.

⁷³ VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, 2021

⁷⁴ Landkreis TF, Stand 31.12.2020

In Vorbereitung auf die Angebotsverbesserungen im Linienbetrieb der Stufen 2 und 3 des Nordraumkonzeptes sind die Infrastrukturanpassungen zu finalisieren. Bei der Infrastruktur sind vor allem der Umbau des Knotenpunkts „Am Wall“ in Großbeeren (bis 12/2022) und der Busbahnhöfe in Mahlow und Blankenfelde (bis 2025) zu nennen. Zusätzlich dazu sind Ausbauten einzelner Straßenzüge und die Einführung von Parkverbotszonen (siehe auch Vorbehaltsstraßennetz) von Bedeutung.

5.2.5 Umsetzung ÖPNV-Konzept Stadt Ludwigsfelde

Die Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes Ludwigsfelde könnte perspektivisch ebenfalls während der Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrsplanes bis zum Jahr 2025 erfolgen. Eine Abstimmung auf die Umsetzungsstufen des Nordraumkonzeptes wird vorgeschlagen. Die Entscheidung für ein Vorzugskonzept sowie der Beschluss des Kreistages sind allerdings bis dato noch ausständig.

In Vorbereitung auf das neue Linienkonzept für Ludwigsfelde ist der Ausbau der Haltestelleninfrastruktur anzugehen. Das Konzept sieht einzelne neue Haltestellen oder zum Bestand veränderte Haltestellenpositionen sowie die Schaffung einer Sondertrasse für den ÖPNV im Bereich Ludwigsdorf vor. Je nach umzusetzender Variante ist auch zu prüfen, ob der Fuhrpark für das angestrebte Angebot ausreichend dimensioniert oder eine Aufstockung nötig ist.

Teil des ÖPNV-Konzeptes ist zudem der Aufbau eines Rufbus-Bediengebietes für die zentrumsfernen Ortsteile der Stadt Ludwigsfelde. Damit würden die Ortsteile der Stadt besser untereinander verknüpft und eine Verbindung zum Bahnhof Ludwigsfelde angeboten. Konkrete Überlegungen dazu wurden bereits getroffen und eine Umsetzung ist auch unabhängig von den restlichen Maßnahmen des ÖPNV-Konzeptes als separater Baustein möglich.

5.2.6 ÖPNV-Vorbehaltsstraßennetz

Das vom ÖPNV befahrene Straßennetz ist auch in Zukunft durch die Baulastträger instand zu halten. Dies ist im Falle der Gemeindestraßen die jeweilige Kommune, Kreisstraßen fallen in die Zuständigkeit des Landkreises und Bundesstraßen in jene des Bundes, sofern es sich nicht um definierte Ausnahmen handelt.

Vor dem Hintergrund gestiegener Anforderungen bei der Barrierefreiheit kommen im öffentlichen Verkehr ganz überwiegend Niederflurfahrzeuge zum Einsatz. Diese sind anfälliger für Schäden infolge der Befahrung von Straßen in schlechtem baulichen Zustand als die bisher häufig eingesetzten Hochflurfahrzeuge. Daher kommt der Straßeninstandhaltung eine größere Bedeutung zu. Ebenso ist die Durchführung des Winterdienstes auf allen vom straßengebundenen ÖV befahrenen Strecken sicherzustellen, um das Verkehrsangebot im Allgemeinen und die Einhaltung von Anschlüssen vom/zum SPNV zu gewährleisten. Letzteres gewinnt mit zunehmend besserer Verknüpfung mit kürzeren Übergangszeiten an Bedeutung.

Die Instandhaltung der Straßen darf insbesondere bei der Herabsetzung der Straßenkategorie und dem damit einhergehenden Wechsel des Baulastträgers nicht außer Acht gelassen werden. Fehlende durchgehende Verbindungstrecken zwischen den Orten infolge unbefahrbarer Strecken führen speziell in nachfrageschwachen und durch den Schülerverkehr dominierten Gebieten häufig zu Stichfahrten. Diese verlängern die Reisezeiten und verursachen durch die Umwege höhere Kosten.

Der Aufgabenträger für den kÖPNV hat im Zuge geplanter Straßenausbaumaßnahmen als Träger öffentlicher Belange auf die Einhaltung von Anforderungen des Omnibuslinienverkehrs hinzuwirken. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuwirken, dass Maßnahmen bei örtlichen Erfordernissen konzipiert werden, die den übrigen ÖPNV bevorzugen. Hierzu zählt auch eine Vermeidung der Einrichtung von Tempo-30-Zonen im Linienverlauf überregionaler Linien sowie das Parken am Straßenrand (links/rechts im Wechsel) bei engen Querschnitten.

Zur Beschleunigung der Verkehre ist eine Bevorzugung des ÖV an Lichtsignalanlagen auszubauen, dies gilt analog auch für die Ausstattung der Fahrzeuge, welche auf ihrem Linienweg das Gebiet von Berlin befahren.

Eine Darstellung des heutigen von Bussen befahrenen Straßennetzes zeigt Karte 20 im Anhang.

6 Qualitative Angebotsentwicklung und Qualitätsmanagement

6.1 Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung

Der Nahverkehrsplan legt folgende Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung im Planungszeitraum fest, die gleichzeitig Bestandteile der vertraglichen Vereinbarungen mit den durchführenden Verkehrsunternehmen sind bzw. werden:

A) Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Diese beiden Kriterien sind wegen der Auswirkungen auf die Beförderungsnachfrage (Akzeptanz des Angebots durch die ÖPNV-Nutzer) auch vorrangige qualitative Gegenstände der statistischen Nachweispflichten gegenüber dem Aufgabenträger.

Zuverlässigkeit wird mit dem Faktor Ausfallquote (Orientierung: <0,25% nach Auslaufen der bestehenden Verkehrsverträge) bestimmt. Die Ausfallquote ist der Anteil der nicht durchgeführten Fahrplanleistung an der planmäßigen Fahrplanleistung (jeweils in Fahrplan-km). Eine Fahrt gilt als ausgefallen, wenn sie gar nicht, um mehr als 30 min. verspätet oder um mehr als 1 min. zu früh durchgeführt wird.

Pünktlichkeit wird mit dem Faktor Verspätungsquote (Orientierung: <5,0%) bestimmt. Die Verspätungsquote ist der Anteil der gegenüber der fahrplanmäßigen Ankunftszeit um mindestens 5 min., jedoch weniger als 30 min. verspäteten Fahrtankünfte. Unpünktlichkeit im Sinne von zu früher Abfahrt (um mehr als 1 min.) gilt als ausgefallene Leistung (siehe vorstehend).

B) Anschlusssicherung

Der Nahverkehrsplan gibt die kategorisierten Verknüpfungspunkte Bahn-Bus und Bus-Bus sowie die Umsteigezeiten nach Lastrichtungen vor. Ein Anschluss gilt als gewährleistet, wenn der vorgesehene Übergang – auch unter Anwendung Anschluss sichernder Maßnahmen - möglich ist.

C) Zustand und Ausstattung der Haltestellen

Die Haltestellen im Bedienungsgebiet sind nach ihrer Bedeutung zu kategorisieren und die jeweiligen Kategorien mit entsprechenden Ausstattungsmerkmalen zu versehen. Als wesentliche Kategorisierungskriterien sind Fahrgastfrequentierung und Funktionsmerkmale (Anzahl und Häufung von Umsteigern, funktionsbedingte mittlere Wartezeit der Fahrgäste, baulicher Zustand bezüglich der Barrierefreiheit) zu betrachten.

Die vorgegebene Grundausstattung der Haltestellen umfasst das Haltestellenschild nach § 41 Absatz 2 StVO (Zeichen 224), das VBB-Logo, die Liniennummer(n), die Angabe des ÖPNV-Unternehmens nach § 32 der BOKraft – im Orts- und Nachbarortslinienverkehr zusätzlich die Haltestellenbezeichnung - sowie die Fahrplaninformation nach § 40 Absatz 4 PBefG und die Tarifinformation. Der Betreiber hat eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Kommunen zu suchen, die als Straßenbaulastträger den Bau sowie die Pflege und Reinigung der Haltestellen zu organisieren haben. Beim Haltestellenneu- oder –umbau ist auf Barrierefreiheit zu achten. Das soll durch günstige Haltekantenhöhen, abgesenkte Zugänge und Blindenleitstreifen geschehen (siehe Kapitel 2.6). Den Bedürfnissen älterer Fahrgäste Rechnung tragend, sind zunehmend alle Haltestellen mit Sitzgelegenheit auszustatten.

D) Personaleinsatz

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

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

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

- Kundenfreundlichkeit
- Sachkompetenz und hohe Leistungsbereitschaft
- Auskunftsfähigkeit zu Fahrplänen, Beförderungstarifen, Fahrausweiserwerb
- Ortskenntnis im Einsatzgebiet
- Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift
- kundenorientierte, besonnene Handlungsweise auch in Konfliktsituationen
- Beherrschung von Kommunikations- und sonstigen Hilfsmitteln
- gepflegtes äußeres Erscheinungsbild, einschließlich einer Dienstkleidung.

Vorstehende Anforderungen gelten uneingeschränkt auch für eingesetzte Subunternehmer des Betreibers (bei letzteren mit Ausnahme der Dienstkleidung bei Rufbus-Einsätzen).

Die ÖPNV-Betreiber beschäftigen ihr Personal nach dem lt. Vergabegesetz im Land Brandenburg vorgegebenen Tarifvertrag. Des Weiteren ist ein ggf. neuer Betreiber verpflichtet, den Arbeitnehmern (Fahrpersonal und Personal Werkstatt/Verwaltung), die zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, diejenigen Rechte zu gewähren, auf die sie Anspruch hätten, wenn die Leistungen auf den heutigen Betreiber im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG übergehen würden (Art. 4 Abs. 4b VO (EU) 2016/2338). Das schließt die Übernahme von sogenannten Besitzständen mit ein.

E) Fahrzeugeinsatz

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

- Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Regularien laut StVO und BOKraft ist bei der Fahrzeugbeschaffung darauf zu achten, dass die Fahrzeuge geräuscharm und umweltfreundlich sind und ein möglichst ruckfreies Beschleunigen und Abbremsen erlauben. Für alle ab dem Kalenderjahr 2014 beschafften Neufahrzeuge muss mindestens die Euro-5-Norm bzw. EEV-Standard, ab dem Beschaffungsjahr 2017 die Euro-6-Norm eingehalten werden, soweit die gesetzlichen Zulassungsvorschriften nicht noch darüber hinausgehen. Werden Gebrauchtfahrzeuge zugeführt, müssen diese mindestens die im Jahr ihrer Erstzulassung geltende Norm erfüllen.
- Den Anforderungen älterer sowie motorisch oder sensorisch und damit mobilitätseingeschränkter Personen ist beim Fahrzeugeinsatz und insbesondere bei der Fahrzeugbeschaffung konsequent und bedarfsgerecht Rechnung zu tragen. Gleiches trifft auch zu für die Anforderungen von Personen mit Kinderwagen oder größerem Gepäck. Auf allen Fahrten, auf denen eine entsprechende Nachfrage vorhanden oder zu erwarten ist, darunter auf Stadtlinien ausschließlich, sind Fahrzeuge mit niedriger Einstiegshöhe (Niederflurbauart oder Low Entry) und/oder Einstiegshilfen (Rampe, Kneeling), ausreichendem Stellplatz für Rollstuhlfahrer (Sonderfläche für 2 Rollstuhlfahrer oder 1 Rollstuhlfahrer und 1 Kinderwagen, außer bei Fahrzeugen mit weniger als 9 Fahrgastplätzen), Haltegriffen und gut erreichbarem Notsignalknopf einzusetzen.
- Zur Erhaltung eines attraktiven Verkehrsangebots ist das Höchstalter eines jeden eingesetzten Fahrzeugs in der Regel auf 16 Jahre ab Erstzulassung und 750 Tkm Laufleistung zu begrenzen. Das schließt nicht aus, dass auch ältere Busse, die den qualitativen und technischen Ansprüchen genügen, eingesetzt werden. Der Einsatzanteil älterer Fahrzeuge an der jährlichen Fahrplanleistung wird jedoch eng begrenzt und in Verkehrsverträgen mit den Betreiberunternehmen geregelt,

ebenso wie die Nachweispflichten über den Fahrzeugeinsatz gegenüber dem Aufgabenträger.⁷⁵

- In Ergänzung zu den Vorgaben für die Kennzeichnung und die Beschilderung der Fahrzeuge nach § 33 BOKraft sind alle eingesetzten Fahrzeuge durch Anbringung des Logos im Frontbereich so zu gestalten, dass die Zugehörigkeit zum VBB-Tarifgebiet erkennbar ist (siehe dazu Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation⁷⁶). Die Fahrzeuge sind mit der im Rahmen des VBB abgestimmten Abfertigungstechnik auszustatten, die auch die Möglichkeit einschließt, am elektronischen Ticket-System teilzunehmen.
- Die jeweils bediente Linie mit dem entsprechenden Endhaltepunkt ist deutlich in der Frontpartie, an der Einstiegsseite und am Heck des jeweiligen Fahrzeuges anzuzeigen.
- Die Vorgaben zum Platzangebot korrespondieren mit den in den Fahrzeugzulassungspapieren ausgewiesenen Sitz- und Stehplatzzahlen.
- Die Fahrzeuge sind äußerlich und insbesondere im Fahrzeuginnern in einem sauberen Zustand einzusetzen. Vorstehende Fahrzeuganforderungen gelten auch für eingesetzte Subunternehmerfahrzeuge.

F) Fahrgastinformation

Die Unternehmen sind verpflichtet, dafür zu sorgen, dass für den Kunden eine rechtzeitige, vollständige und qualitätsgerechte Informationsbereitstellung gewährleistet ist. Im Rahmen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg wird eine einheitliche, verkehrsträger- und betreiberunabhängige Fahrplaninformation gewährleistet. In diesem Zusammenhang sind generell die Fahrgastinformation an kleineren SPNV-Zugangsstellen sowie die Information über Fahrplanunregelmäßigkeiten im SPNV weiter zu verbessern. Zur Erstellung der zentralen Fahrplaninformation im Rahmen des VBB haben die Unternehmen rechtzeitig und anforderungsgerecht die erforderlichen Grunddaten bereitzustellen. Darüber hinaus gewährleisten die Unternehmen, dass es für jeden Kunden möglich ist, auf unkomplizierte Weise Fahrplaninformationen zu erhalten. Dazu gehören insbesondere die Veröffentlichung der Fahrpläne auf den Internetseiten der Unternehmen und das Vorhalten aktueller Fahrplanaushänge an allen Haltestellen. Vorrangig den Anforderungen von Senioren entsprechend sollen die Unternehmen auch gedruckte Fahrplaninformationen bereitstellen, die den Nutzern auch zu Hause zur Verfügung stehen. Für eine einheitliche und kundenfreundliche Fahrgastinformation sind die Vorlagen im Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation zu verwenden.

⁷⁵ VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, 2015

⁷⁶ VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, 2020

Im Rahmen der Nutzung Rechnergestützter Betriebsleitsysteme (RBL) sind weitere Möglichkeiten der Anschlusssicherung und der gezielten Fahrgastinformation (insbesondere an den Verknüpfungspunkten) zu erschließen. Insbesondere sind die Anforderungen des VBB an eine Echtzeitdatenbereitstellung durch die Unternehmen zu erfüllen.

Weiterhin haben die Unternehmen ständig daran zu arbeiten, die Kundeninformation weiter zu verbessern. So ist im Zuge der Fuhrparkerneuerung neben der visuellen Haltestellenanzeige auch eine akustische Haltestellenansage in den Fahrzeugen vorzusehen, die für ortfremde Fahrgäste, insbesondere aber für Menschen mit sensorischen Funktionseinschränkungen wichtige Orientierungshilfen bilden.

Die Herstellung einer zunehmenden Barrierefreiheit beziehen sich auch auf die Fahrgastinformation: barrierefreie Gestaltung (Schriftgrößen, Kontraste, Anbringungshöhe, Darstellung von Reiseketten) entsprechend VBB-Standards (Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation⁷⁷ und Leitfaden zum Ausbau „barrierefreier Bushaltestellen“⁷⁸)

G) Vertrieb und Kundenservice

Vielfältige Möglichkeiten des Fahrausweiserwerbs, ggf. in Kombination mit einer Kundenberatung, sind ein wesentliches Kriterium zur Senkung der Zugangsschwelle zum ÖPNV und damit ein Faktor der Fahrgastakzeptanz. Grundsätzlich ist mindestens die Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs beim Busfahrer zu gewährleisten. Über die Nutzung von elektronischen Fahrausweisdruckern durch die Busfahrer ist mit Ausnahme von Abo- und Jahreskarten das gesamte Fahrscheinsortiment anzubieten (weitere Einschränkungen ggf. bei Subunternehmerfahrzeugen im Rufbus-Einsatz). Beim Verkauf über personalbediente Betriebsstellen (VU-eigene oder Agenturen) müssen diese über bedarfsorientierte Öffnungszeiten verfügen und mit geschultem Personal besetzt sein.

Der Landkreis Teltow-Fläming und die Verkehrsunternehmen unterstützen die Einführung und Erprobung innovativer Formen des Fahrausweiserwerbs, z. B. über das Internet oder das Smartphone sowie e-ticketing mit speziellen Apps zum Check-In/Check-Out-Verfahren oder einer Online-Abovertragsverwaltung. Die Verkehrsunternehmen gewährleisten in Abstimmung mit dem VBB, dass eine Teilnahme am elektronischen Ticketsystem im Rahmen des VBB möglich ist. Zur Einführung des elektronischen Ticketsystems gibt es Fördermöglichkeiten von Seiten des Landes Brandenburg, die durch die Unternehmen in Anspruch genommen werden können und sollen.

⁷⁷ VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, 2020

⁷⁸ VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, 2021

Für das elektronische Ticket ist eine entsprechend dem mit dem VBB abzustimmenden Stand der VDV-Kernapplikation kompatible Kontrollinfrastruktur bereitzustellen. Das elektronische Ticket ist eine bedeutende Zukunftsaufgabe, weshalb der Vertrieb elektronischer Tickets ausgebaut werden soll. Zudem wird die Fortführung und auch Erweiterung der Ausgabe von Fahrtberechtigungen über die VBB-fahrCard fokussiert. Die bereits existierenden zentralen Hintergrundsysteme und deren Anbindung an die regionale Vermittlungsstelle des VBB und der zentralen, bundesweiten Vermittlungsstelle (VDV-KA) sollen optimiert werden.

6.2 Qualitätsmanagement

Das Qualitätsmanagement ist als eine gemeinsame Aufgabe von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen weiterzuentwickeln. Dem Aufgabenträger obliegen dabei die Aufgaben der Festsetzung und Weiterentwicklung von Vorgaben zur Qualitätssicherung sowie der qualitativen Bewertung der Leistungsdurchführung auf der Grundlage der von den Unternehmen übergebenen statistischen Informationen. Einzelmodalitäten, die sich auf die in Kapitel 6.1 festgestellten Kriterien beziehen, werden in Verkehrsverträgen festgelegt.

Die Verkehrsunternehmen haben als wesentliches Element der Sicherung des Betriebsablaufs, wie auch der Kundenbetreuung, ein Störungs- und Beschwerdemanagement aufzubauen bzw. vorzuhalten und weiterzuentwickeln. Dies gilt ebenso für den Rufbus.

Das Störungs- und Beschwerdemanagement soll als Bestandteil des Qualitätsmanagementsystems nach DIN EN ISO 9001:2008 oder eines gleichwertigen Systems durchgeführt werden. Zusätzlich wird auf eine Umweltzertifizierung orientiert.

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

7 Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2025

7.1 SPNV

Die Nachfrage im SPNV wird durch die Inbetriebnahme des Flughafens BER und der damit verbundenen Angebotsmaßnahmen bei Regional- und S-Bahnlinien deutlich ansteigen. Die Studie der IHK Cottbus zum Flughafenumfeld⁷⁹ gibt hier Hinweise zur Nachfrage bis 2025, welche nachfolgend auszugsweise genannt werden:

S-Bahn:

- Querschnitt S Mahlow – S Lichtenrade: ca. 10.400 Fahrgäste Mo-Fr (S2)

Sowie nachrichtlich, da im Landkreis Dahme-Spreewald gelegen, aber mit Auswirkungen auf den Landkreis Teltow-Fläming:

- Querschnitt S Waßmannsdorf – S BER Terminal 5 (Schönefeld) ca. 16.600 Fahrgäste Mo-Fr (S45, S9)

Regionalbahn:

- Querschnitt Blankenfelde Bhf. – BER Terminal 1+2 Bhf. ca. 4.400 Fahrgäste Mo-Fr (RB24)
- Querschnitt Ludwigsfelde Bhf./Ludwigsfelde-Struveshof Bhf. – BER Terminal 1+2 Bhf. ca. 6.500 Fahrgäste Mo-Fr (RB22, RB32)
- Querschnitt Teltow Bhf. – Berlin Lichterfelde Ost Bhf. ca. 12.900 Fahrgäste Mo-Fr (RE3, RE4)

Sowie nach vollständiger Inbetriebnahme der Dresdner Bahn:

- Querschnitt Blankenfelde Bhf. – Berlin Südkreuz Bhf. ca. 6.000 Fahrgäste Mo-Fr (RE8+RE8V)

⁷⁹ IHK Cottbus & IHK Berlin, 2019

7.2 Schülerverkehre

Die Schülerverkehre werden sich bis 2025 entsprechend der Schülerzahlen und der Schulstandorte entwickeln. Die Prognose des Landkreises (Bildungsmonitoring)⁸⁰ nennt folgende Eckwerte für den gesamten Landkreis:

Tabelle 7-1: Entwicklung Schülerzahlen bis 2025 (alle Schüler, auch ohne Beförderung im kÖPNV)

	Schuljahr 2020/2021 (Durchschnitt beider Trends)	Schuljahr 2024/2025	Änderung
Grundschulen	9.220	10.155	+10,1%
Weiterführende Schulen	6.320	6.550	+3,6%
Förderschulen	1.381	1.368	-0,9%

7.3 Jedermannverkehre im kÖPNV

Der öffentliche Linienverkehr, der keine besonderen Verkehre wie etwa Schülerfahrten umfasst, wird als Jedermannverkehr bezeichnet. Fahrgäste sind etwa Berufspendler und Gelegenheitsfahrer z. B. im Einkaufs- und Freizeitverkehr und damit die am schwierigsten zu gewinnenden, jedoch ertragsreichsten Fahrgäste. Oftmals besteht eine Wahlfreiheit in der Nutzung des Verkehrsmittels, d.h. die Qualität des (Gesamt-)Angebots hat hier einen unmittelbaren Einfluss auf die Nutzung des ÖPNV.

Die Nachfrageentwicklung kann mit den folgenden Parametern

- Bevölkerungsentwicklung (Einwohner, Altersstruktur)
- Arbeitsplatzentwicklung (Wirtschaftsentwicklung)
- ÖV-Anteil am Modal-Split (Pkw-Verfügbarkeit, Stausituation, Parkraumrestriktionen)
- Angebotsentwicklung (besseres Angebot im SPNV und auch beim Bus als Zubringer)

abgeschätzt werden.

⁸⁰ Information des Amtes für Bildung und Kultur, Landkreis Teltow-Fläming, 2020

Für die Prognose der Jedermannverkehre werden zwei Ansätze dargestellt (siehe Tabelle 7-2). Der erste, ein eher strukturdatenbasierter und damit konservativer Ansatz, der zweite als Trendfortschreibung und Gestaltungsansatz.

Der konservative Ansatz berücksichtigt den mittelfristigen Bevölkerungsrückgang laut LBV von -1%, eine unveränderte Arbeitsplatzentwicklung sowie eine Angebotsentwicklung von 1% jährlich bzw. 5% im Gesamtzeitraum bis 2025.

Der Gestaltungsansatz schreibt bezüglich der Bevölkerungsentwicklung den Trend der letzten fünf Jahre linear fort, ebenso den der Zunahme der Arbeitsplätze im Landkreis. Das Angebot wird hier um jährlich 2% bzw. in Summe 10% im Zeitraum bis 2025 erweitert.

Beide Ansätze berücksichtigen gleichermaßen eine Erhöhung des Anteils der Bevölkerung über 65 Jahren von 2%.

Tabelle 7-2: Ansätze für die Prognose Jedermannverkehre

	Entwicklung 2021 bis 2025 Strukturdatenorientiert und konservativ	Entwicklung 2021 bis 2025 Als Trendfortschreibung und Gestaltungsszenario
Bevölkerungsentwicklung	-1% (LBV ⁸¹)	+4% (Trend) ⁸²
Anteil der Bevölkerung >65 Jahre⁸³	+2%	+2%
Arbeitsplatzentwicklung⁸⁴	unverändert	+15 (Trend)%
Angebotsentwicklung (und damit indirekt Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal-Split)	+5%	+10%
Im gewichteten Mittel (Struktur/Angebot)	+3%	+15%

Insgesamt erscheint ein Aufwuchs der Jedermannverkehre im kÖPNV im Korridor von 3% bis 15% für denkbar.

⁸¹ Landesamt für Bauen und Verkehr Brandenburg, 2018

⁸² Siehe Kapitel 3.1

⁸³ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Statistischer Bericht. Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsstand im Land Brandenburg. Juni 2020, 2021

⁸⁴ Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Auspendler nach Gemeinden. Brandenburg, 2019

8.1 Zuständigkeiten – Aufgaben

Der Landkreis Teltow-Fläming ist Gesellschafter der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. Der Landkreis trägt im Interesse der Bürger und der ÖPNV-Unternehmen durch Mitwirkung in den Fachgremien des VBB zur Durchsetzung der Synergieeffekte der Verbundorganisation bei. Dazu gehört besonders die Durchsetzung der Vorteile aus der verkehrsträgerübergreifenden Tarif- und Verkehrsgemeinschaft im Rahmen des VBB, deren Mitglieder die konzessionierten Verkehrsunternehmen sind. Die Zusammenarbeit erfolgt auf der Grundlage eines gemeinsamen Kooperationsvertrages. Mit der Bildung der Tarif- und Verkehrsgemeinschaft wurde das Tarifgestaltungsrecht von den Mitgliedsunternehmen auf die Verbundgesellschaft übertragen. Deshalb nimmt der VBB in Vollmacht dieser Unternehmen auch das Tarifantragsrecht bei den Genehmigungsbehörden der Länder Berlin und Brandenburg wahr. Mit der Novellierung des PBefG wurde eine gesonderte Vereinbarung zwischen den Aufgabenträgern und dem VBB zur weiteren Gewährleistungen einer einheitlichen Gestaltung des Verbundtarifes erforderlich und geschlossen.

Darüber hinaus erfüllt der VBB abgestimmte Aufgaben für die Verkehrsunternehmen in den Bereichen Fahrplaninformation und Vertrieb sowie Marketing. Dazu gehören das elektronische Auskunftssystem Fahrinfo® sowie die Anwendung des e-ticketings.

Durch die zwischenzeitlichen Novellierungen des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg (ÖPNVG) und die Inkraftsetzung der ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Brandenburg (ÖPNV-FV) sowie die vertraglichen Leistungsvereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen sowie die Verwaltungsvereinbarungen mit Kommunen und benachbarten Gebietskörperschaften, ist die Aufgabenträgerfunktion des Landkreises für den kÖPNV deutlich aufgewertet worden. Weiterhin müssen auch wichtige Aufgaben einer regionalen Genehmigungsbehörde für die Investitionsförderung übernommen werden, da sich das Land mit seiner Genehmigungsbehörde auf die investive Förderung ausgewählter Großvorhaben sowie Vorhaben mit besonderer Landesbedeutung beschränkt.

Als Aufgabenträger für den gesamten kommunalen ÖPNV in seinem Kreisgebiet ist der Landkreis vor die Aufgabe gestellt, das ÖPNV-Management entsprechend seiner aufgewerteten Funktionen zu gestalten. Im Ergebnis einer Analyse der Aufgabenprofile und unter Berücksichtigung der unternehmensstrukturellen Situation im Landkreis hat der Landkreis Teltow-Fläming die Funktion der zuständigen Stelle für den ÖPNV als lokale Regieeinheit ÖPNV (ohne zusätzliche Personalkapazität) strukturiert, die als Besteller für ÖPNV-Leistungen, als Controller für deren vertragsgemäße Durchführung und als lokale Genehmigungsbehörde für Vorhaben der ÖPNV-Infrastruktur fungiert. Der Aufgabenträger kann für alle regelmäßig anfallenden Tätigkeiten mit einer speziell dafür zu benennenden Struktureinheit als Regieeinheit fungieren.

Aufgabenverteilung und Wahrnehmung der Verantwortung für die Durchführung des kÖPNV

Aufgabenträger (Landkreis):

- Wahrnehmung hoheitlicher Rechte, Planungs- und Finanzierungshoheit
- Gesellschafterfunktionen im VBB
- Gesellschafterfunktionen bei den Verkehrsunternehmen
- Abschluss Leistungsvereinbarung mit den Konzessionären, vertragliche Regelung der Vergabe und Finanzierung
- Beschlussfassung Nahverkehrsplan und Richtlinie zur Investitionsförderung Infrastruktur

Lokale Regieeinheit (LRE) für das Aufgabenträgermanagement:

- Strategisches ÖPNV-Management, Erarbeitung von Richtlinien für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems aus der Sicht des Aufgabenträgers
- Vorbereitung des Nahverkehrsplanes und Durchführungskontrolle
- Wahrnehmung der zunehmenden Aufgaben des Aufgabenträgers im Rahmen Liniengenehmigungsverfahren, einschließlich Linienbündelung
- Angebotsabstimmung auf der Aufgabenträgerebene bei grenzüberschreitenden Verkehren
- Beantragung, Vereinnahmung und Ausgabe der Landesmittelzuführungen zur Förderung des kommunalen ÖPNV im Landkreis
- Vorbereitung und Durchführung der Leistungsvergaben
- Vorbereitung Leistungsvereinbarung mit den Konzessionären, Vorbereitung vertraglicher Anpassungen (Bestellerfunktion)
- Kontrolle und Abrechnung der vereinbarungsgerechten Leistungsdurchführung
- Vorbereitung der Genehmigung und Durchführungskontrolle für Investitionsförderung Infrastruktur

Betreiber (konzessionierte Verkehrsunternehmen, Subunternehmer)

Konzessionäre:

- Operatives ÖPNV-Management und betriebliche Planung
- Erstellung der konzessionierten und bestellten ÖPNV-Leistungen
- Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber Aufgabenträger, Führung und Übergabe statistischer Angaben, Durchführung von Erhebungen
- Leistungsbestellung bei den Nachauftragnehmern und deren Abrechnung
- Erstellung der Fahrpläne für das Konzessionsgebiet
- Lokales Marketing in Abstimmung mit dem VBB
- Abwicklung der über die Leistungsvereinbarung und –finanzierung abgegoltenen Investitionsförderung für Fahrzeuge

Subunternehmer:

- betriebliche Planung
- Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber Konzessionär
- Erstellung der per Subunternehmervertrag vereinbarten Leistungen

Alle nur einmalig oder in größeren Zyklen anfallenden Aufgaben, wie

- der Entwurf der öffentlichen Dienstleistungsaufträge
- die Vorbereitung und Verhandlung grundsätzlicher Vertragsanpassungen
- eine erforderliche Bildung oder Abänderung von Linienbündeln
- komplexe Aufgaben des Vertragsdurchführungscontrollings
- der Entwurf und ggf. die Verhandlungsunterstützung beim Abschluss von Verwaltungsvereinbarungen mit Kommunen und benachbarten Aufgabenträgern u. ä.

können durch externe Beratung effizienter erfüllt werden als durch eine permanente Vorhaltung zusätzlicher Personalkapazität.

Eine funktionale Trennung der Besteller- und Erstelleraufgaben für den ÖPNV ist durch die vorstehend erläuterte Konstellation gewährleistet.

8.2 Unternehmensorganisation

Die Unternehmensorganisation gestaltet sich im Landkreis Teltow-Fläming gegenwärtig wie folgt:

- Inhaber der Liniengenehmigungen und Betreiber aller Buslinienverkehre nach § 42 PBefG in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Teltow-Fläming, die dem Linienbündel „TF-Bus“ zugeordnet sind, ist bis zum 31.07.2026 die Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (VTF). Der geltende öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDA) zwischen Landkreis und dem Unternehmen in der Fassung der zweiten Änderung des VV hat eine Laufzeit bis zum 31.07.2026. Das Unternehmen befindet sich vollständig im Eigentum des Landkreises, firmiert jedoch nicht als Eigenbetrieb.
- Inhaber der Liniengenehmigungen und Betreiber aller Buslinienverkehre nach § 42 in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Teltow-Fläming, die dem Linienbündel „Raum Zossen“ zugeordnet sind, ist ebenfalls bis zum 31.07.2026 die Herz-Reisen GmbH. Der geltende öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDA) zwischen Landkreis und dem Unternehmen hat eine Laufzeit bis zum 31.07.2026. Das Unternehmen firmiert als privates mittelständisches Unternehmen und gehört (mit Bezugnahme auf die Regelungen in Art. 5 Absatz 4 der Verordnung (EG) 1370/2007 idF von VO (EU) 2016/2338) zur Gruppe der kleinen und mittelständischen Unternehmen (KMU).
- Im Rahmen der kreisgrenzenüberschreitenden Bedienung werden mehrere Linien mit eigenen Liniengenehmigungen bedient (RVS, A. Reich GmbH, Sabinchen Touristik GmbH) oder als Gemeinschaftskonzessionen mit regiobus Potsdam Mittelmark GmbH. Diese Linien gehören keinen Bündeln an oder Bündeln, für die der Landkreis Teltow-Fläming nicht zuständige Behörde im Sinne von Art. 2 Buchstaben b und c der Verordnung (EG) 1370/2007 idF von VO (EU) 2016/2338 ist.
- Weder für die Durchführung des konventionellen Buslinienverkehrs noch für alternative Leistungen sind bisher Subunternehmerquoten festgelegt. Unter Beachtung der Vorgaben des Art. 5 Buchstabe e der Verordnung (EG) 1370/2007 idF von VO (EU) 2016/2338 sind unter den Bedingungen einer Direktvergabe an ein eigenes Unternehmen oder eines Inhouse-Geschäftes die überwiegenden Leistungsanteile durch das begünstigte Unternehmen selbst zu erbringen, soweit dieses Unternehmen nicht auch Funktionen einer Nahverkehrsgesellschaft (Mobilitätsdienstleister) entsprechend der Charakterisierung in Art. 4 Abs. 7 der VO (EG) 1370/2007 idF von VO (EU) 2016/2338 erfüllt.

Mit den künftigen Leistungsvergaben wird der Aufgabenträger vorsehen, den zulässigen Subunternehmeranteil für konventionelle Busverkehrsleistungen jeweils in den Linienbündeln auf maximal 40% festzulegen. Die Festlegung einer Mindestquote erfolgt nicht. Für alternative Verkehrsleistungen wird dies ebenfalls offengelassen. Die Bemessung dieser Quote ist im überregionalen Vergleich und auch im Spannungsfeld zwischen Leistungsvolumen, Wirtschaftlichkeit, Qualitäts- und Arbeitsplatzsicherung sowie Mittelstandsförderung als ausgewogen zu bewerten.

8.3 Leistungsvereinbarung und Genehmigungserteilung

8.3.1 Linienbündelung

Der Aufgabenträger hat zur weiteren Sicherstellung einer wirtschaftlichen Bedienung eine sachgerechte und rechtskonforme Linienbündelung mit Harmonisierung der Ablaufzeiten auf der Grundlage eines „Gutachtens zur optimalen Linienbündelung“⁸⁵ vorgenommen und beschließen lassen. Diese Bündelung ist auch Bestandteil des Nahverkehrsplanes für den Zeitraum 2021 bis 2025. Die Zuordnung der einzelnen Linien zu den Linienbündeln „TF-Bus“ und „Raum Zossen“ ist Kapitel 2.2.2 zu entnehmen. Die der jeweils letzten Leistungsvergabe zugrunde zu legenden Leistungsumfänge betragen in den Linienbündeln (einschließlich der Leistungsanteile außerhalb des Kreisgebietes)⁸⁶:

- „TF-Bus“ ca. 5,5 Mio. Nutz-km;
- „Raum Zossen“ ca. 0,114 Mio. Nutz-km.

Die rechtliche Zulässigkeit der Linienbündelung ergibt sich aus § 9 Absatz 2 PBefG. Dort wird festgelegt, dass die Genehmigung für mehrere Linien gebündelt erteilt werden darf, wenn es die Zielsetzungen der Genehmigungserteilung nach § 8 PBefG erfordern, insbesondere eine ausreichende, wirtschaftliche und integrierte Verkehrsbedienung zu gewährleisten. Die Festlegung der Linienbündelung muss im Nahverkehrsplan oder einem anderen schriftlichen und amtlich veröffentlichten Dokument aufgrund entsprechender Beschlüsse zuständiger Organe/Amtsträger des Aufgabenträgers bestimmt sein. Die Linienbündelung im Landkreis TF erfolgte nach planerischen, wirtschaftlichen und organisatorischen Kriterien. Damit werden sowohl für den Aufgabenträger als auch die künftigen Betreiber optimale Voraussetzungen der Leistungsabwicklung geschaffen.

8.3.2 Leistungsvergabe

Der Landkreis Teltow-Fläming vereinbart die Leistungsvergabe und –finanzierung mit den konzessionstragenden Unternehmen auf der Grundlage von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (ÖDA):

⁸⁵ PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner, 2007

⁸⁶ Information der Kreisverwaltung Teltow-Fläming

Entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 idF von VO (EU) 2016/2338 Art. 3 (1) sind Öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA) Rechtsbeziehungen, die zwischen der zuständigen Behörde und einem Verkehrsunternehmen (Betreiber) zustande kommen. Zu diesen gehören unter anderem Verkehrsverträge, Dienstleistungskonzessionen, Vertrauensregelungen etc. Die Zahlung von Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen ist laut Verordnung ausschließlich im Zuge eines ÖDA möglich.

In Absatz 2 der Verordnung wird ergänzt, dass die Festlegung von Höchsttarifen für Fahrgäste allgemein oder für bestimmte Fahrgastgruppen (bspw. Schüler, Rentner etc.) Teil des ÖDA sein können. Eine finanzielle Ausgleichsleistung durch die zuständige Behörde ist dabei vorzusehen.

Der Abschluss eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages wie etwa eines Bruttovertrages für Busleistungen (fester Preis) kann sowohl als ÖDA im Sinne des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) als auch im Sinne der Verordnung 1370/2007 idF von VO (EU) 2016/2338 gesehen werden.⁸⁷

Gegenwärtig bestehen öffentliche Dienstleistungsaufträge mit den Verkehrsunternehmen im Landkreis mit einer Laufzeit bis 2026 und somit über die Geltungsdauer dieses NVPs hinaus. Daher sind, mit Ausnahme von vertraglichen Ergänzungen zur Definition der Leistungen und Vereinbarungen mit benachbarten Aufgabenträgern, keine gravierenden Änderungen zu erwarten.

Bislang wurden zwei vertragliche Ergänzungen im Linienbündel „VTF-Bus“ durchgeführt:

- 16.04.2019 über eine Erweiterung des Leistungsangebots im Zuge der Einführung von zwei PlusBus-Linien
- 31.08.2020 bezüglich des ÖPNV-Rettungsschirms sowie der Linienmaßnahmen zur Anbindung des Flughafen BER über den S-Bahnhof Waßmannsdorf

Zwischen dem Landkreis und dem kreisfremden Unternehmen Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH (RVS) besteht eine Verwaltungsvereinbarung über deren Leistungsanteil innerhalb des Kreisgebietes Teltow-Fläming, gebunden an die Laufzeiten der entsprechenden Liniengenehmigungen.

Die geltende Rechtslage lässt für Leistungsvergaben im ÖPNV weiterhin grundsätzlich die Vergabe in wettbewerblichen Verfahren, wie auch die Direktvergabe an ausgewählte Betreiber oder die Selbsterbringung der Leistung (Inhouse-Geschäft) zu.

⁸⁷ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), 2020

Der Landkreis Teltow-Fläming als Aufgabenträger und zuständige Behörde plant auch weiterhin die in den Linienbündeln „TF-Bus“ und „Raum Zossen“ zusammengefassten und definierten Leistungen unter Anwendung der vorstehend erörterten Möglichkeiten direkt zu vergeben.

8.3.3 Genehmigungsverfahren

Rechtliche Grundlage für die Genehmigungsverfahren ist das PBefG in einer novellierten Fassung. Wesentliche und primärrechtlich geltende beihilferechtliche und vergaberechtliche Grundlage ist die am 03.12.2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und deren Novellierung VO (EU) 2016/2338 vom 24.12.2017 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße. Auch nach durchgeführter Novellierung des PBefG werden Genehmigungsverfahren (Verwaltungsakt) und Vergabeverfahren (Vergabeakt) juristisch weiterhin nicht widerspruchsfrei durchzuführen sein.

Daher ist es erforderlich, eine enge Zusammenarbeit zwischen Genehmigungsbehörde und Aufgabenträger mit klarer Zuordnung der Zuständigkeiten in einem abgestimmten Verfahren zu gewährleisten.

Der Aufgabenträger hat zu beachten, dass er mindestens ein Jahr vor der Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder einer geplanten Direktvergabe seinen Transparenzpflichtungen gemäß Art. 7 Abs. 2 durch Vorinformation im Amtsblatt der EU nachzukommen hat. Somit sollte bis zum April 2024 eine entsprechende Vorinformation im Amtsblatt der EU erfolgen.

Das novellierte PBefG schreibt in seinem § 8 weiterhin den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre fest. Aus diesem Grund ist möglichen Anbietern eigenwirtschaftlicher (im Sinne kommerzieller, ohne Zuschussleistungen des Auftraggebers durchzuführender) Leistungen auf der Grundlage des § 12 Abs. 6 in Verbindung mit § 18 Abs. 2 PBefG innerhalb einer Frist von 3 Monaten ab der Vorinformation im EU-Amtsblatt die Möglichkeit einzuräumen, eigenwirtschaftlich Genehmigungen zu beantragen. Für eigenwirtschaftliche Anträge gelten die gleichen quantitativen und qualitativen Vorgaben für das Leistungsangebot wie bei einer gemeinwirtschaftlichen Durchführung.

8.3.4 Leistungsbestellung und Controlling

Der Landkreis Teltow-Fläming bestellt die Leistungen auf der Grundlage der öffentlichen Dienstleistungsaufträge (ÖDA). Da die Vergaben der Leistungen als öffentliche Dienstleistungskonzessionen erfolgen ist eine Vertragsverhandlung zulässig.

Die abzuschließenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge beinhalten die quantitativen Leistungsumfänge und deren Strukturmerkmale und zu gewährleistende quantitative und qualitative Anforderungen der Leistungsdurchführung (Bedienungsstandards). Ebenso enthalten sind die Berichtspflichten zur Herstellung der Kontrollfähigkeit der Leistungsdurchführung und die Finanzierungsregelungen über den gesamten Vertragszeitraum. Die öffentlichen Dienstleistungsaufträge gewährleisten ein hohes Maß an Stabilität und damit Planungssicherheit, räumen andererseits aber auch die Möglichkeit des Reagierens auf nicht planbare oder fehlerhaft angenommene äußere Rahmenbedingungen.

Für die nicht den Linienbündeln des Landkreises Teltow-Fläming angehörenden Leistungen sind entsprechende Regelungen zum Bestandteil der Verwaltungsvereinbarungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften gemacht worden.

Der Aufgabenträger hat die quantitative und qualitative Vertragserfüllung zu kontrollieren und auf dieser Basis die vereinbarten finanziellen Beiträge zu erstatten. Dabei ist ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Kontrollaufwand und Ergebnis in Bezug auf die Bewertung der Vertragserfüllung zu gewährleisten.

8.3.5 Ausblick Änderungen PBefG

Folgend eines BMVI-Referentenentwurfes des BMVI für eine Modernisierung des Personenbeförderungsrechts, der bereits im Oktober 2020 abgestimmt wurde, wurde mit dem neuen § 44 PBefG eine neue bedarfsorientierte Verkehrsform eingeführt, die das vormalige „ÖPNV-Ridepooling“ ersetzt. Der „Linienbedarfsverkehr“, wie die Verkehrsform fortan bezeichnet wird, ist dem Linienverkehr zugeordnet und soll zukünftig regulär genehmigungsfähig sein. Zudem unterliegt er der Beförderungs-, Tarif- und Betriebspflicht. Ein Sondertarif ist für die Beförderung daher nicht zulässig, Ausnahme bildet ein pauschaler „(Komfort-)Zuschlag“. Es soll zudem der ermäßigte Umsatzsteuersatz gelten. Im VBB-Gebiet soll weiterhin die Bezeichnung „Rufbus“ für diese Linienbedarfsverkehre verwendet werden.

Teil der Definition der neuen Verkehrsform ist die Bedienung eines festgelegten Gebietes ohne vorher definierten Linienweg mit der Bedienung zahlreicher Haltestellen. Diese können baulich oder virtuell bestehen.

Zusätzlich zum Linienbedarfsverkehr wird in § 50 PBefG-E die Gelegenheitsverkehrsform des „gebündelten Bedarfsverkehrs“ eingeführt, wobei es sich um Mietwagenverkehre ohne Rückkehrpflicht und mit der Möglichkeit zur Vermietung von Einzelplätzen („Ridepooling“) handelt. Der Pooling-Vorgang wird dabei durch einen Algorithmus bestimmt und nicht durch den Nutzer. Eine Einbindung der genannten Verkehre in den Linienverkehr findet nicht statt, wobei diese nicht den Pflichten zum Betrieb und der Beförderung unterliegen. Ebenso ist der ermäßigte Umsatzsteuersatz nicht gültig. Des Weiteren dürfen Verkehre nur nach Vorliegen einer Bestellung innerhalb der Gemeinde des Firmensitzes ausgeführt werden. Eine Ausweitung des Bediengebietes muss von der zuständigen Genehmigungsbehörde und dem Aufgabenträger genehmigt werden.

Mögliche Steuerungsinstrumente für die genannten Verkehre sind unter anderem die Einführung einer Poolingquote, die Vorgabe zeitlicher und räumlicher Beschränkungen, die mengenmäßige Begrenzung der Verkehre (Kontingentierung) und die Festlegung von Mindestpreisen.⁸⁸

8.4 Marketing

Regionsübergreifende Marketingaktivitäten gehören zum Aufgabenbereich des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB). Der VBB soll aber auch regionale Vorhaben mit seinem Know-how unterstützen.

Bei allen Aktivitäten ist konsequent auf die Erhaltung einer eigenständigen regionalen Identität mit dem Ziel der Bindung des Kunden an „seinen“ Nahverkehrsbetrieb sowie die Erhöhung seiner Akzeptanz und seines gesellschaftlichen Wertes zu achten.

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

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

Die künftig durch den Landkreis durchzuführenden Aktionen „48 Stunden Nuthe-Nieplitz“⁸⁹ und „48 Stunden Baruth-Fläming-Urstromtal“⁹⁰, (die jährlich im Wechsel stattfinden) können als nachhaltiger Erfolg für die Vermarktung einer Region und des ÖPNV-Angebotes gewertet werden.

⁸⁸ Landkreistag Brandenburg, 2020

⁸⁹ VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, 2019

⁹⁰ VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, 2018

Unter den Instrumentarbereichen erhält die Kundeninformation, darunter vor allem die Fahrplaninformation, einen immer höheren Stellenwert. Ursächlich dafür sind das gestiegene Informationsbedürfnis der Kunden, neue Formen der Fahrplaninformation über das Internet oder Mobiltelefon und die Einführung neuer, unkonventioneller Angebotsformen, die für den Kunden nicht unvorbereitet erfolgen darf.

Aus diesem Grund ist es weiterhin erforderlich

- an allen wichtigen Verknüpfungspunkten SPNV/Bus, Bus/Bus und ÖPNV/Individualverkehr eine ausreichende Fahrplan- und Tarifinformation zu gewährleisten.
- die elektronische Verbindungsausweisung über fahrinfo® ständig weiter zu vervollkommen und barrierefrei zu gestalten.
- den jeweiligen Jahresfahrplan rechtzeitig zum Fahrplanwechsel für den Kunden verfügbar zu machen.
- dort, wo alternative Angebote eingeführt werden sollen, rechtzeitig vorher und laufend während der Einführungsphase über die Nutzungsvorteile und -modalitäten (Fahrtmöglichkeiten, Tarif, Anmeldezeiten und Telefonnummer) zu informieren.

9 Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und Finanzierung des kÖPNV

9.1 Entwicklung Beförderungstarife

Die Tarife im VBB werden entsprechend eines Indexes angepasst und orientieren sich dabei an der Preisentwicklung der Lebenshaltungs-, Strom- und Kraftstoffpreise der vergangenen 60 Monate. Letztmalig wurden die Fahrpreise zum 1. Januar 2021 um durchschnittlich 1,9 Prozent angehoben, davor zum 1. Januar 2020 um 3,3 Prozent. In den Jahren 2018 und 2019 gab es keine Fahrpreisanhebungen, in 2017 lag die Anpassungshöhe bei 0,56 Prozent. Im Mittel der letzten 5 Jahre betrug die Anpassung somit etwa 1,1 Prozent jährlich. Dies sind geringere Steigerungen als im Zeitraum des vorigen Nahverkehrsplans.⁹¹

Grundsätzlich bilden die Tarifanpassungen auch eine entsprechende Erhöhung der Erträge ab, jedoch nicht zwingend im vollen Umfang, da oftmals nicht alle Tarifarten betroffen sind und diese verschiedene Ergiebigkeiten aufwiesen. Zudem kann es, je nach Tarifmaßnahme, auch Verlagerungseffekte innerhalb der Ticketarten geben. Da sich die Wirkungen im langjährigen Mittel oftmals ausgleichen, kann vereinfacht von einer annähernden Proportionalität der Erträge ausgegangen werden.

9.2 Aufwands- und Ertragsentwicklung

Die vorausschauende Einschätzung der Aufwands- und Ertragsentwicklung in den Unternehmen des kÖPNV ist für den Aufgabenträger im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplans von geringerer Bedeutung, da die den Unternehmen zufließenden Zuschüsse in den öffentlichen Dienstleistungsverträgen bis 2026 bereits weitgehend festgelegt sind.

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

Aufwendungen

Maßgebende Faktoren für die Entwicklung der Aufwendungen sind im Zeitraum bis 2025:

- die Entwicklung des Leistungsvolumens und dessen Struktur
- die Entwicklung des Personalbedarfs und der Vergütungstarife

⁹¹ Rundfunk Berlin-Brandenburg (rbb), 2020

- die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff
- der Umfang der Investitionen und die daraus folgende Belastung durch Abschreibungen oder Leasinggebühren sowie Kapitaldienst
- die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen.

Aus den Maßnahmen der Rahmenplanung entsprechend Abschnitten 4 bis 6, insbesondere durch die Umsetzung der zweiten Stufe des Konzepts Nordraum, ergeben sich signifikante Veränderungen des Gesamtleistungsvolumens im Landkreis.

Der Aufgabenträger strebt an, dass der Anteil der bedarfsabhängigen Angebote auf ca. 10% steigt. Unter Berücksichtigung einer angenommenen „normalen“ Abrufquote für Bedarfsleistungen zwischen 30 und 50% resultiert eine Abnahme bei den tatsächlich zu erbringenden Fahrleistungen.

Der Bedarf an Fahrpersonal erhöht sich um den geplanten Leistungsaufwuchs im Bereich der Linienverkehre. Bei weiteren Umstellungen auf bedarfsabhängige Bedienung kann es zu einem geringen Minderbedarf kommen, weil bei diesen Bedienungsformen vorrangig Subunternehmer eingesetzt werden. Diese verursachen dann aber andererseits steigende Aufwendungen für bezogene Leistungen. Zusätzlich sind Dispositions- und Vorhaltungskosten zu kalkulieren. Gegenwärtig sind allerdings die Potenziale für einen vermehrten Subunternehmereinsatz nahezu ausgeschöpft.

Die Preisentwicklung bei Dieselkraftstoff unterlag in den letzten Jahren größeren Schwankungen und ist daher schwierig zu prognostizieren, die allgemeine Preissteigerungsrate lag in den letzten fünf Jahren bei etwa 0,9%.

Erträge, Zuwendungsbedarf der Unternehmen

Hauptkomponente der Erlöse und Erträge (ohne Berücksichtigung der Ausgleichszahlungen für Verluste aus gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen) sind die Verkehrserlöse der Unternehmen. Maßgebende Faktoren für deren Höhe im Planungszeitraum sind einerseits die in Kapitel 9.1 dargestellten Änderungen der Beförderungstarife unter Berücksichtigung ihrer Ergiebigkeit, andererseits die Entwicklung der Beförderungsfälle nach Kapitel 7.

Der bis 2025 erwartete Zuwachs des Beförderungsaufkommens um ca. 10 % resultiert per Saldo vor allem aus dem Anstieg der Schülerbeförderung um ca. 3,5% sowie der Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste durch die konzipierten Angebotsveränderungen im Nordraum, weiterer PlusBus-Linien sowie dem Ausbau und der höheren Verfügbarkeit bei bedarfsorientierten Angeboten. Tendenziell entfällt auf die Fahrgäste im Jedermannverkehr ein bis zu 35% höherer Erlössatz pro Beförderungsfall verglichen mit dem Schülerverkehr.

Die vorausberechnete Steigerung der Verkehrserlöse um ca. 10% ist daher auch unter Berücksichtigung der Aufkommensveränderung anzusehen. Darüber hinaus fließen den Unternehmen weiterhin in geringem Umfang erlöswirksame gesetzliche Ausgleichszahlungen durch die Erstattung für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter und deren Begleitpersonen nach § 145 ff. SGB IX zu.

Bundes-/Landesmittel

Die Zuweisung von Bundes- und Landesmitteln an die Aufgabenträger des kÖPNV sowie Forderungen an deren Verwendung ergeben sich aus § 10 des novellierten ÖPNV-Gesetzes Brandenburg und der darauf basierenden ÖPNV-Finanzierungsverordnung – ÖPNVFV. Nach § 10 Absatz 1 ÖPNVG stellt das Land Brandenburg zur Finanzierung des ÖPNV folgende Mittel zur Verfügung:

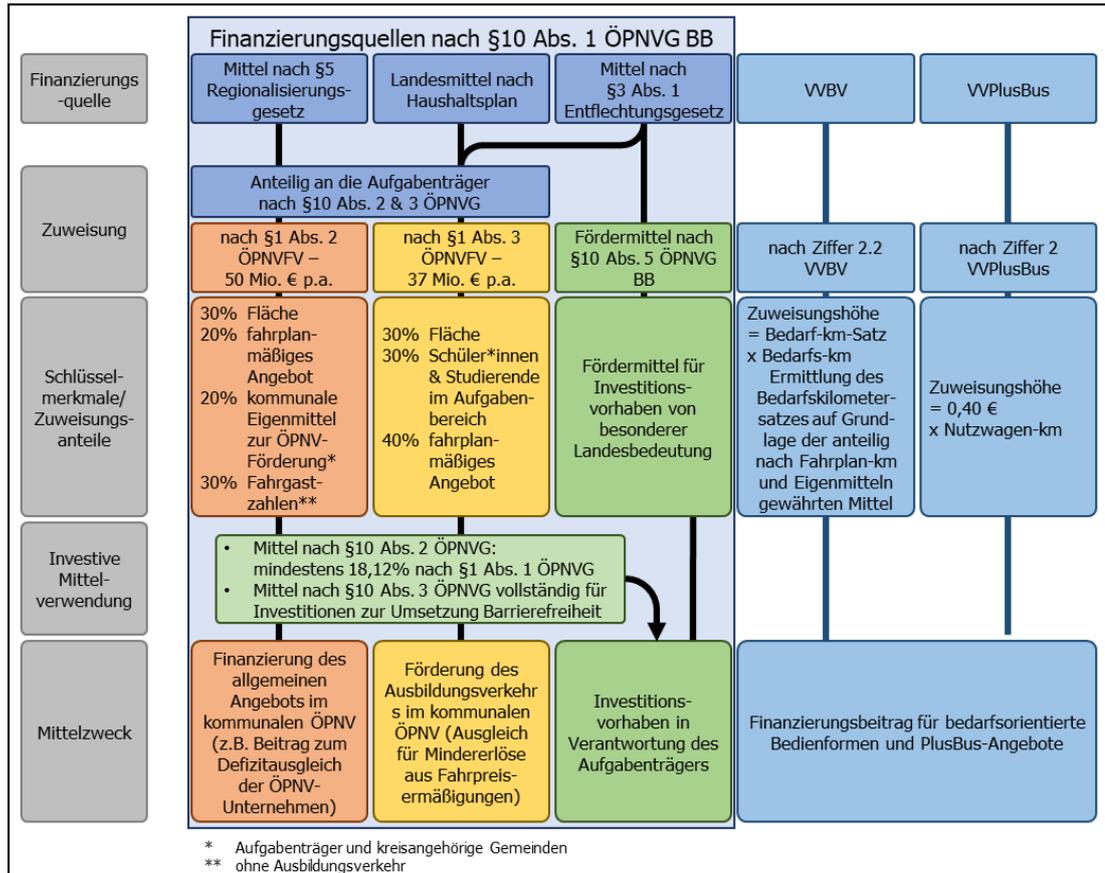
- a) Mittel nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes
- b) Mittel nach §§ 1 und 3 Absatz 1 des Entflechtungsgesetzes
- c) Landesmittel nach Haushaltsplan
- d) Landesmittel, die nach ihrem Zweck bis 2007 zur Gewährung von Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG bestimmt waren (jetzt Landesmittel nach § 1 Absatz 3 ÖPNVFV)

Aus den unter a) bis d) genannten Quellen gewährt das Land Brandenburg den kommunalen Aufgabenträgern jährlich 87 Mio. EUR (bis zum Jahr 2022, ab dann 85 Mio. EUR) zur Unterstützung ihrer Aufgaben- und Ausgabenverantwortung. Davon ist ein Teilbetrag von 50 Mio. EUR (ab 2023: 48 Mio. EUR) zur Förderung des allgemeinen Angebots im kÖPNV bestimmt, seine Verteilung wird in § 1 Absatz 2 ÖPNVFV geregelt. Ein Teilbetrag von 37 Mio. EUR soll insbesondere den Erfordernissen des Ausbildungsverkehrs Rechnung tragen, seine Verteilung ist in § 1 Absatz 3 ÖPNVFV geregelt. Während jedoch der Ausgleichsanspruch nach § 45a PBefG beim leistungserbringenden Unternehmen lag, ist für die Zuweisung nach § 1 Absatz 3 ÖPNVFV der Aufgabenträger anspruchsberechtigt.

Hinzu kommen Förderungen für bedarfsorientierte Bedienformen (laut VVBV) und PlusBusse (laut VVPlusBus).

Die Landesmittelzuweisungen an den Aufgabenträger zur zweckgebundenen Verwendung ergeben sich zusammengefasst nach dem in Abbildung 9-1 dargestellten Schema.

Abbildung 9-1: Übersicht Finanzierung kÖPNV -Zuweisungen und Fördermittel



Förderprogramme Land Brandenburg

Ergänzend zu den im ÖPNV-Gesetz Brandenburg und der ÖPNV-Finanzierungsverordnung festgeschriebenen Zuweisungen, stellt das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) finanzielle Mittel zur Verfügung, die der Investition in den Verkehr und der Umsetzung von Modellvorhaben dienen. Die jeweiligen Richtlinien sollen im kommenden Abschnitt kurz umrissen werden:

- **Förderprogramm ÖPNV-Investitionen**
 Zur Umsetzung der Ziele der Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 werden Investitionen in SPNV- und kÖPNV-Infrastruktur gefördert. Dazu zählt auch der barrierefreie Ausbau der (Bus-)Haltestellen. Empfänger der Zuwendungen sind demnach u.a. kommunale Aufgabenträger und Gemeinden. Zuwendungsfähige Ausgaben der Maßnahme müssen laut Abs. 4.8 RiLi ÖPNV-Invest mindestens 50.000 Euro (netto) betragen. Bei Eisenbahninfrastruktur liegt die Höhe der Zuwendung des Landes bei bis zu 90%, bei anderen Maßnahmen bei 75% (lt. Abs. 5.4.2.1 RiLi ÖPNV-Invest).
- **Förderprogramm Innovative Mobilitätsangebote**
 Mit der Förderung laut RiLi InnoMob vom Mai 2020 werden neue, innovative Mobilitätsangebote im Land Brandenburg finanziell unterstützt, wobei der Fokus auf Angebote im ländlichen Raum liegt. Zuwendungsempfänger sind damit Aufgabenträger des kÖPNV (Landkreise und kreisfreie Städte). Eine Förderung

ist ab 5.000 Euro zuwendungsfähigen Ausgaben möglich und beträgt bis zu 80% (siehe Abs. 5.5 Rili InnoMob).

- *EFRE-Förderprogramm Mobilität*

Um den ÖPNV im Land Brandenburg attraktiver zu gestalten und Emissionen zu reduzieren sowie klimafreundliche Antriebe zu fördern, wird mit dem EFRE-Förderprogramm Mobilität ein finanzieller Anreiz geschaffen. Förderfähig sind dabei unter anderem die Erstellung und Umsetzung von ÖPNV-Konzepten, Maßnahmen zur Vernetzung der Verkehrsmittel, Ausbau von Verkehrsinformations- und Auskunftssystemen, der Neu-/Ausbau von Park+Ride-/Bike+Ride-Infrastruktur, Modellvorhaben energieeffizienter und klimafreundlicher Antriebe im ÖPNV etc. Empfänger der Zuwendungen sind demnach Kommunen, Unternehmen mit genehmigten Linienverkehren nach § 42 PBefG und juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts. Laut Abs. 5.5.1 Rili Mobilität beträgt die Förderobergrenze 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben und setzt bei Investitionsvorhaben Mindestausgaben von 50.000 Euro voraus. Bike+Ride-Anlagen u.a. werden pauschal mit 5.000 Euro gefördert (siehe Abs. 5.5.3 Rili Mobilität).

Darüber hinaus bestehen im Bereich Verkehr Förderprogramme zum kommunalen Straßenbau, das EFRE-Förderprogramm Schienengüterverkehr und das Programm „Sichere Schul- und Spielwege“.⁹²

⁹² Ministerium für Infrastruktur- und Landesplanung, 2020

9.3 Aufkommen und Bedarf an Haushaltsmitteln zur Finanzierung kÖPNV

Zur Einordnung des Standes der Aufwendungen für den kÖPNV des Landkreises Teltow-Fläming im Vergleich mit benachbarten und in der Struktur vergleichbaren Landkreisen in Brandenburg wurde ein Benchmark der Finanzierung erstellt.

Die veröffentlichte Datenlage zur Finanzierung des kÖPNV ist in den Landkreisen unterschiedlich. Teilweise sind alle relevanten Angaben in den jeweiligen NVP enthalten, teilweise nur Eckwerte und einige NVPs enthalten keinerlei nähere Informationen. Zieht man andere Quellen zu Rate, ergeben sich teilweise Abweichungen, meistens begründet durch eine andere Zuordnung der Positionen. Der Benchmark versucht, das Gesamtbild im Landkreis abzubilden, d.h. Landesmittel, Mittel benachbarter Aufgabenträger, Zuschüsse von Kommunen und verbleibende Eigenmittel. Insbesondere die Zuschüsse der Kommunen werden oftmals nicht offengelegt. Daher kann die Nennung der Einzelposten nur eine Näherung sein. Die Gesamtaufwendungen sind davon unbeeinträchtigt.

In die Auswertung flossen Angaben aus den Jahren 2018 und 2019 zu den Landkreisen Havelland, Barnim, Märkisch-Oderland, Dahme-Spreewald, Potsdam-Mittelmark und Teltow-Fläming ein. Daten weiterer Umlandkreise waren nicht verfügbar oder nicht hinreichend vergleichbar.

Tabelle 9-1: Benchmark Finanzierung kÖPNV Landkreise Brandenburg

Durchschnittswert der Ausgleichleistung gesamt je Einwohner:	68,6 Euro/Einwohner/Jahr
Vergleichswert für Lkr. Teltow-Fläming:	60,1 Euro/Einwohner/Jahr
Durchschnittswert der Eigenmittel Lkr. je Einwohner:	34,3 Euro/Einwohner/Jahr
Vergleichswert für Lkr. Teltow-Fläming:	28,6 Euro/Einwohner/Jahr
Durchschnittswert der Eigenmittel Lkr. und Beiträge Dritter je Einwohner:	36,5 Euro/Einwohner/Jahr
Vergleichswert für Lkr. Teltow-Fläming:	32,1 Euro/Einwohner/Jahr

Es zeigt sich eine Abweichung von rund 10-15% für die Situation in Teltow-Fläming gegenüber den Durchschnittswerten. In anderen Worten: Wäre der Landkreis selbst oder zusammen mit den Kommunen in der Lage, die Ausgleichsleistungen (und damit das Angebot) um 10 bis 15% zu erhöhen, läge er im Mittel aller untersuchten Landkreise im Berliner Stadtumland.

Tabelle 9-2: Aufkommen und Bedarf an Haushaltsmittel zur Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Teltow-Fläming

Haushaltsposition - in T € -	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	Ist	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan
Aufkommen (Fremdmittel)							
Landesmittel nach ÖPNVFV	4.770	4.600	5.159	5.160	5.160	5.160	5.160
Landesmittel benachbarter AT	241	240	240	240	240	240	240
Mittel von Kommunen	350	364	513	513	513	513	513
Summe Aufkommen	5.361	5.204	5.912	5.913	5.913	5.913	5.913
Verwendung							
Zuwendungen an Verkehrsunternehmen nach Verkehrsverträgen ⁹³	9.687	10.004	11.812	11.813	11.813	11.813	11.813
Weiterleitung Landesmittel an benachbarte AT	336	371	353	375	400	400	400
Förderung von Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur	137	200	200	200	200	200	200
Summe Verwendung	10.160	10.575	12.365	12.388	12.413	12.413	12.413
Deckungsbedarf aus Mitteln des Landkreises TF	4.799	5.371	6.453	6.475	6.500	6.500	6.500
<i>in % zu 2019</i>		112%	134%	135%	135%	135%	135%

⁹³ Vorausberechnete Werte, nur Unternehmen mit ÖDA des Landkreises TF

Der ausgewiesene Deckungsbedarf aus Mitteln des Landkreises Teltow-Fläming entspricht dem Saldo der Aufkommens- und Verwendungspositionen aus Landesmitteln und einer steigenden Beteiligung von Kommunen. Hierbei erfolgt ein schrittweises Aufschließen zur Größenordnung der Deckungsbedarfe in vergleichbaren Kreisen.

In der Mittelverwendung werden für die Jahre bis 2022 zunehmende Zuwendungen an Verkehrsunternehmen genannt, die mit der Ausweitung der gefahrenen Betriebskilometer besonders im Nordraum (siehe Nordraumkonzept) zusammenhängen. Eine Erhöhung dieses Richtwertes führt allerdings auch zu einer erhöhten Landesförderung, die sich unter anderem nach dem gefahrenen Angebot richtet.

Die Aufstellung enthält noch nicht alle zu erwartenden Förderbeträge für Investitionen in die Infrastruktur. In diesem Punkt ist eine jährliche Aktualisierung vorzunehmen.

10 Literaturverzeichnis

- A. Reich GmbH. (2020). *Bus Verkehr*. Abgerufen am 07. 09 2020 von https://www.a-reich.de/images/549_2019-08-05.pdf
- Agentur Bahnstadt GbR. (2020). *Bike+Ride / Park+Ride im Land Brandenburg. Endbericht*. (V. B.-B. GmbH, Hrsg.) Berlin.
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. (2020). *Statistischer Bericht. Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung im Land Brandenburg 2019*. https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/stat_berichte/2020/SB_A05-03-00_2019j01_BB.pdf. Abgerufen am 13. 11 2020
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. (2021). *Statistischer Bericht. Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsstand im Land Brandenburg. Juni 2020*. Berlin. Abgerufen am 29. 03 2021 von https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/stat_berichte/2020/SB_A01-07-00_2020m06_BB.pdf
- Bundesagentur für Arbeit. (2012). *Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Auspendler nach Gemeinden. Brandenburg*.
- Bundesagentur für Arbeit. (2017). *Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Auspendler nach Gemeinden. Brandenburg*.
- Bundesagentur für Arbeit. (2019). *Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Auspendler nach Gemeinden. Brandenburg*.
- Bundesagentur für Arbeit. (2020). *Gemeindedaten sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsort - Deutschland, Länder, Kreise und Gemeinden (Jahreszahlen)*. Abgerufen am 10. 09 2020 von https://statistik.arbeitsagentur.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Einzelheftsuche_Formular.html?submit=Suchen&topic_f=beschaeftigung-sozbe-gemband
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. (29. 06 2020). *Zielfahrplan Deutschlandtakt. Dritter Gutachterentwurf Berlin / Brandenburg / Mecklenburg-Vorpommern*. Abgerufen am 04. 04 2021 von https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/2xhDUKJ8um68dXQkeyb9IL/fe9d6e30cc1fc3b6237c5c6e05918471/Netzgrafik_3._Entwurf_Nordost.pdf
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. (30. 06 2020). *Zielfahrplan Deutschlandtakt. Informationen zum dritten Gutachterentwurf*. Abgerufen am 06. 04 2021 von https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/praesentation-deutschlandtakt.pdf?__blob=publicationFile
- Bundesrat Referat P4. (01. 01 2021). *Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts*. Abgerufen am 06. 04 2021 von <https://www.bundesrat.de/SharedDocs/beratungsvorgaenge/2021/0001-0100/0028-21.html>
- DB Netz AG. (2018). *Knoten Berlin, Südkreuz(a) – Blankenfelde (Dresdner Bahn). Vorstellung des Bauvorhabens und Diskussion über den Bauablauf im Rahmen der Schienenverkehrswochen 2018*.
- DB Vertrieb GmbH. (2020). *Streckenfahrpläne zum Download: RB22*. Abgerufen am 28. 09 2020 von https://www.bahn.de/regional/view/mdb/pv/deutschland_erleben/berlin_brandenburg/streckenfahrplaene/2020/oktober_2020/mdb_319985_rb22.pdf
- DB Vertrieb GmbH. (2020). *Streckenfahrpläne zum Download: RE3 Süd*. Abgerufen am 28. 09 2020 von

- https://www.bahn.de/regional/view/mdb/pv/deutschland_erleben/berlin_brandenburg/streckenfahrplaene/2020/mdb_302460_re3_sued.pdf
- DB Vertrieb GmbH. (2020). *Streckenfahrpläne zum Download: RE5 Süd*. Abgerufen am 28. 09 2020 von https://www.bahn.de/regional/view/mdb/pv/deutschland_erleben/berlin_brandenburg/streckenfahrplaene/2020/oktober_2020/mdb_319992_re5_sd.pdf
- DB Vertrieb GmbH. (2020). *Streckenfahrpläne zum Download: RE7*. Abgerufen am 28. 09 2020 von https://www.bahn.de/regional/view/mdb/pv/deutschland_erleben/berlin_brandenburg/streckenfahrplaene/2020/oktober_2020/mdb_319986_re7.pdf
- DB Vertrieb GmbH. (2020). *Streckenkarten & Liniennetzpläne. IC/EC-Liniennetz 2020*. Abgerufen am 03. 09 2020 von https://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/fahrplan_und_buchung/streckenplaene/mdb_301736_11080_icec_de_2020.pdf
- DB Vertrieb GmbH. (2020). *Streckenkarten & Liniennetzpläne. ICE-Liniennetz 2020*. Abgerufen am 03. 09 2020 von https://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/fahrplan_und_buchung/streckenplaene/mdb_301735_11080_ice_de_2020.pdf
- Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg. (2009). *Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B)*. Potsdam. Abgerufen am 28. 10 2020 von <https://mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.166295.de>
- Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg. (2019). *Anlage zur Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)*. Potsdam. Abgerufen am 28. 10 2020 von <https://www.landesrecht.brandenburg.de/dislservice/public/gvbldetail.jsp?id=8141>
- Herz-Reisen GmbH. (2020). *Linienerverkehr*. Abgerufen am 07. 09 2020 von <https://www.herz-reisen-zossen.de/linienverkehr.html>
- IHK Cottbus, & IHK Berlin. (2019). *Ergebnisbericht. Ergänzende Analyse Flughafenumfeld BER*. Berlin.
- Information der Kreisverwaltung Teltow-Fläming. (kein Datum).
- Information der Verkehrsgesellschaft Teltow Fläming mbH (VTF). (30. 11 2020).
- Information des Amtes für Bildung und Kultur, Landkreis Teltow-Fläming. (03. 11 2020).
- Information von der Firma Herz-Reisen GmbH. (20. 11 2020).
- Information von Herrn Dr. Joachim Klewes (ZDL Zukunftsverein Dahmer Land). (27. 10 2020).
- Kommunale Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin Brandenburg. (2020). *Grundlagenermittlung Verkehr Flughafenregion BER*. Schönefeld.
- Kraftfahrt-Bundesamt. (2020). *Bestand nach Zulassungsbezirken und Gemeinden*. Abgerufen am 10. 09 2020 von https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/ZulassungsbezirkeGemeinden/b_zulassungsbezirke_inhalt.html?nn=2601598
- Landesamt für Bauen und Verkehr Brandenburg. (2018). *Bevölkerungsvorausschätzung 2017 bis 2030*. Hoppegarten. Abgerufen am 28. 10 2020 von https://lbv.brandenburg.de/dateien/stadt_wohnen/RB_BVS_2017_BIS_2030.pdf
- Landkreis Barnim. (2015). *Nahverkehrsplan 2017-2026 für den übrigen ÖPNV des Landkreises Barnim*. Eberswalde.
- Landkreis Dahme-Spreewald. (2015). *Nahverkehrsplan für den übrigen ÖPNV des Landkreises Dahme-Spreewald 2015 bis 2020*. Lübben.
- Landkreis Havelland. (2019). *Nahverkehrsplan für den Landkreis Havelland für den Zeitraum 2020 bis 2024*. Rathenow.

- Landkreis Märkisch-Oderland. (2018). *Nahverkehrsplan für den kommunalen ÖPNV des Landkreises Märkisch-Oderland 2020 bis 2024*. Seelow.
- Landkreis Potsdam-Mittelmark. (2020). *Nahverkehrsplan für den Landkreis Potsdam-Mittelmark für den Zeitraum 01.01.2020 bis 31.12.2024*. Bad Belzig.
- Landkreis Teltow-Fläming. (17. 06 2004). Satzung des Landkreises Teltow-Fläming über die Schülerbeförderung. (*Amtsblatt Nr. 15 vom 24.05.2012*), Fassung der Vierten Änderungssatzung vom 16.05.2012.
- Landkreis Teltow-Fläming. (2019). *Nahverkehrsplan für den kommunalen ÖPNV des Landkreises Teltow-Fläming im Zeitraum 2014 bis 2018. Evaluierung und Teilfortschreibung bis 2020*. Berlin.
- Landkreistag Brandenburg. (20. 11 2020). Rundschreiben-Nr.: 1184/2020. PBefG-Novelle: Referentenentwurf für ein Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts. Potsdam.
- Ministerium für Infrastruktur- und Landesplanung. (2020). *Förderprogramme im Bereich Verkehr*. Abgerufen am 02. 12 2020 von <https://mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/381146>
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie des Landes Brandenburg. (2020). *Landesportal Brandenburg. Regionale Wachstumskerne*. Abgerufen am 01. 12 2020 von <https://mwae.brandenburg.de/de/regionale-wachstumskerne/bb1.c.478814.de#accordion-tab-bb1c605861de>
- Ostdeutsche Eisenbahn GmbH. (2020). *Fahrpläne 2019/2020: RE4*. Abgerufen am 28. 09 2020 von https://www.odeg.de/fileadmin/user_upload/Unternehmensseite/linien-fahrplaene/linien/NEU_WEB_RE4_RB34_RB13_RE3_2020_444x315.pdf
- PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner. (2007). *Gutachten zur optimalen Linienbündelung und Beratung im Genehmigungsverfahren*. Berlin.
- Regiobus Potsdam Mittelmark GmbH. (2020). *Unsere aktuellen Fahrpläne*. Abgerufen am 07. 09 2020 von <https://www.regiobus-pm.de/fahrplaene/alle-fahrplaene.html?L=0&fsize=2%2527a%253D0>
- Regionale Planungsstelle Havelland-Fläming. (2020). *Sachlicher Teilregionalplan Havelland-Fläming. "Grundfunktionale Schwerpunkte"*. Entwurf vom 02. April 2020. Teltow. Abgerufen am 29. 03 2021 von <https://ratsinfo.wustermark.de/getfile.php?id=28588&type=do&>
- Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH. (2020). *Fahrplan*. Abgerufen am 07. 09 2020 von <https://rvs-lds.de/fahrplan.html>
- Rundfunk Berlin-Brandenburg (rbb). (30. 09 2020). *VBB-Aufsichtsrat beschließt Fahrpreiserhöhung*. Abgerufen am 14. 12 2020 von <https://www.rbb24.de/politik/beitrag/2020/09/vbb-ticket-preiserhoehung-berlin-brandenburg.html>
- Sabinchen Touristik GmbH. (2020). *Linienfahrplan 546*. Abgerufen am 28. 10 2020 von https://www.sabinchen-touristik.de/uploads/12LxLVCB/546_2020-01-06.pdf
- S-Bahn Berlin GmbH. (2020). *Fahrplan S2*. Abgerufen am 28. 9 2020 von https://sbahn.berlin/fileadmin/user_upload/Linien/Regelfahrplaene/Fahrplan-S2.pdf
- Stadt Ludwigsfelde. (2020). *ÖPNV-Konzept Stadt Ludwigsfelde*. Berlin.
- VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. (2020). *Netz Elbe-Spree im Wettbewerb vergeben*. Abgerufen am 28. 10 2020 von <https://www.vbb.de/search/press/netz-elbe-spree-im-wettbewerb-vergeben#information>
- VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. (18. 06 2015). *Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Ein Leitfaden für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. (4. Aktualisierung)*. Berlin. Abgerufen am 24. 11 2020 von <https://docplayer.org/23078663->

- Qualitätsstandards-im-verkehrsverbund-berlin-brandenburg-ein-leitfaden-fuer-aufgabentraeger-und-verkehrsunternehmen.html
- VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. (2018). *48 Stunden Baruth-Fläming-Urstromtal 2018*. Abgerufen am 11. 12 2020 von <https://www.vbb.de/search/press/48-stunden-baruth-flming-urstromtal-2018>
- VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. (2018). *Verbundbericht 2018*. Abgerufen am 26. 11 2020 von <https://www.vbb.de/media/download/424>
- VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. (2019). *"48 Stunden Nuthe-Nieplitz" am 18. und 19. Mai*. Von <https://www.vbb.de/search/press/48-stunden-nuthe-nieplitz-am-18-und-19-mai> abgerufen
- VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. (2019). *Ergebnisse des Reisendenerfassungssystems (RES). Ein- und Aussteiger nach Zugangsstellen 2019*.
- VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. (2019). *Verbundbericht 2019*. Berlin.
- VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. (31. 10 2020). *Brandenburg und Berlin. Liniennetz Regionalverkehr*. Abgerufen am 18. 11 2020 von <https://www.vbb.de/media/download/9685>
- VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. (2020). *i2030. Korridor Süd*. Abgerufen am 28. 10 2020 von <https://www.i2030.de/sued/>
- VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. (2020). *VBB-Richtlinien Fahrgastinformation. Handbuch 11|2020*. Berlin.
- VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. (2021). *Leitfaden zum Ausbau "barrierefreier Bushaltestellen"*. Berlin.
- VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, & Landkreis Teltow-Fläming. (2020). *Buskonzept Nordraum Teltow-Fläming. Abschließende Dokumentation*. Berlin.
- VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, Gemeinde Großbeeren, & Landkreis Teltow-Fläming. (2019). *Buskonzept Großbeeren. Flughafen Westkorridor. Einbindung des Busverkehrs in Großbeeren*. Berlin.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV). (2020). *Mobi-Wissen. Busse und Bahnen von A bis Z. Öffentlicher Dienstleistungsauftrag*. Abgerufen am 02. 12 2020 von <https://www.mobi-wissen.de/Verkehr/%C3%96ffentlicher-Dienstleistungsauftrag#:~:text=Der%20%C3%B6ffentliche%20Dienstleistungsauftrag%20ist%20in,%2DHouse%2DGesch%C3%A4ft%2C%20Verwaltungsaft>
- Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH. (2020). *Rufbussystem als Erfolgsmodell im ländlichen Raum im Landkreis Teltow-Fläming. Präsentation vom 09.06.2020*.
- Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH. (2020). *VTF-Linien und Fahrpläne*. Abgerufen am 07. 09 2020 von <https://www.vtf-online.de/vtf-linien-und-fahrplaene/>
- ZDL Zukunftsverein Dahmer Land. (19. 11 2019). *1. Zukunftsdialog Dahme. Präsentation. Dahme/Mark*.
- Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH. (2016). *Barrierefreie Haltestellen. Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar*. Mannheim. Abgerufen am 30. 09 2020 von https://www.vrn.de/verbund/planung/dokumente/barrierefreie_haltestellen_2016.pdf