



Evaluierung des Nahverkehrsplans

für den kommunalen ÖPNV des Landkreises
Teltow-Fläming im Zeitraum 2026 bis 2027



für:



Landkreis Teltow-Fläming

Am Nuthefließ 2
14943 Luckenwalde

Verantwortlich:

Herr Rainer Grunert
Frau Stefanie Seifert
Frau Gudrun Schade
Frau Maike Scheeren

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 Michael Wagner
Herr Patrick Küther
Frau Anita Pelivan
Frau Klara Balzuweit

24. März 2026

Gender-Hinweis

Bei *personenbezogenen* Hauptwörtern und Personenbezeichnungen wird in der Evaluation des *Nahverkehrsplans für den kommunalen ÖPNV des Landkreises Teltow-Fläming im Zeitraum 2026 bis 2027* 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.

Hinweis zum Datenstand

Für den überwiegenden Anteil dieses Dokuments gilt ein Datenstand des Jahres 2025, bei Fahrplandaten zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2025. Einige Angaben, insbesondere bezüglich Linien und Verkehrsunternehmen, beziehen sich bereits vorausschauend auf den Start des neuen öDA ab August 2026.

Vorwort

Die vorliegende Fassung der Nahverkehrsplans 2026 bis 2027 ist eine Evaluation und hat nicht den Umfang einer Komplettfortschreibung wie der vorangegangene Nahverkehrsplan 2021 bis 2025. Die kürzere Laufzeit und inhaltliche Ausrichtung ist in der finanziellen Situation des Landkreises begründet. Der nachfolgende Nahverkehrsplan 2027 bis 2031 wird wieder eine Komplettfortschreibung im vollen inhaltlichen Umfang sein.

<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	16
2.2.1 Schienenpersonenverkehr (SPV)	16
2.2.2 Liniennetz, Leistungsangebot und Unternehmensstruktur im kommunalen ÖPNV (kÖPNV)	19
2.2.3 Bedarfsorientierte Systeme - Rufbus	26
2.2.4 Verknüpfung zwischen den Leistungsangeboten der Verkehrssysteme	28
2.3 Analyse Bike+Ride/Park+Ride	30
2.4 Analyse der Nachfrage im ÖPNV	33
2.5 Analyse barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	34
2.6 Gesamtbewertung, Mängelfeststellung, Handlungs- und Untersuchungsbedarf	39
3 Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV	42
3.1 Entwicklung ÖPNV-relevanter Strukturdaten	42
3.2 Weitere Rahmenbedingungen	51
3.3 Fokusthemen aus Befragung der Kommunen	52
4 Rahmenbedingungen und Grundsätze der Angebotsentwicklung	54
4.1 Vorangegangene Studien für den ÖPNV im Landkreis Teltow-Fläming	54
4.1.1 Buskonzept Nordraum Teltow-Fläming	54
4.1.2 Projekt i2030 Korridor Süd: Berlin-Dresden/Rangsdorf	54
4.2 Änderungen im SPNV-Netz bis 2027	55
4.3 Änderungen im kÖPNV-Netz bis 2027	57
4.4 Verkehrspolitische Zielsetzungen (Leitlinien)	58
4.5 Finanzieller Handlungsrahmen	61
4.6 Bedienungsstandards/Mindeststandards	61
4.7 Kategorisierung der Bedienungsrelationen	61
4.8 Festlegung von angestrebten Bedienvorgaben	63
4.9 Grundversorgungsvolumen für den regulären Linienverkehr	65

4.10	Verbindlichkeit der Festlegungen	74
4.11	Besondere Festlegungen für die Schülerbeförderung	74
4.12	Bedarfsangebote	75
4.13	Künftige (Mit-)Finanzierung Rufbus	77
5	Zielnetze und Maßnahmenplan	83
5.1	Zielnetze	83
5.1.1	Forderungen im Bereich SPNV	83
5.1.2	Zielnetz kÖPNV	86
5.2	Maßnahmen ÖPNV 2026-2027	86
5.2.1	Prüfaufträge zur Angebotsverbesserung	88
5.2.2	Herstellung Barrierefreiheit	91
5.2.3	Ausbau Infrastruktur Park+Ride/Bike+Ride	93
5.2.4	Mobilstationen	94
5.2.5	ÖPNV-Vorbehaltsstraßennetz	94
5.2.6	Berücksichtigung der Anbindung der Gewerbegebiete	95
5.2.7	Berücksichtigung touristischer Belange	96
6	Qualitative Angebotsentwicklung und Qualitätsmanagement	97
6.1	Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung	97
6.1.1	Fahrzeugqualität/Umweltqualität	97
6.1.2	Bedienungsqualität	98
6.1.3	Personal	99
6.1.4	Sicherheit und Sauberkeit, Ausstattung und Alter der Fahrzeuge	99
6.1.5	Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Anschlusssicherung	101
6.1.6	Fahrgastinformation	102
6.1.7	Vertrieb und Kundenservice, Marketing und Kundenwerbung	103
6.1.8	Infrastruktur	103
6.1.9	Zustand und Ausstattung der Haltestellen	104
6.1.10	Störungs- und Beschwerdemanagement	104
6.1.11	Kundenzufriedenheitserhebungen	105
7	Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2027	106
7.1	Schülerverkehre	106
7.2	Jedermannverkehre im kÖPNV	106
8	Organisation, Leistungsvereinbarung, Marketing	108
8.1	Zuständigkeiten – Aufgaben	108
8.2	Unternehmensorganisation	111
8.3	Leistungsvereinbarung und Genehmigungserteilung	112
8.3.1	Linienbündelung	112
8.3.2	Leistungsvergabe	112

8.3.3	Leistungsbestellung und Controlling	113
8.4	Marketing	114
9	Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und Finanzierung des kÖPNV	116
9.1	Entwicklung Beförderungstarife	116
9.2	Aufwands- und Ertragsentwicklung	117
9.3	Aufkommen und Bedarf an Haushaltsmitteln zur Finanzierung kÖPNV	122
10	Schlussbemerkung	124
	Literaturverzeichnis	125

Anlagen:

- Anlage 1 Bahn-Regionalverkehr Liniennetz gesamt 2026-02-09 VBB
- Anlage 2 Liniennetz Bus Nordraum gesamt VBB
- Anlage 3 Liniennetz Bus Ludwigsfelde gesamt VBB
- Anlage 4 Liniennetz Stadtverkehr Ludwigsfelde VTF
- Anlage 5 Liniennetz Stadtverkehr Luckenwalde VTF
- Anlage 6 Liniennetz Stadtverkehr Jüterbog VTF
- Anlage 7 Linienvverzeichnis Bus mit Betriebsleitung je Linie 2025 VTF
- Anlage 8 Prüfaufträge des NVP 2021-2025

<i>Abbildung 2-1: SPNV-Angebot im Landkreis Teltow-Fläming (Ausschnitt VBB Liniennetz, Fahrplanjahr 2026, Stand 25.09.2025)</i>	17
<i>Abbildung 2-2: Fahrtenangebot nach Tagart</i>	25
<i>Abbildung 2-3: Rufbusgebiete im Landkreis Teltow-Fläming</i>	27
<i>Abbildung 2-4: Fahrgastnachfrage (Beförderungsfälle) auf VTF-Linien</i>	34
<i>Abbildung 3-1: Bevölkerungsentwicklung zwischen 2019 und 2024</i>	44
<i>Abbildung 3-2: Szenarien der Bevölkerungsvorausschätzung nach LBV</i>	45
<i>Abbildung 3-3: Bevölkerungsvorausschätzung nach Altersklassen (mittlere Variante)</i>	46
<i>Abbildung 3-4: Bisherige Entwicklung Erwerbstätige (2019-2024)</i>	47
<i>Abbildung 3-5: Bisherige Entwicklung Beschäftigte (2019-2024)</i>	47
<i>Abbildung 3-6: Schulstandorte im Landkreis Teltow-Fläming</i>	51
<i>Abbildung 4-1: Ausschnitt Netzfahrplan DB InfraGO für Jahresfahrplan 2027 für die Anhalter Bahn im Raum Ludwigsfelde</i>	56
<i>Abbildung 4-2: Grundversorgungsvolumen – Vergleich zu anzurechnenden und gesamten Fahrplan-km</i>	73
<i>Abbildung 4-3: Rufbus (Mit-)Finanzierung – konv. Fahrplan-km pro km² und Jahr inkl. Finanzierungsabstufungen</i>	80
<i>Abbildung 4-4: Rufbus (Mit-)Finanzierung - Gesamt-km nach Finanzierungsanteil</i>	81
<i>Abbildung 4-5: Rufbus (Mit-)Finanzierung - Last-km nach Finanzierungsanteil</i>	81
<i>Abbildung 5-1: Liniennetz des geplanten Busangebots, IGES Mobility im Auftrag der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow, 2026</i>	88
<i>Abbildung 9-1: Übersicht Finanzierung kÖPNV -Zuweisungen und Fördermittel</i>	120

<i>Tabelle 2-1: Verwaltungsgliederung und Bevölkerungsverteilung im Landkreis Teltow-Fläming (Stand: 31. Dezember 2024)</i>	14
<i>Tabelle 2-2: Zentralörtliche Gliederung bzw. GSP im Landkreis und relevante Oberzentren/Metropole</i>	15
<i>Tabelle 2-3: Verkehrszeiten im Schienenpersonennahverkehr</i>	18
<i>Tabelle 2-4: SPNV-Angebot im Landkreis Teltow-Fläming,,</i>	18
<i>Tabelle 2-5: Verkehrszeiten im kÖPNV</i>	20
<i>Tabelle 2-6: kÖPNV-Angebot im Landkreis Teltow-Fläming</i>	22
<i>Tabelle 2-7: Nutzfahrleistungen im kÖPNV (ohne Rufbus)</i>	26
<i>Tabelle 2-8: Wichtige Verknüpfungspunkte für Linien des Landkreises TF und deren Verkehrssysteme</i>	29
<i>Tabelle 2-9: Zustand Bike+Ride-Infrastruktur im Landkreis Teltow-Fläming</i>	31
<i>Tabelle 2-10: Zustand Park+Ride-Infrastruktur im Landkreis Teltow-Fläming</i>	32
<i>Tabelle 2-11: Ausbaugrad der Bushaltestellen für ausgewählte Städte und Gemeinden</i>	38
<i>Tabelle 3-1: ÖPNV-relevante Strukturdaten</i>	43
<i>Tabelle 3-2: Wichtigste Pendlerbeziehungen (ohne Berlin) 2019-2024</i>	48
<i>Tabelle 3-3: Top-10 Berlin-Pendelnde aus dem Landkreis TF</i>	48
<i>Tabelle 3-4: Abgleich Pendler mit Angebot ÖV</i>	50
<i>Tabelle 4-1: Änderungen im SPNV-Angebot ab Dezember 2026</i>	56
<i>Tabelle 4-2: Kategorisierung der Bedienungsrelationen</i>	62
<i>Tabelle 4-3: Erreichbarkeitsziele des Landes Brandenburg</i>	64
<i>Tabelle 4-4: Angestrebtes Fahrplanangebot je Linienkategorie Regionalverkehr (Hauptnetz)</i>	64
<i>Tabelle 4-5: Mindestfahrplanangebot je Linienkategorie Regionalverkehr (Ergänzungsnetz)</i>	65
<i>Tabelle 4-6: Mindestfahrplanangebot je Linienkategorie Stadt-/Ortsverkehr</i>	65
<i>Tabelle 4-7: Grundversorgungsvolumen – Ausgangsdaten je Kommune</i>	68
<i>Tabelle 4-8: Grundversorgungsvolumen – landkreisweit</i>	69
<i>Tabelle 4-9: Grundversorgungsvolumen – gemeindescharf</i>	70
<i>Tabelle 4-10: Grundversorgungsvolumen – Buskilometer pro Jahr nach Produkten</i>	71
<i>Tabelle 4-11: Grundversorgungsvolumen – Anzurechnende Fahrplan-km und Saldo</i>	72
<i>Tabelle 5-1: Kategorisierung und Zieldefinition barrierefreie Haltestellengestaltung</i>	92
<i>Tabelle 7-1: Entwicklung Schülerzahlen bis 2027 (alle Schüler, auch ohne Beförderung im kÖPNV)*</i>	106
<i>Tabelle 7-2: Ansätze für die Prognose Jedermannverkehre</i>	107
<i>Tabelle 9-1: Aufkommen und Bedarf an Haushaltsmittel zur Finanzierung des kÖPNV im Landkreis Teltow-Fläming</i>	123

Abkürzung	Erläuterung
AFZS	Automatische Fahrgastzählsysteme
BbgMobG	Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg
BbgSchulG	Brandenburgisches Schulgesetz
B+R	Bike+Ride
BDL	Bedarfslinie (Rufbus)
Bhf	Bahnhof
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr
BSN	Bundesverbands SchienenNahverkehr
DELFI	Verein zur Förderung einer durchgängigen elektronischen Fahrgastinformation e.V.
DTV	Deutschlandtarifverbund GmbH
EF	Einzelfahrt
EG	Europäische Gemeinschaft
EGL	Ergänzungslinie
EW	Einwohner
FeV	Fahrerlaubnisverordnung
Flughafen BER	Flughafen Berlin Brandenburg
GSP	Grundfunktionaler Schwerpunkt
GVZ	Güterverkehrszentrum Großbeeren
HdB	Haltestellendatenbank (des VBB)
HIM	HAFAS-Information-Manager
HLL	Hauptlinie außerhalb des Stadtumlandes
HLR	Hauptlinie im Stadtumland mit Anschluss an Regionalverkehr
HLS	Hauptlinie im Stadtumland mit Anschluss an S-Bahn
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITCS	Intermodal Transport Control System
kÖPNV	kommunaler öffentlicher Personennahverkehr (=üÖPNV)
LBV	Landesamt für Bauen und Verkehr Brandenburg
LDS	Landkreis Dahme - Spreewald

LEP B-B	Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg
LEP HR	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg
LK	Landkreis
LNVP	Landesnahverkehrsplan
LRE	Lokale Regieeinheit
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MZ	Mittelzentrum
NBZ	Nahbereichszentrum
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)
P+R	Park+Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
PLB	PlusBus-Linie
PM	Landkreis Potsdam-Mittelmark
RB	Regionalbahn
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)
RVS	Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH
S-Bahn	Stadtschnellbahn
SaubFahrzeugBeschG	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
SCH	Linie mit Schwerpunkt Schülerverkehr
SLR	Stadtlinie mit Anschluss zum Regionalverkehr
SLS	Stadtlinie mit Anschluss zur S-Bahn

SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
SUL	Stadtumlandlinie
SVZ	Schwachverkehrszeit
TF	Landkreis Teltow-Fläming
TÖB	Träger öffentlicher Belange
üÖPNV	übriger öffentlicher Personennahverkehr (in diesem NVP als kommunaler öffentlicher Personennahverkehr (kÖPNV) bezeichnet)
VBB	Verkehrsverbund Berlin–Brandenburg GmbH
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
VMEE	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH
VO	Verordnung
VTF	Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH

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.

Der Landkreis Teltow-Fläming hat 1996 erstmals einen Nahverkehrsplan aufgestellt und zwischenzeitlich mehrfach fortgeschrieben. Diese vorliegende achte Fortschreibung (Evaluierung) für den Zeitraum 2026 bis 2027 berücksichtigt insbesondere folgende Veränderungen und Erfordernisse:

- weitere Veränderungen der Fahrgastnachfrage aus der raumstrukturellen und demografischen Entwicklung im Kreisgebiet und der angrenzenden Regionen
- die Erhaltung, den Ausbau und die weitere Vervollkommnung des Verkehrsangebotes unter Berücksichtigung der künftigen Entwicklung der Landesförderung für den ÖPNV und der verfügbaren Mittel im Kreishaushalt
- die Setzung notwendiger Rahmenbedingungen und Vorgaben für künftige Leistungsvergaben und deren spätere Kontrolle der Leistungsdurchführung
- Einführung des Deutschlandtickets und daraus resultierende Veränderungen im Nutzerverhalten sowie die Reduzierung des Kostendeckungsgrads für den Verkehrsverbund
- Neufassung des ÖPNV-Gesetzes (ÖPNVG) und des Mobilitätsgesetzes (BbgMobG) des Landes Brandenburg
- Erhöhte Anforderungen im Bereich Klimaschutz, Digitalisierung und Intermodalität
- Stagnierende und zeitlich befristete Anteile in den Landeszuweisungen bei dynamisch steigenden Betriebskosten und daraus resultierende finanzielle Möglichkeiten des Landkreises
- Identifizierung von Optimierungspotentialen
- Neue Förderprogramme zur Stärkung des ländlichen Raums und zur nachhaltigen Mobilität
- Berücksichtigung des neuen ÖDA 2026 -2036 mit dem Gesamtliniensbündel VTF

Zusätzlich bestehen folgende weitere Herausforderungen, welche Teil der Bearbeitung waren:

- Definition des Grundangebots im Busverkehr, bzw. über das Grundangebot hinausgehende Leistungen
- Refinanzierung On-Demand-Verkehre (Rufbus)

Die rechtlichen Grundlagen des Nahverkehrsplanes für den übrigen Öffentlichen Personennahverkehr sind das ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG) des Landes Brandenburg in der seit dem 09. Februar 2024 gültigen Fassung sowie das Mobilitätsgesetz (BbgMobG) des Landes Brandenburg in der Fassung vom 09. Februar 2024. Zum ÖPNV gehören der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und der als übriger Öffentlicher Personennahverkehr (üÖPNV, im Folgenden kÖPNV) bezeichnete straßen-gebundene ÖPNV nach § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG).

Der kÖPNV umfasst im Landkreis Teltow-Fläming den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (Bussen, Kleinbussen, Pkw). Nach § 2 Absatz 1 und 2 ÖPNVG ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im kÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge, wodurch landkreisweit gleichwertige Lebensbedingungen, der Umwelt- und Klimaschutz sowie die Verkehrssicherheit gewährleistet bzw. erreicht werden sollen. Dazu sind die Mindeststandards und Ziele nach § 5 ÖPNVG und die Verlagerungsziele § 5 BbgMobG anzuwenden. Entsprechend des § 3 Abs. 3 ÖPNVG ist der kÖPNV und die damit sicherzustellende ausreichende Verkehrsbedienung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte mit Ausnahme der Schülerbeförderung nach § 112 des Brandenburgischen Schulgesetzes (BbgSchulG) und soweit die o.g. Daseinsvorsorge erfüllt ist.

Durch den § 5 BbgMobG formuliert das Land Brandenburg das Ziel, den Anteil der mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegten Wege bis zum Jahr 2030 auf 60 Prozent zu erhöhen und dem Umweltverbund beim Einsatz von Ressourcen Vorrang einzuräumen. Dazu sollen nach § 5 ÖPNVG einheitliche Bedienstandards, Angebote, Betriebszeiten und Takte entwickelt werden. Ergänzend dazu ist nach § 2 Abs. 8 ÖPNVG ein nachfrageorientiertes Leistungsangebot des ÖPNV zu gestalten, welches im ländlichen Raum angemessen und in verkehrlich hoch belasteten Gebieten über die Nachfrage hinaus dimensioniert sein soll. Durch die aktuelle Gesetzeslage kommt dem kÖPNV damit nun eine wesentlich wichtigere Rolle in der Sicherstellung der Mobilität der Bevölkerung und den allgemeinen gesellschaftlichen Entwicklungen, v.a. im Sinne des Klimaschutzes und der Verkehrswende zu.

Der Nahverkehrsplan bildet gemäß § 8 Absatz 3 PBefG den grundsätzlichen Rahmen der Planung des ÖPNV und dessen Entwicklung. Der Nahverkehrsplan soll dabei die

Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen berücksichtigen. Darüber hinaus sind bei seiner Aufstellung die Interessen aller Träger öffentlicher Belange angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

Gemäß § 9 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 § 8 Abs. 3 Nr. 1 und 2 sowie der Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung berücksichtigen und möglichst die Angaben gemäß § 8 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 in Bezug auf den o.g. § 9 ÖPNVG, die für Landesnahverkehrspläne (LNVP) formulierten Anforderungen nach § 8 Absatz 3 ÖPNVG zu berücksichtigen:

1. die Erfordernisse der Raumordnung und der Bauleitplanung
2. die Ziele nach den §§ 1, 5 und 6 des Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg zur Erreichung einer Mobilitätswende mithilfe einer zeitlichen Zielprognose als Grundlage für alle Maßnahmenansätze,

und gemäß § 8 Absatz 4 ÖPNVG möglichst Angaben enthalten über:

1. den Bestand und die Vorstellungen des Aufgabenträgers zur zukünftigen Entwicklung der Netz- und Linienentwicklung,
2. die Konzeption eines landesweiten Netzes nach § 4,
3. den Bestand und die zu erwartende Entwicklung des Fahrgastaufkommens,
4. 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,
5. den Investitionsbedarf und die Entwicklung der Betriebskosten,
6. das Finanzierungskonzept,

2 Angebots- und Nachfrageanalyse

2.1 Raum- und Siedlungsstruktur, Verwaltungsstruktur

Der Landkreis Teltow-Fläming steht mit einer Wohnbevölkerung von 177.688 Personen und mit einer Fläche von 2.104 Quadratkilometer an siebter Stelle der brandenburgischen Landkreise.¹ Seine Bevölkerungsdichte liegt mit etwa 84 Einwohnern pro km² knapp über dem Mittelwert dieser Landkreise und knapp unter dem Durchschnitt Brandenburgs. Eine starke Konzentration der Bevölkerung wie auch der Wirtschaftsstandorte besteht in dem zum Berliner Umland gehörenden nördlichen Teil des Kreisgebietes, mit den Gemeinden Blankenfelde-Mahlow, Großbeeren, Rangsdorf und der Stadt Ludwigsfelde. Ein weiterer Siedlungsschwerpunkt liegt mit den Städten Luckenwalde und Jüterbog im Südwesten. Dagegen gehören die Stadt Baruth/Mark, die Gemeinden Niedergörsdorf und Nuthe-Urstromtal sowie das Amt Dahme/Mark zu den dünn besiedelten Gebieten in Deutschland mit einer land- und forstwirtschaftlich sowie touristisch geprägten Wirtschaftsstruktur, wenngleich einzelne Wirtschaftsstandorte beispielsweise in Baruth/Mark vorhanden sind. Zwischen dem Berliner Umland und den flächengroßen südlichen Kommunen liegen die Städte Trebbin und Zossen wie auch die Gemeinde Am Mellensee.

Die Wirtschaftsstandorte Ludwigsfelde und Luckenwalde bilden zwei der 15 Regionalen Wachstumskerne im Land Brandenburg². Aktuell ist darüber hinaus eine Entwicklung zu beobachten, die im Norden des Landkreises in einem Bevölkerungswachstum und einer Gewerbeansiedlung Ausdruck findet, während der Süden des Landkreises mehrheitlich einen Bevölkerungsrückgang erfährt.

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

¹ (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2025)

² (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Klimaschutz des Landes Brandenburg 2026)

Tabelle 2-1: Verwaltungsgliederung und Bevölkerungsverteilung im Landkreis Teltow-Fläming (Stand: 31. Dezember 2024)³

Amt/Gemeinde	Einwohner	Fläche [km ²]	Bevölkerungsdichte [EW/km ²]
Am Mellensee (amtsfrei)	7.224	105	69,0
Baruth/Mark, Stadt (amtsfrei)	4.168	234	17,8
Blankenfelde-Mahlow (amtsfrei)	29.129	55	528,0
Großbeeren (amtsfrei)	9.344	52	180,1
Jüterbog, Stadt (amtsfrei)	12.926	176	73,2
Luckenwalde, Stadt (amtsfrei)	21.010	47	450,8
Ludwigsfelde, Stadt (amtsfrei)	29.514	110	268,4
Niedergörsdorf (amtsfrei)	6.147	206	29,9
Nuthe-Urstromtal (amtsfrei)	6.325	341	18,5
Rangsdorf (amtsfrei)	11.754	34	347,9
Trebbin, Stadt (amtsfrei)	9.700	126	76,8
Zossen, Stadt (amtsfrei)	21.412	180	118,7
Dahme/Mark, Stadt (Amt Dahme/Mark)	4.957	163	30,5
Dahmetal (Amt Dahme/Mark)	427	42	10,3
Ihlow (Amt Dahme/Mark)	630	48	13,2
Niederer Fläming (Amt Dahme/Mark)	3.021	186	16,2
Gesamt	177.688	2.104	84,4

Der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR⁴) ersetzt seit 2019 den zuvor geltenden Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B⁵). 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 und deren besondere Rolle als Arbeitsmarktstandorte genannt.

Die als Mittelzentren (MZ) definierten Orte im Kreisgebiet sind Blankenfelde-Mahlow, Luckenwalde, Jüterbog, Ludwigsfelde und Zossen. 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

³ (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2025)

⁴ (Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg 2019)

⁵ (Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg 2009)

mehr. Aktuell ist eine Neuauflage des Regionalplans Havelland-Fläming in Bearbeitung⁶.

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-Fläming „Grundfunktionale Schwerpunkte“⁷ statt, der von der Regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming verfasst wurde. Die Grundfunktionalen Schwerpunkte (GSP) 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 bzw. GSP 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

Die verkehrlichen Hauptachsen des Landkreises Teltow-Fläming liegen annähernd in Nord-Süd-Richtung mit starker Orientierung auf die Bundeshauptstadt Berlin. Die

⁶ (Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming 2026)

⁷ (Regionale Planungsstelle Havelland-Fläming 2020)

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 154 km Strecke im Eisenbahn-Regionalverkehr betrieben. Davon entfallen annähernd 67 km auf die Anhalter Bahn, 44 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.⁸ Im Kreisgebiet gibt es 2 Zugangsstellen zur S-Bahn Berlin und 23 Zugangsstellen zum Eisenbahn-Regionalverkehr.⁹

Abbildung **2-1** stellt als Ausschnitt das Eisenbahnnetz im Kreisgebiet dar.

Im Regionalverkehr werden die Zugangsstellen in der Hauptverkehrszeit und Normalverkehrszeit in jeder Richtung ganz überwiegend mindestens stündlich bedient, nur wenige mit geringem Aufkommen zweistündlich (darunter die Zugangsstellen Woltersdorf (Nuthe-Urstromtal), Klasdorf-Glashütte, Oehna, Blönsdorf, Niedergörsdorf und Zellendorf). Einige der genannten Halte verzeichnen (stündliche) Taktverdichter zur Hauptverkehrszeit. Durch Linienüberlagerungen ergeben sich für Halte an der Anhalter und Dresdner Bahn auch halbstündliche Abfahrten, so im Falle von RE3 und RE4 sowie RE8 und RB10.

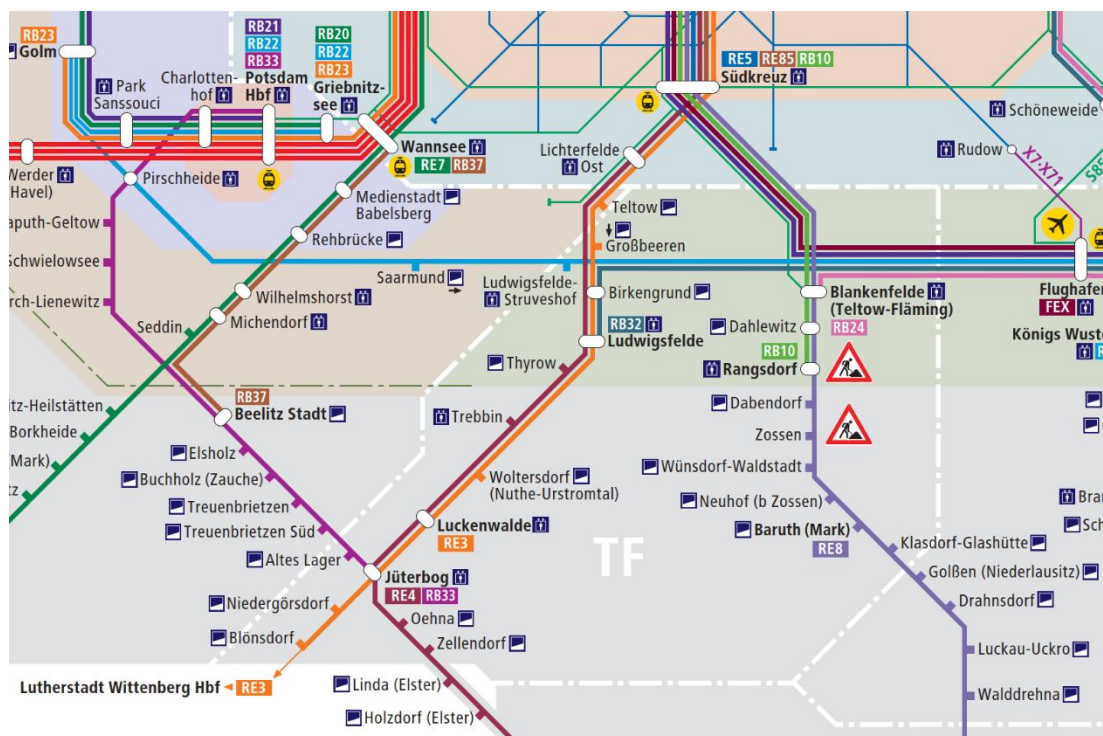
⁸ Die Streckenlängen sind zwischen den topographischen Schnittstellen mit den Kreisgrenzen angegeben. Die Werte sind als Näherungswerte zu verstehen.

⁹ 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.

Das SPNV-Angebot ist auch für einige 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 und der neuen Führung der RB33 von Jüterbog direkt nach Potsdam verbessert.

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

Abbildung 2-1: SPNV-Angebot im Landkreis Teltow-Fläming (Ausschnitt VBB Liniennetz, Fahrplanjahr 2026, Stand 25.09.2025)¹⁰



Der vollständige Liniennetzplan des VBB ist als Anlage 1 beigefügt.

Tabelle 2-4 fasst die Angebote des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Landkreis TF zusammen und macht Aussagen zu den Bedienungshäufigkeiten der einzelnen Streckenäste in den unterschiedlichen Verkehrszeiten. Diese sind im Zuge dieser Untersuchung wie folgt definiert:

¹⁰ (VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2026)

Tabelle 2-3: Verkehrszeiten im Schienenpersonennahverkehr

Hauptverkehrszeit (HVZ)	6.00 bis 9.00 (Mo-Fr)	16.00 bis 19.00 (Mo-Fr)	
Nebenverkehrszeit (NVZ)	9.00 bis 16.00 (Mo-Fr)	19.00 bis 1.00 (Mo-Fr)	6.00 bis 1.00 (WE)
Nacht	1.00 bis 6.00		

Farbkennzeichnung:

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

Tabelle 2-4: SPNV-Angebot im Landkreis Teltow-Fläming^{11, 12, 13}

Liniennummer	Laufweg (Abschnitt)	Betreiber	Takt Mo-Fr			Takt Sa		Takt So	
			HVZ	NVZ	Nacht	NVZ	Nacht	NVZ	Nacht
S2	S Blankenfelde (TF) - S+U Friedrichstr. - S Bernau	S-Bahn Berlin	20	20	-	20	30	20	30
RE3	Schwedt/Stralsund - Berlin – Luckenwalde	DB Regio	60	60	-	60	EF	60	EF
RE3	Luckenwalde - Jüterbog	DB Regio	60	120	-	120	EF	120	EF
RE3	Jüterbog – Lutherstadt Wittenberg	DB Regio	60-120	120	-	120	-	120	EF
RE4	(Stendal -) Rathenow - Berlin - Luckenwalde	DB Regio	60	60	-	60	-	60	EF
RE4	Luckenwalde – Jüterbog	DB Regio	60	60	-	60	-	60	EF
RE4	Jüterbog – Falkenberg (E.)	DB Regio	120	120	-	120	EF	120	EF
RE8	(Wismar/Wittenberge -) Berlin – Baruth (M.) – Elsterwerda	ODEG	60	60		60		60	
RB10	Nauen – Berlin – Rangsdorf (- Zossen)	ODEG	60						
RB22	Potsdam - Golm - Königs Wusterhausen	DB Regio	60	60	EF	60	EF	60	EF
RB24	Eberswalde – Flughafen BER – Blankenfelde (- Wünsdorf-Waldstadt)	DB Regio	60	60		60		60	
RB32	Oranienburg – Flughafen BER – Ludwigsfelde	DB Regio	60	60		60		60	
RB33	Potsdam Hbf – Beelitz Stadt - Jüterbog	ODEG	60	60		60		60	

¹¹ (S-Bahn Berlin GmbH 2026)

¹² (DB Regio AG 2026)

¹³ (Ostdeutsche Eisenbahn GmbH 2026)

Beide Nord-Süd-Achsen des SPNV im Landkreis Teltow-Fläming werden vom Fernverkehr befahren. Nach der Inbetriebnahme der Dresdner Bahn verkehren im Regelfall nur noch wenige Fernverkehrszüge auf dem Berliner Außenring zwischen Mahlow und dem Flughafen BER.

Nach Abschluss weiterer Baumaßnahmen auf der Dresdner Bahn, vor allem der Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks in Zossen und der damit verbundenen Kapazitätssteigerung des Bahnhofs Zossen ist die Verlängerung der Regionalbahnlinien 10 und 24 stündlich bis Wünsdorf-Waldstadt geplant. Daraus ergeben sich für alle Unterwegshalte deutliche Verbesserungen in der Angebotsqualität.

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

Das Liniennetz des kÖPNV umfasst im Landkreis Teltow-Fläming die unten aufgelisteten 73 Buslinien nach § 42 PBefG. Darunter fallen sechs als Rufbusse betriebene Linien im Kreisgebiet. Von den 73 Linien befinden sich 55 in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Teltow-Fläming und werden durch die kreiseigene Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (VTF) erbracht, zwei weitere werden gemeinsam mit der Regionalen Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH (RVS) betrieben. 20 Linien überschreiten dabei die Kreisgrenze zu den Nachbarkreisen Potsdam-Mittelmark, Dahme-Spreewald und Elbe-Elster sowie zum Land Berlin. 4 Linien fahren als PlusBus wochentags mindestens stündlich und am Wochenende zweistündlich.

Nach Verkehrsunternehmen (Inhabern der Liniengenehmigungen ab August 2026) gliedert sich das Netz wie folgt:

- Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH, Sitz Luckenwalde (VTF): 60 Linien (zusätzlich 2 Linien gemeinsam mit der Regionalen Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH).¹⁴
- Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH, Sitz Luckau (RVS): 6 Linien, die in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Dahme-Spreewald liegen (zusätzlich 2 Linien gemeinsam mit der VTF).¹⁵
- Regiobus Potsdam Mittelmark GmbH, Sitz Bad Belzig (Regiobus): 4 Linien, die in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Potsdam-Mittelmark liegen.¹⁶

¹⁴ (Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (VTF) 2026)

¹⁵ (Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH 2026)

¹⁶ (Regiobus Potsdam Mittelmark GmbH 2026)

- VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH, Sitz Finsterwalde (VMEE), 1 Linie, die in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Elbe-Elster liegt.¹⁷

Die Linien der VTF bilden unter Integration der Linien des bisherigen Bündels „Raum Zossen“ das neue Gesamtliniensbündel „TF-Bus“.

Das Liniensverzeichnis Bus mit Betriebsleitung je Linie für das Jahr 2025 der VTF kann Anlage 7 entnommen werden.¹⁸

Die untenstehende Tabelle 2-6 zeigt das Fahrtenangebot des Stadt-/Orts- und Regionalverkehrs (kÖPNV) im Landkreis Teltow-Fläming, dargestellt durch die (annähernden) Taktfolgen der einzelnen Linien.¹⁹ Im Unterschied zum SPNV sind die Verkehrszeiten an den Schülerverkehren ausgerichtet. Dies bedeutet eine Verschiebung der Haupt-, Neben- und Schwachverkehrszeiten im kÖPNV:

Tabelle 2-5: Verkehrszeiten 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 (WE)
Schwachverkehrszeit (SVZ):	17.00 bis 1.00 (Mo-Fr)	14.00 bis 1.00 (WE)
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 eine Kategorisierung der Linien nach ihrem Hauptaufgabenzweck (z.B. Verbindung, Erschließung) und ihrer Lage im Netz (z.B.

¹⁷ (VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH 2026)

¹⁸ (Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (VTF) 2026)

¹⁹ (Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (VTF) 2026)

S-Bahnanschluss, Regionalbahnanschluss) vorgenommen. Diese Festlegung ist entscheidend für die Zuordnung der Mindeststandards des Bedienungsangebotes, das für jede Linienkategorie ein Mindestfahrplanangebot vorsieht. Ziel ist dabei, einheitliche Standards für ähnliche lokale und regionale Linien umzusetzen, also solchen Linien, die derselben Linienkategorie zugewiesen werden. Eine detaillierte Aufarbeitung des Themas findet sich in Kapitel 4.6 und Folgenden.

Folgende Kategorien wurden dabei erarbeitet:

- PLB PlusBus-Linie (aufgewertete Hauptlinie mit vorgegebenen Bedienungsstandards)
- HLS Hauptlinie im Stadtumland mit Anschluss an S-Bahn
- HLR Hauptlinie im Stadtumland mit Anschluss an Regionalverkehr
- 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
- BDL Bedarfslinie (Rufbus)

Eine Linie kann dabei immer nur einer Linienkategorie zu geordnet werden. Beispielsweise wird eine Hauptlinie mit Anschluss zur S-Bahn (SLS), die zum PlusBus aufgewertet wird, entsprechend als PLB kategorisiert. Eine Ergänzungslinie (EGL), die nach Berlin hinein verlängert wird, ist anschließend eine Stadtumlandlinie (SUL).

Tabelle 2-6: 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	Luckau - Uckro - Dahme	RVS	HLL	60	EF	60	-	120	120	-	120	120	-
467	Luckau - Drahnisdorf - Dahme	RVS	EGL	60-120	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
469	Luckau - Kümmitz - Golßen	RVS	EGL	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
470	Golßen - Dahme	RVS	EGL	EF	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-
546	(Rietz -) Treuenbrietzen - Beelitz	Sabinchen	EGL	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
549	Treuenbrietzen - Jüterbog	Reich	SCH	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
600	PlusBus S Waßmannsdorf - S Mahlow - S Teltow Stadt	VTF	PLB	60	60	60	-	120	120	-	120	120	-
608	S Potsdam Hbf - Dobbrikow	Regio-bus	EGL	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-
621	PlusBus S Teltow Stadt - Bahnhof Ludwigsfelde	Regio-bus	PLB	60	60	60	-	120	120	-	120	120	-
700	Wünsdorf Waldstadt - Zossen	VTF	EGL	60	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
701	Ludwigsfelde - Zossen	VTF	SCH	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
702	Ludwigsfelde Bhf - Bhf Birkengrund	VTF	SLR	30	60	60	-	60	60	-	60	60	-
703	Ludwigsfelde - Großbeeren - Neubeeren	VTF	SCH	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
704	S Teltow Stadt - S Blankenfelde	VTF	HLS	20/40	60	60	-	120	120	-	120	120	-
705	Christinendorf - Thyrow - Ludwigsfelde	VTF	SCH	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
706	Baruth - Zossen	VTF	EGL	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
707	Zossen - Rangsdorf	VTF	EGL	EF	120	-	-	-	-	-	-	-	-
708	Ludwigsfelde Stadtverkehr	VTF	SLR	60	60	-	-	-	-	-	-	-	-
709	Gr. Schulzendorf - Ludwigsfelde	VTF	EGL	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
710	S Buckower Chaussee - Großbeeren - Ludwigsfelde	VTF	SUL	60	60	60	-	120	120	-	120	120	-
711	S Buckower Chaussee - GVZ - Großbeeren, Heidering	VTF	SUL	30-60	30-60	60	-	120	120	-	120	120	-
712	Baruth - Zesch - Wünsdorf	VTF	SCH	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
713	Groß Machnow - Dahlewitz - S Blankenfelde	VTF	EGL	60-EF	120	-	-	-	-	-	-	-	-
714	PlusBus Ludwigsfelde Bhf - Zossen	VTF	PLB	60	60	60	-	120	120	-	120	120	-
715	PlusBus S Potsdam Bhf - Ludwigsfelde Bhf	VTF	PLB	60	60	60	-	120	120	-	120	120	-
716	Thyrow - Dabendorf (- 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 Blankenfelde (TF) - Ludwigsfelde	VTF	HLS	60	120	-	-	120	120	-	120	120	-

Liniennummer	Laufweg (Abschnitt)	Betreiber	Linienkategorie	Takt Mo-Fr				Takt Sa			Takt So		
				HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht
721	Ludwigsfelde Bhf - Rousseau Park - Ludwigsfelde Bhf	VTF	SLR	60	60	60		60	60	-	60	60	-
728	S Königs Wusterhausen - Rangsdorf	VTF/RVS	HLR	60	60	60		180	180	-	180	180	-
729	Königs Wusterhausen – Zossen	RVS	HLR	60	60	60	-	-	-	-	-	-	-
730	Königs Wusterhausen – Kallinchen	RVS	EGL	60/EF	60/EF	60/EF	-	-	-	-	-	-	-
750	Luckenwalde - Ludwigsfelde	VTF	HLL	60-120	EF	-	-	120/EF	120/EF	-	120/EF	120/EF	-
751	Blankensee - Trebbin	VTF	SCH	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
752	Luckenwalde - Gottow - Stülpe	VTF	SCH	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
753	Luckenwalde - Jüterbog	VTF	HLL	60	120	-	-	120	120	-	120	120	-
754	Jüterbog - Illmersdorf - Dahme	VTF	HLL	60-120	120	-	-	120	EF	-	120	EF	-
755	Luckenwalde - Hennicken-dorf - Zülichendorf	VTF	EGL	120/EF	120/EF	-	-	-	-	-	-	-	-
756	Petkus - Dahme	VTF	EGL	120/EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
757	Luckenwalde - Ruhlsdorf - Trebbin	VTF	SCH	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
758	Jüterbog Stadtverkehr	VTF	SLR	60	60	60	-	-	-	-	-	-	-
759	Jüterbog - Altes Lager	VTF	SLR	60	60-120	-	-	-	-	-	-	-	-
760	Trebbin - Christinendorf - Gadsdorf	VTF	SCH	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
761	Jüterbog - Grüna - Neuhof	VTF	EGL	120/EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
763	Jüterbog - Markendorf - Schlenzer	VTF	EGL	60/EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
764	Jüterbog - Werbig - Schlenzer	VTF	SCH	120/EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
765	Jüterbog - Zellendorf - Werbig	VTF	SCH	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/EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
770	Luckenwalde - Sperenberg - Zossen	VTF	EGL	180	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
771	Zossen - Sperenberg - Zossen	VTF	HLL	60	60-120	60	-	60-180	60-180	-	60-180	60-180	-
772	Luckenwalde Stadtverkehr	VTF	SLR	60-120	60	-	-	-	-	-	-	-	-
773	Dahme - Lebusa - Dahme	VTF	SCH	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
774	Jüterbog - Werbig - Bärwalde - Dahme	VTF	SCH	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
789	Kallinchen - Dabendorf	VTF	SCH	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-

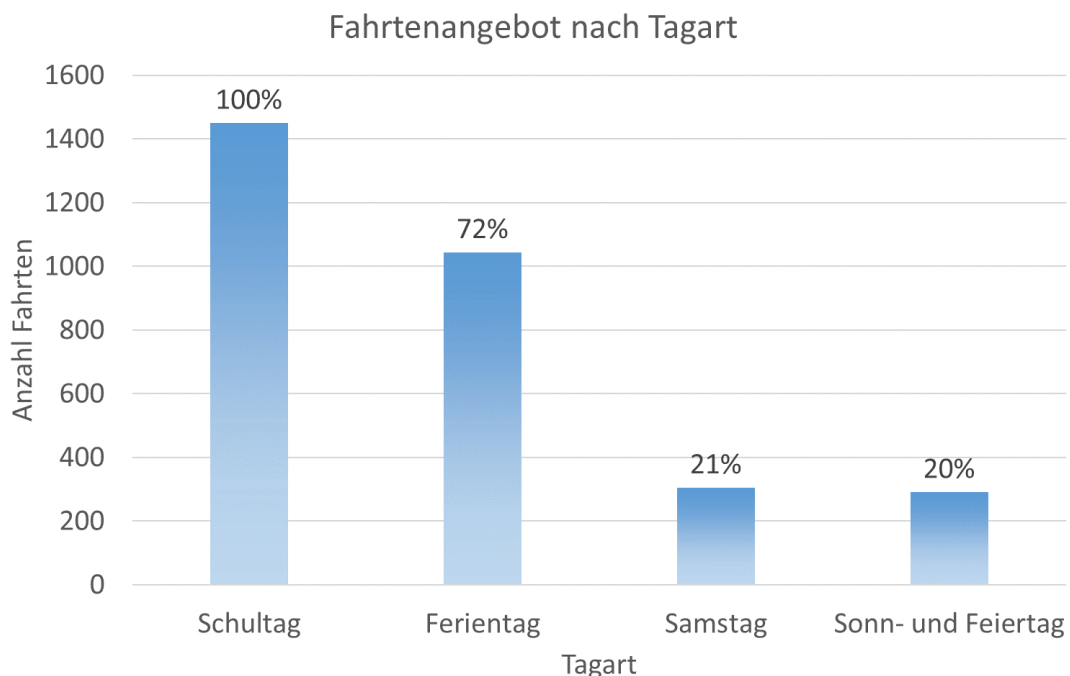
Liniennummer	Laufweg (Abschnitt)	Betreiber	Linienkategorie	Takt Mo-Fr				Takt Sa			Takt So		
				HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht
790	Mittenwalde – Kallinchen – Zossen	VTF/RVS	HLR	EF	EF	-	-	180	180	-	180	180	-
791	Rehagen - Zossen	VTF	SCH	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
792	S Blankenfelde - Dahlewitz Gewerbegebiet	VTF	SLS	20	60	EF	-	-	-	-	-	-	-
793	S Blankenfelde Ortsverkehr (- Jühnsdorf)	VTF	SLS	20-60	EF	20-40	-	-	-	-	-	-	-
794	S Mahlow (TF) - Am Lückefeld	VTF	SLS	20/40	20/40	EF	-	-	-	-	-	-	-
795	Ferneuendorf - Dabendorf	VTF	SCH	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
796	Zossen - Luckenwalde	VTF	SCH	EF	-	-	-	-	-	-	-	-	-
797	S Blankenfelde (TF) - Mahlow, Hans-Thoma-Str.	VTF	SLS	60	120	-	-	-	-	-	-	-	-
X19	Express Potsdam - Ludwigsfelde	VTF	HLR	60-120	120	-	-	-	-	-	-	-	-
R466	Rufbus Luckau Golßen Dahme	VTF	BDL	Ruf bus	Ruf bus	Ruf bus	-	Ruf bus	Ruf bus	-	Ruf bus	Ruf bus	-
R522	Rufbus Schlieben-Schönwalde	VMEE	BDL	Ruf bus	Ruf bus	Ruf bus	-	Ruf bus	Ruf bus	-	Ruf bus	Ruf bus	-
R755	Rufbus Nuthe-Urstromtal Baruth/Mark Luckenwalde	VTF	BDL	Ruf bus	Ruf bus	Ruf bus	-	Ruf bus	Ruf bus	-	Ruf bus	Ruf bus	-
R777	Rufbus Niedergörsdorf und Niederer Fläming	VTF	BDL	Ruf bus	Ruf bus	Ruf bus	-	Ruf bus	Ruf bus	-	Ruf bus	Ruf bus	-
R778	Rufbus Kranich-Express Trebbin - Am Mellensee - Zossen	VTF	BDL	Ruf bus	Ruf bus	Ruf bus	-	-	-	-	-	-	-
R779	Rufbus Ludwigsfelde	VTF	BDL	Ruf bus	Ruf bus	Ruf bus	-	Ruf bus	Ruf bus	-	Ruf bus	Ruf bus	-

Die Übersicht des kÖPNV-Angebotes zeigt, dass eine Vielzahl der Buslinien außerhalb der Stadtverkehre und des Nordraums 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 17 der insgesamt 72 Linien, wobei auch hier eine Häufung im nördlichen Teltow-Fläming ausgemacht werden kann. Im südlichen Kreisgebiet erfolgt eine Bedienung am Wochenende dagegen häufig durch die dortigen Rufbuslinien.

Zur Abwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kreisgebiet (Gesamtlinienbündel „TF Bus“) besitzt die VTF insgesamt 105 Busse, wovon 82 Standard-Linienbusse und 23 Gelenkbusse sind. Hinzu kommen 25 Standard-Linienbusse von Subunternehmern. Alle Fahrzeuge im konventionellen Linienverkehr, sowohl die eigenen als auch die zusätzlich vertraglich gebundenen, sind zu 100% barrierefrei. Die Busse verteilen sich

auf sechs Betriebsstandorte in Luckenwalde, Baruth/Mark, Ludwigsfelde, Dahlewitz, Zossen und Jüterbog.

Abbildung 2-2: Fahrtenangebot nach Tagart



Die Abbildung 2-2 zeigt das Fahrtenangebot aller Buslinien und die damit verbundenen erheblichen Unterschiede zwischen Schul- und Ferientagen und besonders die geringe Fahrtenzahl an Wochenendtagen. Dem Angebot auf allen Linien an einem Schultag von 1.449 Fahrten (entsprechend 100%) stehen an einem Ferientag 72%, an einem Samstag 21% und an einem Sonn- oder Feiertag 20% gegenüber. Es zeigt sich, dass an Ferientagen nur moderate Einschränkungen in der flächendeckenden ÖPNV-Erschließung gegenüber Schultagen bestehen, dagegen beschränkt sich das Angebot an Samstagen, Sonn- und Feiertagen mit Ausnahme des Nordkreises auf nur wenige Achsenverbindungen.

Zusammengefasst beträgt das kÖPNV-Leistungsangebot (ohne Rufbusse) im Landkreis Teltow-Fläming rund 5,4 Mio. Fahrplan-km pro Jahr (Stand Dezember 2025). Davon werden rund 0,35 Mio. Fahrplan-km durch die Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming in anderen Landkreisen oder im Land Berlin erbracht.

Das Angebot im kÖPNV entspricht spezifischen Werten von 30 Fahrplan-km pro Einwohner und Jahr bzw. 2.511 Fahrplan-km pro km² Fläche und Jahr. Nach Tabelle 2-7 werden mehr als 93% des Leistungsangebotes durch kreisansässige Unternehmen oder im Rahmen der Gemeinschaftskonzessionen mit der RVS erbracht.

Tabelle 2-7: Nutzfahrleistungen im kÖPNV (ohne Rufbus)

Unternehmen	Gesamt [tsd. Fahrplan-km]
Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming (VTF)	5.347 ²⁰
Linien in Aufgabenträgerschaft der Nachbarkreise	350
Summe	5.697

2.2.3 Bedarfsorientierte Systeme - Rufbus

Zusätzlich zu den Linienverkehren wurden in den letzten Jahren insgesamt sechs 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 seit dem 01.01.2026 an Werktagen (Mo-Fr) zwischen 5:30 und 20:30 sowie am Wochenende und an Feiertagen zwischen 8:30 und 20:30 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 seit dem 01.01.2026 von 2,00€ muss allerdings beim Fahrer entrichtet werden.

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

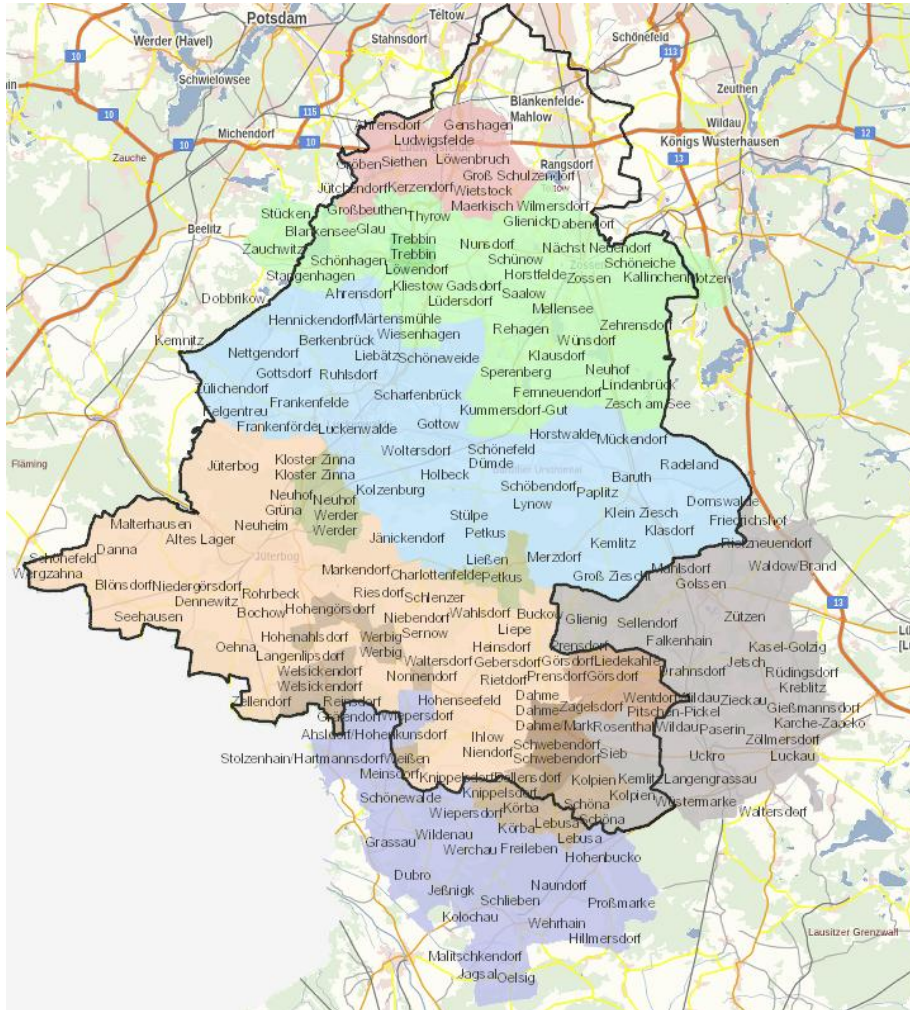
Folgende sechs Rufbusgebiete sind derzeit in Betrieb:

- R755 Rufbus Nuthe-Urstromtal, Baruth (Mark) und Luckenwalde (Bediengebiet 616 km²; 2 Fahrzeuge seit 01.01.2026)
- R777 Rufbus Niedergörsdorf und Niederer Fläming (Bediengebiet 816 km²; 2 Fahrzeuge)
- R778 Rufbus Kranich Express Trebbin, Am Mellensee und Zossen (Bediengebiet 440 km²; 2 Fahrzeuge)

²⁰ (Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (VTF) 2025), sowie die Betriebsleistung des Linienbündels Zossen

- R779 Rufbus Ludwigsfelde (Bediengebiet 109 km², 1 Fahrzeug)
- R466 Rufbus Luckau, Golßen und Dahme (Bediengebiet 275 km²; 2 Fahrzeuge)
- R522 Rufbus Schlieben – Schönewalde (in Verantwortung VMEE)

Abbildung 2-3: Rufbusgebiete im Landkreis Teltow-Fläming²¹



Im Jahr 2025 wurden insgesamt rund 600.000 Betriebskilometer in den Rufbusgebieten gefahren. Besonders im südlichen Teil des Landkreises überschneiden sich die einzelnen Rufbusgebiete in einigen Ortsteilen. Die Rufbusgebiete der Linien R778, R466 und R522 erschließen auch einige Ortsteile und Kommunen in den Nachbarlandkreisen. Die Abbildung 2-3 zeigt die genannten Rufbusgebiete.

²¹ (Verkehrsgesellschaft Teltow Fläming mbH (VTF) 2025),

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-/Bahnhofsgebietes.

Der Nahverkehrsplan legt in Tabelle 2-8 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 2-8).

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.

Die oben genannten Qualitätskriterien sind bei der Fahrplanung der an den Verknüpfungspunkten anliegenden Linien aller Verkehrssysteme möglichst umfassend einzuhalten. Bei nicht gleichzeitig stattfindenden Ankünften bzw. Abfahrten im SPNV oder anderen Zwängen, die ein gleichzeitiges Erreichen aller gewünschten Umsteigerelationen verhindern, sind eine Priorisierung und Lastrichtungen, ggf. tageszeitabhängig, festzulegen.

Neben Umsteigeverbindungen sind auch Durchbindungen ein wichtiges Instrument, also der Übergang eines Fahrzeugs am Ende einer Linie auf eine andere, in der Regel weiterführende Linie. Besonders relevant sind die Durchbindungen auf den, quer zu den SPNV-Linien verkehrenden Hauptlinien und von und zu den Oberzentren und der Metropole Berlin. So gibt es regelmäßige Durchbindungen zwischen den Linien 714 und 715, wodurch eine umsteigefreie Verbindung zwischen Zossen über Ludwigsfelde nach Potsdam erreicht wird, und den Linien X19 und 750 für die Verbindung Luckenwalde über Ludwigsfelde nach Potsdam. Je nach Richtung und Tagart sind 2-6 mal täglich Durchbindungen vorgesehen.

Tabelle 2-8: Wichtige Verknüpfungspunkte für Linien des Landkreises TF und deren Verkehrssysteme

Bahnhof/Haltestelle	Bahn-Regional- verkehr	S-Bahn	Regional- bus	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			X	X	
Jüterbog, Bahnhof	X		X	X	X
Jüterbog, Busbahnhof			X	X	X
Luckenwalde, Bahnhof	X		X	X	X
Ludwigsfelde, Bahnhof	X		X	X	X
Ludwigsfelde, Birkengrund	X		X		X
Ludwigsfelde-Struveshof	X		X	X	X
Rangsdorf, Bahnhof	X		X		
S Blankenfelde (TF)	X	X	X	X	
S Mahlow		X	X	X	
Trebbin, Bahnhof(str.)	X		X		X
Wünsdorf-Waldstadt, Bahnhof	X		X		
Zossen, Bahnhof	X		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 (LDS)</i>		X	X		
<i>Teltow, Bahnhof (PM)</i>	X		X	X	

2.3 Analyse Bike+Ride/Park+Ride

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 und im Jahr 2023 aktualisiert²². 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.

Für den Landkreis Teltow-Fläming bedeutet dies teilweise einen hohen Anteil nicht konformer Bike+Ride-Anlagen. Von den 24 Bahnhöfen des Landkreises weisen lediglich 12 Bahnhöfe optimal eingestufte Anlagen auf. An drei Bahnhöfen sind gar keine Abstellmöglichkeiten gegeben. Insgesamt gibt es leicht 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 2-9 gibt Aufschluss über die Anzahl und Art der Stellplätze in den B+R-Anlagen der jeweiligen Bahnhöfe. Für die meisten Bahnhöfe stammen die Daten aus dem „Radverkehrskonzept für den Landkreis Teltow-Fläming“ und stellen den Stand aus dem Jahr 2023 dar²³. Für einige Bahnhöfe lagen durch die P+R-/B+R-Erhebungen Brandenburg 2025 aktuellere Daten vor. Dies betrifft die Bahnhöfe

²² (VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2023)

²³ (ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH 2023)

Jüterbog, Luckenwalde, Ludwigsfelde, Ludwigsfelde Birkengrund, Rangsdorf und Zossen.

Tabelle 2-9: Zustand Bike+Ride-Infrastruktur im Landkreis Teltow-Fläming

Bahnhof	gesamt	davon optimal	Art	Dach	Entfernung Bahnsteig
Altes Lager	22	22	Anlehnbügel	ja	< 20m
Baruth (Mark)	58	22	Anlehnbügel	tlw.	< 50m
Blankenfelde*	406	122	Anlehnbügel/ Vorderradhalter	tlw.	< 20m
Blönsdorf	20	0	Vorderradhalter	tlw.	< 20m
Dabendorf	100	0	Vorderradhalter	tlw.	< 20m
Dahlewitz*	143	74	Anlehnbügel/ Doppelstockp./ Sammelschlieða.	tlw.	< 20m
Großbeeren	20	0	Anlehnbügel	nein	< 20m
Jüterbog	95	48	Anlehnbügel/ Reihenbügel	ja	< 50m
Klasdorf-Glashütte	0	0			
Luckenwalde	310	154	Anlehnbügel/ Radboxen/ Reihenbügel	tlw.	unterschiedl.
Ludwigsfelde	414	168	Anlehnbügel/ Doppelstockp./ Sammelschlieða.	tlw.	unterschiedl.
Ludwigsf. Birkengrund	32	0	Anlehnbügel	nein	unterschiedl.
Ludwigsf. Struveshof	100	84	Anlehnbügel	tlw.	< 20m
Mahlow*	281	281	Anlehnbügel	ja	unterschiedl.
Neuhof (b Zossen)	0	0			
Niedergörsdorf	15	0	Vorderradhalter	ja	< 20m
Oehna	10	10	Anlehnbügel	ja	< 20m
Rangsdorf	118	72	Anlehnbügel	tlw.	unterschiedl.
Thyrow	44	44	Anlehnbügel/ Fahrradbox	ja	unterschiedl.
Trebbin	124	124	Anlehnbügel	ja	< 20m
Woltersdorf (Nuthe-Ur.)	78	0	Anlehnbügel	nein	unterschiedl.
Wünsdorf-Waldstadt	32	0	Vorderradhalter	nein	< 50m
Zellendorf	0	0			
Zossen	28	28	Anlehnbügel	ja	< 20m
Gesamt	2.494	1.130			

* inkl. neuer RadPark Dahlewitz (Fertigstellung im Dezember 2025, 74 Stellplätze)

Positiv hervorzuheben ist der Ausbau der Bike+Ride-Infrastruktur an verschiedenen Bahnhöfen. So an der Station Ludwigsfelde, Birkengrund Bhf wurden Anfang 2025 zwei Mobilstationen beidseitig des Bahnhofs errichtet, die ersten ihrer Art im Landkreis. In Blankenfelde und Dahlewitz wurden Anlagen durch die Teilnahme am Pilotprojekt zum modularen Fahrradparken realisiert. Die Stadt Ludwigsfelde hat durch Zusammenarbeit mit der B+R-Offensive der Deutschen Bahn neue Stellplätze gebaut und in der Gemeinde Großbeeren ist eine neue Anlage zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Nahverkehrsplans im Bau. Die Bahnhöfe Luckenwalde und Wünsdorf-Waldstadt erhielten neue Fahrradboxen. Darüber hinaus besteht Interesse von Seiten einiger Städte und Gemeinden an der Teilnahme bzw. der Fortsetzung des Pilotprojektes zum modularen Fahrradparken.

Für den Bestand an Park+Ride-Anlagen konnten nur für die Bahnhöfe aus den P+R-/B+R-Erhebungen Brandenburg 2025 neuere Daten abgeleitet werden. Darin wurden die Stellplätze im Umfeld der Bahnhöfe nur qualitativ erhoben. Tabelle 2-10 gibt die derzeitigen Stellplätze wieder. Die klassifizierten Stellplätze, also in den als Park+Ride ausgeschilderten Anlagen, beinhalten auch Stellplätze mit Nutzungseinschränkungen, wie Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte, Familien, Frauen und E-Autos.

Tabelle 2-10: Zustand Park+Ride-Infrastruktur im Landkreis Teltow-Fläming

Bahnhof	Klassifiziert	Im Umfeld	Bahnhof	Klassifiziert	Im Umfeld
Altes Lager	32	keine	Ludwigsf. Struveshof	111	keine
Baruth (Mark)	30	keine	Mahlow	215	keine
Blankenfelde	309	wenige	Neuhof (b Zossen)	0	keine
Blönsdorf	0	keine	Niedergörsdorf	15	keine
Dabendorf	0	keine	Oehna	18	keine
Dahlewitz	39	keine	Rangsdorf	137	keine
Großbeeren	99	keine	Thyrow	66	keine
Jüterbog	275	wenige	Trebbin	72	keine
Klasdorf-Glashütte	0	keine	Woltersdorf (Nuthe-Ur.)	20	keine
Luckenwalde	282	viele	Wünsdorf-Waldstadt	182	wenige
Ludwigsfelde	306	viele	Zellendorf	21	keine
Ludwigsf. Birkengrund	80	keine	Zossen	76	keine
Gesamt	2.385				

Für die Bahnhöfe Blankenfelde und Mahlow ist eine Umgestaltung der P+R-Infrastruktur vorgesehen.

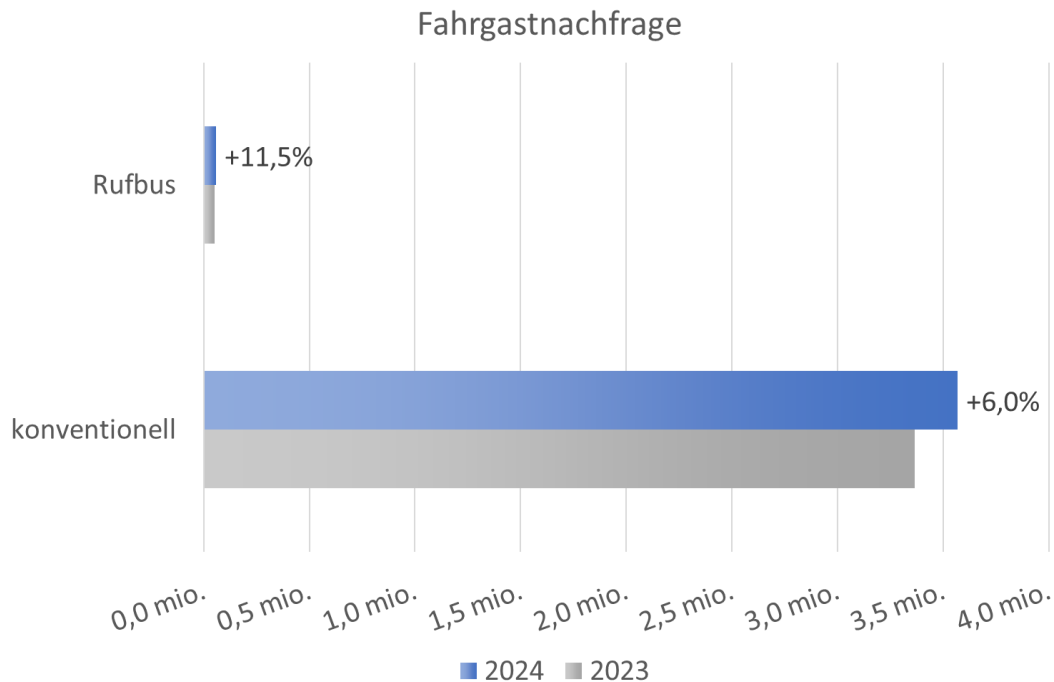
Allgemein lässt sich aus den Zahlen kein konkreter Ausbaubedarf bestimmen. Lediglich aus dem Fehlen von optimalen Fahrradabstellmöglichkeiten lässt sich dieser hier ableiten. Für eine weitergehende Berechnung sind Informationen über die Auslastung der Stellplätze von Nöten. Für die Bahnhöfe, die in der oben genannten Erhebung durch den VBB inbegriffen waren, ist zu erwarten, dass Auslastungsdaten zu den Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen zugänglich sein werden. Für die verbleibenden Bahnhöfe sind, um eine exaktere Aussage über die Ausbaunotwendigkeit zu erhalten, Zählungen nach Maßgabe des Leitfadens durch die Gemeinden nötig. Für die Bedarfsanalyse zur Beantragung von neuen RadParks stellt der VBB ein Tool bereit. Der VBB beabsichtigt im Laufe des Jahres 2026 die Formel zur Bedarfsberechnung anzupassen. Darüber hinaus ist eine Förderung von Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen auch über die kreiseigene „Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Anlagen der Infrastruktur, Leit- und Informationssysteme im übrigen öffentlichen Personennahverkehr (Richtlinie Investitionen üÖPNV)“ möglich.

2.4 Analyse der Nachfrage im ÖPNV

Das jährliche Fahrgastaufkommen betrug im Jahr 2024 im kÖPNV ca. 3,63 Mio. Beförderungsfälle (nur bisherige VTF-Linien). Gegenüber dem Jahr 2023 entspricht dies einem Zuwachs von ca. sechs Prozent. Der Rufbusverkehr ist mit einem Anteil von 1,6 Prozent bzw. 58.000 beförderten Fahrgästen im Jahr 2024 am gesamten Fahrgastaufkommen beteiligt. Hier betrug die Steigerung der Nachfrage gegenüber des Vorjahres 11,5 Prozent.

Auf eine linien- oder abschnittsweise Aufstellung der Nachfragezahlen im Busverkehr wird für diese Evaluierung verzichtet. Zum einen ist die letzte und nur in größeren Abständen durchgeführte VBB-Erhebung des Jahres 2025 noch nicht ausgewertet, zum anderen werden sich durch die durchgeführten Änderungen im SPNV Verschiebungen zwischen den einzelnen Linien ergeben. Da der Einsatz von den automatischen Zählgeräten in den Fahrzeugen (AFZS) bevorsteht, können ab 2026 detailliertere Daten ausgewertet werden, welche dann im folgenden NVP enthalten sein werden.

Abbildung 2-4: Fahrgastnachfrage (Beförderungsfälle) auf VTF-Linien



2.5 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 in Satz 3 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.“ Diese für die Landesnahverkehrspläne geltenden Aussagen, sind laut § 9 ÖPNVG auch in den kommunalen Nahverkehrsplänen zu berücksichtigen.

Der Landkreis Teltow-Fläming weist verteilt auf seine 13 Gemeinden, Städte und Ämter zurzeit 1.267 Haltestellenbereiche auf. Diese sind 708 Haltestellen zugeordnet. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass unter einem Haltestellenbereich in diesem Fall eine Fahrtrichtung gemeint ist. Es ist daher möglich, dass mehrere Haltestellenmasten einem Haltestellenbereich zugeordnet sind, beispielsweise im Falle einer Doppelhaltestelle oder eines Busbahnhofes. Die folgenden Angaben und Berechnungen beziehen sich dementsprechend immer auf das hier erläuterte Verständnis von Haltestellenbereichen.

Um die Barrierefreiheit aller Bushaltestellen bzw. der Haltestellenbereiche im Landkreis Teltow-Fläming beurteilen zu können, ist vorgesehen alle Haltestellenbereiche mit ihrem Ausbaustand in die Haltestellendatenbank des VBB

(HdB) einzupflegen. Dies ist aktuell für ca. ein Viertel aller Haltestellenbereiche der Fall. Für die so erfassten Haltestellen können belastbare Aussagen zur Barrierefreiheit gegeben werden. Da neue Haltestellen in der Regel nicht direkt Eingang in die Datenbank finden, stellt der Datenstand keinen Durchschnitt über alle Haltestellen dar, da die erfassten, meist älteren Haltestellen zumeist nicht barrierefrei sind. Eine Hochrechnung auf alle Haltestellen ist damit nicht möglich.

Daher wurden entsprechende Informationen über die Haltestellen der einzelnen Kommunen durch den Landkreis abgefragt. Insgesamt wurden innerhalb des Bearbeitungszeitraumes aus sieben der 13 Städte, Gemeinden und Ämter Daten übermittelt. Von einigen Kommunen konnten stattdessen Daten aus dem vorherigen Nahverkehrsplan übernommen werden, so dass für insgesamt elf Kommunen Daten vorliegen. Für die beiden verbleibenden Kommunen wurden Daten aus der HdB verwendet. Daraus konnte 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 Ja/Nein Angaben zur Barrierefreiheit bis hin zur detaillierten Auflistung der Merkmale in Bezug auf die Barrierefreiheit.

Die Analyse der Barrierefreiheit erfolgte auf Basis von zwei Ansätzen: Sofern die Kommune 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 Anwendung findende Kategorisierungsmethodik, im Falle einer fehlenden Aussage durch die Kommunen, orientiert sich stark am Leitfaden zum Ausbau „barrierefreier Bushaltestellen“ des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg²⁴, welcher im Hinblick auf die verfügbare Datenlage entsprechend angepasst wurde.

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 0). Dazu liefert das Handbuch Barrierefreie Reiseketten in der Fahrgastinformation des Vereins zur Förderung einer durchgängigen elektronischen Fahrgastinformation (DELFI) e.V. Anforderungen und Gestaltungshinweise²⁵.

²⁴ (VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2021)

²⁵ (Verein zur Förderung einer durchgängigen elektronischen Fahrgastinformation (DELFI) e.V. 2024)

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

- ausreichende Höhe über dem Straßenniveau (18 cm bzw. 21 cm oder höher bei beengten Platzverhältnissen an der 2. Tür)
- Mindestbreite der Aufstellfläche
- Ausstattung mit einem Hochbord mit Spurführung (Kasseler Bord) für das vereinfachte Anfahren der Haltestelle durch die Fahrzeuge
- ein normgerechtes taktiler 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 taktiler Leitsystem auch bei Überwegen vorhanden sein sowie an allen Stellen des Haltestellenumfeldes eine Mindestdurchgangsbreite von 90 cm eingehalten werden.

Die Beurteilung der Barrierefreiheit weist in Anlehnung an die Beschreibung einiger Kommunen drei Zustände aus: Voll, eingeschränkt 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 taktiler 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 für Bestandshaltestellen 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 an der 2. Tür eines Busses von mindestens 16 cm
- Vorhandensein eines Auffindestreifens (idealerweise normgerecht und kontrastreich)

Wurden alle der genannten aufgelisteten Kriterien erfüllt, erfolgte die Einordnung des Haltestellenmastes (in dieser Fahrtrichtung) als voll barrierefrei. Eine eingeschränkte 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 1267 Haltestellenbereichen ließen sich 130 und damit ca. 10 Prozent als barrierefrei einstufen. Weitere 192 Bereiche konnten zumindest teilweise die gegebenen Kriterien erfüllen. Daraus resultieren etwa 75 Prozent bzw. 945 Bereiche ohne ein Mindestmaß an barrierefreier Ausstattung (nach Kenntnisstand des Landkreises), wobei der Ausbaugrad über die verschiedenen Städte und Gemeinden sehr unterschiedlich verteilt ist. So befindet sich in der Gemeinde Niedergörsdorf nach gemeindeeigenen Angaben kein einziger voll oder eingeschränkt barrierefreier Haltestellenbereich. Dagegen sind in der Stadt Luckenwalde etwa die Hälfte aller Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Bei den Gemeinden Blankenfelde-Mahlow und Rangsdorf bzw. der Stadt Trebbin wich die eigene Methodik so stark insbesondere von der im vorherigen Nahverkehrsplan angewandten Methodik ab, dass eine fälschliche Aussage über die Entwicklung der Barrierefreiheit die Folge gewesen wäre, weshalb hierfür die bisherigen Zahlen Verwendung fanden. Eine Übersicht über die Anzahl und den Anteil der barrierefrei ausgebauten Haltestellen je Fahrtrichtung gibt die untenstehende Tabelle 2-11. Hier findet sich auch ein Verweis, nach welcher Methodik die Kategorisierung durchgeführt wurde.

Tabelle 2-11: Ausbaugrad der Bushaltestellen für ausgewählte Städte und Gemeinden

Gemeinde/ Stadt/Amt	Kategorie- sierung	Voll barrierefrei		Eingeschränkt barrierefrei		Nicht barrierefrei		Gesamt	
		#	%	#	%	#	%	#	%
Am Mellensee	Gutachter	6	9,5%	0	0,0%	57	90,5%	63	100,0%
Dahme/Mark	Amt	18	13,1%	0	0,0%	119	86,9%	137	100,0%
Baruth/Mark	Gutachter	3	5,1%	38	64,4%	18	30,5%	59	100,0%
Blankenfelde- Mahlow	Gutachter	5	4,9%	43	41,7%	55	53,4%	103	100,0%
Großbeeren	Gutachter	2	3,2%	34	54,0%	27	42,9%	63	100,0%
Jüterbog	HdB	0	0,0%	0	0,0%	109	100,0%	109	100,0%
Luckenwalde	Stadt	57	44,5%	26	20,3%	45	35,2%	128	100,0%
Ludwigsfelde	Gutachter	3	1,7%	39	22,0%	135	76,3%	177	100,0%
Niedergörsdorf	Gemeinde	0	0,0%	0	0,0%	72	100,0%	72	100,0%
Nuthe- Urstromtal	Gemeinde	12	15,2%	0	0,0%	67	84,8%	79	100,0%
Rangsdorf	Gemeinde	2	5,6%	0	0,0%	34	94,4%	36	100,0%
Trebbin	Stadt	21	23,3%	9	10,0%	60	66,7%	90	100,0%
Zossen	HdB	1	0,7%	3	2,0%	147	97,4%	151	100,0%
Gesamt		130	10,3%	192	15,2%	945	74,6%	1267	100,0%

Ausnahmetatbestände

Es bestand das Ziel, bis 1. Januar 2022 eine gesetzeskonforme vollständige Barrierefreiheit im Busverkehr des Landkreises herzustellen. Dem Gesetzgeber war jedoch bewusst, dass es Gründe geben kann, welche eine Umsetzung bis zum Stichtag verhindert oder verzögert haben können. Daher bestand die Möglichkeit im Nahverkehrsplan entsprechende Ausnahmetatbestände zu benennen. Hierzu zählen:

- Bauliche und technische Gründe, die die Umsetzung für die Haltestelle oder dessen Zuwegung selbst unmöglich machen
- Sehr geringe Fahrgastzahl mit weniger als 15 Ein- und Aussteigern pro Tag
- Nur Einzelfahrten
- Verortung in einer Siedlungseinheit mit weniger als 100 Einwohnern
- Denkmalschutz
- Verortung auf Privatgrund

Der Landkreis strebt unabhängig davon eine möglichst umfassende Barrierefreiheit in seinem Verkehrsnetz an. Die Kommunen sind angehalten im Rahmen Ihrer Möglichkeiten die Umsetzung voranzutreiben. Dazu wird auf die kreiseigene „Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Anlagen der Infrastruktur, Leit- und Informationssysteme im übrigen öffentlichen Personennahverkehr (Richtlinie Investitionen üÖPNV)“ verwiesen.

2.6 Gesamtbewertung, Mängelfeststellung, Handlungs- und Untersuchungsbedarf

Dieser Abschnitt fasst die vorangegangenen Abschnitte zusammen und zeigt bestehende Mängel im Angebot auf. Aufgrund der finanziellen Situation des Landkreises ist eine Mängelabstellung während der Laufzeit bis 2027 leider nicht möglich. Aus Gründen der Vollständigkeit und als Ausgangspunkt für künftige Angebotsmaßnahmen ist dieser Abschnitt trotzdem weiterhin enthalten.

Grundlage bildet das Fahrplanangebot im Dez 2025, eine vertiefte Untersuchung für einzelne Teilräume, Linien und Tagarten kann erst im nächsten NVP im Rahmen der Komplettfortschreibung erfolgen.

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 grundsätzlich gewährleistet. Netzlücken sind landschafts-, siedlungs- und verkehrsinfrastrukturell begründet.
- Das Gesamtvolumen des Angebots im kÖPNV erreicht einen Wert von 30 Fahrplan-km pro Einwohner und Jahr, damit verschlechterte sich dieser Wert gegenüber dem letzten NVP (dort mit Benchmark) leicht aufgrund des konstanten Angebots bei steigender Bevölkerung.
- 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 sowie nach 19 Uhr ist nur ein geringes Linienverkehrsangebot im kÖPNV 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.
- Die Angebote in den größeren Städten und Gemeinden, welche über eigene Stadt- und Ortsverkehre verfügen (Luckenwalde, Ludwigsfelde, Blankenfelde-Mahlow, Jüterbog), erschließen diese Gebiete ausgehend von den SPNV-Zugangsstellen. Es bestehen Erschließungslücken in Gewerbegebieten und einzelnen Wohngebieten sowie in der Bedienung in Tagesrandzeiten und am Wochenende. Das angestrebte Ziel eines analogen Taktes zum SPNV wird nicht überall erreicht.
- Es ist bereits ein hohes Maß an Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln Bahn-Regionalverkehr, S-Bahn, Regionalbus, Stadt-/Ortsbus und Rufbus gegeben.
- Der vorgegebene quantitative Mindestbedienungsstandard für das allgemeine ÖPNV-Angebot wird an Schultagen weitgehend, 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.
- Die vorgeschlagenen Mindeststandards des Landkreises 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 nicht immer ein durchgängiges Angebot während des gesamten Tages und in den Ferien.
- Weitergehende Angebotsstandards des Landes Brandenburg sind mit den aktuell zur Verfügung stehenden Mitteln des Landkreises TF nicht zu erfüllen. Hier kann eine Umsetzung nur bei entsprechender Aufstockung der Landeszuweisungen erfolgen. Selbst die Beibehaltung des gegenwärtigen Angebots, welches noch unter den Leitlinien des Landkreises TF liegt, ist bei steigenden Kosten und stagnierenden Tarifeinnahmen nicht sichergestellt.

- Der barrierefreie Ausbau der kÖPNV-Infrastruktur ist in einigen, wenigen Kommunen bereits gut vorangeschritten, während zahlreiche andere Kommunen weiterhin einen größeren Ausbaubedarf definieren. Besonders jene Kommunen, die bislang nur wenige Haltestellen gemäß den Empfehlungen zum barrierefreien Ausbau umgebaut haben, sind angehalten, wichtige Haltestellen baulich zu verbessern.

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

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 Fahrmöglichkeiten 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.

Tabelle 3-1: ÖPNV-relevante Strukturdaten

	2013	2019	2024*	Veränderung (2019-2024)
Einwohner²⁶	160.448	169.997	177.688	+4,5%
Erwerbstätige (Wohnort)²⁷	64.930	71.943	76.338	+6,1%
Beschäftigte (Arbeitsort)²⁸	55.806	64.986	67.983	+4,6%
Einpendler nach TF	23.053	30.234	33.647	+11,3%
Auspendler aus TF	32.450	37.250	40.815	+9,6%
Binnenpendler gemeindeintern	19.818	17.724	17.942	+1,2%
Binnenpendler zwischen TF- Gemeinden	12.657	16.968	17.325	+2,1%
Schüler (alle Schultypen)²⁹	15.605	17.506	19.372	+10,7%
Motorisierungsgrad (PKW/1.000 EW)³⁰	571	606	614	+1,3%
* Pendlerdaten nur für 2023				

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 2024 jährlich leicht angestiegen. Dabei ist ein anhaltender positiver Trend nicht nur im „Berliner Umland“ zu verzeichnen, sondern auch in einigen südlichen Bereichen des Landkreises wie den Städten Jüterbog und Dahme/Mark. Herausragend sind dabei etwa die positiven Bevölkerungsentwicklungen der Gemeinde Großbeeren und der Stadt Ludwigfelde, die im Zeitraum 2019 bis 2024 bei etwa 10% lagen. Negative Wanderungssaldos sind in der Stadt Baruth/Mark, der Gemeinde Nuthe-Urstromtal und den Gemeinden Dahmetal und Ihlow des Amtes Dahme/Mark auszumachen. Dort liegen die Wachstumsraten zwischen -1,2 und -8,6 Prozent. In der Stadt Trebbin sowie den

²⁶ (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2025)

²⁷ (Bundesagentur für Arbeit 2025)

²⁸ (Bundesagentur für Arbeit 2025)

²⁹ (Amt für Bildung und Kultur, Landkreis Teltow-Fläming 2025)

³⁰ (Kraftfahrt-Bundesamt 2024)

Gemeinden Niedergörsdorf und Niederer Fläming liegen die Entwicklungen unter einem Prozent, was einer Stagnation gleich kommt.

Abbildung 3-1: Bevölkerungsentwicklung zwischen 2019 und 2024

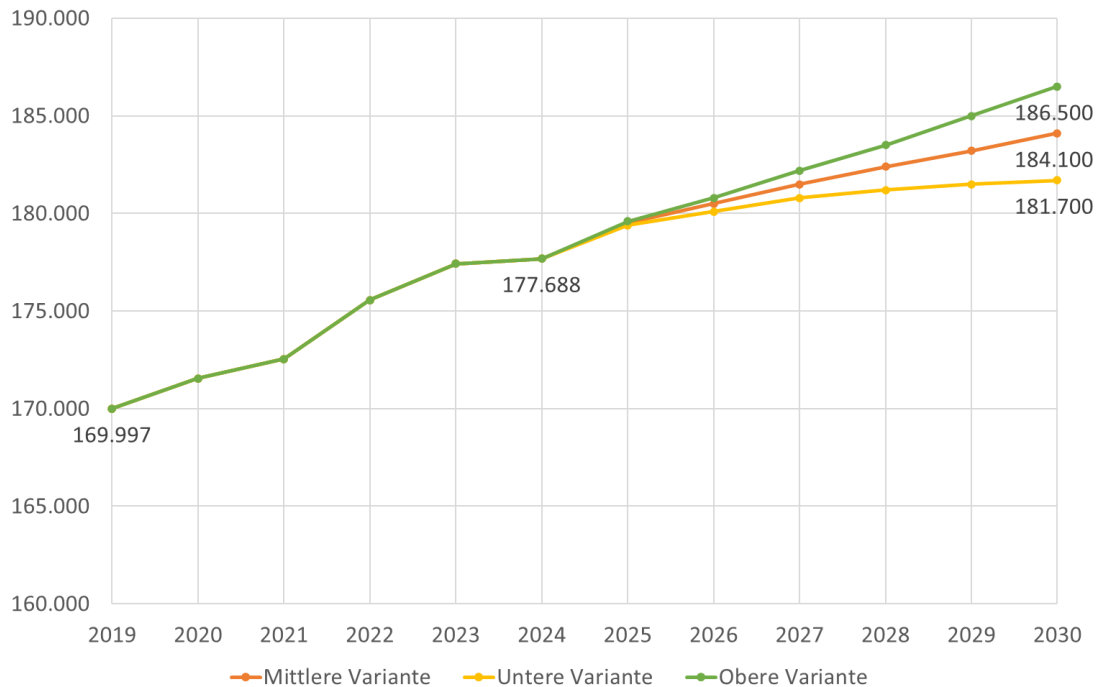


Die Prognosewerte der Bevölkerungsvorausschätzung des Landesamts für Bauen und Verkehr Brandenburg (LBV) aus dem Jahr 2023³¹ beschreibt drei mögliche Szenarien des Wachstumstrends der Gesamtbevölkerung im Landkreis bis 2030 (siehe Abbildung 3-2). Dabei wird die Vorausschätzung in eine untere, eine mittlere und eine obere Variante unterteilt. In allen drei Fällen wächst die Bevölkerung, wobei die obere Variante am ehesten dem bisherigen Trend zwischen 2019 bis 2024

³¹ (Landesamt für Bauen und Verkehr 2025)

entspricht. Gegenwärtig gilt die mittlere Variante als am wahrscheinlichsten und zeigt zukünftig einen abflachenden Wachstumstrend im Vergleich zu den Vorjahren.

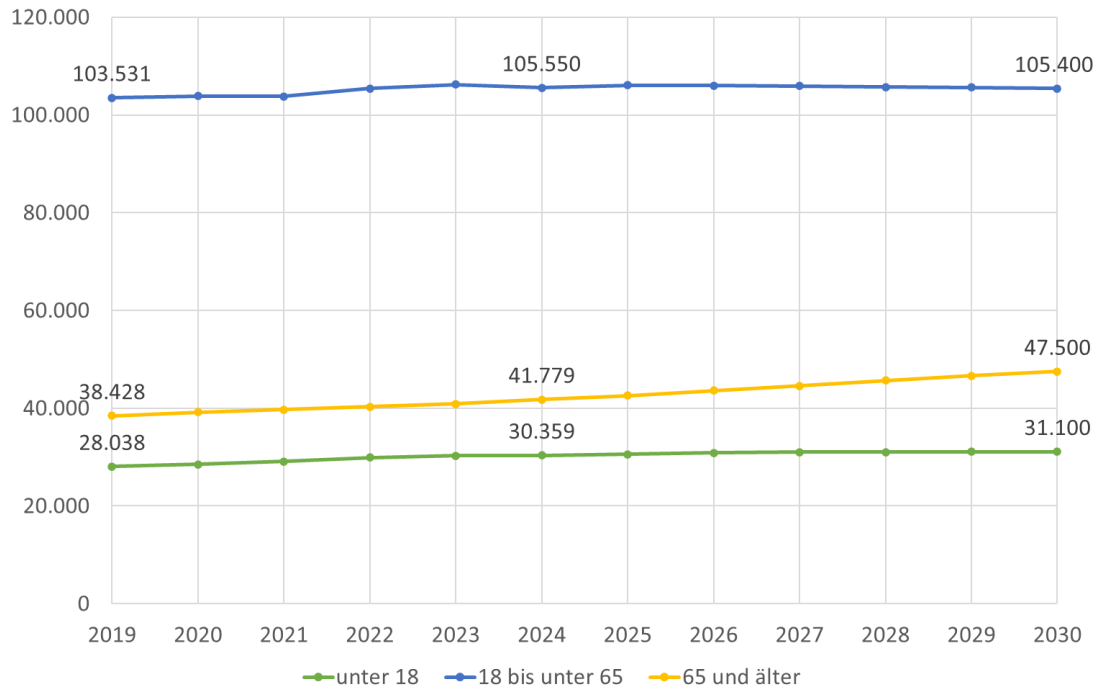
Abbildung 3-2: Szenarien der Bevölkerungsvorausschätzung nach LBV



Im Hinblick auf die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen ist die Entwicklung der Strukturmerkmale räumliche Verteilung und Altersgruppenverteilung ebenso wichtig, letzteres wird auch als Kern des demografischen Wandels bezeichnet. In Abbildung 3-3 ist die Entwicklung der nach Altersklassen aufgeteilten Bevölkerung bis 2030 aufgetragen. Ersichtlich ist eine insgesamt stetige Zunahme der Personen im Nacherwerbsalter, lediglich mit geringfügigen Schwankungen. Durch die veränderte Altersgruppenverteilung verändern sich auch die Bedürfnisse und folglich auch Anforderungen an den ÖPNV im Landkreis.

Auch die Bevölkerungszahlen von Kindern und Jugendlichen (bis 18 Jahre) entwickeln sich kontinuierlich positiv. Dies deutet auf einen Anstieg des Schüleraufkommens hin und führt entsprechend zu einer wachsenden Nachfrage nach passenden Schülerverkehrsangeboten.

Abbildung 3-3: Bevölkerungsvorausschätzung nach Altersklassen (mittlere Variante)



Erwerbstätige/Beschäftigte

Die Wirtschaftskraft des Landkreises hat in den vergangenen Jahren weiterhin zu einem deutlichen Anstieg von Erwerbstätigen (Erfassung nach dem Wohnortprinzip) und Beschäftigten (Erfassung als Arbeitsplätze) geführt. Beide Gruppen verzeichnen seit 2019 eine insgesamt positive Entwicklung, wobei besonders die Jahre ab 2021 bei den Beschäftigten von einer spürbaren Dynamik geprägt waren. 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 3-4: Bisherige Entwicklung Erwerbstätige (2019-2024)

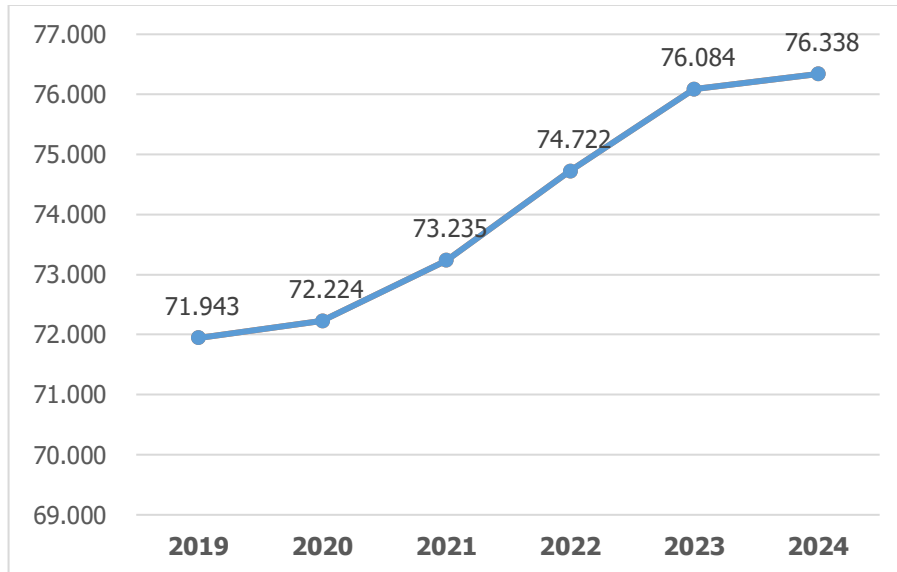
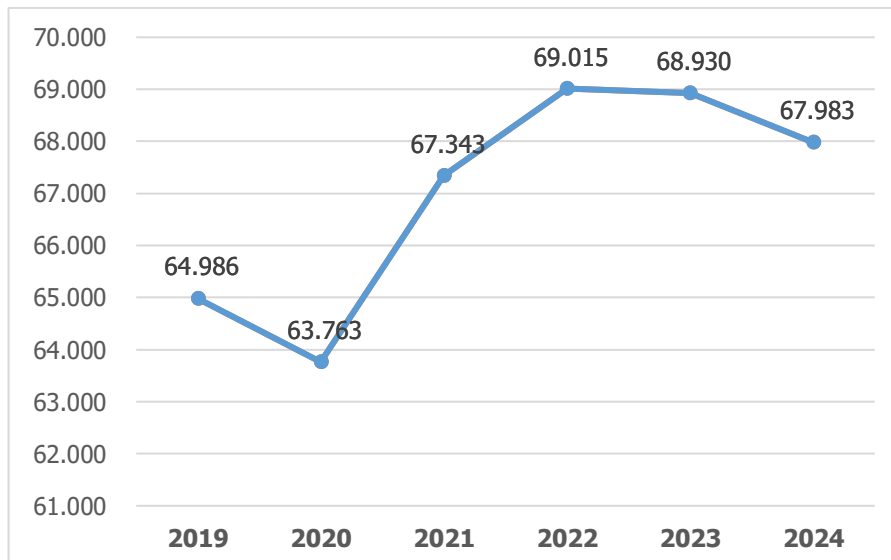


Abbildung 3-5: Bisherige Entwicklung Beschäftigte (2019-2024)



Pendler

Aus dem sich immer weiter ausprägenden räumlichen Auseinanderfallen von Wohnen und Arbeiten ergeben sich die zunehmenden Pendlerverflechtungen. Bewegungen zwischen den Kommunen 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 2024 pendelten etwa 22.500 Personen aus dem Landkreis TF nach Berlin. 2019 waren es noch etwa 20.100 Personen (+11,9%). Die Einpendler nach TF sind im selben Zeitraum ebenfalls gestiegen, wenn auch etwas schwächer. Entscheidend ist dabei die Anziehungskraft der großen Gewerbestandorte in Ludwigsfelde,

Großbeeren und Blankenfelde-Mahlow (mit Dahlewitz). Bei den Auspendlern spielt nach wie vor die Nähe zu Berlin eine zentrale Rolle, da viele ihren Arbeitsplatz in der Hauptstadt haben. Weitere wichtige Arbeitsorte für Pendler aus TF sind die benachbarten Landkreise Dahme-Spreewald und Potsdam-Mittelmark mit jeweils ca. 4.000 Auspendlern sowie die Landeshauptstadt Potsdam mit ca. 3.300 Pendlerbewegungen. Weiteren Landkreisen im Umkreis kommt bei den Pendlerbeziehungen eine wesentlich geringere Bedeutung zu.³²

Tabelle 3-2: Wichtigste Pendlerbeziehungen (ohne Berlin) 2019-2024³³

Wohnort	Arbeitsort	2019	2021	2024	Absolute Entwicklung 2019-2024
Ludwigsfelde, Stadt	Potsdam, Stadt	1.014	1.292	1.472	458
Nuthe-Urstromtal	Luckenwalde, Stadt	811	950	886	75
Jüterbog, Stadt	Luckenwalde, Stadt	846	957	973	127
Zossen, Stadt	Ludwigsfelde, Stadt	613	618	685	72
Trebbin, Stadt	Ludwigsfelde, Stadt	590	646	668	78
Ludwigsfelde, Stadt	Großbeeren	713	843	865	152
Zossen, Stadt	Blankenfelde-Mahlow	409	467	458	49
Niedergörsdorf	Jüterbog, Stadt	401	494	472	71
Rangsdorf	Blankenfelde-Mahlow	442	469	493	51
Blankenfelde-Mahlow	Ludwigsfelde, Stadt	366	426	409	43
Luckenwalde, Stadt	Ludwigsfelde, Stadt	489	546	602	113

Tabelle 3-3: Top-10 Berlin-Pendelnde aus dem Landkreis TF³⁴

Wohnort	2019	2021	2024
Blankenfelde-Mahlow	6.939	8.642	8.710
Ludwigsfelde, Stadt	2.900	3.662	4.421
Zossen, Stadt	2.032	2.575	2.898
Rangsdorf	1.969	2.462	2.614
Großbeeren	1.939	2.575	2.577
Luckenwalde, Stadt	1.103	1.296	1.532
Trebbin, Stadt	923	1.117	1.145
Am Mellensee	563	692	810
Jüterbog, Stadt	564	661	723
Nuthe-Urstromtal	356	414	446

³² (Statistik der Bundesagentur für Arbeit 2026)

³³ (Statistik der Bundesagentur für Arbeit 2026)

³⁴ (Statistik der Bundesagentur für Arbeit 2026)

Aus den unterschiedlichen Pendlerbewegungen über die Kreisgrenze hinweg und zwischen den Kommunen innerhalb des Kreisgebietes geht folgendes hervor:

- Bei den kreisinternen Pendlerbewegungen 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 Anziehungspunkte.
- Die externen Verflechtungen werden maßgeblich durch die Beziehung von und nach Berlin bestimmt. Weitere wichtige Ziele und Quellen sind die Nachbarlandkreise Dahme-Spreewald und Potsdam-Mittelmark, die Landeshauptstadt Potsdam sowie Pendler aus Polen, die insbesondere in Ludwigsfelde und Großbeeren anzutreffen sind.
- Pendlerbewegungen nach Berlin erstrecken sich bis in den südlichen Landkreis. 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 und 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 örtlichen Gewerbestandorten zu nennen.

Ableich der Pendler mit dem Angebot im ÖV

Die wichtigsten Pendlerbeziehungen mit Berlin verfügen über ein gutes SPNV-Angebot (siehe Tabelle 3-4), lediglich Zossen und Großbeeren werden bislang nur einmal die Stunde bedient. Nach Abschluss der Bauarbeiten bzw. zum nächsten Fahrplanwechsel ist hier jedoch ein besseres Angebot geplant. Für die Ortslage Großbeeren ist darüber hinaus die Busverbindung häufig attraktiver. Innerhalb des Landkreises werden die wichtigsten Pendlerbeziehungen mindestens stündlich durch den SPNV oder Bus abgedeckt. Die wichtigsten Pendlerbeziehungen mit benachbarten Landkreisen sind überwiegend nur mit Umstieg im ÖPNV abgedeckt, hier zeigt sich grundsätzlich der größte Verbesserungsbedarf. Umsteigefrei sind lediglich die Verbindungen Ludwigsfelde – Potsdam (Bus), Zossen - KW (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	RE (1/h), RB (2/h), S-Bahn (3/h)
Ludwigsfelde, Stadt	RE (2/h), RB (1/h)
Rangsdorf	RE (1/h), RB (1/h)
Zossen, Stadt	RE (1/h)
Großbeeren	RE (1/h), Bus (2-3/h)
Innerhalb des Landkreises	Angebot ÖV
Nuthe-Urstromtal - Luckenwalde	RE (1/2h), Bus (1/h)
Jüterbog - Luckenwalde	RE (1-2/h), Bus (1/h)
Zossen - Ludwigsfelde	Bus (1-2/h)
Trebbin - Ludwigsfelde	RE (1/h), Bus (1/h)
Ludwigsfelde - Großbeeren	RE (1/h), Bus (1/h)
In Nachbarlandkreise	Angebot ÖV
Ludwigsfelde - Potsdam	Bus (2/h)
Potsdam – Großbeeren	Bus (1/h) mit Umstieg
Blankenfelde-Mahlow – KW	RB (1/h) mit Umstieg
Zossen – KW	Bus (1/h)
Blankenfelde-Mahlow - Schönefeld	RB (1/h), Bus (2/h) mit Umstieg
Trebbin – Potsdam	RE (1/h) mit Umstieg, Bus (mehrfach täglich),
Luckenwalde - Potsdam	RE (1/h) mit Umstieg, Bus (mehrfach täglich)

Bei allen Pendlerbeziehungen wurden die Verbindungen vom Bahnhof aus betrachtet. Aus den einzelnen Ortsteilen können sich unterschiedliche Angebotsqualitäten ergeben.

Schüler

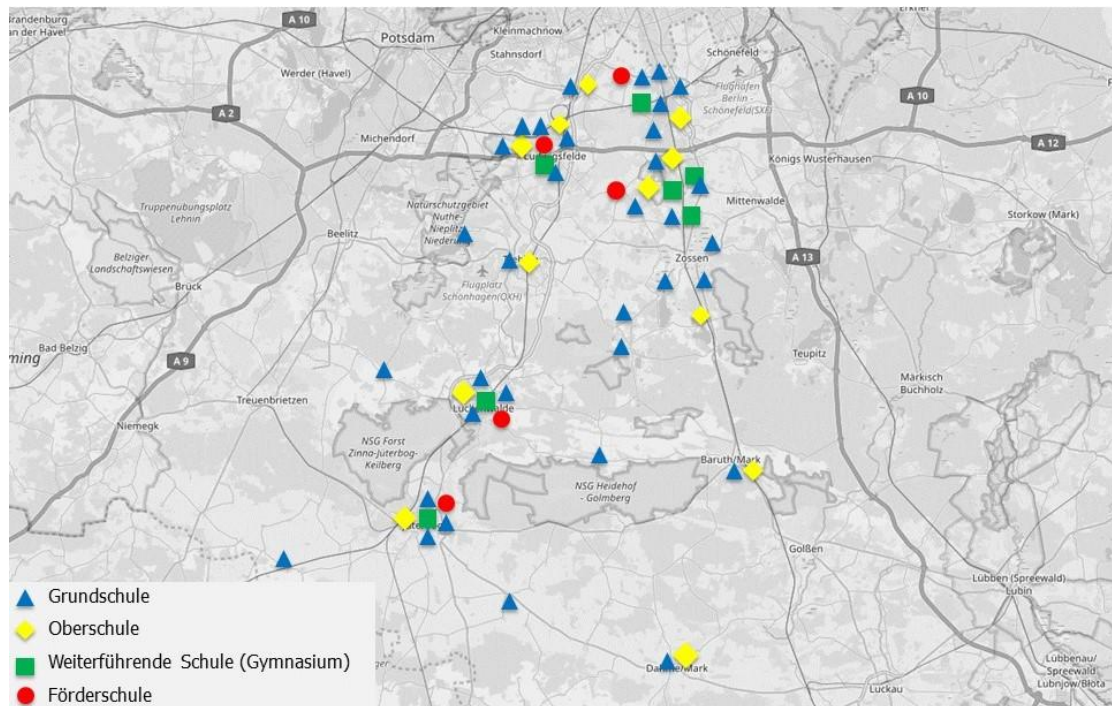
Der Landkreis Teltow-Fläming bietet zurzeit für seine stetig wachsende Schülerschaft insgesamt 34 Grundschulen, 19 weiterführende Schulen (ohne Berufsschulen) und fünf Förderschulen (siehe Abbildung 3-6). Hierbei werden die Standorte der Schulen in Region Nord (Blankenfelde-Mahlow, Großbeeren, Groß Machnow, 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.

Bereits im Schuljahr 2019 verzeichnete der Landkreis Teltow-Fläming eine Schülerschaft in Höhe von 17.506. Bis zum Schuljahr 2024/25 stieg die Anzahl der Schüler um ca. 10,7 % auf insgesamt 19.372 an. Dieser Anstieg spiegelt den

allgemeinen Wachstumstrend des Landkreises, vor allem in den Nordkommunen, wider.³⁵

Eine Zunahme der Schülerzahlen ist dabei schwerpunktmäßig bei weiterführenden Schulen festzustellen.

Abbildung 3-6: Schulstandorte im Landkreis Teltow-Fläming³⁶



3.2 Weitere Rahmenbedingungen

Weitere Rahmenbedingungen für die Fahrgastnachfrage im ÖPNV sind zunehmende Behinderungen durch den MIV infolge einer höheren Straßenverkehrsdichte, stärkeren Nutzungsmischung sowie steigenden Parkraumverknappung und -verteuerung. Dagegen ist die zunehmende Fahrradnutzung eine Chance für den ÖPNV, wenn es gelingt intermodale Reiseketten zu etablieren. Ein abgestimmtes Verkehrskonzept für die Integration von Fuß- und Radverkehr mit dem öffentlichen Verkehr kann positiv auf die Nutzung des ÖPNV wirken. Das Radverkehrskonzept des Landkreises ist dafür ein erster Schritt. Auch bei der Verknüpfung zwischen SPNV und KÖPNV bestehen noch Potenziale. Hier ist eine nachhaltige Abstimmung der Angebote notwendig.

Zudem können steigende Nutzungskosten im MIV, die Nutzervorteile für den ÖPNV durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und der Trend zu stärker ökologisch

³⁵ (Amt für Bildung und Kultur, Landkreis Teltow-Fläming 2025)

³⁶ (nach Angaben des Amtes für Bildung und Kultur, Landkreis Teltow-Fläming)

orientierter Lebensweise das Verkehrsverhalten der Bürger in Richtung verstärkter Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote beeinflussen. Auch die Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV, insbesondere auch der Anschlusssicherung kann darauf einzahlen.

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.

3.3 Fokusthemen aus Befragung der Kommunen

Im Vorfeld der Erstellung des Nahverkehrsplanes 2026 bis 2027 wurden die Kommunen des Landkreises Teltow-Fläming im Sommer 2025 schriftlich kontaktiert und nach konkreten Problemstellungen und Verbesserungsvorschlägen gefragt. Die Inhalte wurden im Rahmen von zwei Workshops im Oktober 2025 vertieft und diskutiert.

Die folgende Auflistung stellt einen Überblick über die eingegangenen Themenkomplexe dar.

Themen im Nordraum: (Blankenfelde-Mahlow, Großbeeren, Ludwigsfelde, Rangsdorf Zossen)

- Umsetzung Buskonzept Nordraum Stufe 3 (nach 2027)
- Buskonzepts für Blankenfelde-Mahlow mit dem Ziel der Berücksichtigung im NVP 2026-2027
- Dringender Wunsch nach Aktualisierung der Verwaltungsvereinbarungen und gleichzeitig Schaffung einer größeren Transparenz zu Leistung und Abrechnung
- Schülerverkehr in Zossen
- Einführung eines Rufbusses auch für Blankenfelde-Mahlow, Großbeeren und Rangsdorf
- Berücksichtigung der neuen Fahrpläne im SPNV ab Dez 2025
- Fahrgastfreundliche Bezeichnung der Kurzfahrten der Linie 711 innerhalb von Großbeeren

Themen im Südraum: (Trebbin, Luckenwalde, Nuthe-Urstromtal, Baruth (Mark)), Am Mellensee, Jüterbog, Niedergörsdorf, Niederer Fläming, Dahme (Mark))

- Beibehaltung Rufbus in allen Gebieten
- Auswertung der Auslastung im Linienverkehr zur Vermeidung von unwirtschaftlichen Fahrten (Automatische Zählgeräte sind Vorgabe im neuen ÖDA)
- Zusätzliche kommunale Mitfinanzierung überwiegend nicht leistbar
- Einrichtung einer PlusBus-Linie Beelitz – Trebbin – Zossen
- Schülerverkehr in Nuthe-Urstromtal verbessern
- Erweiterung des Rufbusses in Luckenwalde
- Verbesserte Anbindung der Gewerbe- und Industriegebiete (Luckenwalde, Baruth)
- Taktverdichtung der Stadtlinie in Jüterbog
- Prüfung der Erweiterung der Stadtlinie Luckenwalde in angrenzende Ortsteile in Nuthe-Urstromtal

Grundsätzlich stehen alle Themen, Wünsche und Vorschläge im Einklang mit den Zielen dieses Nahverkehrsplans. Für angebotsbezogene Punkte kann eine Prüfung bzw. Umsetzung aufgrund der Haushaltssituation nur bei Aufwandsneutralität oder Mitfinanzierung durch die entsprechende Kommune in Aussicht gestellt werden.

4 Rahmenbedingungen und Grundsätze der Angebotsentwicklung

4.1 Vorangegangene Studien für den ÖPNV im Landkreis Teltow-Fläming

4.1.1 Buskonzept Nordraum Teltow-Fläming³⁷

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 Taktdichten erarbeitet. Räumlich umfasste das Konzept die Gemeinden Großbeeren, Ludwigsfelde und Blankenfelde-Mahlow sowie die Bahnhöfe Teltow, S Teltow Stadt, S Buckower Chaussee, S Waßmannsdorf bzw. die Korridore dorthin.

Bislang erfolgte die Umsetzung der Stufe 1 (Anbindung S Waßmannsdorf im Zuge der Eröffnung des Flughafens BER) und Stufe 2 (Inbetriebnahme des Umsteigeknotens Großbeeren am Wall). Die geplante Stufe 3 (ursprünglich mit der Inbetriebnahme der Dresdner Bahn in Berlin) kann aufgrund der finanziellen Situation im Landkreis aktuell noch nicht umgesetzt werden. Auch setzt die Realisierung infrastrukturelle Anpassungen und Erweiterungen in Blankenfelde-Mahlow voraus. Eine Umsetzung nach 2027 erscheint bei passenden Rahmenbedingungen möglich.

4.1.2 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 Rahmen des Projekts i2030 ist die notwendige Infrastruktur für die Verlängerung der Berliner S Bahn-Linie S2 über den aktuellen Endpunkt Blankenfelde hinaus bis Rangsdorf untersucht worden. Der Nutzen-Kosten-Indikator lag für diese Maßnahme bei 0,44 und damit ist das Vorhaben nicht förderfähig.

Im parallellaufenden Ausbauprojekt Dresdner Bahn ist 2025 in Blankenfelde ein Kombibahnsteig für die S- und Regionalbahn umgesetzt worden.

³⁷ (VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH; Landkreis Teltow-Fläming 2020)

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.³⁸

4.2 Änderungen im SPNV-Netz bis 2027

Ausgangspunkt der Zielnetzdefinition in Berlin-Brandenburg ist der Bestand zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 inklusive der vollständigen Inbetriebnahme der Dresdner Bahn. Da vor allem im Bereich Zossen noch nicht alle Arbeiten abgeschlossen sind, müssen hier noch bis 2027 wechselnde Bauzustände beachtet werden. Dies führt zu längerfristigen Linienverkürzungen bei der RB10 und RB24 und zu einzelnen Fahrt- und Halteausfällen auf dem RE8. Im Zielzustand verkehrt die RB10 bis Zossen und die RB24 bis Wünsdorf-Waldstadt. Zusammen mit dem RE8 bis Elsterwerda verkehren in der HVZ dann zukünftig drei Linien pro Stunde im Kreisgebiet auf der Dresdner Bahn.

Auf der Anhalter Bahn ergibt sich ab Dezember 2026 mit der RE5 eine Verdichtung im Abschnitt Berlin – Ludwigsfelde zusätzlich zu den Linien RE3 und RE4. Zudem verkehren RE 3 an Mo-Fr stündlich bis Lutherstadt Wittenberg sowie RE4 stündlich an allen Tagen bis Falkenberg/E. Damit ergibt sich eine Verdichtung bis Jüterbog und weiter bis zur Landesgrenze nach Sachsen-Anhalt.

Die Änderungen bis 2027 sind in der untenstehenden Tabelle 4-1 dargestellt.

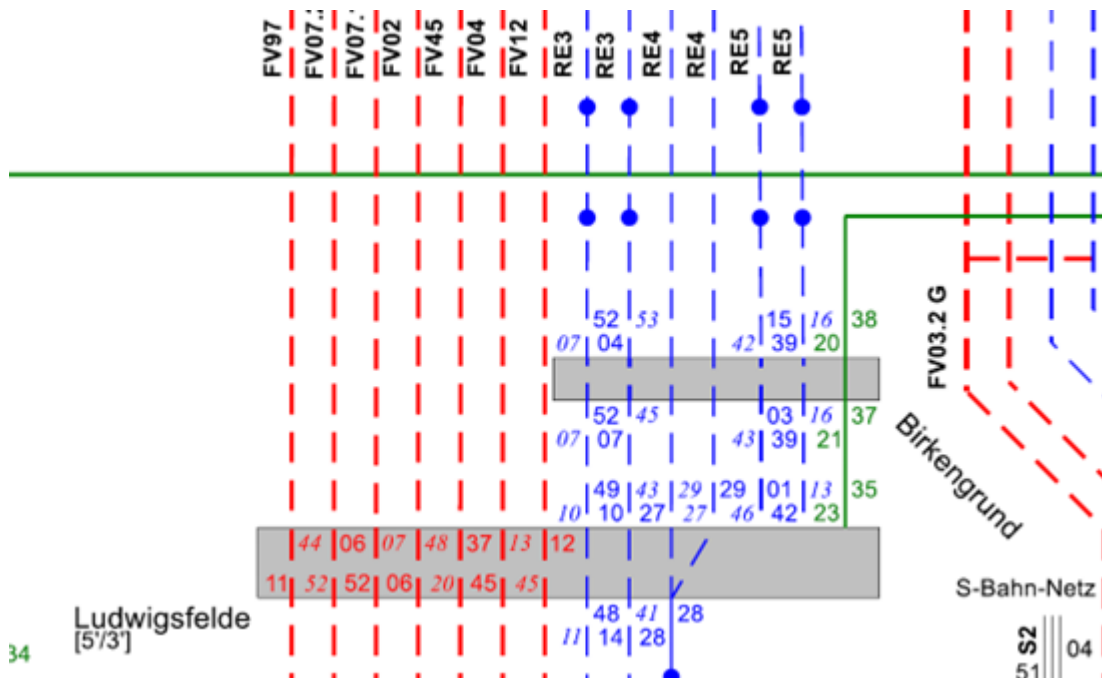
³⁸ (VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2026)

Tabelle 4-1: Änderungen im SPNV-Angebot ab Dezember 2026

Neue Liniennummer	Linienführung	Takt	Änderungen
RE3	Stralsund/Schwedt – Angermünde - Berlin – Ludwigsfelde – Luckenwalde – Jüterbog – Lutherstadt Wittenberg	60	Neu stündlich an Mo-Fr bis Lutherstadt Wittenberg
RE4	Stendal – Berlin – Ludwigsfelde – Luckenwalde – Jüterbog – Falkenberg/E.	60	Neu stündlich bis Falkenberg/E.
RE5	Rostock/Stralsund – Neustrelitz - Berlin - Ludwigsfelde	60	Neu Verlängerung von Berlin Südkreuz bis Ludwigsfelde mit Halten auf allen Zwischenstationen, somit 2 Halte pro Stunde in Teltow, Großbeeren und Birkengrund

Den vorläufigen Netzfahrplan mit Ausschnitt Ludwigsfelde, welchem man die drei Linien RE3, RE4 und RE5 sowie die Bedienung 2x pro Stunde der Zwischenbahnhöfe Teltow, Großbeeren und Birkengrund entnehmen kann, zeigt Abbildung 4-1.

Abbildung 4-1: Ausschnitt Netzfahrplan DB InfraGO für Jahresfahrplan 2027 für die Anhalter Bahn im Raum Ludwigsfelde



4.3 Änderungen im kÖPNV-Netz bis 2027

Mit dem Fahrplanwechsel 2025 sind zu Beginn der Laufzeit dieses Nahverkehrsplan bereits punktuelle Maßnahmen umgesetzt worden. Diese beschränken sich vor allem auf Anpassung einzelner Kurse oder Takte auf geänderte Ankunfts- und Abfahrtszeiten des SPNV.

Bis zum Inkrafttreten des neuen öDA im August 2026 sind keine weiteren Maßnahmen zu erwarten. Mit der Neuorganisation der Linien in einem einzigen Linienbündel ergeben sich direkt mit Inkrafttreten des öDA oder im weiteren zeitlichen Verlauf bis Ende 2027 vermutlich weitere Maßnahmen bzw. Änderungen im Liniennetz.

Für die Stadt Ludwigsfelde sind in der Vergangenheit bereits mehrere Konzepte mit verschiedenen Linienverläufen erarbeitet worden. Daraus ist innerhalb der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans vor allem die Anbindung des Gewerbegebiets „An der Eichspitze“ mit einer neuen bzw. verlängerten Linie zu erwarten. Diese würde das Gewerbegebiet ringartig erschließen und Anschlüsse zum SPNV an den Bahnhöfen Ludwigsfelde und Birkengrund erreichen. Unter Vorbehalt der Finanzierung sind diese Linie und ggf. weitere Änderungen oder Aufwüchse im Stadtgebiet Ludwigsfelde möglich.

Durch die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow ist eine Neuordnung des derzeitigen Stadtverkehrs geplant, so dass nach Abschluss der Konzeption und vorbehaltlich von Finanzierung und Umsetzbarkeit durch die VTF die Umsetzung der Maßnahmen möglich erscheint. Damit wäre ein Zwischenschritt geschaffen, der bis zur Umsetzung der Stufe 3 des Nordraumkonzepts einen attraktiveren Ortsverkehr in Blankenfelde-Mahlow schafft.

Für das Rufbusgebiet R755 (Nuthe-Urstromtal – Baruth/Mark – Luckenwalde) wird für das Stadtgebiet Luckenwalde geprüft, ob eine Aufhebung der derzeitigen Einschränkungen bei der Buchbarkeit der Rufbusse umgesetzt werden kann. Für Gebiete, die abseits von nahegelegenen Haltestellen liegen, würde auch unabhängig von der Bedienung anderer Linien dann eine ganztägige Buchung ermöglicht werden. Für einige Gewerbegebiete könnte auch eine Ausweitung des konventionellen Busverkehrs in Frage kommen.

Im Zuge der Zusammenführung beider Linienbündel ergibt sich auch Optimierungspotenzial beim Busverkehr zwischen der Stadt Zossen, der Gemeinde Rangsdorf und den Gemeinden Mittenwalde und Königs Wusterhausen im Landkreis Dahme-Spreewald. Hierbei ist weniger ein Aufwuchs als eine stringenter und klar verständliche Linienführung und -aufteilung anzustreben. Mit Blick auf den Ausgleich

der Kilometerleistung, die die beiden kreiseigenen Verkehrsunternehmen im jeweils anderen Landkreis erbringen, sind auch hier weitere Maßnahmen möglich.

4.4 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 und des Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg und unter Einbeziehung des Leitbildes des Landkreises Teltow-Fläming³⁹. 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, der Multi- und Intermodalität 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 Ober- und Mittelzentren sowie grundfunktionalen Schwerpunkte durch gute Erreichbarkeit weiter zu stärken und den differenzierten Anforderungen innerhalb und außerhalb des Berliner Umlands und in städtischen und ländlichen Siedlungsgebieten gleichermaßen Rechnung zu tragen.
- 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 werden auch für den SPNV Forderungen aus der Sicht des Landkreises an den Aufgabenträger definiert.
- c) Die Stadt-Umland-Verkehre mit Berlin sollen in beiderseitiger Abstimmung ausgebaut und gestärkt werden. Auch die Landeshauptstadt Potsdam und der Flughafen BER sollen noch besser angebunden werden.
- d) 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.
- e) Neue oder wachsende Potenzialstandorte – Standorte des konzentrierten Wohnungsbaus, von Industrie- und Gewerbe, Sonderbauvorhaben des

³⁹ (Landkreis Teltow-Fläming 2024)

konzentrierten Einzelhandels, des Tourismus, von Sport- und Freizeit sowie des Gesundheits- und Sozialwesens - sind rechtzeitig und der absehbaren Fahrgastnachfrage entsprechend durch den ÖPNV anzubinden. Dies kann aufgrund der aktuellen Haushaltssituation eine kommunale und ggf. gewerbliche Mitfinanzierung einschließen.

- f) 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. Dabei gewinnen flexible Lösungen an Bedeutung.
- g) 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. Dabei sollen insbesondere die Pendlerbeziehungen Beachtung finden.
- h) 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 bedarfsorientiert gestaltet.
- i) 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 nach § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) möglichst weitgehend erfüllt werden können.
- j) 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. Dazu sind interoperable, dem VBB-Standard entsprechende Systeme (weiter)zuentwickeln und eine entsprechende (Ist-)Datenlieferung zu gewährleisten.
- k) 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.

- l) 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.
- m) Der Landkreis setzt sich in Zusammenarbeit mit den Kommunen dafür ein, die verkehrlichen Infrastrukturen den Anforderungen des ÖPNV anzupassen und falls erforderlich auszubauen.
- n) Der Landkreis weist nachdrücklich darauf hin, dass die im ÖPNVG und BbgMobG im Rahmen der Überarbeitung bzw. Neuaufstellung formulierten Ziele, insbesondere zu den Erreichbarkeiten und der angebotsorientierten und vertakteten Gestaltungsweise des ÖPNV-Angebots deutlich ambitionierter geworden sind. Eine Anhebung der Zuwendungen an die Landkreise ist jedoch ausgeblieben. Der Landkreis setzt sich daher dafür ein, dass das Land Brandenburg zur Erreichung ihrer eigenen Ziele, die dafür notwendigen finanziellen Mittel bereitstellt.

4.5 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 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.

4.6 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.

4.7 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 4-2: 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.

4.8 Festlegung von angestrebten Bedienvorgaben

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

Allgemeine Grundlage für Bedienvorgaben ist die Linienkategorisierung (siehe Linienübersicht Kapitel 2.2.2), die ein angestrebtes Fahrplanangebot festlegt. Dieses ist im Hauptnetz und im Stadt-/Ortsverkehr gleichermaßen an Schul- und Ferientagen umzusetzen, Ausnahmen bestehen für das 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.

Basierend auf dieser Grundlage werden folgende Mindesterschließungsvorgaben festgelegt:

- Entsprechend § 4 Abs. 2 ÖPNVG ist eine vollständige räumliche Erschließung des Landes und damit auch des gesamten Landkreises anzustreben.
- Die Erschließung der Siedlungseinheiten für die Schülerbeförderung ist entsprechend deren geltender Satzung gesondert geregelt.

- Zur Erreichbarkeit zentraler Orte sind gemäß § 5 Abs. 2 ÖPNVG folgende Reisezeitvorgaben einzuhalten:

Tabelle 4-3: Erreichbarkeitsziele des Landes Brandenburg

Aus\Nach	Metropole	Oberzentrum	Mittelzentrum
Oberzentrum	60 min	-	-
Mittelzentrum	90 min	-	-
Gemeinde	120 min	60 min	45 min

- Das Land Brandenburg strebt gemeinsam mit den kommunalen Aufgabenträgern ein vertaktetes und mit anderen Angeboten verknüpftes ÖPNV-Netz an (vgl. § 4 Abs. 2 ÖPNVG). Der Landkreis bildet dieses Ziel über ein Taktschema je Linienkategorie ab (siehe Tabelle 4-4). Hierbei ist anzumerken, dass das Fahrplanangebot auch durch die Überlagerung von einzelnen Linien erreicht werden kann.
- Die angestrebte Betriebszeit sollte bei allen Linien im Hauptnetz an Werktagen (Mo-Fr) zwischen 5:30 und 20:30 und am Wochenende/an Feiertagen zwischen 8:30 und 20:30 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-/Gewerbstandorten, Spätfahrten am Wochenende für Nachtschwärmer, Schichtarbeiter etc.).

Tabelle 4-4: Angestrebtes Fahrplanangebot je Linienkategorie Regionalverkehr (Hauptnetz)

Hauptnetz	Lage	Mo-Fr	Wochenende, Feiertag
HLS: Hauptlinie (SPNV-Anschlusslinie S-Bahnverkehr)	Stadumland Berlin	20 min Takt	20-60 min Takt
HLR: Hauptlinie (SPNV- Anschlusslinie Regionalverkehr)	Stadumland Berlin	30-60 min Takt	60 min Takt
PLB: PlusBus	Stadumland 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

Tabelle 4-5: Mindestfahrplanangebot je Linienkategorie Regionalverkehr (Ergänzungsnetz)

Ergänzungsnetz	Lage	Mo-Fr	Wochenende, Feiertag
EGL: Ergänzungslinie Bus	Stadumland Berlin/Südlicher Landkreis	Einzelfahrten zus. zum Schülerverkehr	Wochenendverkehr ggf. durch Bedarfsverkehr
SCH: Linie mit Schwerpunkt Schülerverkehr	Stadumland Berlin/Südlicher Landkreis	HVZ in Schulzeit	keine Bedienung
BDL: Bedarfslinie	Stadumland Berlin/Südlicher Landkreis	Bedienung Rufbus 5:30 bis 20:30 Öffnungszeiten Telefonzentrale 5:00 bis 21:30	Bedienung Rufbus 8:30 bis 20:30 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.

Die angestrebten Bedienungsstandards für den Stadt- und Ortsverkehr richten sich ebenfalls nach der Linienkategorisierung (siehe Tabelle 4-6).

Tabelle 4-6: 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: Stadumland-Linie Berlin	Entsprechend Abstimmung mit Berlin	

4.9 Grundversorgungsvolumen für den regulären Linienverkehr

Anlass und Zielsetzung

In der Vergangenheit haben verschiedene Gemeinden und Städte mit dem Landkreis Verwaltungsvereinbarungen abgeschlossen, die eine Mitfinanzierung bestimmter Angebote, in der Regel benannte Linien, regelt. Begründung dieser Vereinbarungen, die sich vor allem der Stadt- und Ortslinien widmen, ist das hohe Fahrplanangebot, welches notwendig ist, um einen akzeptanzfähigen und nutzergenerierenden Busverkehr bereitzustellen. Dieses Angebot, so die Argumentation, belastet den Kreishaushalt durch höhere Aufwandsdeckungsfehlbeträge unverhältnismäßig und ist gegenüber den Kommunen ohne Stadt- und Ortsverkehre nicht vertretbar.

Daher wurden Regelungen getroffen, die auf Basis der Faktoren Fahrplankilometer der einbezogenen Linien, das von diesen Linien abgedeckte Bediengebiet und die in diesem Gebiet wohnende Bevölkerung ein Grundangebot definieren, welches vom Landkreis übernommen wird. Dazu wurde ebenfalls ein Faktor über die Einwohnerdichte des Bediengebiets im Vergleich zur Einwohnerdichte der gesamten Gemeinde bzw. Stadt herangezogen.

Dieses Berechnungsverfahren weist einige Schwächen auf. So ist die Berechnung des Bediengebiets nicht dokumentiert und müsste bei Linienänderungen methodisch neu aufgesetzt werden. Darüber hinaus ist der Fokus auf Stadt- und Ortslinien zwar richtig, aber die Wechselwirkungen mit Regionallinien, die im Stadtgebiet das Liniennetz überlagern, ist ausgeblendet worden. Durch die Überlagerung von regionalen Linien und Stadt- bzw. Ortslinien sind auch in Ersteren geringere Besetzungen und damit höhere Aufwandsdeckungsfehlbeträge zu erwarten. Letztlich lässt sich das Liniennetz vor Ort nicht immer zweifelsfrei in nur zwei Kategorien von Linien einteilen. Eine weitere Fortführung der Verwaltungsvereinbarungen könnte nur unter Beibehaltung veralteter Annahmen und Berechnungen erfolgen. Schließlich ist es auch der Wunsch der Gemeinden und Städte hier für mehr Transparenz zu sorgen.

Aus diesem Anlass heraus ist eine komplett neue Methodik erarbeitet worden, die auf alle Kommunen gleichermaßen anwendbar ist und mit nachvollziehbaren Berechnungsmethoden eine langfristig anpassbare Grundlage für neu zu schließende Verwaltungsvereinbarungen schafft. Dabei ist es wünschenswert, dass keine großen Mehrbelastungen für die Kommunen entstehen, die diese finanziell nicht tragen können. In Zukunft sollten sich Änderungen in den Kommunen, beispielsweise durch ein Bevölkerungswachstum, in der Berechnung der Mitfinanzierung widerspiegeln, große Sprünge sind allerdings zu vermeiden. Das Ergebnis dieser Berechnung wird neu als „Grundversorgungsvolumen“ bezeichnet.

Daraus abgeleitet definiert das Grundversorgungsvolumen einen Schwellenwert ab dem eine Mitfinanzierung des Busangebots einer Kommune gerechtfertigt ist. Dabei wird das gesamte Busangebot betrachtet und nach dessen Kategorie entsprechend berücksichtigt. Das Verfahren nutzt dabei lediglich statistische und öffentlich zugängliche Daten, Linienstatistiken der VTF sowie hier aufgestellte Faktoren, so dass eine Berechnung nachvollziehbar und reproduzierbar ist.

Das Grundversorgungsvolumen ist hingegen nicht geeignet, um eine Über- oder Unterversorgung einer Kommune abzuleiten. Einerseits wird hier das gesamte Busangebot einer Kommune betrachtet, während eine Unterversorgung auf einzelnen Relationen (z.B. zum nächsten Mittelzentrum) oder in einzelnen Siedlungseinheiten (z.B. neu errichtetes Wohngebiet) besteht. Andererseits werden bereits durch das Land Brandenburg Mindestbedienvorgaben aufgestellt. Dies ist durch die Festlegungen im vorherigen Unterkapitel abgebildet.

Herleitung der Faktoren

In vorangegangenen Nahverkehrsplänen wurde ein Grundangebot definiert, welches bei 4 Buskilometern je Einwohner und Jahr lag und auch Grundlage der bisherigen Verwaltungsvereinbarungen für Stadt- und Ortsverkehre war. Eine ausschließliche Berücksichtigung dieses Kriteriums wird den Anforderungen des Landkreises Teltow-Fläming mit dichter besiedelten Räumen inkl. umfangreichen Gewerbegebieten im Norden und dünn besiedelten eher ländlichen Regionen im Süden nicht gerecht.

Daher wurden, auch auf Basis der Ergebnisse der mit den Kommunen durchgeführten Workshops, mehrere Faktoren auf ihre Eignung für die Berechnung des Grundversorgungsvolumens hin bewertet. Folgende Faktoren einer Kommune wurden betrachtet:

- Einwohner
- Arbeitsplätze
- Fläche
- Länge des Vorbehaltsstraßennetz
- Zentralität (OZ, MZ, GSP)
- Fahrgastaufkommen einzelner Linien
- Fahrgeldeinnahmen

Für die ersten drei Faktoren liegen jährlich aktualisierte Werte vom Amt für Statistik Berlin-Brandenburg bzw. der Bundesagentur für Arbeit vor. Eine Änderung dieser Werte ist für jede Kommune nachvollziehbar und geschieht kontinuierlich. Die ersten beiden Faktoren Einwohner und Arbeitsplätze definieren mittelbar einen Bedarf, während der Faktor Fläche der höheren notwendigen Betriebsleistung bei flächigeren Kommunen Rechnung trägt. Gleiches wird auch durch den Faktor Vorbehaltsstraßennetz realisiert, die Berechnung ist hier allerdings wesentlich aufwendiger und es können große Sprünge bei Neubau von Straßen oder einer Neudefinition des Netzes erfolgen. Letzteres trifft auch auf den Zentralitätsfaktor zu. Mit Neuaufstellung des Landesentwicklungsplans entfiel das Nahbereichszentrum. Eine ähnliche Änderung in der Methodik, zentrale Orte zu definieren, könnte darauf aufbauende Verwaltungsvereinbarungen wiederum überarbeitungswürdig werden lassen. Für das Fahrgastaufkommen liegen derzeit keine Daten vor, die sowohl linien- als auch gemeindescharf sind. Es ist darüber hinaus nach derzeitigem Stand nicht zu erwarten, dass jährlich aktualisierte Daten vorliegen werden. Der letzte Faktor Fahrgeldeinnahmen ist, wie auch die Einwohner bereits in den Verwaltungsvereinbarungen enthalten. Eine Berücksichtigung erfolgt allerdings an

anderer Stelle und ist für die tatsächliche Höhe des Aufwandsdeckungsfehlbetrags entscheidend, nicht aber für die Herleitung der anzurechnenden Betriebsleistung. An diesem Prinzip gibt es aktuell keinen Änderungsbedarf.

Für die Herleitung des Grundversorgungsvolumens verbleiben demnach die drei Faktoren Einwohner, Arbeitsplätze und Fläche. Die Tabelle 4-7 gibt die zugrunde liegenden Daten mit Stand 31. Dezember 2024 für jede Kommune wieder.

Tabelle 4-7: Grundversorgungsvolumen – Ausgangsdaten je Kommune

Kommune	Einwohner⁴⁰	Arbeitsplätze⁴¹	Fläche [km²]⁴²
Am Mellensee	7.224	1.028	104,68
Dahme/Mark	9.035	2.191	437,95
Baruth/Mark	4.168	2.050	233,83
Blankenfelde-Mahlow	29.129	8.782	55,17
Großbeeren	9.344	10.997	51,89
Jüterbog	12.926	3.137	176,48
Luckenwalde	21.010	8.574	46,61
Ludwigfelde	29.514	16.736	109,99
Niedergörsdorf	6.147	1.167	205,77
Nuthe-Urstromtal	6.325	1.265	341,29
Rangsdorf	11.754	3.346	33,79
Trebbin	9.700	2.487	126,36
Zossen	21.412	6.223	180,38
Gesamt	177.688	67.983	2.104,19

In einem weiteren Schritt wurden diese Faktoren mit Werten versehen, um die resultierende Betriebsleistung (Fahrplankilometer pro Jahr) je Kommune zu berechnen. Die Faktoren berücksichtigen das Ziel eines in Summe vergrößerten Leistungsvolumens, wie bereits im vorangegangenen Nahverkehrsplan angedacht. Darin war ein Grundangebot von 10 Fahrplankilometern pro Einwohner definiert.

Der Faktor für das Kriterium Einwohner bleibt wie bislang bei 4 Buskilometern pro Einwohner pro Jahr, somit ergibt sich hier keine Verschlechterung gegenüber dem bisherigen Zustand. Die Arbeitsplätze werden analog zu Einwohnern betrachtet, also ebenfalls mit 4 Buskilometern pro Arbeitsplatz pro Jahr und stellen somit für alle Kommunen eine ergänzende Betriebsleistung dar. Aus dem Ziel heraus einen Ausgleich zwischen den Nord- und Südkommunen im Landkreis herzustellen, erfolgte die gleiche Gewichtung von Einwohnern und Arbeitsplätzen auf der einen Seite und

⁴⁰ (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2025)

⁴¹ (Bundesagentur für Arbeit 2025)

⁴² (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2025)

der Fläche auf der anderen Seite. Für die Nordkommunen steht die Notwendigkeit im Vordergrund, für alle Einwohner und Beschäftigten einen hochwertigen ÖPNV bereitzustellen, während für die Südkommunen die Herausforderung der Raumüberwindung in Folge der weit auseinanderliegenden Ortsteile eine bedeutende Rolle einnimmt. Daraus ergibt sich ein gerundeter Wert von 450 Buskilometern pro km² Fläche pro Jahr. Auch diese Leistung ist zusätzlich und berücksichtigt den erhöhten Betriebsaufwand der Erschließung ausgedehnter und dünn besiedelter Kommunen. Die Berechnung der 450 km pro km² ist unten aufgeführt. Die relativ starke Rundung des Ergebnisses soll die Konstanz des Faktors bei sich ändernden Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen sicherstellen.

$$4 \frac{km}{EW} * 177.688 \text{ EW} + 4 \frac{km}{AP} * 67.983 \text{ AP} = 982.684 \text{ km}$$

$$\frac{982.684 \text{ km}}{2.104 \text{ km}^2} = 467 \frac{km}{km^2} \approx 450 \frac{km}{km^2}$$

Berechnung des Grundversorgungsvolumens

Die drei genannten Faktoren und die oben aufgeschlüsselten Werte werden mit den statistischen Daten verrechnet und ergeben eine Gesamtkilometersumme – das Grundversorgungsvolumen. Die Berechnungen bezogen auf den gesamten Landkreis finden sich in Tabelle 4-8.

Tabelle 4-8: Grundversorgungsvolumen – landkreisweit

Kriterium	Summe über LK	Faktor	Grundversorgungsvolumen [tsd. km]
Einwohner	177.688	4	711
Arbeitsplätze	67.983	4	272
Fläche	2.104	450	947
Gesamt			1.930

Genauso berechnet sich das Grundversorgungsvolumen für jede einzelne Kommune. Durch die einzelnen Faktoren. Die daraus errechneten Werte sind als Summe sowie für jeden der drei Faktoren in Tabelle 4-9 für jede Kommune ablesbar. Demnach gibt es sowohl im Nordraum des Landkreises als auch im Südraum Kommunen, die ein vergleichsweise hohes Grundversorgungsvolumen aufweisen, entweder aus ihrer hohen Einwohner- und/oder Arbeitsplatzzahl heraus oder aufgrund ihrer großen Fläche. Beides sorgt für die Notwendigkeit ein größeres Busangebot bereitzustellen, sei es ein dichter Takt oder weiter zurückzulegende Strecken.

Tabelle 4-9: Grundversorgungsvolumen – gemeindescharf

Kommune	Vol. nach EW [tsd. km]	Vol. nach AP [tsd. km]	Vol. nach FI. [tsd. km]	Gesamtvol. [tsd. km]
Am Mellensee	29	4	47	80
Dahme/Mark	36	9	197	242
Baruth/Mark	17	8	105	130
Blankenfelde-Mahlow	117	35	25	176
Großbeeren	37	44	23	105
Jüterbog	52	13	79	144
Luckenwalde	84	34	21	139
Ludwigsfelde	118	67	49	234
Niedergörsdorf	25	5	93	122
Nuthe-Urstromtal	25	5	154	184
Rangsdorf	47	13	15	76
Trebbin	39	10	57	106
Zossen	86	25	81	192
Gesamt	711	272	947	1.930

Dem gegenübergestellt werden die Fahrplankilometer der Linien entsprechend ihres Streckenanteils im jeweiligen Gemeindegebiet. Dabei wird zwischen den einzelnen Linienkategorien unterschieden. Grund dafür ist, dass ein erheblicher Teil des Busverkehrs Pflichtaufgabe des Landkreises ist oder gemeindeübergreifende Verbindungen realisiert werden. Allen voran fällt darunter der Schülerverkehr. Daher gehen die Fahrplankilometer aller Linien der Kategorie Schülerlinie (SCH) nicht ein. Auch PlusBus-Linien fließen durch ihre Förderung des Landes und ihre vordergründige Verbindungsfunktion nicht in die Kilometersumme mit ein. Für die Linien der anderen Kategorien des Hauptnetzes (HLS, HLR und HLL) gilt auch die Verbindungsfunktion. Sie erlauben aber im Gegensatz zum PlusBus-Standard auch Linienführungen, die zum Teil erschließenden Charakter haben. Auch aus der eingangs erwähnten Überlagerung mit den Stadt- und Ortslinien besteht die Notwendigkeit der weiteren Betrachtung. Sie werden schließlich zu geringen Anteilen einberechnet.

Stadt- und Ortslinien hingegen dienen vor allem der Erschließung der Kommune und weisen, wie oben dargelegt, in der Regel höhere Aufwandsdeckungsfehlbeträge auf. Sie fließen mit ihrer Kilometerleistung daher gänzlich ein. Für Ergänzungslinien gilt wie bei Hauptlinien ein gemischter Ansatz. Sie weisen jedoch an Schultagen verbreitet mehr Fahrten auf und dienen damit auch teilweise der Schülerbeförderung, weshalb hier nicht die volle Kilometerleistung Eingang in die Berechnung findet. Stadtumlandlinien entsprechen Ergänzungslinien, die durch ihren Linienweganteil im Land Berlin andere Anforderungen erfüllen müssen. Hier wird nur die Betriebsleistung eingerechnet, die nicht vom Land Berlin finanziert wird. Rufbusleistungen fallen nicht

unter das Grundversorgungsvolumen bzw. die Verrechnung mit diesem, da sich die Kilometer mit Last- und Leerkilometern und dem eher flächen- statt linienhaften Betrieb nicht mit den Fahrplankilometern der konventionellen Linien vergleichen lassen. Eine detaillierte Erläuterung des Sachverhalts findet sich in Kapitel 4.13. Die genauen Anteile und die entsprechenden (landkreisweiten) Fahrplankilometer mit aktuellem Stand aus 2025 sind in Tabelle 4-10 aufgelistet.

Tabelle 4-10: Grundversorgungsvolumen – Buskilometer pro Jahr nach Produkten

Netz und Produkt	Gesamte Fahrplan-km [tsd. km]	Anteil	Anzurechn. Fahrplan-km [tsd. km]
Hauptnetz			
PlusBus (PLB)	571	0 %	-
Hauptlinie S-Bahn (HLS)	373	10 %	37
Hauptlinie Regionalv. (HLR)	73	10 %	7
Hauptlinie Region (HLL)	1.079	10 %	108
Ergänzungsnetz			
Schülerlinie (SCH)	1.173	0 %	-
Ergänzungslinie (EGL)	809	90 %	728
Stadtverkehr			
Stadtlinie S-Bahn (SLS)	344	100 %	344
Stadtlinie Regional. (SLR)	490	100 %	490
Stadtumlandlinie (SUL)	322	90 %	299
Gesamt	5.243		2.013

Die oben aufgeführten Anteile und die sich daraus errechnenden, dem Grundversorgungsvolumen gegenüberzustellenden Fahrplankilometer schlagen sich recht unterschiedlich auf die einzelnen Kommunen nieder. Die Tabelle 2-6 enthält die Kategorisierung aller Linien im Landkreis. Beides, Gesamtfahrplankilometer und anzurechnende Fahrplankilometer, sowie eine Gegenüberstellung mit dem Grundversorgungsvolumen ist der Tabelle 4-11 zu entnehmen.

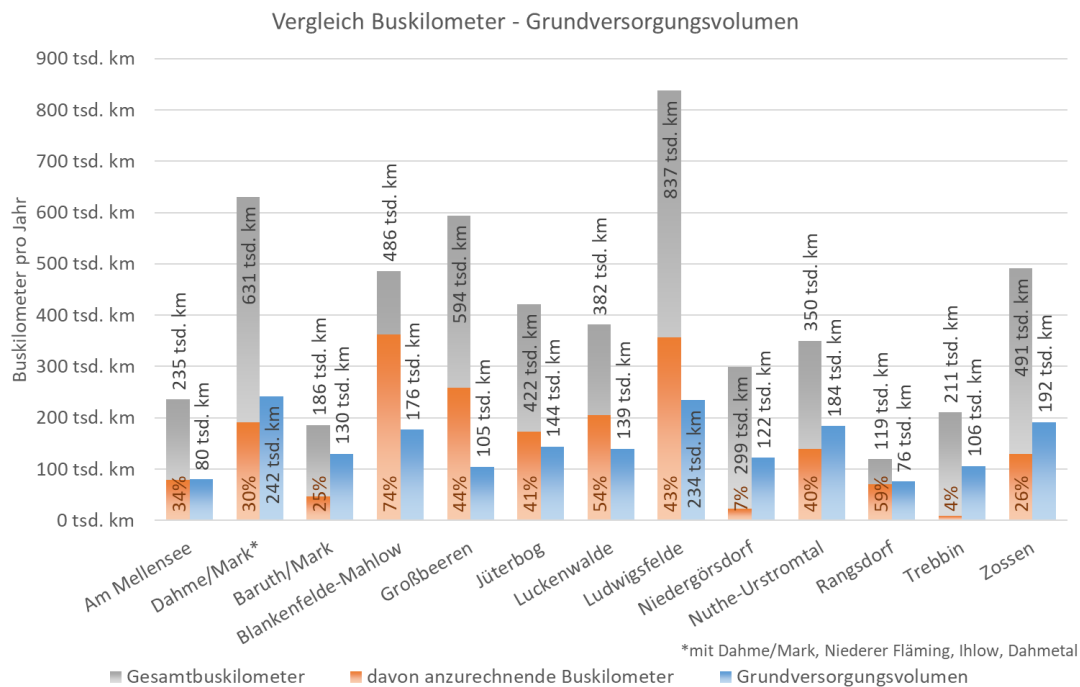
Tabelle 4-11: Grundversorgungsvolumen – Anzurechnende Fahrplan-km und Saldo

Kommune	Gesamt- fahrplan-km. [tsd. km]	Anzurechn. Fahrplan-km. [tsd. km]	Grundver- Fahrplan-km. [tsd. km]	Mitzufinanz. Fahrplan-km. [tsd. km]
Am Mellensee	235	80	80	-
Dahme/Mark	631	191	242	-
Baruth/Mark	186	47	130	-
Blankenfelde-Mahlow	486	362	176	186
Großbeeren	594	236	105	131
Jüterbog	422	174	144	30
Luckenwalde	382	205	139	66
Ludwigsfelde	837	357	234	122
Niedergörsdorf	299	22	122	-
Nuthe-Urstromtal	350	140	184	-
Rangsdorf	119	71	76	-
Trebbin	211	9	106	-
Zossen	491	130	192	-
Gesamt	5.243	2.013	1.930	525

Die Abbildung 4-2 stellt die obenstehenden Zahlen grafisch dar. Dem Grundversorgungsvolumen in blau werden einerseits die anzurechnenden Fahrplankilometer (errechnet über die Linienanteile in Tabelle 4-10) in orange und andererseits die gesamten im Gemeindegebiet erbrachten Busleistungen in grau (inkl. oranger Balken) gegenübergestellt. Ist der blaue Balken höher als der orange, überschreitet das anzurechnende Fahrplanangebot das Grundversorgungsvolumen und eine kommunale Mitfinanzierung kommt zum Tragen. Die Mitfinanzierung gilt dabei immer nur für den Teil der Fahrplankilometer, die das Grundversorgungsvolumen übersteigt. Während das anzurechnende Busangebot in vielen Kommunen unter dem Grundversorgungsvolumen liegt, ist das gesamte Busangebot immer höher als dieses.

Insgesamt lassen die Zahlen konstatierend, dass von den etwas mehr 5,2 Millionen Fahrplankilometern pro Jahr im Landkreis Teltow-Fläming ca. 2 Millionen in das anzurechnende Busangebot fallen, also ca. 38 Prozent. Davon werden fast 1,5 Millionen Fahrplankilometer vom Grundversorgungsvolumen abgedeckt, so dass eine Differenz von 525 tausend Fahrplankilometern für die kommunale Mitfinanzierung entfällt.

Abbildung 4-2: Grundversorgungsvolumen – Vergleich zu anzurechnenden und gesamten Fahrplan-km



Für diese Linien bzw. deren Kilometerleistung im jeweiligen Gemeindegebiet wird der Aufwandsdeckungsfehlbetrag gebildet. Hier kommt das Kriterium der Fahrgastzahlen bzw. der Wirtschaftlichkeit ins Spiel. Je höher die Wirtschaftlichkeit einer Linie ist, desto geringer fällt der Aufwandsdeckungsfehlbetrag aus. Die von der Mitfinanzierung betroffenen Städte und Gemeinden Blankenfelde-Mahlow, Großbeeren, Jüterbog, Luckenwalde und Ludwigsfelde wenden von der Differenz aus Erträgen und Aufwendungen, vorausgesetzt einer Aktualisierung der getroffenen Verwaltungsvereinbarungen, 50 Prozent und damit Aufwandsdeckungsfehlbeträge für ca. 262 tausend Kilometer auf. Landkreisweit verbleibt damit ein Anteil von 95 Prozent aller Busleistungen für die Finanzierung durch den Landkreis.

Wird für eine Kommune das Grundversorgungsvolumen mit der errechneten Kilometerleistung nicht erreicht, entsteht nicht automatisch ein „Anspruch“ auf zusätzliche Leitungen in der Höhe der Differenz, wie bereits eingangs dargelegt. Dieses kann nur dann geltend gemacht werden, wenn auch nach Einbeziehung der Haupt- und RufBuslinien immer noch ein Defizit in der Erschließung besteht und eine Zusatzleistung erwartbar zu einer Verbesserung der Erschließung der Kommune führt. 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. Für die Identifizierung von unterversorgten Gebieten oder Relationen sind die Ziele gemäß §§ 4 und 5 ÖPNVG zu beachten (siehe Kapitel 4.8).

Das Grundversorgungsvolumen ist relevant für die Überarbeitung der Verwaltungsvereinbarungen zu den Stadt- und Ortsverkehren in Blankenfelde-Mahlow, Großbeeren, Ludwigsfelde, Luckenwalde und Jüterbog. Diese werden im Laufe des Jahres 2026 anhand der neuen Berechnungsgrundlage angepasst. 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 gegebenenfalls auch künftige Vereinbarungen mit den Kommunen zur ergänzenden Finanzierung der Angebote entsprechend neu zu fassen.

4.10 Verbindlichkeit der Festlegungen

Die Bedienungsstandards für den Regional- und Stadtverkehr sind größtmöglich einzuhalten. Lediglich die Reisezeitvorgabe an Ferientagen dient zur Orientierung. Im Planungszeitraum sind Maßnahmen zu konzipieren und umzusetzen, die mit bereits genannter Einschränkung die vollständige Einhaltung der Vorgaben Schritt für Schritt gewährleisten. Bei nachfragebedingten Unterschreitungen sollen mindestens adäquate alternative Angebote geschaffen werden, vor allem wenn andererseits eine ausreichende Bedienung im Sinne des ÖPNVG nicht mehr gewährleistet wäre.

Es handelt sich um einen angestrebten Bedienungsstandard. 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 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.

4.11 Besondere Festlegungen für die Schülerbeförderung

Es besteht gemäß der „Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Teltow-Fläming“, zuletzt geändert am 27. Juni 2023, ein Beförderungsanspruch oder Anspruch auf Fahrtkostenerstattung ab bestimmten Mindestentfernungen für den Schulweg:

- mindestens 2 km für Schüler des 1. bis 6. Schuljahres
- mindestens 3 km für Schüler des 7. bis 10. Schuljahres
- mindestens 5 km für Schüler des 11. bis 13. Schuljahres

Ebenso sind differenzierte Reisezeiten nach Altersstufen in der Summe aus Fahr- und Umsteigezeiten je Richtung regelmäßig einzuhalten:

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

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.

4.12 Bedarfsangebote

Linienbedarfsverkehre werden nach § 44 in Verbindung mit § 42 PBefG geregelt. Die Vorgaben 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, Abs. 2 PBefG fallen könnten.

Ergänzend hierzu ist festzuhalten, dass für flexible Rufbusangebote in einem fahrplanfreien Flächenbetrieb die Vorgaben nicht unmittelbar definiert und somit überprüfbar sind. So existiert keine eigentliche Taktfolge vergleichbar zum Linienbetrieb, auch können die Fahr- und Wartezeiten 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 Bediengebietes 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 Fahrzeit ergibt sich für die Nutzer die Möglichkeit, über die Wahl des Bestellzeitpunktes, eine Anschlussicherung zu gewährleisten.
- Platzangebot: Innerhalb des Bediengebietes 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 sowie Schutz vor Ordnungswidrigkeiten und Straftaten. Darüber hinaus auch Sicherheit von Kleinkindern (z.B. Vorhandensein eines Kindersitzes).
- Information: Ausgabe 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 Festlegung einheitlicher, für den gesamten ÖPNV verbindlicher Standards, auch für künftig neuartige Systeme, soll eine selektive Angebots- bzw. Leistungswahl vermieden werden. So wäre 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 Bedienegebietes (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 der selektiven Angebotswahl 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 Besetztesgrades. Während beim Besetztesgrad „nur“ erhoben wird, wie viele Personen pro Fahrt im Fahrzeug sitzen, ermittelt die Poolingquote, wie hoch der Anteil der Fahrten ist, bei denen zwei unterschiedliche Buchungen durch Pooling zusammengeführt werden.

4.13 Künftige (Mit-)Finanzierung Rufbus

Der Rufbus ist für Verkehrsräume eingerichtet worden, deren Liniennetz schwach und mittel ausgeprägt ist und stellt damit eine Ergänzung des übrigen Angebots dar. Er ist nicht für bestimmte Verkehre oder Zielgruppen konzipiert worden, sondern Teil des öffentlichen Personennahverkehrs in diesen Räumen. Auch für ansonsten gut durch den ÖPNV erschlossene Gebiete kann der Rufbus in Randzeiten entstehende Angebotslücken schließen.

Ebenso wie das Grundversorgungsvolumen im konventionellen Linienverkehr sollte auch die kommunale (Mit-)Finanzierung der Rufbusverkehre neu gefasst und vereinheitlicht werden. Zunächst liegt es nahe die Mitfinanzierung des Rufbusses analog oder sogar integriert mit der des konventionellen Busangebots zu behandeln. Bei genauerer Betrachtung ist dies allerdings nicht zielführend. So sind die wesentlichen Betrachtungsgrößen, beim konventionellen Busverkehr die Fahrplankilometer und beim Rufbus die Lastkilometer, nicht vergleichbar. Auch die Kosten- und Ertragsstruktur, wie sie für die Berechnung des Aufwandsdeckungsfehlbetrags Eingang findet, ist zu verschieden für eine integrierte Berechnung.

Daher ergibt sich die Notwendigkeit einer eigenen Berechnung. Die für das Grundversorgungsvolumen herangezogenen Faktoren Einwohner, Arbeitsplätze und Fläche könnten hier ebenso verwendet werden. Dies spiegelt jedoch nicht den Charakter des Rufbusses wider. Beim konventionellen Busverkehr ist das Angebot bei einer hohen Einwohner- und Arbeitsplatzdichte bzw. -zahl entsprechend hochwertiger zu gestalten. Für die Dimensionierung des Rufbusses ist dagegen fast ausschließlich die abzudeckende Fläche relevant.

Eine veränderte Methodik gegenüber der des Grundversorgungsvolumens ist somit notwendig. Es muss darin auch unterschieden werden, ob der Rufbus in einer Kommune Aufgaben der Daseinsvorsorge übernimmt, d.h. in der Regel über weite Teile des Tages das einzige Angebot darstellt, oder vorrangig für eine ergänzende Bedienung für zeitlich oder räumlich begrenzte Bereiche eingesetzt wird. Daraus ergibt sich eine differenzierte Betrachtung der kommunalen Mitfinanzierung je nach Umfang des konventionellen Angebots. Je höher, auch im überregionalen Vergleich, das konventionelle Angebot ist umso höher ist auch der Anteil der kommunalen (Mit-)Finanzierung und umso geringer ist dieser Anteil oder entfällt ganz.

Um eine objektive Einteilung der landkreisangehörigen Kommunen durchzuführen, wurde ein Vergleich mit den konventionellen Buskilometerleistungen im Land Brandenburg, bezogen auf die Fläche durchgeführt. Hierbei werden die jährlichen Fahrplankilometer aller konventionellen Linienkategorien (inkl. Plusbus und Schülerverkehr) dividiert durch die jeweilige Fläche in km². Ausgangspunkt ist die durchschnittliche jährliche konventionelle Buskilometerleistung im Land Brandenburg dividiert durch die gesamte Landesfläche. Der ermittelte Wert liegt bei 3.000 Fahrplan-km pro km² und Jahr. Die untenstehende Formel weist den Wert rechnerisch nach: Die Rundung des Ergebnisses soll die Konstanz des Faktors bei sich leicht ändernden Buskilometerleistungen im Land Brandenburg sicherstellen.

$$\frac{86.898.000 \text{ km}}{29.654,36 \text{ km}^2} = 2.930 \frac{\text{km}}{\text{km}^2} \approx 3.000 \frac{\text{km}}{\text{km}^2}$$

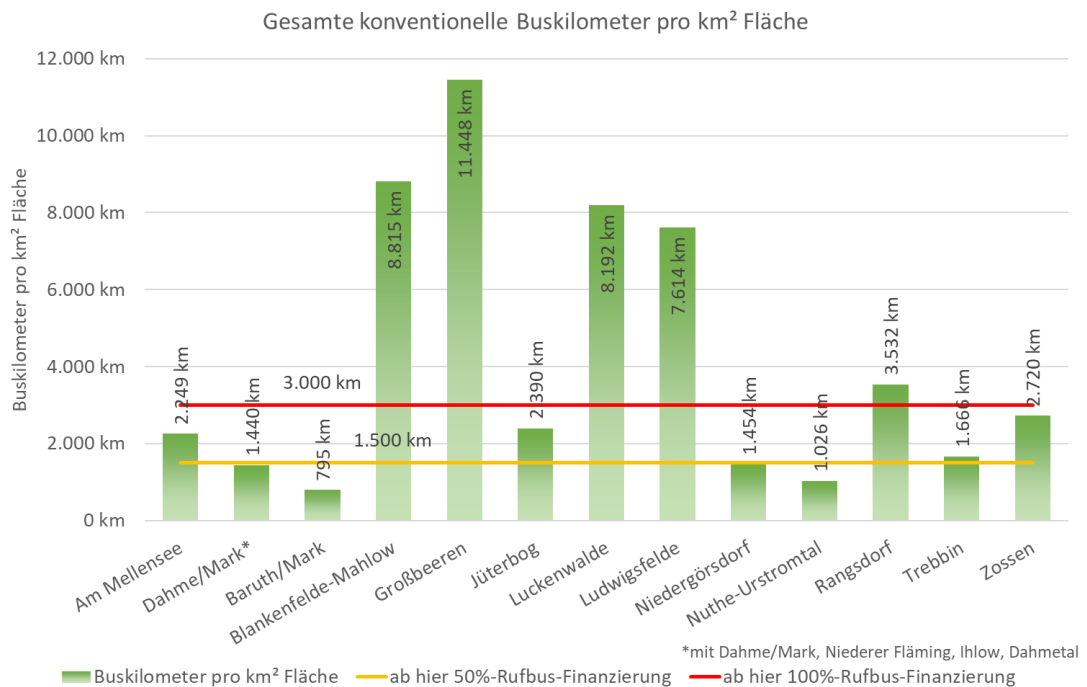
Es wurden nun folgende Grenzwerte abgeleitet:

- Oberhalb dieses Landesdurchschnitts liegt ein überdurchschnittliches konventionelles Angebot vor. Es ist zu erwarten, dass der Rufbus nur eine ergänzende Funktion wahrnimmt.
- Im Bereich zwischen dem Landesdurchschnitt und der Hälfte davon liegt ein unterdurchschnittliches konventionelles Angebot vor. Der Rufbus ist in einigen Teilbereichen der Kommune für die Daseinsvorsorge zuständig, in anderen Bereichen hat er eine ergänzende Funktion.
- Unterhalb der Hälfte des Landesdurchschnitts herrscht ein schwaches konventionelles Angebot. Der Rufbus stellt in weiten Teilen der Kommune eine wichtige Säule der Daseinsvorsorge dar.

Anhand dieser Abstufungen wird der (Mit-)Finanzierungsanteil der jeweiligen Kommune festgelegt. Für ein rein ergänzendes Angebot ist eine 100-prozentige Finanzierung durch die Kommune vorgesehen, bei einem ambivalenten Rufbussystem erfolgt eine hälftige Finanzierung zwischen Landkreis und Kommune und bei Rufbusleistungen welche vor allem der Daseinsvorsorge dienen übernimmt der Landkreis alle Kosten.

Die nachfolgende Abbildung 4-3 zeigt die Anwendung dieses Schemas auf die Kommunen des Landkreises. Dargestellt sind die gesamte konventionelle Busleistung in Fahrplan-km pro km² und Jahr als grüner Balken sowie die Grenzwerte Landesdurchschnitt als roter waagerechter Strich und die Hälfte davon als gelber waagerechter Strich.

Abbildung 4-3: Rufbus (Mit-)Finanzierung – konv. Fahrplan-km pro km² und Jahr inkl. Finanzierungsabstufungen

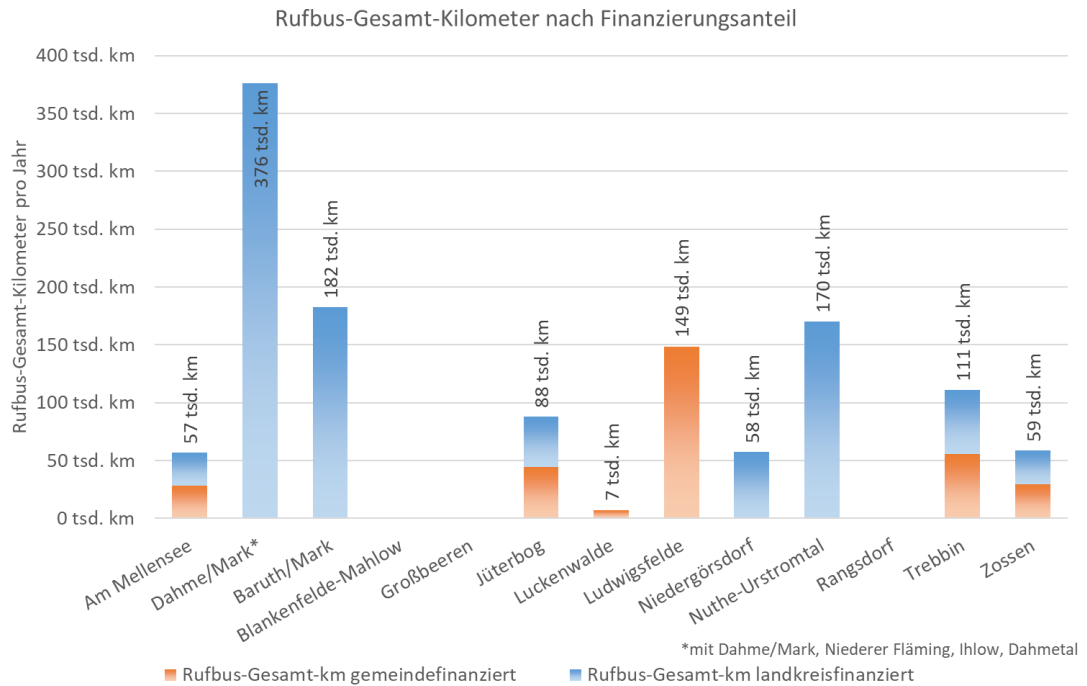


Die einzelnen Kommunen fallen demnach in die folgenden Zuzahlungs-Kategorien:

- Volle Übernahme der Kosten des bestehenden oder eines künftigen Rufbusses durch die Kommune (100% Zuzahlung): Blankenfelde-Mahlow, Großbeeren, Luckenwalde, Ludwigsfelde und Rangsdorf
- Hälfthige Übernahme der Kosten des Rufbusses durch die Kommune (50% Zuzahlung): Am Mellensee, Jüterbog, Trebbin und Zossen
- Volle Übernahme der Kosten des Rufbusses durch den Landkreis (keine Zuzahlung): Amt Dahme/Mark, Baruth/Mark, Niedergörsdorf und Nuthe-Urstromtal

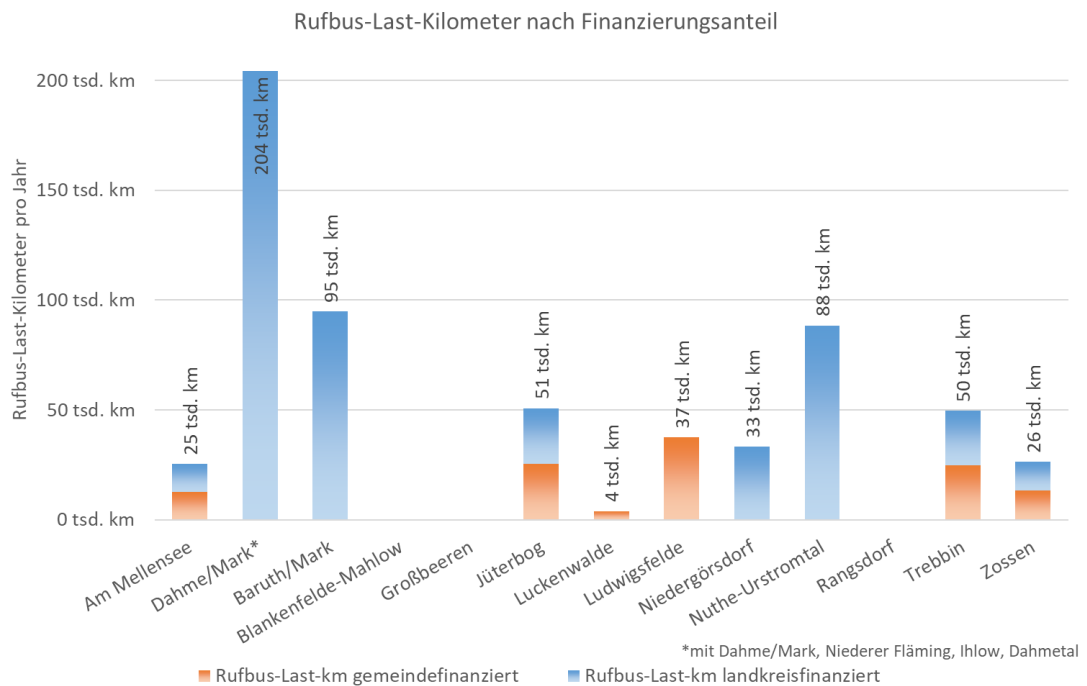
Wie auch beim Grundversorgungsvolumen werden die erbrachten Leistungen der Rufbusse auf die Kommunen umgerechnet. Die Zuteilung der Kilometer auf die Kommunen erfolgt qualifiziert nach Start- und Zielort einer Fahrt und anderen Faktoren wie der Tageszeit. Auf diese Weise wird vermieden, dass gefahrene Kilometer einer nur durchquerten Kommune zugewiesen werden ohne dass ein Zu- oder Ausstieg durch einen Fahrgast erfolgt. Die Abbildung 4-4 zeigt zunächst die Aufteilung nach Gesamtkilometern, also inklusive aller Leer- und Positionierungsfahrten.

Abbildung 4-4: Rufbus (Mit-)Finanzierung - Gesamt-km nach Finanzierungsanteil



Für den Zweck der Aufteilung auf die Kommunen werden die Last-Kilometer verwendet, also nur gefahrene Kilometer mit Fahrgästen, ohne Positionierungs- und Leerfahrten. Die Abbildung 4-5 zeigt die so aufgeteilten Last-Kilometer. Sie zeigt außerdem auf, welcher Teil davon in die Finanzierung der Kommune und des Landkreises fällt.

Abbildung 4-5: Rufbus (Mit-)Finanzierung - Last-km nach Finanzierungsanteil



Die bisherige Berechnungsgrundlage, wonach die Gesamtkilometer ausschlaggebend für die Aufteilung der Kosten und Erträge auf die einzelnen Kommunen waren, wird in den zukünftigen Verwaltungsvereinbarungen abgelöst. Dann werden die Lastkilometer zugrunde gelegt. Die aufzuteilenden Kosten und Erträge der Rufbusse ändern sich dadurch nicht.

Da der Landkreis die gesamten Rufbusleistungen in den Kommunen zahlt, die mit konventionellem Busverkehr stark unterversorgt sind und dort die meisten Rufbus-Last-Kilometer erbracht werden, zahlt der Landkreis auch zukünftig über 80 Prozent der Kosten des Rufbussystems.

Den Kosten durch die errechneten und den Kommunen zugewiesenen Last-Kilometern werden die damit erzielten Fahrgeldeinnahmen, z.B. aus dem Komfortzuschlag entgegengerechnet. Die entsprechenden Verwaltungsvereinbarungen werden im Laufe des Jahres 2026 angepasst.

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, sind diese Maßnahmen und Vorstellungen als Forderungen an die Politik zu verstehen. Gerade vor dem Hintergrund größerer baulicher und betrieblicher Investitionsmaßnahmen ist die längerfristige Perspektive unabdingbar.

5.1.1 Forderungen im Bereich SPNV

Einige bislang bestehende Forderungen des vorangegangenen Nahverkehrsplans zum SPNV sind mit den Angebotsänderungen im Dezember 2025 umgesetzt worden bzw. werden zum Dezember 2026 voraussichtlich umgesetzt.

Es verbleiben dennoch einige kurz- und mittelfristig umsetzbare Maßnahmen zur Realisierung:

- Einrichtung eines Ersatzverkehrs für die ausfallenden Fahrten der RB10 und RB24 im Zuge des verspäteten Abschlusses der Bauarbeiten auf der Anhalter Bahn
- Mindestens stündliche Bedienung aller Stationen im Kreisgebiet entsprechend des Berlin-Brandenburg-Taktes, wie im Landesnahverkehrsplan gefordert⁴³, bisher an einzelnen Halten (u.a. Woltersdorf (Nuthe Urstromtal), Niedergörsdorf) noch nicht erreicht
- Mindestens zwei Züge je Stunde an Stationen an zentralen Orten (Mittelzentren, grundfunktionale Schwerpunkte)
- Mindestens drei Züge je Stunde für netzverknüpfende Stationen im Berliner Umland (u.a. Blankenfelde, Ludwigsfelde)

⁴³ (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) 2023)

- Elektrifizierung der DB-Strecke-Nr. 6511 (Jüterbog-Potsdam) oder Betrieb mit lokal emissionsfreien Fahrzeugen

Langfristig sind weitere Maßnahmen umzusetzen, damit ein vertaktetes und zuverlässiges ÖPNV-Angebot nach Maßgaben des ÖPNVG und BbgMobG umsetzbar ist:

- Neue Zugangsstelle am Außenring im Bereich Blankenfelde-Mahlow für den Regionalverkehr
- Mehrgleisiger Ausbau der Anhalter Bahn von der Landesgrenze Berlin mindestens bis Jüterbog zur Entflechtung von Fern- und Regionalverkehr und damit zur Verbesserung der Betriebssituation
- Niveaufreier Ausbau der Dresdner Bahn
- Neue Zugangsstelle Dahlewitz Rolls-Royce für den Regionalverkehr
- Neue Zugangsstelle Genshagener Kreuz einschließlich auskömmlicher Park+Ride-Anlagen (in unmittelbarer Nähe von A100 und B101)
- Zweigleisiger Ausbau der S-Bahn mindestens zwischen Berlin-Lichtenrade und Mahlow und anschließende Einführung des 10-min-Taktes zwischen Berlin-Lichtenrade und Blankenfelde
- Wiederinbetriebnahme der Strecke Jüterbog – Sperenberg – Zossen und ggf. weiter bis Königs Wusterhausen
- Verlängerung der S-Bahn bis Rangsdorf im Falle von veränderten Rahmenbedingungen und einem sich daraus ableitenden positiven Kosten-Nutzen-Verhältnisses
- Kapazitätserweiterung auf hochfrequentierten Pendlerstrecken entlang der Achsen des Siedlungssterns
- Umsetzung eines Deutschland-Taktes im Eisenbahnverkehr

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

Überholbahnhöfen. 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.

Kommunale Arbeitsgemeinschaft (KAG) „Ausbau der Anhalter Bahn“

Infrastruktur und Kapazitäten der Anhalter Bahn werden den gegenwärtigen und zukünftigen Anforderungen im Personen- und Güterverkehr auf dieser bedeutenden Verkehrsachse nicht gerecht. Die Kommunen entlang der Anhalter Bahn haben sich zusammengeschlossen, um auf die Engpässe aufmerksam zu machen, die Herausforderungen und Potenziale der Bahnstrecke aufzugreifen sowie gemeinsam für den viergleisigen Ausbau der Anhalter Bahn zwischen Berlin Südkreuz und Jüterbog einzutreten.

Die Akteure stellen vier Forderungen an die Politik und die Deutsche Bahn:

1. Sofortige Aufnahme des viergleisigen Ausbaus der Anhalter Bahn in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans
2. Unverzögerlicher Start der Planungs- und Genehmigungsverfahren
3. Sicherung und Ausbau der verbindenden Güterverkehrsstrecken
4. Umsetzung kurzfristiger Optimierungsmaßnahmen durch die DB InfraGO

Die Anhalter Bahn Erklärung wird den relevanten Entscheidungsträgern auf Landes- und Bundesebene sowie der Deutschen Bahn übermittelt, mit dem Ziel eine klare Perspektive für den viergleisigen Ausbau der Anhalter Bahn zu aufzuzeigen. Die beteiligten Kommunen setzen darauf, dass ihre gemeinsame Stimme Gehör findet sowie verbindliche und zügige Maßnahmen eingeleitet werden.

Der Landkreis Teltow-Fläming unterstützt das Vorhaben zum Ausbau der Anhalter Bahn sowie die Bildung der Arbeitsgemeinschaft ausdrücklich, auch wenn er aufgrund haushaltstechnischer Zwänge aktuell nicht selbst Mitglied werden kann. Er ist dennoch bereit, sich im Rahmen seiner Möglichkeiten als Partner einzubringen und das Vorhaben mit fachlicher Expertise unterstützend zu begleiten.

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, welches im dichten Takt betrieben wird und Hauptrelationen sowie Stadt- und Stadtumlandverkehre abdeckt. Verkehre außerhalb dieses Hauptnetzes sollen durch bedarfsorientierte Verkehre (Rufbus) bedient werden, die eng mit dem Hauptnetz verknüpft sind, um so attraktive Verbindungen zwischen ländlichen und urbanen Räumen zu ermöglichen. Neue Wohn- und Gewerbequartiere sollen frühzeitig an das ÖPNV-Netz angebunden und nach Möglichkeit mit attraktiven Linienverbindungen zu den nächstgelegenen zentralen Orten und Bahnhöfen verknüpft werden.

Die im Kapitel 4.3 genannten Änderungen sind dahingehend ein erster Schritt zur Erreichung des Zielnetzes. Für größere Maßnahmen und Konzepte ist die Laufzeit dieser Evaluierung aber zu kurz. Bis Ende 2027 ist eine Umsetzung kaum realistisch. So wird unter anderem die vollständige Umsetzung des Nordraumkonzepts erst in den Folgejahren erwartet. Eine Einführung oder Aufwertung von übergeordneten Verbindungen, vorrangig als PlusBusse ist darüber hinaus von der Förderung und der Abstimmung mit benachbarten Landkreisen abhängig. Für den Nahverkehrsplan ab 2028 ist mit seiner längeren Laufzeit ein größerer und ambitionierterer Ausblick möglich.

5.2 Maßnahmen ÖPNV 2026-2027

Aufgrund der kurzen Laufzeit des Nahverkehrsplans sowie der Haushaltssituation des Landkreises können keine konkreten Maßnahmen im ÖPNV benannt werden. Festzuhalten ist jedoch:

- Die VTF wird das Angebot laufend überprüfen und an die verkehrlichen Rahmenbedingungen anpassen. Hierzu zählen auch wichtige Anschlussverbindungen zum SPNV, insbesondere zu den veränderten Angeboten auf Dresdner und Anhalter Bahn.
- Bestehen von einzelnen Kommunen lokale Planungen zum Busverkehr (z.B. Ludwigsfelde, Luckenwalde oder Blankenfelde-Mahlow) und können diese sowohl kommunal mitfinanziert werden, im Sinne der Methodik aus Kapitel 4.9, als auch betrieblich durch die VTF erbracht werden, dann steht einer Umsetzung noch während der Laufzeit des NVP nichts im Wege.
- Die geplante Stufe 3 des Nordraumkonzeptes kann aufgrund der finanziellen Situation im Landkreis während der Laufzeit des NVP noch nicht umgesetzt werden. Auch setzt die Realisierung infrastrukturelle Anpassungen und Erweiterungen in Blankenfelde-Mahlow voraus. Hierzu zählen die Busbahnhöfe

an den S-Bahnhöfen Mahlow und Blankenfelde inkl. der Neuordnung des Verkehrsraums, in vom Bus befahrenen Straßen. Eine Umsetzung nach 2027 erscheint bei passenden Rahmenbedingungen möglich.

Als kurzfristige Lösung hat die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow eine eigene Studie zur Verbesserung des Busverkehrs im Gemeindegebiet beauftragt⁴⁴. Die Ergebnisse wurden im Januar 2026 zur Berücksichtigung im NVP übermittelt. Es wurden zwei Szenarien untersucht, eines mit neutraler Betriebsleistung und eines mit ca. 12% Leistungsaufwuchs. Die Angebote der lokalen Linien 792, 793, 794 und 797 wurden bezüglich Linienführung und Fahrplan überarbeitet und teilweise neu geordnet. Durch Linienwegsänderungen würde sich die Erschließung von Teilgebieten verbessern. Es wurden vier Planlinien konzipiert:

- Linie A (Waldblick – Mahlow – Glasow – Blankenfelde)
- Linie B (Lückefeld – Mahlow – Blankenfelde)
- Linie C (Blankenfelde Zentrum)
- Linie D (Blankenfelde – Dahlewitz – Groß Kienitz)

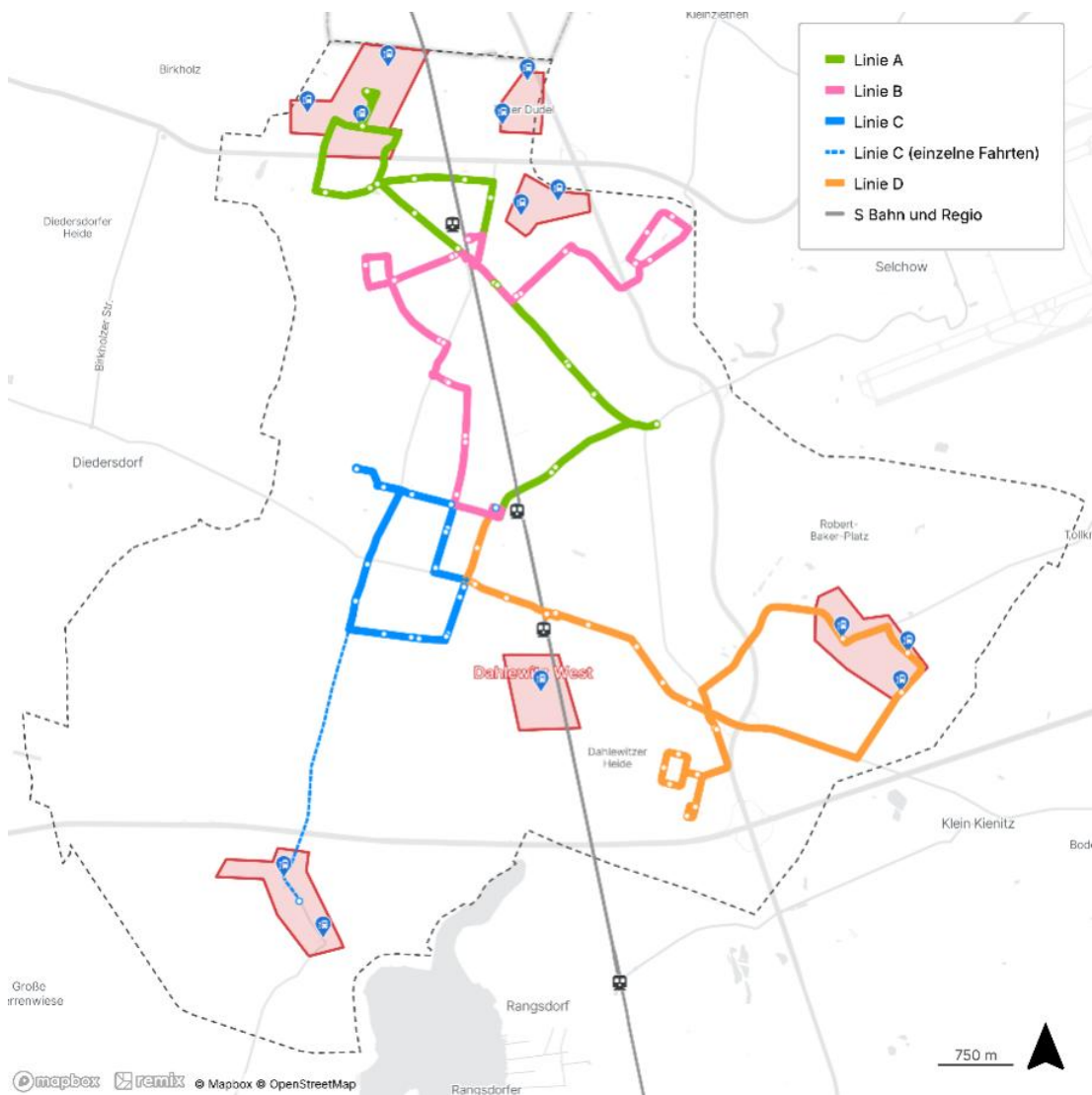
Eine Übersicht des neuen Liniennetzes zeigt Abbildung 5-1.

Aus den Abfragen bei den Kommunen sowie der durchgeführten Workshops können voraussichtlich (auch tlw. unter kommunaler Mitfinanzierung) weitere Maßnahmen umgesetzt werden. Hierzu zählen:

- Anpassungen im Bereich Großbeeren Knoten am Wall durch Neuordnung der Abfahrtszeiten bzw. des Taktrasters und Verbesserung der Fahrgastinformation
- Umsetzung des vorgestellten Konzepts für Blankenfelde-Mahlow
- Verbesserte Erschließung der Gewerbegebiete in Ludwigsfelde
- Verbesserte Erschließung der Gewerbegebiete in Luckenwalde
- Prüfung der Ausweitung der Rufbusbedienung im Stadtgebiet Luckenwalde
- Prüfung weiterer Linienfahrten im Korridor Luckenwalde – Baruth/Mark zur Entlastung der Rufbuslinie und Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebiets in Baruth/Mark
- Laufende Anpassungen und Verbesserungen im Schülerverkehr

⁴⁴ (IGES Mobility GmbH 2026)

Abbildung 5-1: Liniennetz des geplanten Busangebots, IGES Mobility im Auftrag der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow, 2026



5.2.1 Prüfaufträge zur Angebotsverbesserung

In den vorangegangenen Nahverkehrsplänen waren Prüfaufträge enthalten, welche als Eingaben und Anregungen der Träger öffentlicher Belange aus unterschiedlichen Gründen nicht direkt als umzusetzende Maßnahme im NVP Eingang finden konnten.

Diese sind während der Laufzeit des alten NVP teilweise abgearbeitet worden. Eine Übersicht der bisherigen Prüfaufträge und deren Status kann Anlage 8 entnommen werden.

Von den 43 Prüfaufträgen sind 18 Maßnahmen erledigt oder zur Umsetzung geplant, sechs Maßnahmen liegen nicht in der Verantwortung des Landkreises oder der VTF (weil SPNV oder kommunal). Die verbleibenden 19 Maßnahmen sind größtenteils vor

dem Hintergrund der finanziellen Situation des Landkreises im Zeitraum bis 2027 nicht umsetzbar bzw. fallen unter den Stopp der PlusBus-Förderung des Landes Brandenburg.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens der Träger öffentlicher Belange (TöB) sind viele Vorschläge und Forderungen eingegangen. Sie betreffen aktuelle und künftige Angebote sowie Fahrgastinformation und Organisation.

Nachfolgend werden diese Beiträge als Prüfaufträge aufgelistet: Aufgrund der aktuellen Haushaltssituation können viele Angebotserweiterungen erst nach der Laufzeit dieser Evaluierung ab 2028 umgesetzt bzw. geprüft werden. Ausnahmen bestehen, wenn

- eine kommunale Mitfinanzierung möglich ist
- die Maßnahmen (annähernd) kostenneutral sind
- betrieblich nichts gegen eine Umsetzung spricht.

Angebotsmaßnahmen (aus Stellungnahmen TöB) als Teil des Zielnetzes ab 2028

- Busverbindung Beelitz – Trebbin – Zossen
- Busverbindung Beelitz – Luckenwalde
- Busverbindung Michendorf – Ludwigsfelde
- Ausweitung Rufbus TF in das Gebiet PM (z.B. Rieben)*
- Aufwertung Busverbindung Luckenwalde – Baruth in Verbindung mit
- verbesserter Anbindung Gewerbegebiet Baruth/M.
- Aufwertung Busverbindung Jüterbog – Dahme/Mark – Luckau
- Verdichtung im Stadtverkehr Jüterbog*
- Verbesserte Anbindung der Gewerbegebiete in Luckenwalde*
- Verbesserte Anbindung Gewerbegebiet Groß Machnow*
- Verbesserte Anbindung Ludwigsfelde Gewerbegebiet „An der Eichspitze“*

- Verdichtung Bus Ludwigsfelde – Potsdam
- Anbindung Ludwigsfelde Rousseau-Park an bestehenden PlusBus*
- Anbindung Gewerbegebiet Potsdam-Süd an Linie X19*
- Ausweitung der Bedienzeiten Linien 704 und 720 in Großbeeren
- Einführung Rufbus in Rangsdorf
- Ausweitung Rufbus nach Jüterbog II*
- Zusätzliche Bushaltstellen in Jüterbog*
- veränderte Haltestellenbedienung in Rietdorf und Niendorf (Amt Dahme/Mark)*
- Anbindung in Nuthe-Urstromtal am Wochenende und in den Ferien auch über die Rufbusbedienung hinaus sicherstellen

Maßnahmen markiert mit * könnten, eine kommunale Mitfinanzierung und betriebliche Machbarkeit vorausgesetzt, eventuell auch bis 2027 umgesetzt werden.

Weitere Maßnahmen (aus Stellungnahmen TöB)

- Darstellung der betrieblichen Linien-Durchbindungen im Fahrplan
- Darstellung der Anschlüsse im Fahrplan analog Regiobus PM
- Verkürzung der Vorbuchungsfrist beim Rufbus, Erweiterung um die Abendstunden für die Buchung des Folgetages
- Weiterentwicklung der Aufteilungslogik der Rufbusleistungen auf die Kommunen unter Voraussetzung der einfachen Handhabbarkeit bei der Berechnung
- Ausgleich der Busverkehrsleistungen zwischen LDS (RVS) und TF (VTF) insbesondere im Raum Dahme/Mark

5.2.2 Herstellung Barrierefreiheit

§8 Abs. 3 PBefG sah ursprünglich bis zum 1. Januar 2022 die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Nahverkehr vor. Aus diesem Grund sollte der Ausbau der barrierefreien Haltestellen so schnell wie möglich vorangetrieben werden. Der Umfang für die einzelnen Gemeinden kann allerdings nur grob geschätzt werden (siehe Kapitel 2.5). Eine Umsetzung ist auch weiterhin vorzusehen.

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 Kommunen wird daher angeraten.

Für die Herstellung der Barrierefreiheit von Bushaltestellen im Bahnhofsumfeld (auf Grundstücken der DB InfraGO AG), ist der fachliche Austausch aller Beteiligten (Straßenbaulastträger, DB InfraGO AG und Vorhabenträger) geboten. Zudem sind immer Absprachen mit dem Straßenbaulastträger, vor allem an Landstraßen mit dem Landesbetrieb Straßenwesen, notwendig. Die Bahnhöfe des SPNV sind von der DB InfraGO 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 und für den Nahverkehrsplan 2021 bis 2025 aktualisierte Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Anlagen der Infrastruktur, Leit- und Informationssysteme im übrigen öffentlichen Personennahverkehr (Richtlinie Investitionen üÖPNV) des Landkreises Teltow-Fläming⁴⁵. 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.

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.

⁴⁵ (Landkreis Teltow-Fläming 2021)

Tabelle 5-1: 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) 	möglichst alle Haltestellen, Priorität 1
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) 	möglichst viele Haltestellen, Priorität 2
C	Standardhaltestellen - diese werden nach dem Leistungsangebot, dem Fahrgastaufkommen und evtl. örtlichen Umsteigefunktionen weiter untergliedert (C1 bis C3).	
C1	<p>Standardhaltestelle mit lokaler Umsteigefunktion oder besonderer Angebotsqualität</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 	möglichst viele Haltestellen, Priorität 3
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 	Umsetzung nach finanzieller und baulicher Möglichkeit, Priorität 4
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 	Umsetzung nach finanzieller und baulicher Möglichkeit, Priorität 5

Kategorie	Funktion und Nutzung	Ziel zur Herstellung Barrierefreiheit
-	Haltestellen, welche grundsätzlich baulich die Herstellung der Barrierefreiheit nicht erlauben (verfügbarere Raum und Topografie des Haltestellenbereichs und der Zuwegung)	Umsetzung am Standort nicht möglich, ggf. Verlegung und Bewertung nach C1 bis C3

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.⁴⁶

Ergänzend zur Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich der Haltestelleninfrastruktur ist auf den barrierefreien Zugang von Fahrzeugen und von Informationssystemen hinzuwirken. Der Anteil barrierefrei zugänglicher Busse des Verkehrsunternehmen VTF beträgt bereits 100%⁴⁷.

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 Handbuches 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 VBB⁴⁸ und des Landes Brandenburg zu erheben. Sich daraus ergebende Ausbauvorhaben sollten anschließend anhand der Empfehlungen dimensioniert und ausgestaltet werden. Der aktuelle Stand der Technik, gemäß des Leitfadens ist bei der Ausgestaltung der Anlagen anzuwenden. 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 im Einklang mit dem örtlichen

⁴⁶ (VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2021)

⁴⁷ (Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (VTF) 2025)

⁴⁸ (VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2023)

ÖPNV-Konzept steht, um möglichst hohe Synergieeffekte zu erzielen. Darüber hinaus sind die Fördermöglichkeiten und Besitzverhältnisse zu prüfen.

5.2.4 Mobilstationen

Mobilstationen verknüpfen den konventionellen öffentlichen Verkehr mit weiteren Mobilitätsdienstleistungen und dienen als Füller von bestehenden räumlichen sowie zeitlichen Angebotslücken. Diese Lücken tauchen insbesondere in der „ersten und letzten Meile“ auf und können durch Dienstleistungen wie gesicherte Fahrradabstellanlagen, E-Scooter-, Bike- und Car-Sharing-Angebote geschlossen werden. Wichtig bei der Umsetzung von VBB-Mobilstationen ist das Etablieren als Marke mit einheitlichem Design und einer Integration in die VBB-Auskunftsmedien, um die Wiedererkennung und das Vertrauen zu erhöhen.

Die bei dem VBB-Mobilstationen bisher untersuchten 21 möglichen Module unterscheiden sich in Aufwand und Betrieb teilweise stark. Während Überdachungen für Fahrräder lediglich gebaut werden müssen, bedarf es für Module wie Bike-Sharing einer Kooperation mit Dritten. Die Verantwortung, Planung und Koordination der Mobilstationen liegt bei den Kommunen, welche finanziell vom Land gefördert werden können. Die Nutzung von Mobilstationen kann letztendlich nur durch die Herstellung eines Netzes an Mobilstationen mit einheitlichen Standards und gleicher Angebotsstruktur optimiert werden. Umfangreiche Hintergrundstrukturen bilden hierbei die Grundlage den finanziellen und personellen Aufwand zu minimieren. Im Landkreis gibt es gegenwärtig neun Mobilstationen in Ludwigsfelde⁴⁹, davon zwei am Bahnhof Birkengrund. Zukünftig soll das Angebot an Mobilstationen in den Kommunen ausgeweitet werden. Um ein vollständiges Netz zu erreichen ist der Ausbau im ländlichen Raum speziell zu fördern, da dort die Gewinnerwartung gewerblicher Anbieter geringer und damit der Zuschussbedarf höher ist.

5.2.5 ÖPNV-Vorbehaltsstraßennetz

Das vom ÖPNV befahrene Straßennetz ist auch in Zukunft durch die Baulastträger instand zu halten. Dies ist im Falle von Gemeindestraßen die jeweilige Kommune, Kreisstraßen fallen in die Zuständigkeit des Landkreises, Landesstraßen in die Zuständigkeit des Landes Brandenburg 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 baulichem Zustand als die bisher häufig eingesetzten Hochflurfahrzeuge. Daher kommt der

⁴⁹ (Mobilstationen im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg VBB, 2026)

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. Dabei sind die Mindestanforderungen an Einrichtungen der ÖPNV-Infrastruktur sowie Leit- und Informationssysteme gemäß der Anlage 1 der Richtlinie Investitionen üÖPNV⁵⁰ anzuwenden, insbesondere in Bezug auf die Haltestellenform. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuwirken, dass Maßnahmen bei örtlichen Erfordernissen konzipiert werden, die den übrigen ÖPNV bevorzugen. Hierzu zählt auch eine besondere Berücksichtigung der Belange des kÖPNV bei 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.

5.2.6 Berücksichtigung der Anbindung der Gewerbegebiete

Bestehende Gewerbegebiete im Landkreis sind ganz überwiegend an den ÖPNV angebunden, teilweise auch im SPNV. Jedoch kommt es aufgrund der Taktfolgen bzw. Betriebszeiten auch zu Lücken der Anbindung. So gelangen die Beschäftigten nachmittags zur Spätschicht, nicht jedoch spätabends nach Hause, da dann kein Angebot mehr besteht. Gleiches gilt auch für den Beginn der Frühschicht oder für Wochenendzeiten. Daher kommt der Verbesserung der Anbindung größerer Gewerbegebiete eine wichtige Rolle in der wirtschaftlichen Entwicklung des Landkreises zu, um Arbeitskräfte zu gewinnen und zu halten.

⁵⁰ (Landkreis Teltow-Fläming 2021)

Aufgrund der finanziellen Situation des Landkreises können neue und verbesserte Angebote aktuell nur aufwandsneutral oder mit kommunaler Mitfinanzierung umgesetzt werden.

5.2.7 Berücksichtigung touristischer Belange

Im Landkreis bestehen vielfältige Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung. Wichtige touristische Ziele sind u.a.:

- Historische Altstädte von Jüterbog und Dahme/Mark und die Architektur der Moderne in Luckenwalde
- Baruther Glashütte
- Ehemalige Zisterzienserklöster Kloster Zinna
- Flaeming-Skate
- Thermen Luckenwalde und Ludwigsfelde, sowie Freibäder Dahme/Mark, Elsthal, Jüterbog, Oehna und Wahlsdorf
- Bücher- und Bunkerstadt Wünsdorf
- NaturParkZentrum am Wildgehege Glauer Tal
- Schlösser Wiepersdorf, Diedersdorf, Blankensee, Baruth, Genshagen und Schlossruine Dahme
- Feste wie der Blankenseer Musiksommer und das Luckenwalder Turmfest

Lassen sich die Ziele mit dem SPNV erreichen, besteht an allen Tagen ein Angebot; liegen die Ziele abseits von Bahnstrecken, ist die Anbindung am Wochenende teilweise nicht gegeben. Viele touristischen Ziele befinden sich zwar in Rufbusgebieten, jedoch ist oftmals die Hürde der Buchung für Ortsfremde hoch.

Vorgeschlagen wird, im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten, eine Grundbedienung durch Linienangebote auch am Wochenende mit dem Rufbus als zeitliche Ergänzung außerhalb dieser Zeiten.

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:

Neben der Verfügbarkeit des Angebots ist die Qualität der Leistungserbringung entscheidend für die Akzeptanz bei den Fahrgästen und dient damit letztlich auch der Effizienz und Zukunftsfähigkeit. Grundsätzlich beruhen die Qualitätsanforderungen auf den Inhalten des Leitfadens „Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg in der jeweils aktuellen Fassung (gegenwärtig 5. Aktualisierung vom September 2024).

Alle nachstehend festgelegten Qualitätsanforderungen schließen ausdrücklich auch vergebene Subunternehmerleistungen und die dabei eingesetzten Fahrzeuge und Personale ein.

6.1.1 Fahrzeugqualität/Umweltqualität

Nach § 5 Abs. 1 SaubFahrzeugBeschG haben öffentliche Auftraggeber im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge die für den jeweiligen Referenzzeitraum nach § 6 SaubFahrzeugBeschG festgelegten Mindestziele insgesamt einzuhalten. Für den ÖPNV-Sektor beträgt der Anteil zu beschaffender sauberer Fahrzeuge innerhalb öffentlicher Dienstleistungsaufträge, die im Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030 vergeben werden, 65 %. Hiervon müssen mindestens die Hälfte lokal emissionsfrei sein nach § 2 Nr. 6 SaubFahrzeugBeschG.

Auch der Landkreis TF mit seinem kreiseigenen Verkehrsunternehmen VTF wird sich der Herausforderung der Umstellung auf emissionsarme und -freie Fahrzeuge stellen. Hierzu wurde durch die VTF im Dezember 2023 eine Machbarkeitsstudie (Gutachter VCDB)⁵¹ erstellt.

Die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe bei der VTF soll schrittweise erfolgen. Entscheidend ist der durch die Entscheidungsträger zu fassende Beschluss für die

⁵¹ (VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH 2023)

zum Einsatz kommende alternative Antriebstechnologie. Sobald dieser vorliegt, ist ein Umstellungsplan zu entwickeln, der neben betrieblichen Aspekten, wie Neu-/Wiederbeschaffungszyklen für Fahrzeuge, ebenfalls gesetzliche Vorgaben, wie Beschaffungsquoten der Clean Vehicles Directive⁵² berücksichtigt. Es ist ein Betriebskonzept für den Elektrobuseinsatz festzulegen, welches das gewählte Fahrzeugkonzept und Ladekonzept sowie erforderliche betriebliche Anpassungen beinhaltet. Für das entwickelte Betriebskonzept ist ein Finanzierungsplan aufzustellen.

Die Umstellung der Busflotte auf den Elektrobusbetrieb ist durch einen tiefgreifenden Systemwechsel gekennzeichnet. Insbesondere das erforderliche Zusammenspiel von Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur erfordert eine umfassende Koordination aller projektrelevanten Prozesse und Leistungen.

Der Kreistag stimmte am 13.10.2025 der Beantragung von Fördermitteln aus der Richtlinie "Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr" durch die VTF mbH für den Betriebshof Jüterbog zu.⁵³

Im Februar 2026 erfolgte die Übergabe des Fördermittelbescheids in Höhe von 1,93 Mio. Euro für die Umrüstung des Betriebshofs in Jüterbog für den Einsatz von sechs Elektrobussen an die VTF. Der Einsatz im Fahrgastbetrieb soll ab 2029 erfolgen.⁵⁴

6.1.2 Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität im ÖPNV ist ein relevantes Bewertungskriterium. Das Fahrplanangebot hat die Anschlusssicherung an den festgelegten Verknüpfungspunkten bei Fahrten, die nicht auf den Schulverkehr ausgerichtet sind, zu gewährleisten. Dazu sind zu sichernde Anschlüsse zu definieren. Hinsichtlich des zu wählenden Platzangebotes gilt ein Bus als voll besetzt, wenn dauerhaft mehr als 90 % der laut Zulassung vorhandenen Sitz- und Stehplätze belegt sind. Hinsichtlich der Anzahl der Bedienungen für Relationen, Siedlungseinheiten, Gewerbestandorte und Schulen gelten die festgeschriebenen Bedienstandards dieses Nahverkehrsplans.

⁵² Mittel- bis langfristig sind die Vorgaben der Clean Vehicles Directive (CVD) und des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (SaubFahrzeugBesch) in der Beschaffungsplanung zu berücksichtigen. Maßgebend sind die Beschaffungsquoten für die zwei Referenzzeiträume bis 2030. Für Beschaffungen ab 2031 existiert derzeit noch keine Gesetzesgrundlage. Es steht lediglich fest, dass die Quoten des 2. Referenzzeitraumes fortgelten, falls für den Zeitraum ab dem 1. Januar 2031 keine neuen Mindestziele festgelegt werden.

⁵³ Beschluss Kreistag 13.10.2025

⁵⁴ (Märkische Allgemeinen Zeitung (MAZ) 2026)

6.1.3 Personal

Grundlegende fachliche 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).

Das Verkehrsunternehmen hat dafür Sorge zu tragen, dass das Personal mit Kundenkontakt, einschl. der von Subunternehmern des Verkehrsunternehmens eingesetzten Personale, durch Auswahl und entsprechende Aus- und Weiterbildung über die Voraussetzungen verfügt, um folgende Anforderungen der fachlichen und persönlichen Eignung zu erfüllen:

- Kundenfreundlichkeit
- Sachkompetenz und hohe Leistungsbereitschaft
- Auskunftsfähigkeit zu Fahrplänen, Beförderungstarifen, zum Fahrausweiserwerb
- Ortskenntnis im Einsatzgebiet
- Kenntnisse der deutschen Sprache in Wort und Schrift
- Kundenorientierte, besonnene Handlungsweise auch in Konfliktsituationen
- Beherrschung von Kommunikations- und sonstigen Hilfsmitteln
- Gepflegtes Äußeres, möglichst einheitliches Erscheinungsbild

Dabei ist zunehmend den besonderen Informations- und Unterstützungsanforderungen mobilitätseingeschränkter Kunden Rechnung zu tragen.

6.1.4 Sicherheit und Sauberkeit, Ausstattung und Alter der Fahrzeuge

Die Anforderungen an die Fahrzeuge im Linienverkehr, an die Sicherheit von Fahrgästen, an das Fahrpersonal und an die Umweltqualität sind gesetzlich festgelegt. Die im Betrieb befindlichen Fahrzeuge entsprechen den geltenden deutschen Standards, sind für die Personenbeförderung zugelassen und werden entsprechend den geltenden Bestimmungen nachweisbar gewartet. Die Fahrzeuge sollen umweltfreundlich und geräuscharm sein, einen sparsamen Energieverbrauch haben und ein möglichst ruckfreies Beschleunigen und Bremsen gewährleisten. Die Barrierefreiheit der Fahrzeuge ist entsprechend den gesetzlichen Vorschriften und

vorbehaltlich einer geänderten Gesetzeslage sowie entsprechend den Regelungen des jeweils gültigen Nahverkehrsplans zu gewährleisten. Barrierefrei sind alle Fahrzeuge in Niederflur- oder LowEntry-Bauart oder ausgestattet mit einem Hublift, die über eine hinreichend große Sondernutzungsfläche verfügen. Unterstützend wirken können Rampen und/oder eine Kneelingfunktion. Für Stadtumlandlinien mit entsprechenden Linienwegsabschnitten im Land Berlin wird langfristig erwartet, dass die Kneelingfunktion verpflichtend wird.

Für alle eingesetzten Fahrzeuge ist die Zugehörigkeit zum VBB-Tarifgebiet für den Fahrgast erkennbar zu machen. Die jeweils bediente Linie sowie das Fahrziel sind vorschriftsgemäß deutlich anzuzeigen.

Weitere Einzelanforderungen sind im entsprechenden Abschnitt des jeweils gültigen Nahverkehrsplanes geregelt, darunter auch ein zulässiges Höchstalter ab Erstzulassung der eingesetzten Linienbusse von in der Regel 16 Jahren sowie die geforderten Merkmale zur Schaffung von Barrierefreiheit. Das Durchschnittsalter der regelmäßig für die Auftragsdurchführung eingesetzten Fahrzeuge darf 11,0 Jahre nicht überschreiten.

Die Sauberkeit der Fahrzeuge bei Dienstbeginn ist sicherzustellen. Dazu gehören eine den Witterungsbedingungen entsprechende saubere Karosserie, ein sicher betretbarer Ein- und Ausstiegsbereich sowie den Witterungsbedingungen entsprechend saubere und gleichmäßig durchsichtige Scheiben. Im Innenbereich ist ein sauberes Erscheinungsbild ohne klebrige Rückstände und ohne größere Schmierereien zu gewährleisten. Beschädigungen sind in angemessener Zeit zu beseitigen. Sollte ein Fahrzeug während der Fahrt übermäßig verschmutzt werden, so sollte es unter Beachtung betrieblicher Möglichkeiten schnellstmöglich ausgetauscht werden.

Die neu zu beschaffenden Fahrzeuge sind dergestalt mit automatischen Fahrgastzählgeräten auszustatten, dass flächendeckend im Landkreis linienscharfe belastbare Fahrgastzählraten vorliegen. Zu Beginn sollten 30% der Fahrzeuge dafür ausgerüstet sein. Zielwert ist ein Stichprobenumfang nach der „Handlungsempfehlung zur Anwendung von AFZS im öffentlichen Personenverkehr“ des VDV⁵⁵. Nach Möglichkeit sollen diese Daten in Echtzeit dem VBB zum Zweck der Auslastungskommunikation zugänglich gemacht werden.

⁵⁵ (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) 2025)

6.1.5 Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Anschlusssicherung

Zur Bewertung von Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Verkehrsdurchführung gibt der Aufgabenträger folgende höchstzulässigen Grenzwerte vor:

A: Einhaltung hoher Zuverlässigkeit durch Ausfallquote nicht über 2,0 %

Zuverlässigkeit wird mit dem Faktor Ausfallquote, gemessen in Prozent, bestimmt. Die Ausfallquote ist der Anteil der nicht durchgeführten Fahrten an den planmäßigen Fahrten. Eine Leistung gilt als ausgefallen, wenn sie gar nicht, um mehr als 30 Minuten verspätet oder um mehr als 5 Minuten zu früh durchgeführt wird. Verfrühungen bereits ab der 1. Minute gehen dreifach gewichtet in die Pünktlichkeitsquote ein.

B: Einhaltung hoher Pünktlichkeit durch Verspätungsquote nicht über 5,0 %

Pünktlichkeit wird mit dem Faktor Verspätungsquote, gemessen in Prozent, bestimmt. Die Verspätungsquote ist der Anteil der gegenüber der fahrplanmäßigen Ankunftszeit an den im jeweils gültigen Nahverkehrsplan ausgewiesenen Verknüpfungspunkten und an den Linienendhaltestellen um mindesten 5 min., jedoch weniger als 30 min. verspäteten Fahrzeugankünfte. Ausgenommen sind jedoch Verspätungen, welche außerhalb der Verantwortung des Verkehrsunternehmens liegen, z.B. höhere Gewalt oder Unfälle. Unpünktlichkeit im Sinne von zu früher Abfahrt (um mehr als 1 min.) gilt als ausgefallene Leistung (siehe vorstehend). Für die Berechnung des Pünktlichkeitsgrades werden nur die unpünktlichen Fahrten berücksichtigt, die in der Verantwortung des Verkehrsunternehmens bzw. des von ihm beauftragten Subunternehmens liegen.

Die Anschlusssicherung ist mindestens an den kategorisierten Verknüpfungspunkten zu gewährleisten. Ein Anschluss gilt als gewährleistet, wenn der vorgesehene Übergang – auch unter Anwendung Anschluss sichernder Maßnahmen – möglich ist. Zum Zwecke der Anschlusssicherung, welche im VBB zentral über die Datendrehscheibe des VBB erfolgt, haben die Verkehrsunternehmen ein RBL/ITCS nach aktuellem Stand der Technik vorzuhalten. Das RBL/ITCS ist zum Zweck der Anschlusssicherung an die VBB-Datendrehscheibe anzubinden. Die Vorgaben der VDV-Schriften 453⁵⁶ und 454⁵⁷ sowie der „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“⁵⁸ sind einzuhalten.

⁵⁶ (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) 2024)

⁵⁷ (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) 2024)

⁵⁸ (VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2026)

6.1.6 Fahrgastinformation

Im Rahmen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) wird eine einheitliche, verkehrsträger- und unternehmensunabhängige Fahrplaninformation angestrebt. Das Verkehrsunternehmen wirkt daran konstruktiv mit.

Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, entsprechend abgestimmter Vorgaben im Rahmen des VBB für Fahrplan- und Tarifaushänge rechtzeitig, vollständig und qualitätsgerecht zu sorgen und damit eine anforderungsgerechte Informationsbereitstellung für den Kunden zu gewährleisten. Zur Erstellung der zentralen Fahrplaninformation im Rahmen des VBB hat das Verkehrsunternehmen ebenfalls rechtzeitig und anforderungsgerecht die entsprechenden Grunddaten bereitzustellen.

Im Rahmen der Nutzung eines Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) sind weitere Möglichkeiten der Anschlusssicherung und der gezielten Fahrgastinformation insbesondere an den ausgewiesenen Verknüpfungspunkten zu erschließen. Dazu gehört die Übermittlung von Echtzeitdaten für die Online-Auskunft des VBB.

Das Verkehrsunternehmen stellt sicher, dass jeder Kunde auf unkomplizierte Weise die relevanten Fahrplaninformationen erhält. Dazu gehören insbesondere die Veröffentlichung der Fahrpläne und bestehender Verkehrseinschränkungen auf den Internetseiten des Verkehrsunternehmens und das Vorhalten aktueller Fahrplanaushänge an allen Haltestellen.

Verkehrseinschränkungen sind an die Auskunftssysteme des VBB zu übermitteln. Dies beinhaltet Echtzeitinformationen zu Pünktlichkeit, Verspätungen, Ausfällen, geplanten Abweichungen und Störungen. Hierfür ist neben dem RBL/ITCS auch das Störungsmeldungs-Tool HIM in Echtzeit mit Meldungen zu versorgen. Details sind dem Handbuch „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“⁵⁹ und dem HIM-Handbuch⁶⁰ zu entnehmen.

Weiterhin hat das Verkehrsunternehmen ständig daran zu arbeiten, die Kundeninformation weiter zu verbessern. In den Fahrzeugen ist eine optische und akustische Information vorzusehen, die für ortfremde Fahrgäste, insbesondere aber für Menschen mit sensorischen Funktionseinschränkungen eine wichtige Orientierungshilfe bietet.

Die Anforderungen an die Barrierefreiheit beziehen sich auch auf die Fahrgastinformation: barrierefreie Gestaltung (Schriftgrößen, Kontraste, Anbringungshöhe, Darstellung von Reiseketten) entsprechend VBB-Standards,

⁵⁹ (VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2026)

⁶⁰ (VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2023)

insbesondere an den VBB-InfoPunkten. Die Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen im Hinblick auf deren Barrierefreiheit sind für die Auskunftssysteme dem VBB bereitzustellen.

6.1.7 Vertrieb und Kundenservice, Marketing und Kundenwerbung

Vielfältige Möglichkeiten des Fahrausweiserwerbs, im günstigsten Fall in Kombination mit einer Kundenberatung, sind ein wesentliches Kriterium zur Senkung der Zugangsschwelle zum ÖPNV und damit ein Faktor der Fahrgastakzeptanz und letztlich der Wirtschaftlichkeit. Grundsätzlich ist die Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs beim Fahrer im kÖPNV und am Fahrausweisautomaten oder beim Zugpersonal im SPNV zu gewährleisten. Darüber hinaus ist in Abhängigkeit vom Fahrgastaufkommen der Fahrausweisverkauf über personalbediente Verkaufsstellen (bspw. Agenturen oder eigene Servicestellen der Verkehrsunternehmen) anzubieten, die über bedarfsorientierte Öffnungszeiten verfügen und mit geschultem Personal besetzt sind.

Das Verkehrsunternehmen gewährleistet in Abstimmung mit dem VBB, dass eine Teilnahme an elektronischen Ticketsystemen möglich ist, so dass eine Ausgabe und eine Kontrolle von elektronischen Tickets ermöglicht wird. Für diese Tickets ist eine entsprechend dem mit dem VBB abzustimmenden Stand kompatible Kontrollinfrastruktur bereitzustellen. Das Verkehrsunternehmen wirkt aktiv an der Weiterentwicklung des elektronischen Fahrgeldmanagements im VBB mit.

Hinsichtlich Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen sind während der gesamten Auftragslaufzeit die im Rahmen des VBB abgestimmten Vorgaben umzusetzen.

Unter Berücksichtigung bestehender Vereinbarungen im VBB wird das Verkehrsunternehmen Marketingaktivitäten des VBB – soweit diese (im Zweifel nach Einschätzung des Landkreises) eine hinreichende regionalspezifische Relevanz und Eignung aufweisen – unterstützen und im Interesse der Kundenwerbung/-bindung durch eigene Aktivitäten erweitern.

6.1.8 Infrastruktur

Das Verkehrsunternehmen hat stets die notwendige Infrastruktur (Anlagen und Einrichtungen) vorzuhalten, um sämtliche Fahrzeuge abstellen und alle Reparatur-, Wartungs-, Betankungs- und Reinigungsarbeiten durchführen zu können. Die Errichtung und Vorhaltung der Infrastruktur für batterieelektrische Fahrzeuge erfolgt in Abstimmung mit dem Aufgabenträger unter Berücksichtigung der Finanzierung.

Das Verkehrsunternehmen hält auch die für die Erbringung der Verkehrsdienste erforderliche ortsfeste Infrastruktur vor. Hierzu gehören neben dem Betriebshof auch sämtliche Betriebs- und Verwaltungsgebäude. In Zusammenarbeit mit dem Aufgabenträger und den Kommunen erfolgt die Ausstattung der Haltestellen mit Haltestellenmast, -schild und Fahrplanaushang und, an ausgewählten betrieblich relevanten Haltestellen, auch die Vorhaltung von Toiletten für das Fahrpersonal.

Der Betrieb der Infrastruktur muss den jeweils geltenden gesetzlichen Anforderungen und dem jeweiligen Stand der Technik entsprechen. Das Verkehrsunternehmen hat zu gewährleisten, dass der Betrieb sowie die Ausrüstung und Beschaffenheit dieser Infrastruktur den besonderen Anforderungen genügt, die sich aus dem Vertrauen in eine sichere und ordnungsgemäße Beförderung ergeben. Das Verkehrsunternehmen hat hierzu die gesetzlichen Vorgaben, insbesondere Regelungen aus dem PBefG und der BOKraft einzuhalten. Es hat dafür Sorge zu tragen, dass sich die Infrastruktur stets in einem ordnungsgemäßen Zustand befindet.

6.1.9 Zustand und Ausstattung der Haltestellen

Haltestellen gelten gemeinhin als die Visitenkarten der Verkehrsunternehmen und des lokalen ÖPNV. Die Haltestellen im Bedienungsgebiet sind durch das Verkehrsunternehmen, in Abstimmung mit dem Landkreis, nach ihrer Bedeutung, gemäß Kapitel 0 zu kategorisieren und die jeweiligen Kategorien mit entsprechenden Ausstattungsmerkmalen zu versehen. Als wesentliche Kategorisierungskriterien sind Fahrgastfrequentierung und Funktionsmerkmale (z.B. Anzahl Umsteiger, Aufenthaltszeit der Fahrgäste) zu verwenden.

Die Ausstattung der Haltestellen umfasst als vorgegebene Grundausstattung Haltestellenmast und -schilder nach den Vorschriften der BOKraft und des StVG (mit Bezeichnung, Liniennummern, Verkehrsunternehmen) sowie eine Fahrplaninformation. Das Verkehrsunternehmen hat eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Kommunen zu suchen, die als Straßenbaulastträger die Pflege und Reinigung der Haltestellen zu organisieren haben. Änderung von Anlagen wie z.B. Neubau oder Rückbau erfolgen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und den Kommunen.

6.1.10 Störungs- und Beschwerdemanagement

Ein wesentliches Element der Sicherung des Betriebsablaufs, wie auch der Kundenbetreuung ist ein funktionierendes Störungs- und Beschwerdemanagement. Das Verkehrsunternehmen hat unter Beachtung der technischen und personellen Möglichkeiten – ggf. im Zusammenwirken mit benachbarten Verkehrsunternehmen – adäquate Systeme vorzuhalten und ständig weiterzuentwickeln. Dabei ist ebenfalls eine Zusammenarbeit mit dem VBB anzustreben. Das Störungs- und

Beschwerdemanagement ist als Bestandteil eines betrieblichen Qualitätsmanagements durchzuführen.

Die Berücksichtigung von Hinweisen und Kritiken der Fahrgäste, der Vertreter von Kundengruppen sowie des Landkreises sind als ein wesentliches Mittel zur Bestimmung und Beeinflussung der Kundenzufriedenheit sowie als Anhaltspunkte für angebotsplanerische Veränderungen zu nutzen. In Abstimmung mit dem Aufgabenträger werden entsprechende Maßnahmen dann umgesetzt.

Eingegangene Hinweise und Kritiken, einschl. der mündlich über das Fahr- und Servicepersonal eingegangenen, sind unverzüglich an den nächsten betrieblichen Vorgesetzten heranzutragen. Beschwerden und Reklamationen sowie die Reaktion des Verkehrsunternehmens werden durch dieses in einer Datenbank erfasst, systematisiert, ausgewertet und quartalsweise sowie in einem Jahresbericht zusammengestellt und dem Landkreis übergeben. Bei gehäuften Kritiken zu einem bestimmten Thema ist der Landkreis zusätzlich auch abweichend von diesem Rhythmus zu unterrichten.

Die Durchführung des Beschwerdemanagements kann an die zuständige Schlichtungsstelle Reise und Verkehr e.V. übertragen werden.

6.1.11 Kundenzufriedenheitserhebungen

Zur Ermittlung der allgemeinen Kundenzufriedenheit mit den Angeboten des Verkehrsunternehmens ist jährlich mindestens eine Fahrgastbefragung in einer durch den Aufgabenträger auszuwählenden Linie durchzuführen. Das Erhebungsdesign sollte an das der PlusBus-Erhebungen des VBB angelehnt sein. Weitere Linien können gegen Kostenerstattung optional ergänzend erhoben werden.

7 Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2027

7.1 Schülerverkehre

Die Schülerverkehre werden sich bis 2027 entsprechend der Schülerzahlen und der Schulstandorte entwickeln. Die Prognose des Landkreises (Bildungsmonitoring)⁶¹ nennt folgende Eckwerte für den gesamten Landkreis:

*Tabelle 7-1: Entwicklung Schülerzahlen bis 2027 (alle Schüler, auch ohne Beförderung im kÖPNV)**

Schulart	Schuljahr 2024/2025	Schuljahr 2026/2027	Änderung
Grundschulen	10.277	10.443	+ 1,6 %
Weiterführende Schulen	6.926	7.369	+ 6,4 %
Oberstufenzentrum	1.679	2.055	+ 22,4 %
Förderschulen	490	513	+ 4,7 %
Gesamt	19.372	20.380	+ 5,2 %

7.2 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 abgeschätzt werden:

- Bevölkerungsentwicklung (Einwohner, Altersstruktur)
- Arbeitsplatzentwicklung (Wirtschaftsentwicklung)

⁶¹ (Amt für Bildung und Kultur, Landkreis Teltow-Fläming 2025)

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

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 Bevölkerungsanstieg laut LBV von +2,3% bis 2030. Bis 2027 wird unter Annahme einer linearen Entwicklung von einem Anstieg um ca. 1,1 % ausgegangen. Des Weiteren beinhaltet dieser Ansatz eine unveränderte Arbeitsplatzentwicklung sowie Angebotsentwicklung bis 2027.

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 1% bzw. in Summe 3% im Zeitraum bis 2027 erweitert. Beide Ansätze berücksichtigen gleichermaßen eine Erhöhung des Anteils der Bevölkerung über 65 Jahren von 0,5%.

Tabelle 7-2: Ansätze für die Prognose Jedermannverkehre

	Entwicklung 2024 bis 2027 konservativ/ LBV untere Variante	Entwicklung 2024 bis 2027 Gestaltungsszenario/ LBV obere Variante
Bevölkerungsentwicklung ⁶²	+ 1,8 %	+ 2,5 %
Anteil der Bevölkerung >65 Jahre ⁶³	+ 1,3 %	+ 1,1 %
Arbeitsplatzentwicklung ⁶⁴	unverändert	(Trend) + 1,5 %
Angebotsentwicklung (und damit indirekt Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal-Split)	unverändert	+ 3 %
Im gewichteten Mittel (Struktur/Angebot)	+ 2,4%	+ 4,7 %

Insgesamt erscheint ein Aufwuchs der Jedermannverkehre im kÖPNV im Korridor von 2,4% bis 4,7% für denkbar.

⁶² (Landesamt für Bauen und Verkehr 2025)

⁶³ (Landesamt für Bauen und Verkehr 2025)

⁶⁴ (Bundesagentur für Arbeit 2025)

8.1 Zuständigkeiten – Aufgaben

Der Landkreis Teltow-Fläming ist Gesellschafter der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. Der Landkreis trägt im Interesse der Bürgerinnen und 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 Gewährleistung 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. Dazu bedarf es der sach- und fristgerechten Bereitstellung der notwendigen Daten durch die Verkehrsunternehmen.

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 ÖPNV 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 Liniengenehmigungsverfahrens, 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 von Leistungsvereinbarungen mit den Konzessionären, Vorbereitung von vertraglichen 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 Gesamtlinienbündel „TF-Bus“ zugeordnet sind, ist ab 01.08.2026 die Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (VTF). Der dann geltende öffentliche Dienstleistungsauftrag (öDA) zwischen Landkreis und dem Verkehrsunternehmen hat eine Laufzeit bis zum 31.07.2036. Das Unternehmen befindet sich vollständig im Eigentum des Landkreises, firmiert jedoch nicht als Eigenbetrieb.
- Im Rahmen der kreisgrenzenüberschreitenden Bedienung werden mehrere Linien mit eigenen Liniengenehmigungen bedient (RVS, regiobus PM) oder als Gemeinschaftskonzessionen (RVS). Diese Linien gehören keinen Bündeln an oder Bündeln, für die der Landkreis Teltow-Fläming 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.

Die Festlegung einer Mindestquote für Subunternehmeranteile erfolgt nicht. Für alternative Verkehrsleistungen wird dies ebenfalls offengelassen. Dieses Vorgehen 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“⁶⁵ vorgenommen und beschließen lassen. Daher wurde für den neuen ÖdA ein „Gesamtlinienbündel TF Bus“ umgesetzt, welches die bisherigen Linienbündel „TF Bus“ und „Raum Zossen“ vereinigt. Es umfasst ab August 2026 rund 5,6 Mio Buskm jährlich im Linienverkehr und rund 0,7 Mio Buskm im Bedarfsverkehr.

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 dem konzessionstragenden Unternehmen auf der Grundlage von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (öDA):

⁶⁵ (PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner 2007)

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, Betrauungsregelungen 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.⁶⁶

Ab dem 01.08.2026 besteht nur noch der öffentliche Dienstleistungsauftrag mit dem kreiseigenen Verkehrsunternehmen VTF mit einer Laufzeit bis 2036 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.

8.3.3 Leistungsbestellung und Controlling

Der Landkreis Teltow-Fläming bestellt die Leistungen auf der Grundlage des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA). Da die Vergaben der Leistungen als öffentliche Dienstleistungskonzession erfolgt ist eine Vertragsverhandlung zulässig.

Der abzuschließende öffentliche Dienstleistungsauftrag beinhaltet 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. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag gewährleistet ein hohes Maß an Stabilität und damit Planungssicherheit, räumt andererseits aber auch die Möglichkeit des Reagierens auf nicht planbare oder fehlerhaft angenommene äußere Rahmenbedingungen ein.

Für die nicht dem Gesamtliniensystem des Landkreises Teltow-Fläming angehörenden Leistungen sind entsprechende Regelungen zum Bestandteil der

⁶⁶ (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) 2026)

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.

8.4 Marketing

Regionsübergreifende Marketingaktivitäten gehören zum Aufgabenbereich des VBB. Dieser 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

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 die VBB-Fahrinfo, gemäß „VBB Richtlinien Fahrgastinformation“⁶⁷ 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.

⁶⁷ (VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2026)

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 2026 um durchschnittlich 6 Prozent angehoben, davor zum 1. Januar 2025 um 7,5 Prozent. Dies sind höhere Steigerungen als im Zeitraum des vorigen Nahverkehrsplans.⁶⁸ Ab dem Jahr 2027 wird durch den VBB ein neues Tarifindexverfahren angewendet, welches erstmals für die Tarifanpassungsrate 2028 zum Tragen kommt.

Durch die Einführung des Deutschlandtickets im Jahr 2023 hat sich die Tarifnutzung in ganz Deutschland verändert. Im Jahr 2025 nutzten rund 14 Millionen Fahrgäste das Deutschlandticket, welches ab 1. Januar 2026 nunmehr 63 Euro pro Monat kostet und auch nur als Abonnement erhältlich ist. Der Verkauf der übrigen und oft teureren Tarifangebote der Verkehrsverbände ist entsprechend zurückgegangen. Durch die bundesweite Nutzungsmöglichkeit kann das Deutschlandticket auch an anderen Orten und bei anderen Unternehmen als in der Hauptnutzungsregion erworben werden.

Die Finanzierung des Deutschlandtickets erfolgt gemeinsam durch Bund und Länder. Grundlage dafür ist das novellierte Regionalisierungsgesetz (RegG) vom 25. November 2025. Bund und Länder stellen jeweils rund 1,5 Milliarden Euro pro Jahr bereit, um die Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen auszugleichen. Grundsätzlich gilt diese Einigung bis 2030. Der Preis des Deutschlandtickets soll ab 2027 anhand eines Index festgelegt werden, welcher sich an den tatsächlichen Kostenentwicklungen orientiert, insbesondere an den Löhnen und Energiepreisen.

Zur langfristigen Durchführung der Einnahmenaufteilung wurde im Sommer 2024 die D-Tix GmbH & Co. KG gegründet. Sie ist eine gemeinsame Gesellschaft des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTV), des Bundesverbands SchienenNahverkehr (BSN) und des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen.

Seit Mai 2023 erhält die D-TIX bzw. ihre Vorgängerorganisation monatlich von den Verkehrsunternehmen bzw. den Verbänden oder den Landestarifgesellschaften alle

⁶⁸ (VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2025)

Einnahmenmeldungen aus dem Deutschlandticket. Sie analysiert die eingehenden Daten und bereitet diese strukturiert auf. So erhalten alle beteiligten Organisationen (Verkehrsunternehmen, Tariforganisationen als Leistungserbringer sowie Bund und Länder als Finanziere) stets einen aktuellen Überblick über die Entwicklung des Deutschlandtickets.

Seit dem Abrechnungsmonat September 2025 erhalten alle Vertragspartner, die an der Einnahmeverteilung teilnehmen, eine Abrechnung durch die D-TIX. In dieser sind die für die jeweilige Organisation gemeldeten Einnahmen aus Ticketverkäufen sowie die ihnen aufgrund der vorgegebenen Verteilungsschlüssel zustehenden Erlöse saldiert ausgewiesen. Aus dem Delta zwischen den von den Tariforganisationen bzw. Verkehrsunternehmen tatsächlich erzielten Verkaufserlösen und dem ihnen rechnerisch zustehenden Erlösanspruch ergibt sich entweder ein Überschuss, der abzuführen ist oder eine aus diesen Überschüssen auszugleichende Forderung. Auf dieser Grundlage erfolgt ein Zahlungsausgleich von denjenigen Verkehrsunternehmen, die faktisch mehr Einnahmen erzielt haben, als ihnen zustehen an solche Verkehrsunternehmen, die durch den Ticketverkauf selbst weniger Einnahmen erzielt haben, als ihnen rechnerisch zugeordnet werden.

Mit diesem Vorgehen erhalten alle Verkehrsunternehmen am Ende genau die Erlöse, die ihnen nach dem jeweiligen Verteilungssystem auch zustehen.⁶⁹

9.2 Aufwands- und Ertragsentwicklung

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 2027:

- die Entwicklung des Leistungsvolumens und dessen Struktur
- die Entwicklung des Personalbedarfs und der Vergütungstarife
- die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff
- der Umfang der Investitionen und die daraus folgende Belastung durch Abschreibungen oder Leasinggebühren sowie Kapitaldienst

⁶⁹ (D-TIX GmbH & Co. KG 2026)

- die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen.

Das Leitungsvolumen wird entsprechend der Annahmen im Betrachtungszeitraum konstant bleiben oder leicht sinken. Entsprechend wird der Personalbedarf annähernd konstant bleiben. Die Personalkosten sind in den zurückliegenden beiden Jahren um rund 15% angestiegen. Die Preisentwicklung bei Dieselmotorkraftstoff unterlag in den letzten Jahren größeren Schwankungen und ist daher schwierig zu prognostizieren, die allgemeine Preissteigerungsrate lag in den letzten fünf Jahren im Mittel bei etwa 3 bis 4% und aktuell bei 2%.

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 (insbesondere zum Deutschlandticket) andererseits die Entwicklung der Beförderungsfälle nach Kapitel 7.

Der bis 2027 erwartete Zuwachs des Beförderungsaufkommens resultiert per Saldo vor allem aus dem Anstieg der Schülerbeförderung sowie der Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste durch das verbesserte Angebot im SPNV mit sekundären Auswirkungen auf Zubringerlinien.

Die vorausberechnete Steigerung der Verkehrserlöse 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 § 11 des novellierten ÖPNV-Gesetzes Brandenburg und der darauf basierenden ÖPNV-Finanzierungsverordnung – ÖPNVFV. Nach § 11 Absatz 1 ÖPNVG stellt das Land Brandenburg zur Finanzierung des ÖPNV folgende Mittel zur Verfügung:

- a) Mittel nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes
- b) Landesmittel nach Maßgabe des Haushaltsplans

Die kommunalen Aufgabenträger erhalten vom Land für das Jahr 2026 einen Betrag von 95.379.000 Euro. Die Mittel nach Satz 1 werden als zweckgebundene Zuweisung zur Unterstützung bei der Wahrnehmung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung nach § 3 ÖPNVG gewährt. Bei Veränderungen der Finanzierungsvoraussetzungen nach Absatz 1 werden diese Beträge überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Die Zuweisungen nach den Absätzen 2 und 3 Satz 1 ÖPNVG werden den Aufgabenträgern unter Berücksichtigung von Strukturmerkmalen, der Höhe der eigenen finanziellen Aufwendungen, des Umfangs des Verkehrsangebots und bestimmter Erfolgskomponenten (öffentliche Personennahverkehrsnachfrage) gewährt, soweit eine hinreichende verkehrliche Kooperation gewährleistet ist. Als Strukturmerkmal kann dabei auch die Bedienung der jeweiligen Aufgabenträgergebiete durch Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs und landesbedeutsame Verkehrslinien anderer Verkehrsträger in Aufgabenträgerschaft des Landes und deren Veränderungen gelten. Das für Verkehr zuständige Mitglied der Landesregierung wird zur näheren Bestimmung der Aufteilung der Zuweisung auf die einzelnen Aufgabenträger ermächtigt, durch Rechtsverordnung

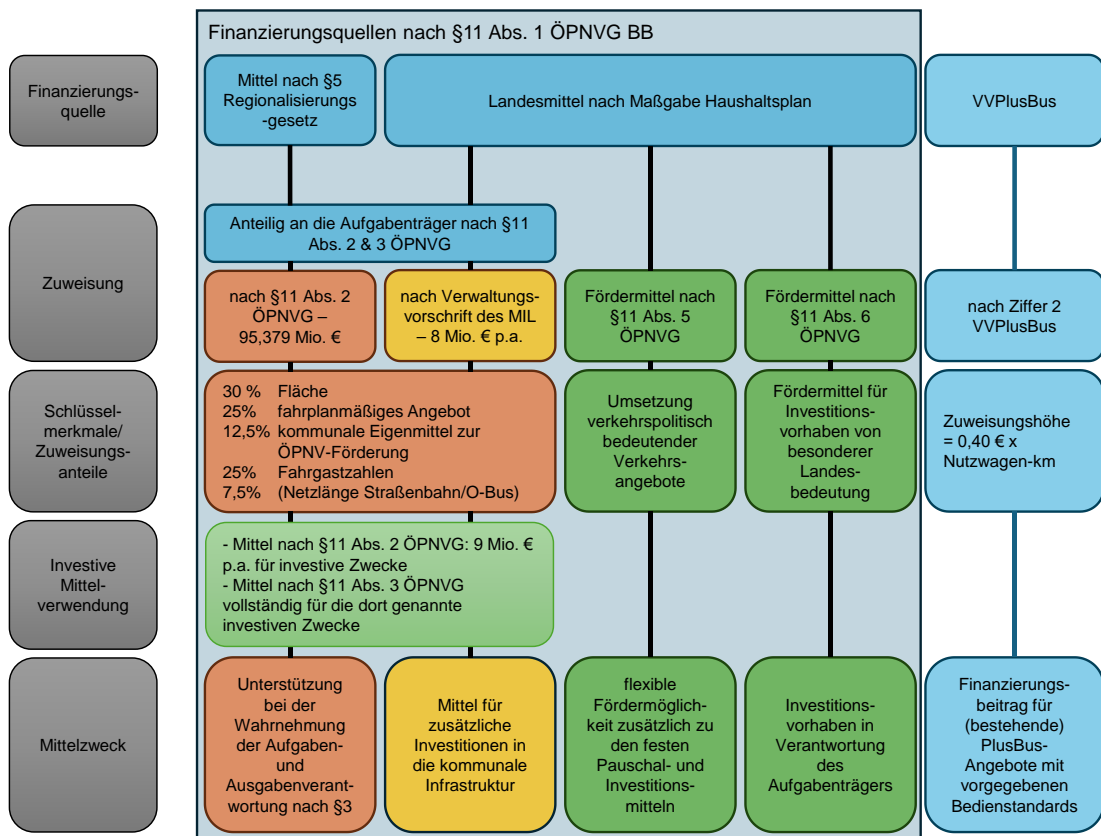
1. die Kriterien und die Berechnungsgrundlagen,
2. die Anforderungen an die verkehrliche Kooperation der Aufgabenträger sowie von Grundsätzen der Fahrpreisgestaltung für den Erhalt der Zuweisung,
3. Umfang und Nachweis der Investitionstätigkeit
4. die Voraussetzungen, das Verfahren und die Zuständigkeiten für die Auszahlung der Zuweisung,
5. das Verfahren über einen zweckentsprechenden Einsatz der Mittel nach Absatz 1 Satz 2 und Absatz 3 ÖPNVG

zu regeln.

Ergänzend zu den Zuweisungen nach den Absätzen 2 und 3 Satz 1 ÖPNVG können die kommunalen Aufgabenträger finanzielle Mittel zur Umsetzung verkehrspolitisch bedeutender Verkehrsangebote nach Maßgabe des Haushalts erhalten.

Ergänzend zu den Zuweisungen nach den Absätzen 2 und 3 Satz 1 ÖPNVG können kommunale Aufgabenträger, Gemeinden oder Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs Fördermittel für Investitionsvorhaben von besonderer Landesbedeutung erhalten. Sie werden auf Antrag im Rahmen mittelfristiger Investitionsstrategien nach Maßgabe des Haushalts als Anteilsförderung gewährt. Das Land fördert in diesem Zusammenhang insbesondere Infrastruktur und Fahrzeuge, die dem Ziel eines Betriebs mit nicht fossilen Antriebsenergien im Sinne des Ziels nach § 1 des Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg entspricht.

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



Hinzu kommen Förderungen für PlusBusse (laut VVPlusBus). Das Brandenburger Verkehrsministerium hat die Finanzierung bestehender PlusBus-Linien bis 2026 gesichert, wird aber keine neuen Linien mitfinanzieren. Auch die (zu geringe) Kilometerpauschale von 40 Cent soll vorerst nicht erhöht werden.

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

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*⁷⁰

Zur Umsetzung der Ziele der Mobilitätsstrategie Brandenburg 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).

- *EFRE / JTF Förderprogramm Mobilität II*⁷¹

Ziel ist die Verbesserung der Nachhaltigkeit, Qualität, Effizienz und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Land Brandenburg, insbesondere durch die Förderung von Investitionen im Zusammenhang mit dem Umstieg von konventionellen Antriebsarten der Fahrzeuge des kommunalen ÖPNV auf emissionsfreie Antriebe.

Gefördert werden

- Ausgleichsleistungen für Investitionen in Tank- und Ladeinfrastruktur inklusive der notwendigen baulichen Anpassungen an Neben- und Funktionsgebäuden einschließlich der damit zwingend zusammenhängenden Erweiterungen sowie Anpassungen von Betriebshöfen, Werkstätten und Abstellflächen (Nr. 2.1 a) der Richtlinie)
- Ausgleichsleistungen für Investitionen in nicht schienengebundene Straßenfahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben sowie für die

⁷⁰ Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (Rili ÖPNV-Invest) vom 17. Januar 2025

⁷¹ Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Schaffung klimafreundlicher Angebote im kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg und zur Stärkung der ÖPNV-Infrastruktur im Lausitzer Revier gemäß Programm des Landes Brandenburg für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und für den Just Transition Fund (JTF) in der EU-Förderperiode 2021 - 2027 (Richtlinie Mobilität II) vom 29. Juli 2024

Nachrüstung von nicht schienengebundenen Straßenfahrzeugen mit emissionsfreien Antriebstechnologien (Nr. 2.1 b) der Richtlinie)

- Ausgleichsleistungen für die Erstellung von Einführungskonzepten als Grundlage für die Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge (Nr. 2.1 c) der Richtlinie)

Empfänger der Zuwendungen sind Landkreise und kreisfreie Städte des Landes Brandenburg als Aufgabenträger von öDA gemäß Artikel 2 Buchstabe i der Verordnung (EG) Nummer 1370/2007 für den kommunalen ÖPNV (§ 3 Absatz 1, 3 ÖPNV-Gesetz).

Es wird ein Zuschuss gewährt in Höhe von bis zu 80 % für Ausgleichsleistungen für Investitionen in Tank- und Ladeinfrastruktur, den Erwerb bzw. die Nachrüstung von nicht schienengebundenen Straßenfahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben sowie die Erstellung von Einführungskonzepten als Fördervoraussetzung.

Darüber hinaus bestehen im Bereich Verkehr Förderprogramme zum kommunalen Straßenbau, und das Programm zur Förderung von Maßnahmen der Schul- und Spielwegesicherung.⁷²

9.3 Aufkommen und Bedarf an Haushaltsmitteln zur Finanzierung kÖPNV

War im letzten Nahverkehrsplan noch von einem Aufwuchs der ÖPNV-Mittel ausgegangen worden, um auf die in einem Benchmark ermittelten landesweiten Durchschnittswerte zu kommen, so stellt sich die Situation für die Jahre 2026 und 2027 anders dar. Sinkende Landesförderung und ein Kreishaushalt in Haushaltssicherung ermöglichen bestenfalls die Beibehaltung des finanziellen Status Quo, welcher bei steigenden Kosten sogar zu Leistungsreduzierungen führen kann. Benachbarte Landkreise stehen vor ähnlichen Herausforderungen.

Daher kann neben dem zurückliegenden Jahr 2025 nur für das laufende Jahr 2026 ein belastbares Finanzierungsvolumen angegeben werden. Für 2027 (und die Folgejahre außerhalb dieses Nahverkehrsplans) können diese Angaben noch nicht erfolgen.

⁷² (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) 2026)

Tabelle 9-1: Aufkommen und Bedarf an Haushaltsmittel zur Finanzierung des kÖPNV im Landkreis Teltow-Fläming

Haushaltsposition in tsd. € -	2024 Ist	2025 Plan	2025 Voraus. Ist	2026 Plan
Aufkommen (Fremdmittel)				
Landesmittel nach ÖPNVFV	6.205,9	6.205,8	5.729,7	5.615,8
Landesmittel benachbarter AT	436,0	379,2	455,0	385,2
Mittel von Kommunen	1.084,8	840,0	1.170,9	1.039,0
Summe Aufkommen	7.726,7	7.425,0	7.355,6	7.040,0
Verwendung				
Zuwendungen an Verkehrsunternehmen gem. öDA	16.972,5	20.151,4	19.075,4	20.154,2
Weiterleitung Landesmittel an benachbarte AT	609,3	655,0	710,4	740,0
Förderung von Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur	298,8	200,0	228,8	200,0
Summe Verwendung	17.880,6	21.006,4	20.014,6	21.094,2
Deckungsbedarf aus Mitteln des Landkreises TF	10.153,9	13.581,4	12.659,0	14.054,2
in % zu 2024		133,8	124,6	138,4

Der ausgewiesene Deckungsbedarf aus Mitteln des Landkreises Teltow-Fläming entspricht dem Saldo der Aufkommens- und Verwendungspositionen aus Landesmitteln und einer steigenden Beteiligung von Kommunen.

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

Dieser Nahverkehrsplan wurde als inhaltlich reduzierte Evaluierung mit einer verkürzten Laufzeit von 2026 bis 2027 erstellt.

Ziel der Evaluierung des bestehenden Nahverkehrsplans war es die Rahmenbedingungen des vorliegenden Werkes aus 2021 zu aktualisieren. Neben einer Vielzahl an statistischen Anpassungen war insbesondere das zugrunde gelegte Regelwerk für die Beibehaltung, Ausweitung und Finanzierung des bestehenden Verkehrssystems auf die Anwendbarkeit und Leistungsfähigkeit zu überprüfen.

Die Notwendigkeit der Evaluierung lag weiterhin auch in der Neuvergabe des aktuell gültigen öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) sowie der Beantragung neuer Linienkonzessionen für die Busverkehre in zukünftig einem Gesamtbündel begründet.

Eine wesentliche Neuerung ist die Neudefinition des Grundversorgungsvolumens für die Linienverkehre. Darüberhinausgehende lokale Verkehre sind, wie bislang, kommunal mitzufinanzieren.

Ebenso wurde die Mitfinanzierung der Rufbusverkehre neu gefasst; hierbei erfolgte eine Berücksichtigung des Umfangs der konventionellen Busangebote, um unterbediente Kommunen von der Zuzahlung zum Rufbus zu entlasten.

Die in diesem Dokument formulierten Leitlinien und angestrebten Standards des Landkreises Teltow-Fläming sind als Absichtserklärung für spätere Nahverkehrspläne bei dann hoffentlich verbesserter finanzieller Situation zu verstehen. Eine Umsetzung bis 2027 ist ganz überwiegend nicht möglich.

Somit sind auch weitergehende Angebotsstandards des Landes Brandenburg mit den aktuell zur Verfügung stehenden Mitteln des Landkreises Teltow-Fläming nicht zu erfüllen. Hier kann eine Umsetzung nur bei entsprechender Aufstockung der Landeszuweisungen erfolgen.

Selbst die Beibehaltung des gegenwärtigen Angebots für 2026 und 2027 ist bei steigenden Kosten darüber hinaus nicht sichergestellt. Solange ÖPNV einerseits Daseinsvorsorge ist, aber andererseits keine Pflichtaufgabe, bleibt dies eine besondere Herausforderung.

Literaturverzeichnis

- Amt für Bildung und Kultur, Landkreis Teltow-Fläming. *Informationen zur Entwicklung der Schülerzahlen*. 03. 11 2025.
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. „Statistischer Bericht. Bevölkerungsentwicklung und Flächen der kreisfreien Städte, Landkreise und Gemeinden im Land Brandenburg 2024.“ Juli 2025. <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/a-i-4-a-v-2-j> (Zugriff am 13. März 2026).
- Bundesagentur für Arbeit. „Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsort. Deutschland, Länder, Regierungsbezirke, Kreise und Gemeinden.“ 15. Januar 2025. https://statistik.arbeitsagentur.de/Statistikdaten/Detail/202406/iiia6/beschaefigung-sozbe-gemband/gemband-dlk-0-202406-xlsx.xlsx?__blob=publicationFile&v=1 (Zugriff am 13. März 2026).
- DB Regio AG. *Dein Fahrplan für Brandenburg und Berlin*. 2026. <https://www.dbr regio-berlin-brandenburg.de/db-regio-no/Fahren/Fahrplaene> (Zugriff am 13. März 2026).
- D-TIX GmbH & Co. KG. *Deutschland-Ticket*. 2026. <https://www.deutschlandticketclearing.de/UeberUns> (Zugriff am 13. März 2026).
- Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg. „Anlage zur Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR).“ 13. Mai 2019. <https://www.landesrecht.brandenburg.de/dislservice/public/gvbl-detail.jsp?id=8141> (Zugriff am 13. März 2026).
- . „Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B).“ 2009. https://bravors.brandenburg.de/verordnungen/lepbb_2009alt (Zugriff am 13. März 2023).
- IGES Mobility GmbH. „Busoptimierung 2025 in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow.“ Hamburg, 2026.
- ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH. *Radverkehrskonzept für den Landkreis Teltow-Fläming*. Dresden, 15. November 2023.
- Kraftfahrt-Bundesamt. „Fahrzeugzulassungen (FZ). Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken.“ 1. Januar 2024. https://www.kba.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ1/fz1_2024.xlsx?__blob=publicationFile&v=2 (Zugriff am 13. März 2026).
- Landesamt für Bauen und Verkehr. „Bevölkerungsvorausschätzung 2024 bis 2040. Amtsfreie Gemeinden, Ämter und Verbandsgemeinde des Landes Brandenburg.“ September 2025. https://download.statistik-berlin-brandenburg.de/64438fd71b32246a/d7d69c97f4e9/SB_A01-08-00_2025u00_BB.pdf (Zugriff am 13. März 2026).
- Landkreis Teltow-Fläming. „Miteinander leben und die Zukunft nachhaltig gestalten. Leitbild des Landkreises Teltow-Fläming vom 29. April 2024.“ 2024. https://www.teltow-flaeming.de/leitbild?_hash=iC%2BYAhZXsksLWwGhIHhbuWku9La3y8NMGZpZB%2BmY9O8%3D&ctx=a%3A1%3A%7Bs%3A2%3A%22id%22%3Bi%3A23067%3B%7D&d=attachment&f=leitbild-tf-2024.pdf&p=content%2Fpdf_aemter%2F01-landraetin%2Foeffentlichkeitsarbeit%2Fleitbi (Zugriff am 13. März 2026).
- Landkreis Teltow-Fläming. „Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Anlagen der Infrastruktur, Leit- und Informationssysteme im übrigen öffentlichen Personennahverkehr (Richtlinie Investitionen üÖPNV).“ 2021.
- Märkische Allgemeinen Zeitung (MAZ). *Teltow-Fläming bekommt E-Busse: Was Fahrgäste bei der VTF ab 2029 erwartet*. 2026. <https://www.maz-online.de/lokales/teltow-flaeming/jueterbog/1-93-millionen-euro-fuer-vtf-so>

- sehen-die-geplanten-e-busse-im-kreis-aus-4MPTAHYA35CZHPFIJDNOBPOAYA.html?outputType=valid_amp (Zugriff am 13. März 2026).
- Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL). „#BrandenburgBewegen. Landesnahverkehrsplan 2023-2027.“ 31. August 2023. https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/2023-12-29_LNVP_2023-2027_final_barrierefrei.pdf (Zugriff am 13. März 2026).
- . *Förderprogramme im Bereich Verkehr*. 2026. <https://mil.brandenburg.de/mil/de/service/foerderprogramme/> (Zugriff am 13. März 2026).
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Klimaschutz des Landes Brandenburg. *Regionale Wachstumskerne*. 2026. <https://mwae.brandenburg.de/de/regionale-wachstumskerne/bb1.c.478814.de#accordion-tab-bb1c605861de> (Zugriff am 13. März 2026).
- Ostdeutsche Eisenbahn GmbH. „Liniennetz & Fahrpläne.“ 2026. <https://www.odeg.de/linien-fahrplaene/liniennetz-fahrplaene> (Zugriff am 13. März 2026).
- PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner. *Gutachten zur optimalen Linienbündelung und Beratung im Genehmigungsverfahren*. Berlin, 2007.
- Regiobus Potsdam Mittelmark GmbH. *Alle Fahrpläne*. 2026. <https://www.regiobus-pm.de/fahrplaene/alle-fahrplaene.html?L=0&fsize=2%2527a%253D0> (Zugriff am 13. März 2026).
- Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming. *Regionalplan Havelland-Fläming 3.0*. 2026. <https://havelland-flaeming.de/regionalplan/regionalplan-3-0/> (Zugriff am 13. März 2026).
- Regionale Planungsstelle Havelland-Fläming. „Sachlicher Teilregionalplan Havelland-Fläming. „Grundfunktionale Schwerpunkte“. Entwurf vom 02. April 2020.“ 2020. <https://ratsinfo.wustermark.de/getfile.php?id=28588&type=do&> (Zugriff am 13. März 2026).
- Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH. *Fahrplanauskunft*. 2026. <https://rvs-lds.de/fahrplan.html> (Zugriff am 13. März 2026).
- S-Bahn Berlin GmbH. *Fahrpläne pro Linie*. 2026. <https://sbahn.berlin/fahren/fahrplanauskunft/linienfahrplaene/> (Zugriff am 13. März 2026).
- Statistik der Bundesagentur für Arbeit. *Pendler. Jahresdaten zu Ein- und Auspendlern für Kreise und Gemeinden in Deutschland*. 2026. <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendler/Pendler-Nav.html> (Zugriff am 13. März 2026).
- VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. „Arbeiten mit dem VBB-HIM 7. Handbuch. Stand 12.07.2023. Handbuch-Version 7.0.“ 12. Juli 2023. https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Handbuch/HIM/vbb-him-handbuch.pdf (Zugriff am 13. März 2026).
- . „Brandenburg und Berlin. Liniennetz Regionalverkehr.“ 9. Februar 2026. https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Liniennetze/bahn-regionalverkehr-brandenburg-und-berlin.pdf (Zugriff am 13. März 2026).
- . *i2030. Korridor Süd*. 2026. <https://www.i2030.de/sued/> (Zugriff am 13. März 2026).
- . „Leitfaden Parken am Bahnhof. Errichtung von Bike+Ride- / Park+Ride-Anlagen im Land Brandenburg.“ 17. April 2023. https://unternehmen.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Kompetenzstelle_Bahnhof/2023-0417_VBB_B_R_P_R_Leitfaden_web220dpi.pdf (Zugriff am 13. März 2026).

- „Leitfaden zum Ausbau "barrierefreier Bushaltestellen".“ 16. August 2021.
<https://lbv.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/22-VBB-Leitfaden-barrierefreie-Haltestel.pdf> (Zugriff am 13. März 2026).
- VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. *Mobilstationen im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg VBB*. 2026.
- *Neue Fahrpreise im VBB ab 1. Januar 2026*. 2025.
<https://www.vbb.de/news/neue-fahrpreise-im-vbb-ab-1-januar-2026/> (Zugriff am 13. März 2026).
- „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation. Handbuch 02|2026.“ 2026.
https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Handbuch/vbb-fgi-handbuch.pdf (Zugriff am 13. März 2026).
- VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH; Landkreis Teltow-Fläming. *Buskonzept Nordraum Teltow-Fläming. Abschließende Dokumentation*. Berlin, 2020.
- VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH. „Machbarkeitsstudie zur Einsatzmöglichkeit von Bussen mit alternativen Antrieben. Abschlussbericht Machbarkeitsstudie.“ Dresden, 2023.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV). „VDV-Schrift 453. 08/2024. Ist-Daten-Schnittstelle - Version 3.1.0.“ 2024.
<https://www.vdv.de/downloads/6116/453v3.1.0%20%20SDS/forced> (Zugriff am 13. März 2026).
- „VDV-Schrift 454. 08/2024. Ist-Daten-Schnittstelle - Fahrplanauskunft Version 3.1.0. auf Basis VDV-Schrift 453 (v3.1.0).“ 2024.
<https://www.vdv.de/downloads/6118/454v3.1.0%20%20SDS/forced> (Zugriff am 13. März 2026).
- „VDV-Schrift 457. 11/2025. Automatische Fahrgastzählsysteme. Handlungsempfehlungen zur Anwendung von AFZS im öffentlichen Personennahverkehr, Version 2.3.“ 2025. <https://www.vdv.de/afzs.aspx> (Zugriff am 13. März 2026).
- *Verkehr/Öffentlicher Dienstleistungsauftrag VDV - Mobi-Wissen*. 2026.
<https://www.mobi-wissen.de/Verkehr/%C3%96ffentlicher-Dienstleistungsauftrag#:~:text=Der%20%C3%B6ffentliche%20Dienstleistungsauftrag%20ist%20in,%2DHouse%2DGesch%C3%A4ft%2C%20Verwaltung%20sakt.> (Zugriff am 13. März 2026).
- Verein zur Förderung einer durchgängigen elektronischen Fahrgastinformation (DELFI) e.V. „Handbuch Barrierefreie Reiseketten in der Fahrgastinformation. Grundlagen und Umsetzungsempfehlungen zur Bereitstellung einheitlicher Informationen zur Barrierefreiheit im Öffentlichen Personenverkehr.“ Juni 2024.
https://www.delfi.de/media/delfi_handbuch_barrierefreie_reiseketten_2._auflage_2024.pdf (Zugriff am 13. März 2026).
- Verkehrsgesellschaft Teltow Fläming mbH (VTF). *Informationen über die Rufbusgebiete im Landkreis Teltow-Fläming*. 2025.
- Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (VTF). *Informationen über die Betriebsleistung im Jahr 2025*. 2025.
- Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (VTF). „Informationen zu Niederflurbussen.“ 2025.
- „VTF-Linien und Fahrpläne.“ 2026. <https://www.vtf-online.de/vtf-linien-und-fahrplaene/> (Zugriff am 13. März 2026).
- VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH. *RufBus Schlieben-Schönwalde*. 2026.
<https://verkehrsmanagement-elbeelster.de/rufbus-r522/> (Zugriff am 13. März 2026).