



**Nahverkehrsplan für den übrigen  
ÖPNV des Landkreises Teltow-Fläming  
im Zeitraum 2014 bis 2018**





<b>Auftraggeber:</b>	Landkreis Teltow-Fläming Am Nuthefließ 2, 14943 Luckenwalde Verantwortlich: Herr Siegmund Trebschuh Frau Gudrun Schade
<b>Auftragnehmer:</b>	PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner Dr. Günzel, Salzwedel und Graf PartG Warschauer Straße 59a, 10243 Berlin Verantwortlich: Dr. Ralf Günzel (Tel.: 030-293 39 69 20) Bearbeitung: Dipl.-Ing. Alexander Mönch B.Sc. cand. M.Sc. Patrick Gaarz Dipl.-Wirtsch.-Ing. Günter Kläring Dipl.-Ing. Jan Seyfarth

Berlin, 18. Dezember 2013

## *B e s c h l u s s v o r l a g e*

### Inhaltsverzeichnis

	<u>Seite</u>	
<b>1</b>	<b>Rechtliche Grundlagen, Zweck, Inhalt und Zielstellungen des Nahverkehrsplanes</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Angebots- und Nachfrageanalyse</b>	<b>5</b>
2.1	Raum- und Siedlungsstruktur, Verwaltungsstruktur	5
2.2	ÖPNV-Netz und Leistungsangebot	6
2.2.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	
2.2.2	Liniennetz, Leistungsangebot und Unternehmensstruktur im übrigen ÖPNV (üÖPNV)	9
2.2.3	Verknüpfung zwischen den Leistungsangeboten der Verkehrssysteme	10
2.3	Analyse der Nachfrage im ÖPNV	12
2.4	Gesamtbewertung, Mängelfeststellung, Handlungs- und Untersuchungsbedarf - Erfolgskontrolle zur Durchführung des Nahverkehrsplanes 2009 - 2013	14
<b>3</b>	<b>Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV</b>	<b>16</b>
3.1	Entwicklung ÖPNV-relevanter Strukturdaten	16
3.2	Weitere Rahmenbedingungen	20
<b>4</b>	<b>Angebots- und Maßnahmenplan sowie finanzieller Handlungsrahmen</b>	<b>21</b>
4.1	Verkehrspolitische Zielstellungen - Leitlinien der Angebotsgestaltung	21
4.2	Finanzieller Handlungsrahmen	23



	<u>Seite</u>	
4.3	Vorgabe quantitativer Bedienungsstandards	23
4.3.1	Kategorisierung der Bedienungsrelationen	23
4.3.2	Festlegung von Mindesterschließungsvorgaben	26
4.4	Angebots- und Maßnahmenplan - Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkomplexe	28
4.4.1	Grundgerüst	28
4.4.2	Entwicklung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	29
4.4.3	Maßnahmen für die Angebotsentwicklung im konventionellen Buslinienverkehr	30
4.4.4	Erweiterung der Anwendung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen und integrierter Mobilitätskonzepte für Teilräume	34
4.5	Gestaltung der Stadt- und Ortsverkehre	36
4.6	Weitere Verbesserung der Angebotsverknüpfungen	36
4.6.1	Verkehrliche Gestaltung	36
4.6.2	Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und Zugangsstellen	38
<b>5</b>	<b>Qualitative Angebotsentwicklung und Qualitätsmanagement</b>	<b>40</b>
5.1	Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung	40
5.2	Qualitätsmanagement	44
<b>6</b>	<b>Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2018</b>	<b>45</b>
6.1	Aufkommen und Differenzierung nach Nutzergruppen	45
6.2	Räumliche Differenzierung	46
<b>7</b>	<b>Organisation und Leistungsvereinbarung, Marketing</b>	<b>47</b>
7.1	Aufgabenträgerorganisation und Aufgabenzuweisung	47
7.2	Unternehmensorganisation	49
7.3	Gegenwärtige und künftige Leistungsvereinbarung und Genehmigungserteilung	50
7.4	Leistungsbestellung und Controlling	53
7.5	Marketing	53
<b>8</b>	<b>Investitionsbedarf und Investitionsförderung</b>	<b>55</b>
<b>9</b>	<b>Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und Finanzierung des üÖPNV</b>	<b>57</b>
9.1	Entwicklung der Beförderungstarife	57
9.2	Aufwands- und Ertragsentwicklung im Planungszeitraum	56
9.3	Aufkommen und Bedarf an Haushaltsmitteln zur Finanzierung des üÖPNV	59



## Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

	<u>Seite</u>	
Tabelle 2-1	Verwaltungsgliederung und Bevölkerungsverteilung im Landkreis Teltow-Fläming	5
Tabelle 2-2	SPNV-Angebot im Landkreis Teltow-Fläming	7
Tabelle 2-3	Nutzfahrleistungen im üÖPNV	10
Abbildung 1	ÖPNV-Beförderungsfälle Ldkr. TF	12
Tabelle 2-4	Realisierungsstand der Verknüpfungen	11
Tabelle 3-1	Übersicht zur Strukturdatenentwicklung	17
Tabelle 3-2	Erwerbstätige und Beschäftigte nach Gemeinden 2008 und 2012	18
Tabelle 3-3	Berlinpendlungen 2008 - 2012 [Pers.]	19
Tabelle 3-4	Weitere Hauptpendlerbeziehungen 2008 - 2012 [Pers.]	19
Tabelle 4-1	Kategorisierung der Bedienungsrelationen	23
Tabelle 4-2	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Montag bis Freitag)	26
Tabelle 4-3	Kategorisierte Verknüpfungspunkte	37
Tabelle 4-4	Prüfung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfungsqualität Bus/Bahn	37
Tabelle 4-5	Richtwerte für die Ausgestaltung von Haltestellen	39
Tabelle 6-1	Nachfrageverhältnis Schüler und Sonstige im üÖPNV bis 2018	46
Tabelle 7-1	Organisationsübersicht zur Aufgabenverteilung und Wahrnehmung der Verantwortung für die Durchführung des üÖPNV	48
Abbildung 2	Förderung von Infrastrukturvorhaben durch Landkreis TF 2009 - 2013	56
Tabelle 8-1	Bedarfsanmeldungen für Großvorhaben der ÖPNV-Infrastruktur	56
Abbildung 3	Quellen, Zuweisung und Verwendung der Landesmittel zur Förderung des üÖPNV	61
Tabelle 9-1	Mittelbedarf und Deckungsquellen zur ÖPNV-Finanzierung 2014-2018	63

## Verzeichnis Kartenteil

Karte 1	Einwohnerdichte und Einwohnerzahl der Gemeinden 2012
Karte 2	ÖPNV-Netz nach Betreibern und Zentrale Orte
Karte 3	Liniennetz 2013
Karte 4	Angebotshäufigkeit am Schultag 2013
Karte 5	Angebotshäufigkeit am Ferientag 2013
Karte 6	Angebotshäufigkeit am Samstag 2013
Karte 7	Angebotshäufigkeit am Sonn- und Feiertag 2013
Karte 8	Angebotshäufigkeit im Stadtgebiet Luckenwalde, Ferientag 2013
Karte 9	Angebotshäufigkeit im Stadtgebiet Ludwigfelde, Ferientag 2013
Karte 10	Angebotshäufigkeit im Stadtgebiet Jüterbog, Ferientag 2013
Karte 11	Angebotshäufigkeit im Ortsgebiet Blankenfelde-Mahlow, Ferientag 2013
Karte 12	Nachfrage Schultag
Karte 13	Nachfrage Samstag
Karte 14	Nachfrage Sonn- und Feiertag
Karte 15	Schulstandortnetz 2013



Karte 16	Kreisinterne Pendler, 2012
Karte 17	Kreisexterne Pendler (ohne Berlin), 2012
Karte 18	Kreisexterne Pendler (nur Berlin), 2012
Karte 19	Kreisinterne Pendler, Veränderung der Verflechtungen 2008 - 2012
Karte 20	Kreisexterne Pendler (ohne Berlin), Veränderung der Verflechtungen 2008 - 2012
Karte 21	Kreisinterne Pendler (nur Berlin), Veränderung der Verflechtungen 2008 - 2012
Karte 22	Kategorisierung der Bedienungsrelationen (gegenwärtiger Zustand)
Karte 23	Kategorisierung der Bedienungsrelationen (Planungszustand)
Karte 24	Erreichbarkeit NBZ Schule
Karte 25	Erreichbarkeit NBZ Ferien
Karte 26	Erreichbarkeit MZ Schule
Karte 27	Erreichbarkeit MZ Ferien
Karte 28	Erreichbarkeit OZ Schule
Karte 29	Erreichbarkeit OZ Ferien
Karte 30	Kartografische Veranschaulichung von Planungsmaßnahmen
Karte 31	Tarifwaben des VBB-Tarifs, Ausschnitt Landkreis Teltow-Fläming

#### **Anlagenverzeichnis**

Anlage 1	Busliniennetz und Fahrtenhäufigkeit
Anlage 2	Hinweise aus Städten und Gemeinden zum Maßnahmenkonzept
Anlage 3	Anbindungsanalyse nach Bedienungsstandard
Anlage 4	Bedarfsanmeldung für Infrastrukturvorhaben in eigener Verantwortung
Anlage 5	Abwägungsprotokoll zum Beteiligungsentwurf



## 1 Rechtliche Grundlagen, Zweck, Inhalt und Zielstellungen des Nahverkehrsplanes

Rechtliche Grundlage des Nahverkehrsplanes für den übrigen Öffentlichen Personennahverkehr ist das ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG) des Landes Brandenburg in der seit 1. Januar 2007 gültigen Fassung.<sup>1</sup> Zum ÖPNV gehören der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und der als übriger Öffentlicher Personennahverkehr (üÖPNV) bezeichnete straßengebundene ÖPNV nach § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Der üÖPNV umfasst im Landkreis Teltow-Fläming den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (Bussen, Kleinbussen, Pkw). Nach § 1 Absatz 2 und § 3 Absatz 3 ÖPNVG ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im üÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger zu realisieren. Als integrierten Bestandteil des üÖPNV und ebenso freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe haben die Landkreise und kreisfreien Städte die Schülerbeförderung nach § 112 des Brandenburgischen Schulgesetzes<sup>2</sup> als deren Träger zu organisieren.

Entsprechend § 7 ÖPNVG BB hat das Land Brandenburg zunächst in 2007 und dann alle 5 Jahre einen Landesnahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr und landesbedeutsame Linien anderer Verkehrsträger des ÖPNV aufzustellen. Mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg vom 29.04.2004 ist eine solche Verpflichtung für die zuständigen Aufgabenträger des üÖPNV entfallen. Gemäß § 8 ÖPNVG BB können die Landkreise und kreisfreien Städte kommunale Nahverkehrspläne aufstellen. Wenn sie das tun, müssen diese aber sinngemäß den Grundsätzen, Zielen und inhaltlichen Vorgaben gemäß § 7 Absatz 3 Nr. 1 und 2 und Absatz 4 Nr. 1 bis 5 ÖPNVG BB entsprechen sowie die Ziele der Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung berücksichtigen, sofern derartige Festlegungen getroffen wurden.

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

1. die Erfordernisse der Raumordnung und der Bauleitplanung,
2. die Ziele und Grundsätze nach § 2 sowie die besondere Bedeutung einer verkehrsgerechten Zuordnung und Anbindung der Schulen im Sinne von § 2 Abs. 3,

und gemäß § 7 Absatz 4 mindestens Angaben enthalten über:

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

<sup>1</sup> Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz - ÖPNVG) vom 26. Oktober 1995, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. Dezember 2006 (GVBl. I/06 [Nr. 18], S. 187; berichtigt GVBl. I/07, S. 35)

<sup>2</sup> Brandenburgisches Schulgesetz (BrBSchulG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 02.08.2002, zuletzt geändert durch Artikel 18 des Gesetzes vom 07.07.2009, GVBl. I/09, S. 262, 269



Darüber hinaus sind Grundsätze einzuhalten, die in § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vorgegeben sind. Der Nahverkehrsplan soll vorhandene Verkehrsstrukturen berücksichtigen, ist unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen aufzustellen und darf nicht zu Ungleichbehandlungen dieser führen. Es ist zunehmende Barrierefreiheit des ÖPNV-Angebotes anzustreben. Mit der Novellierung des PBefG zum 01.01.2013 wird die Erreichung vollständiger Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 verlangt, sofern nicht im Nahverkehrsplan Abweichungen benannt und begründet werden.

Der Landkreis Teltow-Fläming hat 1996 erstmals einen Nahverkehrsplan aufgestellt und diesen 2000, 2004, 2007 (partiell) und 2008 fortgeschrieben. Die vorliegende fünfte Fortschreibung für den Zeitraum 2014 bis 2018 trägt aufgrund der umfangreichen Änderungen den Charakter einer Neuaufstellung und hat insbesondere folgende Veränderungen und Erfordernisse zu berücksichtigen:

- weitere Veränderungen der Fahrgastpotenziale aus der raumstrukturellen und demografischen Entwicklung im Kreisgebiet,
- strukturelle Veränderungen im Verkehrsbedarf und bei den Verknüpfungsanforderungen, die sich aus der schrittweisen Neustrukturierung des Beförderungsangebotes in den zurückliegenden Jahren ergeben haben und weiterhin ergeben werden,
- die Setzung notwendiger Rahmenbedingungen und Vorgaben für künftige Leistungsvergaben,
- die Erhaltung und weitere Vervollkommnung des Verkehrsangebotes, möglichst ohne eine Aufstockung der Haushaltsmittel des Aufgabenträgers für den Defizitausgleich, unter Berücksichtigung der künftigen Entwicklung der Landesförderung für den ÖPNV,
- das zunehmende Gewicht bedarfsabhängiger Angebote als ein wesentliches Mittel der sachgerechten Angebots- und Aufwandsverteilung,
- das Inkrafttreten der Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße am 03.12.2009 in Ablösung der bisher anzuwendenden Verordnungen 1191/69 und 1107/70<sup>3</sup>, mit veränderten oder völlig neuen Anforderungen an die Organisation der Leistungsvergabe-, Leistungsvereinbarung und -abgeltung,
- die zum 01.01.2013 erfolgte Anpassung des bundesdeutschen Personenbeförderungsrechts an die Vorgaben der Verordnung (EG) 1370/2007 durch ein novelliertes PBefG<sup>4</sup>,
- höhere Anforderungen an die Qualität und Zuverlässigkeit des Leistungsangebots, die Berücksichtigung von Anforderungen älterer und mobilitätseingeschränkter Personen sowie aus den Wirkungen des ÖPNV auf die Reduzierung der Umweltbelastung, und zwar durch eine Beeinflussung des Modal Split und durch die ÖPNV-Durchführung selbst,
- erhöhte Anforderungen an Umfang und Detailliertheit der Vorgaben und Planungen, die auch die Kontrolle der vertragsgerechten Leistungsdurchführung zu berücksichtigen haben.

<sup>3</sup> Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1161/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, Amtsblatt der EU vom 03.12.2007

<sup>4</sup> Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21.02.1961 in der Fassung der Änderung vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154), wirksam zum 01.01.2013



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

Der Nahverkehrsplan ist die durch den Kreistag legitimierte Vorgabe des Entwicklungsrahmens für den übrigen ÖPNV im Landkreis Teltow-Fläming im Zeitraum bis 2018. Seine Aufstellung erfolgt unter veränderten und sich weiter verändernden rechtlichen Rahmenbedingungen, die in folgenden Punkten zu umreißen sind:

- a) Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße am 03.12.2009 mit signifikanten beihilfe- und vergaberechtlichen Vorgaben. Gegenwärtig sind Anwendungsleitlinien der EU-Kommission zu dieser Verordnung ebenso in der Abstimmung, wie eine Fortschreibung der gesamten Verordnung im Rahmen des Vierten Eisenbahnpakets. Das Ergebnis dieser Abstimmung ist völlig offen. Bei wesentlichen Änderungen ist mit mehrjährigen Übergangsfristen zu rechnen.
- b) Die am 01.01.2013 in Kraft getretene Novelle des PBefG umfasst erstmals vergaberechtliche Regelungen, die entsprechend der VO (EG) 1370/2007 sowohl Selbsterbringung und Direktvergabe als auch die wettbewerbliche Vergabe von ÖPNV-Leistungen und die Erteilung ausschließlicher Rechte vorsehen. Es bleibt allerdings beim Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre, was von wesentlicher Bedeutung für den Ablauf der Genehmigungs- und Vergabeverfahren für ÖPNV-Leistungen ist.
- c) Den Bundesländern fließen nach den §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) Mittel zu, die diese unter anderem zur Förderung des ÖPNV an die Aufgabenträger weiterreichen.<sup>5</sup> Im Jahr 2014 erfolgt eine Revision der Mittelaufteilung nach dem RegG, deren Ergebnis noch offen ist. Bis dahin werden die Regionalisierungsmittel um jährlich +1,5 % dynamisiert an die Länder ausgereicht.
- d) Das Entflechtungsgesetz<sup>6</sup> regelt nach § 3 Absatz 2 im Rahmen der Föderalismusreform die Zuweisung bisheriger Bundesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden an die Länder. Diese sind für investive Zwecke im vorherigen GVFG-Rahmen zu verwenden. In Regie des Bundes verbleiben komplexe Maßnahmen mit einem Umfang von mehr als 50 Mio. €. <sup>7</sup> Eine Revision dieser Mittel soll noch 2013 erfolgen. Nach bisheriger Regelung erfolgt ab 2014 jährlich eine Abschmelzung des Gesamtvolumens um 15 %. Das GVFG-Bundesprogramm hat noch eine Laufzeit bis 2019. Im Land Brandenburg haben Kabinett und Landtag die weitere Zweckbindung dieser Mittel für den ÖPNV beschlossen, was nicht in allen Bundesländern der Fall ist.
- e) Die in das PBefG eingeführte Rückholklausel nach § 64a PBefG erlaubt es den Ländern, die bundesrechtliche Regelung des Ausgleichsanspruchs für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG durch landesrechtliche Regelungen zu ersetzen. Das Land Brandenburg wendet diese Regelung seit 2008 an.

<sup>5</sup> Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz- RegG), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12.12.2007 (BGBl. I, S. 2871); § 1; § 2

<sup>6</sup> Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) vom 05.09.2006

<sup>7</sup> Entflechtungsgesetz, §§ 5 Absatz 3, 6 Absatz 1, 10



- f) Die Umsetzung der unter c) bis e) genannten Veränderungen erfolgten im Land Brandenburg durch Novellierungen des ÖPNVG und der darauf basierenden ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNVfV).
- g) Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL) hat erklärt, im Jahre 2012 das ÖPNVG BB und die ÖPNVfV fortzuschreiben, zum 01.01.2013 in Kraft zu setzen und dabei unter anderem auf die Ergebnisse eines Gutachtens zur Evaluierung des üÖPNV und der ÖPNV-Finanzierung im Land Brandenburg<sup>8</sup> zurückzugreifen. Hinsichtlich der ÖPNVfV BB ist eine entsprechende Novellierung zum 01.01.2013 in Kraft getreten<sup>9</sup>, in Verbindung mit einer noch in der Abstimmung befindlichen Verwaltungsvorschrift des MIL für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren (VVBV), für die eine Geltungsdauer bis 31.12.2017 vorgesehen ist. Dabei wird eine Sonderförderpauschale für leitungsgebundene ÖPNV-System (Straßenbahn, Obus) festgeschrieben und eine um 50 % erhöhte Gewichtung durchgeführter bedarfsabhängiger Leistungen bei den Schlüsselzuweisungen für Landesfördermittel nach § 1 Abs. 2 ÖPNVfV BB festgelegt. Nach aktuellem Informationsstand<sup>10</sup> erfolgt die Novellierung des ÖPNVG BB zum 01.01.2014, so dass davon auszugehen ist, dass die geltenden Regelungen nach Ablauf des Jahres 2013 zunächst vakant sind. Ab 2015 ist die Bereitstellung von Landesmitteln zur Förderung des üÖPNV von den Zuführungen nach Revision der Regionalisierungsmittel abhängig. Ein Ausgleich des Landes für ggf. zu erwartende Minderzuführungen des Bundes ist fraglich.

Den gesetzlichen Grundanforderungen und den kommenden Anforderungen Rechnung tragend bleibt der Grundaufbau des Nahverkehrsplanes erhalten, jedoch werden Ergänzungen vorgenommen und neue Schwerpunkte gesetzt:

1. Es erfolgt ergänzend eine Erfolgskontrolle durchgeführter oder nachwirkender Maßnahmen aus vorherigen Planungsperioden.
2. Im Sinne einer integrierten Angebotsplanung spielen Aspekte der Hierarchisierung der Angebotsstruktur, der Abstimmung und Verknüpfung der Angebote sowie generell die Möglichkeiten der bedarfsabhängigen Angebotsgestaltung eine erhöhte Rolle.
3. Die veränderten Modalitäten in der Zuweisung von Landesmitteln und des Nachweises ihrer Verwendung erlegen dem kommunalen Aufgabenträger eine höhere Verantwortung auf.
4. Die sich aus der Bestellung und Finanzierung der üÖPNV-Leistungen ergebenden Regie- und Kontrollfunktionen und deren organisatorische Absicherung durch den Aufgabenträger begründen eine erhöhte Verantwortung des Aufgabenträgers. Dazu gehört auch die künftige Gewährleistung der Finanzierbarkeit bestellter Leistungen und zu gewährleistender Bedienungs- und Qualitätsstandards.
5. Vorbereitung einer rechtssicheren und rechtskonformen Neuvergabe der Leistungen auf der Grundlage der VO (EG) 1370/07 und des Brandenburgischen Vergabegesetzes<sup>11</sup> in Verbindung mit einer Neuerteilung der Liniengenehmigungen auf der Grundlage des novellierten PBefG.

<sup>8</sup> Evaluierung des übrigen Öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg. KCW Berlin/Nahverkehrsberatung Südwest Heidelberg im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, 14.02.2012

<sup>9</sup> Dritte Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNVfV BB) vom 10.12.2012 (GVBl. BB Teil II Nr. 108)

<sup>10</sup> Schreiben des MIL (Egbert Neumann) an die Landräte, Oberbürgermeister usw. im Land Brandenburg: Rechtliche Umsetzung der Evaluierung des üÖPNV in Brandenburg, Potsdam, 24.08.2012

<sup>11</sup> Brandenburgisches Gesetz über Mindestanforderungen für die Vergabe von öffentlichen Aufträgen (Brandenburgisches Vergabegesetz - BbgVergG) vom 21.09.2011. GVBl. I/2011, Nr. 19. Potsdam, 21.09.2011



## 2 Angebots- und Nachfrageanalyse

### 2.1 Raum- und Siedlungsstruktur, Verwaltungsstruktur

Der Landkreis Teltow-Fläming steht mit einer Wohnbevölkerung von 159.686 Personen<sup>12</sup> an 7. Stelle und mit einer Fläche von 2,09 Mio. km<sup>2</sup> an 8. Stelle der brandenburgischen Landkreise. Seine Bevölkerungsdichte liegt mit 76 Einwohnern pro km<sup>2</sup> etwa um 7 % über dem Mittelwert dieser Landkreise. Eine starke Konzentration der Bevölkerung wie auch der Wirtschaftsstandorte besteht in dem zum Berliner Umland gehörenden nördlichen Teil des Kreisgebietes, ein weiterer Siedlungsschwerpunkt liegt im Südwesten (Städte Luckenwalde und Jüterbog). Die Wirtschaftsstandorte Ludwigsfelde und Luckenwalde bilden 2 der 15 Regionalen Wachstumskerne im Land Brandenburg. Dagegen gehört der Niedere Fläming zu den extrem dünn besiedelten Gebieten in Deutschland mit einer stärker land- und forstwirtschaftlich sowie touristisch geprägten Wirtschaftsstruktur (vgl. Tabelle 2-1 und Karte 2-1).

Die Verwaltungsstruktur des Landkreises Teltow-Fläming ist mit 6 amtsfreien Städten und 7 amtsfreien Gemeinden im Maßstab des Landes Brandenburg bereits stark konzentriert. Es besteht mit Dahme/Mark nur noch ein Amt, mit der gleichnamigen amtsangehörigen Stadt.

Tabelle 2-1 Verwaltungsgliederung und Bevölkerungsverteilung im Landkreis Teltow-Fläming

Stadt/Gemeinde	Einwohner	Einw.dichte Ew./km <sup>2</sup>	Ortsteile	Größenklasse der Ortsteile (Einw. von - bis)						
				>6.000	≥3.000 <6.000	≥1.000 <3.000	≥500 >1.000	≥200 <500	≥100 <200	<100
Am Mellensee	6.473	62,0	8			3	3	1	1	
Baruth/Mark, Stadt	4.182	17,9	12			1	1	3	6	1
Blankenfelde- Mahlow	25.655	467,3	5	2		1		2		
Großbeeren	7.794	150,2	4		1		3			
Jüterbog, Stadt	12.142	69,1	8	1			1	4	1	1
Luckenwalde, Stadt	20.154	431,1	3	1				2		
Ludwigsfelde, Stadt	23.852	218,2	12	1		1	3	3	1	3
Niedergörsdorf	6.037	29,5	23					3	9	11
Niederer Fläming	3.214	17,3	22			1		10	3	8
Nuthe-Urstromtal	6.513	19,3	23			1	1	10	10	1
Rangsdorf	10.498	311,3	3	1		1			1	
Trebbin, Stadt	9.212	73,3	15		1	1	2	8	2	1
Zossen, Stadt	17.465	97,2	10	2		1	2	5		
Dahme/Mark, Stadt	5.253	32,4	11		1			6	1	3
Dahmetal	492	11,9	3					1	2	
Ihlow	750	15,8	6						5	1
<b>Landkreis TF</b>	<b>159.686</b>	<b>76,3</b>	<b>168</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>18</b>	<b>57</b>	<b>42</b>	<b>30</b>

<sup>12</sup> Stand 31.12.2012, Quellen: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg; Einwohnermeldeämter (gilt auch für die folgenden Angaben zu Einwohnern)



Tabelle 2-1 verdeutlicht durch den Ausweis der Ortsteile die unterschiedliche Siedlungsstruktur des Landkreises Teltow-Fläming. In den 11 Ortsteilen mit mehr als 3.000 Einwohnern, zu denen die Kernstädte von Luckenwalde, Jüterbog, Ludwigsfelde und Trebbin gehören, leben mit ca. 107.300 Personen ca. 67 % der Wohnbevölkerung, dagegen nur ca. 8.500 Personen (entsprechend 5 % der Wohnbevölkerung) in 72 Ortsteilen. Wegen ihrer hohen Konzentration sind die Städte und Gemeinden keine für die Planung und Bewertung der ÖPNV-Erschließung geeigneten räumlichen und statistischen Einheiten mehr. Daher wurden ÖPNV-relevante Siedlungseinheiten erfasst. Dabei handelt es sich um räumlich abgegrenzte Einheiten zusammenhängender Wohnbebauung (überwiegend Ortsteile, auch unter Einschluss von Gewerbegebieten), die - wenn sie wenigstens 100 Einwohner haben - als ÖPNV-relevant eingestuft werden.

Das Zentrale-Orte-System im Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg<sup>13</sup> bestimmt als für den Landkreis Teltow-Fläming relevante Oberzentren (OZ) die Metropole Berlin und die Landeshauptstadt Potsdam. Mittelzentren (MZ) im Kreisgebiet sind neben der Kreisstadt Luckenwalde die Städte Jüterbog, Ludwigsfelde und Zossen. Nahbereichszentren (NBZ) werden im Landesentwicklungsplan nicht mehr festgelegt. Für den vorliegenden Nahverkehrsplan werden als NBZ im Kreisgebiet die Städte Baruth/Mark, Dahme/Mark, Trebbin und die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow festgelegt, hinsichtlich des ÖPNV-Bediensstandards zusätzlich die externen NBZ Luckau und Herzberg/Elster (siehe unter anderem in Karte 2).

Die verkehrlichen Hauptachsen des Landkreises Teltow-Fläming liegen annähernd in Nord-Süd-Richtung mit starker Orientierung auf die Bundeshauptstadt Berlin. Die westliche Achse wird durch die Anhalter Bahn, die von ihr abzweigende Strecke Jüterbog - Riesa und die überwiegend autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraße 101 gebildet; die östliche Achse durch die Dresdener Bahn und die 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. Weitere überregionale Achsenverbindungen Ost-West werden durch die Bundesstraßen 246 (Eisenhüttenstadt - Beeskow - Zossen - Trebbin - Belzig), durch die Bundesstraße 102 (Luckau - Dahme - Jüterbog - 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 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Im Landkreis Teltow-Fläming werden gegenwärtig 2,6 km Strecke der Berliner S-Bahn GmbH und annähernd 115 km Strecke im Eisenbahn-Regionalverkehr betrieben. Davon entfallen annähernd 58 km auf die Anhalter Bahn, 37 km auf die Dresdener Bahn, 13 km auf die Strecke Jüterbog - Falkenberg/Elster - Riesa und 7 km auf die Strecke Jüterbog - Potsdam.<sup>14</sup> Im Kreisgebiet gibt es 2 Zugangsstellen zur S-Bahn Berlin und 23 Zugangsstellen zum Eisenbahn-Regionalverkehr. An die Stelle des früheren, nur noch wenig genutzten Bahnhofs Genshagener Heide am Berliner Außenring ist mit dem Fahrplanwechsel 2012

<sup>13</sup> Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP-B-B) vom 31.03.2009, GVBl II, S. 186

<sup>14</sup> Die Streckenlängen sind zwischen der jeweils ersten und letzten Zugangsstelle im Landkreis TF angegeben, nicht nach den topographischen Schnittstellen mit den Kreisgrenzen. Für den Berliner Außenring ist eine solche Angabe nicht möglich. Die Strecke Jüterbog - Riesa wird ab Falkenberg/Elster gegenwärtig nicht von Regionalzügen befahren.



der Haltepunkt Ludwigsfelde-Struveshof getreten. Die bereits früher geplante Reaktivierung des Haltepunktes Zellendorf an der Strecke Jüterbog - Riesa ist mit dem Fahrplanwechsel 2013 erfolgt.

Karte 3 stellt das Eisenbahnnetz im Kreisgebiet - gemeinsam mit dem Netz des übrigen ÖPNV - kartografisch dar. Das Angebot im SPNV nach den für die Fahrplangestaltung gebildeten Kursbuchstrecken (KBS) mit ebenso vielen Linien (Zugprodukten) geht mit Stand vom 31.08.2013 aus Tabelle 2-2 hervor. Daraus ist ersichtlich, dass mit Ausnahme der Linie 209.33 durch den Regionalverkehr die Zugangsstellen mit einem Aufkommen in der Hauptverkehrszeit und Normalverkehrszeit in jeder Richtung stündlich bedient werden, nur wenige mit geringem Aufkommen zweistündlich. In beschränktem Umfang ist das SPNV-Angebot auch innerhalb des Kreisgebietes nutzbar, der Schwerpunkt des Aufkommens bezieht sich aber auf die Verbindung mit der Metropole Berlin. Die SPNV-Verbindung mit der Landeshauptstadt Potsdam hat sich für Reisende mit guter Erreichbarkeit der Zugangsstelle Ludwigsfelde-Struveshof verbessert (Taktverdichtung, Fahrzeitkürzung RB 22 durch Führung über Golm).<sup>15</sup> Die RB 33 ist für Reisende im Einzugsbereich von Jüterbog mit der Einschränkung nutzbar, dass das Stadtzentrum Potsdam nur mit Umstieg in den Stadtverkehr erreichbar ist.

Eine Besonderheit der Linie S 2 ist das an arbeitsfreien Tagen (Samstag, Sonn- und Feiertag) wegen der längeren Betriebszeit (Nachtverkehr) höhere Zugangebot als an den Wochentagen Montag bis Freitag. Diese ungewöhnliche Situation ist in dem nur eingleisigen Ausbau der Strecke zwischen Berlin-Lichtenrade und Blankenfelde begründet, der keine Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit zulässt.

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

Kursbuchstrecke Zugangsstellen in TF	Liniennummer, Laufweg, Betreiber	Zugangebot im Landkreis Teltow-Fläming				
200.2 S Mahlow S Blankenfelde (TF)	S 2 S Blankenfelde (TF) Bhf - S+U Friedrichstr. Bhf - S Bernau Bhf S-Bahn Berlin GmbH	20-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit (HVZ) und Normalverkehrszeit (NVZ), Nachtverkehr ab ca. 0:00 Uhr im 30-Minuten-Takt Fr/Sa (bis ca. 5:00) und Sa/So (bis ca. 8:00 Uhr)				
		Halte in TF (Richtung Bernau/Richtung Blankenfelde)				
			Mo-Fr	Sa	So	
		Mahlow; Blankenfelde	62/61	68/68	66/66	
203 Blankenfelde (TF) Dahlewitz Rangsdorf Dabendorf Zossen Wünsdorf-Waldstadt Neuhof (b Zossen) Baruth (Mark) Klasdorf-Glashütte	RE 3 Stralsund/Schwedt (Oder) - An- germünde - Berlin - Elsterwerda DB Regio	Streckenteil Blankenfelde - Wünsdorf-Waldstadt Stundentakt, Mo-Fr 20 Züge, Sa, So 19 Züge je Richtung mit Halt an allen Zugangsstellen;				
		im anschließenden Streckenteil (Mo-Fr 14 Züge, Sa, So 12 Züge pro Richtg.) mit differenzierten Halten:				
		Zugangsstelle	Halte Richtg.	Elsterwerda/ Richtg. Berlin		
			Mo-Fr	Sa, So		
		Neuhof (b Zossen)	9/9	9/9		
		Baruth (Mark)	14/14	12/12		
		Klasdorf-Glashütte	5/3	5/3		

<sup>15</sup> mit Stand vom 18.12.2012 wird im Fahrplaninformationssystem noch keine Verbindung zwischen RE 5 und RB 22 mit Bus-transfer von Ludwigsfelde Bahnhof und Struveshof ausgewiesen.



Kursbuchstrecke Zugangsstellen in TF	Liniennummer, Laufweg, Betreiber	Zugangebot im Landkreis Teltow-Fläming
<b>204</b> Großbeeren Birkengrund Ludwigsfelde Trebbin Luckenwalde Jüterbog	<b>RE 4</b> Stendal - Rathenow - Berlin Hbf - Ludwigsfelde - Jüterbog <b>Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft [ODEG]</b>	Streckenteil Großbeeren - Ludwigsfelde Stundentakt an allen Wochentagen mit Halt an allen Zugangsstellen, Richtg. Ludwigsfelde 16 Züge, Richtg. Stendal 17 Züge nur 5 bzw. 6 Züge Montag bis Freitag früh und nachmittags weiterführend bis bzw. ab Jüterbog mit Zwischenhalt in Luckenwalde, in Richtg. Jüterbog zusätzlich in Trebbin
<b>205</b> Großbeeren Birkengrund Ludwigsfelde Thyrow Trebbin Woltersdorf/ Nuthe-Urstromtal Luckenwalde Jüterbog Niedergörsdorf Blönsdorf Oehna	<b>RE 5</b> Rostock/Stralsund - Neustrelitz - Berlin - Lutherstadt Wittenberg/ Falkenberg (Elster) <b>DB Regio</b>	Stundentakt an allen Wochentagen zwischen Ludwigsfelde und Jüterbog mit je 18 Zügen pro Richtg., anschließend zweistündlich nach/von Lutherstadt Wittenberg (diese Züge halten nicht in Woltersdorf/Nuthe-Urstromtal) bzw. Falkenberg (Elster) mit Halt auf allen Zugangsstellen Erster/letzter Zug der Zuggruppe Falkenberg beginnt/endet in Jüterbog; Richtg. Jüterbog zusätzl. Zug in den Nächten Sa/So u. Montag; in Großbeeren und Birkengrund Zughalte nur abends nach ca. 22:00 Uhr
<b>207</b> Blankenfelde (TF) Dahlewitz Rangsdorf Dabendorf Zossen Wünsdorf-Waldstadt	<b>RE 7</b> Dessau Hbf - Bad Belzig - Berlin-Schönefeld Flughafen - Wünsdorf-Waldstadt <b>DB Regio</b>	18 Züge pro Richtung im Stundentakt an allen Wochentagen 3 zusätzliche Züge in Tagesrandlage: in beiden Richtungen (je 1 Zug täglich, Montag bis Freitag, Samstag/Sonntag Züge halten an allen Zugangsstellen)
<b>209.22</b> Ludwigsfelde- Struveshof (seit Dez. 2012)	<b>RB 22</b> Berlin-Friedrichstraße - Berlin Hbf - Potsdam - Golm - Berlin-Schönefeld Flughafen <b>DB Regio</b>	Täglich 20 Züge im Stundentakt in der Relation Potsdam Hbf - Potsdam-Charlottenhof - Golm - Berlin-Schönefeld Flughafen (beide Richtungen) mit Halt in Ludwigsfelde-Struveshof Züge halten an allen Zugangsstellen
<b>209.33</b> Jüterbog Altes Lager	<b>RB 33</b> Berlin-Wannsee - Potsdam Medienstadt Babelsberg - Beelitz Stadt - Jüterbog <b>ODEG</b>	in beiden Richtungen je 8 Züge an allen Wochentagen, zusätzlich 6 Züge Montag bis Freitag Stundentakt in der HVZ (früh, nachmittags) sonst Zweistundentakt Züge halten an allen Zugangsstellen

Die Anhalter Bahn, die Dresdener Bahn und die Strecke Jüterbog - Riesa werden auch von Zügen des Fernverkehrs befahren, zu denen aber im Kreisgebiet keine Zugangsstellen bestehen (die nächstgelegenen sind die Bahnhöfe Berlin-Südkreuz, Potsdam Hbf, Lutherstadt Wittenberg und Elsterwerda).



## 2.2.2 Liniennetz, Leistungsangebot und Unternehmensstruktur im übrigen ÖPNV (üÖPNV)

Das Liniennetz des üÖPNV umfasst im Landkreis Teltow-Fläming die in Anlage 1 aufgelisteten 66 Buslinien nach § 42 PBefG. Davon befinden sich 53 Linien in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Teltow-Fläming, 12 Linien in der benachbarter Landkreise und Linie 618 als landesbedeutsame Buslinie nach § 3 Absatz 1 ÖPNVG BB in der Aufgabenträgerschaft des Landes.

Nach Verkehrsunternehmen (Inhabern der Liniengenehmigungen) gliedert sich das Netz wie folgt (vgl. Karte 1):

Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH, Sitz Luckenwalde (VTF) (darunter 8 Stadtlinien bzw. innerortsverkehrende Linien)	48 Linien
Herz-Reisen GmbH, Sitz Zossen	5 Linien
A. Reich GmbH, Sitz Jüterbog	1 Linie <sup>16</sup>
Sabinchen Touristik GmbH, Sitz Treuenbrietzen	1 Linie <sup>17</sup>
Regional Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH, Sitz Luckau (RVS)	6 Linien
Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH, Sitz Potsdam (HVG)	1 Linie
VerkehrsManagement Elbe-Elster, Sitz Finsterwalde (VMEE)	1 Linie
Gemeinschaftskonzessionen HVG/VTF	3 Linien

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

Die Grenze des Landkreises Teltow-Fläming zum Land Berlin bzw. den Nachbarkreisen wird außer von den 12 Linien in fremder Aufgabenträgerschaft und der Linie 618 von 8 Linien der VTF und von 2 Linien der Herz-Reisen GmbH überschritten.

Das Fahrtenangebot (Anlage 1) zeigt die vor allem für die Regionallinien erheblichen Unterschiede zwischen Schul- und Ferientagen und besonders die geringe Fahrtenzahl an arbeitsfreien Tagen. Dem Angebot auf allen Linien<sup>18</sup> an einem Schultag von 1.318 Fahrten (entsprechend 100 %) stehen an einem Ferientag 68 %, an einem Samstag 9 % und an einem Sonn- oder Feiertag weniger als 6 % gegenüber. Die Karten 4 bis 7 zeigen die territoriale Verteilung dieses Angebots nach Tagesarten. Daraus geht hervor, dass an Ferientagen (Karte 5) nur geringe Einschränkungen in der flächendeckenden ÖPNV-Erschließung gegenüber Schultagen (Karte 4) bestehen, dagegen beschränkt sich das Angebot an Samstagen, Sonn- und Feiertagen (Karten 6 und 7) nur auf wenige Achsenverbindungen, auch die landesbedeutsame Linie 618 sowie die innerstädtischen und innerörtlichen Linien verkehren an diesen Tagen nicht.

In den Karten 8 bis 11 wurden Erschließung und Angebotshäufigkeit der Stadt- und Ortsverkehre, einschließlich der daran beteiligten Regionalverkehre, exemplarisch für einen Ferientag dargestellt. Dabei ist festzustellen, dass erhebliche Diskrepanzen bestehen zwischen dem vergleichsweise dichten Angebot in Blankenfelde-Mahlow einerseits, dann bereits abgestuft in Ludwigsfelde und weit weniger dichten Angeboten in Luckenwalde und Jüterbog, bei allen diesen Angeboten aber eine relativ gute Flächenerschließung erreicht wird.

<sup>16</sup> Linie 549, diese liegt wegen ihres Verlaufs überwiegend im Landkreis PM in dessen Aufgabenträgerschaft

<sup>17</sup> Linie 546, führt über Ortsteil Kemnitz der Gemeinde Nuthe-Urstromtal

<sup>18</sup> außer Linie 777 (Skater-Rufbus), verkehrt nur nach Bedarf



Zusammengefasst beträgt das ÖPNV-Leistungsangebot im Landkreis Teltow-Fläming im

- SPNV ca. 2,55 Mio. Zug-km pro Jahr im Regionalverkehr und 0,22 Mio. Zug-km der S-Bahn Berlin
- übrigen ÖPNV 4,86 Mio. Fahrplan-km pro Jahr (Stand 2013).

Das Angebot im üÖPNV entspricht spezifischen Werten von 30,4 Fahrplan-km pro Einwohner und Jahr bzw. 2.319 Fahrplan-km pro km<sup>2</sup> Fläche und Jahr. Nach **Tabelle 2-3** werden mehr als 94 % des Leistungsangebotes von den kreisansässigen Unternehmen oder im Rahmen der Gemeinschaftskonzessionen VTF/HVG erbracht. Zusätzlich leisten die kreisansässigen Unternehmen und die in Gemeinschaftskonzession betriebenen Linien 496,9 Tausend Fahrplan-km außerhalb des Kreisgebietes in benachbarten Landkreisen, der Landeshauptstadt Potsdam und im Land Berlin.

**Tabelle 2-3 Nutzfahrleistungen im üÖPNV**

Unternehmen	Leistungen im Landkreis Teltow-Fläming			Leistungen außerhalb Ldkr. TF
	(Tausend Fahrpl.-km)	(Anteil in %)	dar. altern. Bedienung	
Verkehrsgesellsch. Teltow-Fläming (VTF)	4.207,2	86,6	42,8	206,3
Herz-Reisen GmbH	95,0	2,0	0,0	49,5
Gemeinschaftskonzession HVG/VTF	293,4	6,0	0,0	241,1
Linien in Aufgabenträgerschaft der Nachbarkreise	261,9	5,4	7,6	x
<b>Summe</b>	<b>4.857,5</b>	<b>100,0</b>	<b>53,6</b>	<b>496,9</b>

Leistungen in alternativen Bedienungsformen werden gegenwärtig im Umfang von ca. 53.600 Leistungskm<sup>19</sup> angeboten, das entspricht einem Anteil von nur 1,1 % am gesamten Leistungsangebot.

### 2.2.3 Verknüpfung zwischen den Leistungsangeboten der Verkehrssysteme

Die Verknüpfung zwischen den Angeboten der Verkehrssysteme (im Landkreis Teltow-Fläming: Eisenbahn-Regionalverkehr, S-Bahn und Busliniennetz) ist ein besonders wichtiges Qualitätsmerkmal aus der Sicht des Nutzers. Der Nahverkehrsplan legt dazu 15 in ihrer Bedeutung differenzierte Verknüpfungspunkte fest (vgl. **Abschnitt 4.6** und **Karte 23**), von denen 13 wegen ihrer Lage an SPNV-Zugangsstellen sowohl der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn als auch zwischen Buslinien gewidmet werden.<sup>20</sup>

Der gegenwärtig erreichte Stand der Verknüpfung wird in **Tabelle 2-4** dargestellt. Als Verknüpfung wird die Möglichkeit des Übergangs zwischen den Verkehrssystemen innerhalb von 10 Minuten (nur zwischen Bussen) bzw. 15 Minuten (zwischen Bus und Bahn) gewertet. Die Analyse erfolgt einerseits unter Berücksichtigung des nach Tagesarten unterschiedlichen Angebotes im üÖPNV. Andererseits werden die Verknüpfungen hinsichtlich der Bezugsbasis wie nach der Tabelle erläutert differenziert.

Die Auswertung der für ein Jahr zusammengefassten Verknüpfungsgrade zeigt in den Zeilen A von **Tabelle 2-4** regelmäßig höhere Werte als in den Zeilen B. Das liegt sowohl in dem an arbeitsfreien Tagen höheren Angebot im SPNV gegenüber dem Busliniennetz als auch in den durchgehenden SPNV-Takten begründet, denen geringere Angebote im üÖPNV gegenüber stehen.

<sup>19</sup> Nicht enthalten ist das Angebot des Flächenruffbusses Nuthe-Urstromtal, da dieses nur theoretisch zu quantifizieren ist.

<sup>20</sup> Ausschließlich der Verknüpfung zwischen Buslinien dienen der Busbahnhof Jüterbog und die Haltestelle Dahme, Hauptstraße.



Tabelle 2-4 Realisierungsstand der Verknüpfungen

Verknüpfungspunkt	Relation	Schultag			Ferientag			Samstag			Sonntag			Alle Wochentg. in %
		verkn.	von	in %	verkn.	von	in %	verkn.	von	in %	verkn.	von	in %	
Ludwigsfelde, Bahnhof	A	181	243	74,5	172	239	72,0	12	17	70,6	10	13	76,9	73,9
	B	66	72	92,2	65	72	90,8	15	73	20,5	14	73	19,2	69,0
	C	200	243	82,4	200	239	83,7	5	17	29,4	0	13	0	60,7
Zossen	A	125	161	77,8	100	127	78,9	21	21	100	21	21	100	85,0
	B	65	80	81,3	59	80	74,0	21	78	26,9	21	78	26,9	62,8
	C	131	161	81,5	102	127	80,6	0	21	0	0	21	0	55,5
Luckenwalde	A	88	148	59,4	71	112	63,1	9	12	75,0	3	6	50,0	60,7
	B	39	51	76,5	38	51	74,5	10	41	24,4	4	41	9,8	57,1
	C	126	148	85,4	91	112	81,4	4	12	33,3	0	6	0	62,5
Jüterbog, Bahnhof	A	50	67	74,0	50	61	81,3							75,8
	B	56	81	68,9	56	81	68,9	0	57	0	0	57	0	47,0
	C	40	67	59,7	32	61	52,5							58,0
JB Busbahnhof	C	269	303	88,7	154	187	82,1	16	18	88,9	11	13	84,6	87,0
Mahlow, S-Bhf	A	57	92	62,0	37	70	52,9	20	35	57,1				59,3
	B	74	130	56,1	60	130	46,0	38	136	27,9	0	124	0	41,0
	C	31	92	33,7	10	70	14,3	0	35	0				23,8
Blankenfelde, S-Bhf	A	199	219	90,9	167	179	93,3							91,5
	B	136	210	64,9	130	210	62,0	0	214	0	0	202	0	43,8
	C	130	219	59,4	87	179	48,6							56,8
Dahlewitz	A	67	81	82,7	59	70	84,3							83,1
	B	49	80	61,3	48	80	60,0	0	78	0	0	78	0	41,6
	C	21	81	25,9	7	70	10,0							22,1
Rangsdorf	A	27	37	72,4	22	30	73,2							72,6
	B	35	80	43,8	31	80	38,9	0	78	0	0	78	0	29,0
	C	8	37	22,2	6	30	20,0							21,7
Großbeeren	A	34	52	65,1	32	47	67,8	22	27	81,5	22	27	81,5	70,8
	B	25	39	63,1	24	39	60,5	19	39	48,7	19	39	48,7	58,1
	C	3	52	5,7	0	47	0	6	27	22,2	6	27	22,2	10,0
Ludwigsfelde, Struveshof	A	49	83	59,0	47	80	58,8	0	4	0				48,5
	B	26	40	65,0	26	40	65,0	0	40	0	0	40	0	44,3
	C	70	83	84,1	66	80	82,3	0	4	0				68,7
Trebbin	A	5	10	50,0	4	6	66,7							54,0
	B	4	42	9,5	2	42	4,8	0	41	0	0	41	0	5,7
	C	4	10	40,0	2	6	33,3							38,4
Wünsdorf-Waldstadt	A	30	66	45,0	24	54	43,9							44,7
	B	33	80	40,8	27	80	33,3	0	78	0	0	78	0	26,6
	C	26	66	39,6	18	54	33,9							38,2
Baruth (Mark)	A	4	5	80,0	2	2	100							84,8
	B	5	28	17,9	3	28	10,7	0	18	0	0	18	0	11,0
	C	0	5	0,0	0	2	0							0,0
Dahme/Mark, Hauptstraße	C	69	92	75,1	36	63	57,8	6	20	30,0	2	16	12,5	55,0

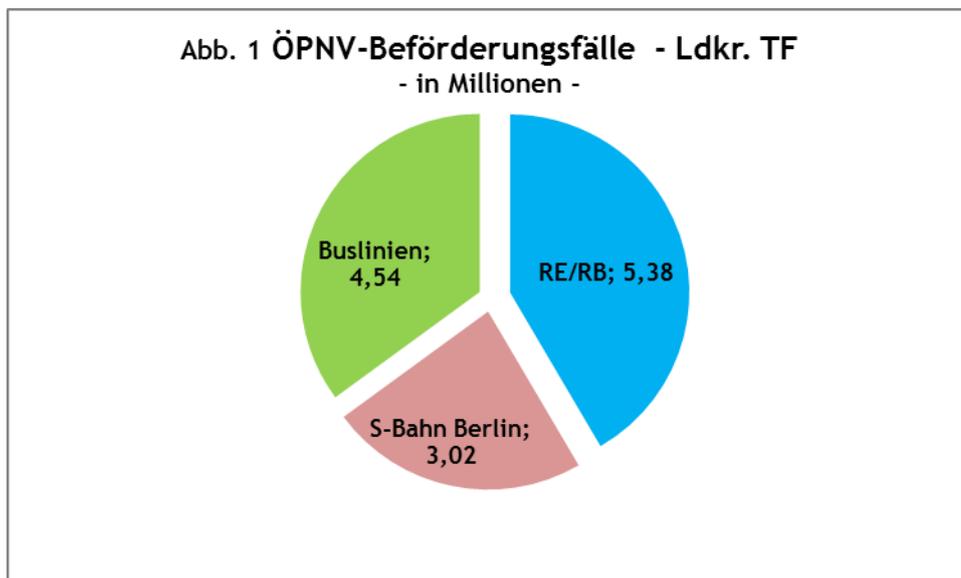
Erläuterung: A - Verknüpfung Bus zu Bahn B - Verknüpfung Bahn zu Bus C - Verknüpfung zwischen Bussen



- Verknüpfte Busfahrten mit der Bahn, wobei die Zahl der mit der Bahn verknüpften ankommenden oder dort abfahrenden Busse (d. h. mit Übergangsmöglichkeit zum oder vom Zug) ins Verhältnis zur Gesamtzahl dieser Busse gesetzt wird - Zeile A -
- Verknüpfte Zugfahrten mit dem Bus, in der die Zahl der mit dem Bus verknüpften ankommenden oder abfahrenden Züge ins Verhältnis zu deren Gesamtzahl gesetzt wird - Zeile B -
- Verknüpfte Busfahrten untereinander im Verhältnis zur Gesamtzahl der ankommenden bzw. abfahrenden Busse - Zeile C -.

## 2.3 Analyse der Nachfrage im ÖPNV

Das ÖPNV-Angebot aller Verkehrsträger im Landkreis Teltow-Fläming wird von ca. 12,94 Mio. Fahrgästen genutzt (Linienbeförderungsfälle).<sup>21</sup> Das entspricht einer statistischen Nutzungshäufigkeit des ÖPNV von etwa 81 Fahrten pro Einwohner und Jahr. Der Eisenbahn-Regionalverkehr ist daran mit ca. 5,38 Mio. Beförderungsfällen (entsprechend 42 %) und die Linie S 2 der S-Bahn Berlin GmbH (Bahnhöfe Blankenfelde und Mahlow) mit 3,02 Mio. Beförderungsfällen<sup>22</sup> (entsprechend 23 %) beteiligt, so dass auf den SPNV fast 2/3 aller Beförderungsfälle im ÖPNV insgesamt entfallen (Abbildung 1). Das Aufkommen im S-Bahnverkehr ist damit numerisch gegenüber 2008 um 12 % angestiegen, aufgrund geänderter Erhebungsmethodik aber kaum vergleichbar.



<sup>21</sup> Datenquellen:

- VBB-Erhebung 2010 (üÖPNV),
- Ergebnisse des Reisendenerfassungssystems (RES) Ein- und Aussteiger nach Zugangsstellen und Abschnittsbelegungen der Eisenbahnunternehmen 2012 (bezogen über VBB),
- RES-Daten 2012 Ein- und Aussteiger nach Zugangsstellen der S-Bahn Berlin GmbH.

Hochrechnung auf Jahreswerte durch PROZIV. Durch die Erfassungsmethodik bedingt werden Umsteiger zwischen Linien mehrfach gezählt. Ausgewiesen sind also Linienbeförderungsfälle (LBF) im Unterschied zu Unternehmensbeförderungsfällen (UBF).

<sup>22</sup> Die Angaben im Nahverkehrsplan 2009 - 2013 enthalten für das Jahr 2008 anteilige Fahrgastaufkommen am S-Bahnhof Teltow-Stadt (geschätzte Anteile von Nutzer aus dem Landkreis Teltow-Fläming). Diese sind hier nicht enthalten.



Die S-Bahnhöfe Blankenfelde und Mahlow haben mit jeweils mehr als 4.000 Ein- und Aussteigern pro Tag das stärkste SPNV-Aufkommen.<sup>23</sup> Die am stärksten frequentierte Zugangsstelle im Eisenbahn-Regionalverkehr ist der Bahnhof Ludwigsfelde mit mehr als 2.100 Ein- und Aussteigern täglich, die Zugangsstellen Luckenwalde, Jüterbog, Rangsdorf und Blankenfelde [Regionalbahnhof] haben mehr als 1.400 Ein- und Aussteiger. Dagegen werden 10 der 22 Zugangsstellen zum Regionalverkehr im Tagesdurchschnitt von weniger als 30 Ein- und Aussteigern genutzt, so dass ihre Erhaltung längerfristig in Frage gestellt ist.<sup>24</sup>

Das jährliche Fahrgastaufkommen im üÖPNV beträgt ca. 4,54 Mio. Beförderungsfälle und ist seit 2007 um ca. 3,5 % angestiegen. Von diesem Aufkommen entfallen etwa 3,70 Mio. Beförderungsfälle (entsprechend 81 %) auf die Buslinien der kreisansässigen Unternehmen, darunter 0,91 Mio. Beförderungsfälle auf die innerstädtischen bzw. innerörtlichen Linien (21 %). Damit ist das Aufkommen in den Stadt- und Ortsverkehren deutlich starker angestiegen als im Gesamtdurchschnitt. Der Aufkommensanteil der gemeinschaftlich von HVG und VTF betriebenen Linien (einschließlich Linie 618) beträgt 0,52 Mio. Beförderungsfälle (entsprechend 12 %) und der den Landkreis Teltow-Fläming betreffende Anteil der Linien in fremder Aufgabenträgerschaft 0,32 Mio. Beförderungsfälle (entsprechend 7 %).

Etwa 2,75 Mio. Beförderungsfälle (entsprechend 60,5 %) entfallen im üÖPNV insgesamt auf Schüler; im Regionallinienverkehr liegt dieser Anteil aber bei 85 %, in einzelnen Teilräumen auch bei über 90 %.

Die Umlegung des Fahrgastaufkommens auf das Liniennetz geht differenziert nach den Tagesarten Schultag, Samstag und Sonntag/Feiertag aus den Karten 12 bis 14 hervor.<sup>25</sup> Die Darstellung erfolgte maßstäblich anhand der Balkenbreiten und farblich klassifiziert. Auf die Beschriftung mit konkreten Zahlen musste aus Gründen des betrieblichen Datenschutzes wegen der nicht auszuschließenden Möglichkeit von Genehmigungswettbewerben verzichtet werden.

Die mittlere Besetzung der Fahrten im üÖPNV wurde anhand der Kenngröße Statistische Besetzungsgrad (Personenkilometer je Nutzkilometer) als die Anzahl Personen ermittelt, die sich bei einer Fahrt durchschnittlich im Fahrzeug befinden. Dies erfolgte in Summe, nach Linien und nach Netzabschnitten. Das Gesamtergebnis zeigt folgende Werte nach Tagesarten:

Schultag: 7,28      Samstag: 2,28      Sonn-/Feiertag: 1,77

Im Regionalverkehr mit Standardlinienbussen wird annähernde Kostendeckung durch Fahrausweiserlöse und gesetzliche Ausgleichzahlungen und Erstattungen bei einem statistischen Besetzungsgrad von etwa 10 Personen erreicht, aufgrund des Einnahmenaufteilungsverfahrens im VBB allerdings auch nur außerhalb der Tarifzone C. Bei immerhin 14 Linien werden solche Werte an Schultagen erreicht. An Wochenendtagen lediglich eine Linie samstags. Ansonsten sind die Wochenendangebote durchgängig schlecht ausgelastet.

Eine kostendeckende Besetzung von Stadtverkehren müsste aufgrund der höheren spezifischen Aufwendungen deutlich über 10 Personen liegen. Nur eine der Ortslinien in Blankenfelde-Mahlow erreicht an Schultagen solche Werte. Ansonsten sind die Fahrten auf Stadt- und Ortslinien spezifisch eher schlechter ausgelastet als die Regionallinien.

<sup>23</sup> Zusätzlich besteht für Nutzer ein Einzugsgebiet der Buslinie 600 ein günstiger Zugang zur Linie S 25 am S-Bahnhof Teltow-Stadt (Landkreis Potsdam-Mittelmark)

<sup>24</sup> Angaben wurden als Mittelwerte Montag bis Freitag (ohne Wochenfeiertage) erhoben, eingeschlossen sind bei den von mehreren Linien bedienten Zugangsstellen Umsteiger innerhalb des SPNV

<sup>25</sup> Eine gesonderte Darstellung für Ferientage ist aus den dazu verwendeten Daten der Zählung und Befragung des VBB nicht möglich.



## 2.4 Gesamtbewertung, Mängelfeststellung, Handlungs- und Untersuchungsbedarf - Erfolgskontrolle zur Durchführung des Nahverkehrsplanes 2009 - 2013

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 üÖPNV-Angeboten ist folgende Einschätzung zu treffen:

- a. Netzcharakter und Gesamtabdeckung der Fläche des Landkreises sind gewährleistet. Netzlücken sind landschafts-, siedlungs- und verkehrsinfrastrukturell begründet.
- b. Das Gesamtvolumen des Angebots im üÖPNV ist seit 2008 um 14,4 % angestiegen und erreicht je Einwohner annähernd den Durchschnittswert vergleichbarer Landkreise. Im flächenbezogenen Vergleich wird dies nicht erreicht, jedoch ist dabei die große Bedeutung der SPNV-Angebote, die die wesentlichen Hauptverkehrsachsen bedienen, zu beachten.
- c. Die Angebotsverteilung im Kreisgebiet entwickelt sich parallel zur Wohnverteilung, was einerseits angemessen ist, andererseits aber zu schwerwiegenden Attraktivitätsverlusten im mittleren und südlichen Teil des Kreisgebietes führt.
- d. Die Angebotsverteilung zwischen Schul- und Ferientagen ist im vergleichsweise normalen Rahmen, was allerdings auch nur auf das nördliche Kreisgebiet zutrifft. Generell als Mangel einzuschätzen sind die nahezu völlig fehlenden üÖPNV-Angebote an Wochenend- und Feiertagen, was allerdings inzwischen auch vergleichsweise normal ist.
- e. Das kreisgrenzenüberschreitende Angebot im üÖPNV ist - anders als in den meisten Landkreisen Brandenburgs - weitgehend erhalten und umfasst Verbindungen mit Berlin und Potsdam sowie den Landkreisen Dahme-Spreewald, Potsdam-Mittelmark und Elbe-Elster, nicht aber mit dem Landkreis Wittenberg.
- f. Konkurrierende Parallelverkehre zwischen Bahn und Bus sind nicht festzustellen, sondern im Gegenteil wird eine gute Aufgabenteilung zwischen den Angeboten der beiden Verkehrsträger vorgefunden.
- g. Das Erschließungsniveau in den Stadt- und Ortsverkehren ist zufriedenstellend. Die Angebotsvolumina unterscheiden sich in den einzelnen Stadt- und Ortsverkehren erheblich. Ursächlich dafür sind die differenzierte Beteiligung von Regionalverkehren und die unterschiedliche finanzielle Beteiligung der Kommunen für zusätzlich bestellte Leistungen.
- h. Die Kategorisierung des Streckennetzes ist angebotsplanerisch weitgehend umgesetzt und hat sich insgesamt bewährt. Überprüfende und Anpassungsmaßnahmen dienen der Vervollkommnung und Abrundung.
- i. Unter Berücksichtigung erschwerter Verknüpfungsbedingungen durch Fahrplanumstellungen beim SPNV und unter Berücksichtigung des insgesamt eher unterdurchschnittlichen Angebotsvolumens im üÖPNV ist bereits ein hohes Maß an Verknüpfung zwischen den Angeboten Bahn-Bus und Bus-Bus erreicht, allerdings bestehen zumindest an einigen Verknüpfungspunkten, insbesondere in Trebbin, Wünsdorf-Waldstadt und Jüterbog, Bf, noch Reserven.
- j. Der vorgegebene quantitative Mindestbedienungsstandard für das allgemeine ÖPNV-Angebot wird an Schultagen weitgehend, d. h. mit Ausnahme bestimmter, schwer zu erschließender Teil-



- räume, eingehalten. An Ferientagen treten verbreitet Defizite in der Verbindung mit Mittel- und Oberzentren mit Handlungsbedarf auf.
- k. 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.
  - l. Vorgaben für Bedienungsstandards in Stadtverkehren bestehen bisher nur insofern, dass ein Mindestangebotsvolumen je Einwohner und Jahr als Mindeststandard definiert ist. Diese Vorgaben sind ggf. zu präzisieren.
  - m. Die Möglichkeiten der bedarfsabhängigen Bedienung sind in den letzten Jahren Schritt für Schritt mehr genutzt worden, seit 2010 sogar durch einen vollflexiblen Flächenrufbus. Dennoch liegen hier Gestaltungs- und Wirtschaftlichkeitsreserven, die im Planungszeitraum Schritt für Schritt zu erschließen und als einzige Möglichkeit der Sicherung der Grundversorgung in dünnbesiedelten Räumen an Nichtschultagen zu entwickeln sind.
  - n. Der Umfang der Fahrgastnachfrage ist nicht nur im SPNV, sondern im Kreisgebiet Teltow-Fläming gegenüber dem Stand 2008 auch im üÖPNV nicht weiter zurückgegangen, sondern hat sich stabilisiert und ist sogar leicht angestiegen. Aufgrund der nach dem Erfassungstichtag erfolgten Angebotszuwächse ist davon auszugehen, dass die aktuelle Nachfrage im üÖPNV noch höher liegt als die ausgewiesenen Werte.
  - o. Die Qualität der Leistungsdurchführung ist insgesamt als gut einzuschätzen. Künftiger Handlungsbedarf ergibt sich nicht aus Mängeln, sondern aus zunehmenden Ansprüchen an vertaktete Angebote, Barrierefreiheit und Fahrgastinformation sowie Angebote mit längerer täglicher Betriebszeit und im Freizeitverkehr.
  - p. Die Leistungsvereinbarung und Finanzierung über Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträge mit den Verkehrsunternehmen sowie über Verwaltungsvereinbarungen mit den benachbarten Aufgabenträgern und den Kommunen innerhalb des Landkreises hat sich als Instrumentarium bewährt, kann aber noch weiter verfeinert werden. Gleiches trifft zu für das Vertragsdurchführungscontrolling.
  - q. Die Steuerung auf der Grundlage vertraglicher und öffentlich-rechtlicher Vereinbarungen hat dazu beigetragen, dass das Angebotsvolumen nicht nur erhalten und die Wirtschaftlichkeit der Betriebsdurchführung trotz gegenläufiger Rahmenbedingungen verbessert werden konnten.

Insgesamt sind folgende **Schlussfolgerungen** zu ziehen:

1. Die wesentlichen Ziele des Nahverkehrsplanes 2009 - 2013 konnten erreicht werden
2. Aus dem bestellten Leistungsvolumen im Regionalverkehr und in den Stadt- und Ortsverkehren und den bereitgestellten Finanzierungsmitteln aus öffentlichen Haushalten ist eine nahezu optimale Bedarfsabdeckung erreicht sowie ein quantitativ und qualitativ gutes und zunehmend modernisiertes Angebot bereitgestellt worden
3. im Planungszeitraum sind aber unter den weiter schwieriger werdenden demografischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erhebliche weitere Anstrengungen notwendig, dass Erreichte zumindest zu sichern.



### 3 Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV

#### 3.1 Entwicklung ÖPNV-relevanter Strukturdaten

Für die Ermittlung der künftigen Fahrgastnachfrage im ÖPNV ist neben der Angebotsgestaltung und dem Vorhandensein von Alternativ- und Konkurrenzangeboten in erster Linie die Entwicklung der sozio-ökonomischen und demographischen Determinanten (kurz: Strukturdaten) von Bedeutung.

Als Hauptstrukturdaten wurden verwendet:

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Einwohner und Altersstruktur          | <input type="checkbox"/> Pendler             |
| <input type="checkbox"/> Erwerbstätige                         | <input type="checkbox"/> Schüler             |
| <input type="checkbox"/> Beschäftigte (besetzte Arbeitsplätze) | <input type="checkbox"/> 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.

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 oder auch aus Kostengründen u. ä.

Die **Einwohnerzahlen** des Landkreises sind bis 2008 relativ deutlich angestiegen. Dieser Trend hat sich im Zeitraum 2009 bis 2011 leicht umgekehrt. Gegenwärtig sind die Werte annähernd stabil, wovon auch im Planungszeitraum ausgegangen werden kann. Die Prognosewerte der als Quelle angegebenen Bevölkerungsvorausschätzung des Landes erscheinen zudem sehr pessimistisch, und zwar für alle Teilräume.

Im Hinblick auf die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen wichtiger noch als die Gesamtzahlen der Einwohner ist die Entwicklung der Strukturmerkmale räumliche Verteilung und Altersgruppenverteilung, letzteres auch als Kern des demografischen Wandels bezeichnet.

Bei der **räumlichen Verteilung** ist kritisch, dass sich die Schere zwischen weiter stattfindenden Zuwächsen oder zumindest stabilen Werte im nördlichen Teil des Kreisgebietes (ehemaliger „Engerer Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg“) und anhaltenden Einwohnerverlusten im gesamten südlichen und auch im gesamten mittleren Teil des Kreisgebietes weiter auftut, was entsprechende Auswirkungen auf die Dichtewerte und die Konzentration der ÖPNV-Potenziale hat (siehe auch **Karte 1**).

Die **Altersstrukturentwicklung** ist im unteren Teil von **Tabelle 3-1** nachgewiesen. Daraus ist die bereits in Gang gekommene anteilige Verschiebung zugunsten der Bevölkerung im Nacherwerbsalter erkennbar. Das heißt, die Zahl der Senioren wird nicht nur anteilig, sondern auch in absoluten Werten spürbar



zunehmen. Dieser Prozess beschleunigt sich, wird aber erst in der nachfolgenden Planungsperiode wirklich drastische Ausmaße annehmen. Die Zahl der Einwohner im Erwerbsalter ist im Planungszeitraum stabil, während die Anzahl derjenigen im Vorerwerbsalter nach leichten Anstiegen - auch noch bis 2015 - aufgrund der nächsten Stufe der Folgen von Geburteneinbruch und teilweise auch Abwanderung ab 2016 wieder rückläufig wird. In beiden Teilgebieten des Kreises verstärken sich jeweils die Effekte aus der Entwicklung der Einwohnerzahl und der Altersstruktur gegenseitig.

**Tabelle 3-1 Übersicht zur Strukturdatenentwicklung**

Strukturgröße <sup>26</sup>					
[Pers. bzw. Pkw/1000 Ew.]	2008	2012	12/08	2018	18/12
Einwohner (Ew.)	162.073	159.686	98,5%	158.260	99,1%
Erwerbstätige	61.062	64.029	104,9%	65.310	102,0%
Arbeitsplätze	50.901	54.574	107,2%	57.030	104,5%
Pendleraufkommen	65.593	69.672	106,2%	74.130	106,4%
Schüler	13.114	13.405	102,2%	13.125	97,9%
Motorisierungsgrad <sup>27</sup>	615	646	105,0%	675	104,5%
Altersstrukturentwicklung <sup>28</sup>					
[Pers.]	2008	2012	12/08	2018	18/12
0 ... unter 15 Jahre	19.510	20.260	103,8%	19.470	96,1%
Anteil an Gesamt	12,0%	12,6%		12,0%	
15 ... unter 67 Jahre	113.100	109.780	97,1%	109.930	100,1%
Anteil an Gesamt	69,8%	68,0%		67,6%	
67 Jahre und älter	29.470	31.320	106,3%	33.300	106,3%
Anteil an Gesamt	18,2%	20,0%		20,5%	

Das wirkt sich unmittelbar in den **Schülerzahlen** aus. Nach den Rückgängen der vergangenen Jahre haben sich die Schülerzahlen 2008/2009 stabilisiert, sind seitdem leicht angestiegen, auch noch im Schuljahr 2013/2014, ein Trend der auch noch ein bis zwei Jahre anhalten wird. Danach ist wieder mit Rückgängen zu rechnen, von denen der nördliche Teil des Kreises aber weitgehend verschont bleiben könnte. Das **Schulstandortnetz** (vgl. Karte 15) wird im Planungszeitraum voraussichtlich stabil bleiben, allerdings kann es durch differenzierte Angebote von Schulen, Ganztagsbeschulung und Inklusion zu Veränderungen in der Nachfragestruktur kommen. Das Netz ist im mittleren und südlichen Teil des Kreisgebietes außerhalb der Mittelzentren bereits sehr weitmaschig und erzeugt große Entfernungen im Schülerverkehr.

<sup>26</sup> Quellen:  
 Bevölkerungsvorausschätzung 2011 bis 2030. Ämter und amtsfreie Gemeinden des Landes Brandenburg. LBV, Mai 2012;  
 Detailextrapolation durch PROZIV;  
 Beschäftigte und Pendler: Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg. Prognose PROZIV;  
 Kfz-Bestände und Motorisierungsgrad: Kraftfahrtbundesamt, Flensburg.  
 Schüler: Kreisverwaltung TF, Schulverwaltung. Vorausberechnung PROZIV.

<sup>27</sup> Änderung der statistischen Basis des KBA per 01.01.2008. Weitere Hinzurechnung der nicht mehr erfassten zeitweilig stillgelegten Fahrzeuge durch PROZIV.

<sup>28</sup> Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg 2009 bis 2030. LBV 2010



Die Wirtschaftskraft des Landkreises hat in den zurückliegenden Jahren zu einer deutlich steigenden Zahl von **Erwerbstätigen** (Erfassung nach dem Wohnortprinzip) und noch mehr der **Beschäftigten** (als Synonym für besetzte Arbeitsplätze), ebenso starkem Anstieg der Pendleraufkommen und einer niedrigen Arbeitslosenquote geführt, wobei auch hier die Potenziale nahezu ausschließlich im eng begrenzten nördlichen Randgebiet (Ludwigsfelde, Großbeeren, Blankenfelde-Mahlow, Rangsdorf, Zossen) sowie in den Städten Luckenwalde und Jüterbog lagen.

Tabelle 3-2 Erwerbstätige und Beschäftigte nach Gemeinden 2008 und 2012

Erwerbstätige			Beschäftigte		
Wohnort	2008	2012	Arbeitsort	2008	2012
Am Mellensee	2.591	2.627	Am Mellensee	939	956
Baruth/Mark, Stadt	1.702	1.683	Baruth/Mark, Stadt	1.850	1.932
Blankenfelde-Mahlow	10.028	10.583	Blankenfelde-Mahlow	7.117	7.624
Dahme/Mark, Stadt	1.886	1.865	Dahme/Mark, Stadt	1.596	1.634
Dahmetal	201	198	Dahmetal	94	83
Großbeeren	2.834	3.270	Großbeeren	4.422	6.072
Ihlow	305	279	Ihlow	58	58
Jüterbog, Stadt	4.168	4.296	Jüterbog, Stadt	2.790	2.953
Luckenwalde, Stadt	6.852	7.277	Luckenwalde, Stadt	7.939	8.419
Ludwigsfelde, Stadt	9.975	10.417	Ludwigsfelde, Stadt	11.749	12.261
Niedergörsdorf	2.292	2.247	Niedergörsdorf	1.130	1.164
Niederer Fläming	1.304	1.279	Niederer Fläming	475	517
Nuthe-Urstromtal	2.768	2.850	Nuthe-Urstromtal	882	998
Rangsdorf	3.789	4.188	Rangsdorf	2.430	2.775
Trebbin, Stadt	3.743	3.883	Trebbin, Stadt	2.444	2.314
Zossen, Stadt	6.604	7.087	Zossen, Stadt	4.986	4.814
<b>Gesamt</b>	<b>61.042</b>	<b>64.029</b>	<b>Gesamt</b>	<b>50.901</b>	<b>54.574</b>

Erwerbstätige = Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach dem Wohnort

Beschäftigte = Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach dem Arbeitsort

Im Planungszeitraum setzen sich diese Prozesse auch in der räumlichen Differenzierung weiter fort, wobei deren Intensität stark durch die Ausbreitungswirkung des Flughafens BER sowie das zunehmend begrenzte Potenzial an Wohnbevölkerung im Erwerbsalter bestimmt sein wird.

Aus dem sich immer weiter ausprägenden räumlichen Auseinanderfallen von Wohnen und Arbeiten ergeben sich die zunehmenden **Pendlerverflechtungen**. Bestimmend - zumindest im nördlichen Kreisgebiet - sind die Verflechtungen mit Berlin. Diese werden in der Ex-poste-Entwicklung in Tabelle 3-3 dargestellt. Darüber hinaus sind weitere Hauptverflechtungen nach Tabelle 3-4 von besonderer Bedeutung.

Im Jahre 2012 pendelten etwa 24.350 Personen nach Berlin oder aus Berlin in den Landkreis ein. 2008 waren es noch etwa 22.350 Personen (+9,0%). Dabei sind die Einpendlungen mit +15,7% fast dreimal so stark angestiegen wie die Auspendlungen mit +6,0%. Entscheidend ist dabei die Anziehungskraft der großen Gewerbestandorte in Ludwigsfelde, Großbeeren und Blankenfelde-Mahlow (mit Dahlewitz). Bei den Auspendlungen sind es vor allem die nach wie vor anhaltenden Zuzüge aus Berlin.



**Tabelle 3-3 Berlinpendlungen 2008 - 2012 [Pers.]**

Gemeinde	Pendler nach Berlin				Pendler aus Berlin				Pendler mit Berlin
	2008	2009	2011	2012	2008	2009	2011	2012	2012
Blankenfelde-Mahlow	5.599	5.627	5.716	5.746	2.279	2.388	2.545	2.610	8.356
Großbeeren	1.473	1.487	1.572	1.630	1.439	1.393	1.707	1.737	3.367
Luckenwalde, Stadt	669	684	749	766	210	216	261	276	1.042
Ludwigsfelde, Stadt	2.140	2.177	2.257	2.272	1.735	1.728	1.852	1.939	4.211
Rangsdorf	1.514	1.580	1.670	1.690	401	373	503	461	2.151
Trebbin, Stadt	779	756	792	790	237	232	222	234	1.024
Zossen/Wünsdorf	1.590	1.617	1.634	1.656	471	465	519	554	2.210
weitere Gemeinden	1.659	1.720	1.832	1.800	139	145	164	187	1.987
<b>Gesamt</b>	<b>15.423</b>	<b>15.648</b>	<b>16.222</b>	<b>16.350</b>	<b>6.911</b>	<b>6.940</b>	<b>7.773</b>	<b>7.998</b>	<b>24.348</b>

**Tabelle 3-4 Weitere Hauptpendlerbeziehungen 2008 - 2012 [Pers.]**

Gemeinde	Gemeinde	2008	2009	2011	2012
Ludwigsfelde, Stadt	Potsdam, Stadt	1.667	1.605	1.556	1.601
Luckenwalde, Stadt	Jüterbog, Stadt	951	966	1.074	1.060
Zossen, Stadt	Ludwigsfelde, Stadt	736	728	707	731
Ludwigsfelde, Stadt	Blankenfelde-Mahlow	620	620	620	626
Trebbin, Stadt	Ludwigsfelde, Stadt	570	560	622	662
Rangsdorf	Blankenfelde-Mahlow	544	544	559	586
Am Mellensee	Zossen, Stadt	539	535	538	526
Jüterbog, Stadt	Niedergörsdorf	514	513	532	546
Ludwigsfelde, Stadt	Luckenwalde, Stadt	550	510	563	568
Blankenfelde-Mahlow	Zossen, Stadt	541	509	554	567
Blankenfelde-Mahlow	Potsdam, Stadt	525	505	524	483
Großbeeren	Ludwigsfelde, Stadt	488	480	639	624
Ludwigsfelde, Stadt	Teltow, Stadt	490	472	479	497
Luckenwalde, Stadt	Trebbin, Stadt	473	457	450	467
Zossen, Stadt	Rangsdorf	455	433	460	480
Zossen, Stadt	Potsdam, Stadt	474	433	457	418
Blankenfelde-Mahlow	Schönefeld	436	427	451	473
Luckenwalde, Stadt	Potsdam, Stadt	435	423	425	419

Unterschieden nach Kreisexternen Pendlungen (über die Kreisgrenze), darunter den Berlinpendlungen, und den Pendlerverflechtungen zwischen den Gemeinden innerhalb des Kreisgebietes wurden die Verflechtungen in den Karten 16 bis 18 dargestellt. Daraus geht folgendes hervor:

- Bei den kreisinternen Pendlungen werden nur im nördlichen Teil des Kreises intensive Verflechtungen festgestellt, im Süden beschränken diese sich auf die wenigen Hauptachsen.
- Die externen Verflechtungen werden überragend durch die Berlinpendlungen bestimmt. Als weitere Ziele und auch als Quelle heben sich lediglich die Landeshauptstadt Potsdam ab sowie als Einpendlerquelle (für Großbeeren und Ludwigsfelde) die Republik Polen.



- Bei den Berlinverflechtungen ist zwar deutlich abzulesen, dass die besonders intensiven Verflechtungen bis etwa Wünsdorf und Trebbin reichen, weiterhin in der Achse der Anhalter Bahn auch Luckenwalde und Jüterbog sehr intensiv mit Berlin verflochten sind, bei Luckenwalde sogar in beiden Richtungen. Aber auch die weit entfernten Gemeinden Baruth, Niedergörsdorf, Dahme und Niederer Fläming haben jeweils zwischen 100 und 200 Auspendler nach Berlin.
- Insbesondere bei Ludwigsfelde und Großbeeren ist zunehmend Paarigkeit in den Berlinverflechtungen festzustellen. Im Falle von Großbeeren pendeln jetzt schon mehr Berliner ein als Großbeereener in Berlin arbeiten.

In den **Karten 19 bis 21** wird veranschaulicht, wie die Entwicklung der Einzelströme 2008 bis 2012 war. Hauptfeststellungen dabei sind:

Zuwächse bei nahezu allen Einzelströmen

- Bei den kreisinternen Verflechtungen sind im Norden und in der westlichen Bahnachse Zuwächse ablesbar. Im Süden zeigt sich wenig Änderung.
- Im Norden des Kreises und in der westlichen Bahnachse bis Luckenwalde sind die Zuwächse erheblich und in beiden Richtungen ausgeprägt.
- Bei den Hauptströmen aus Berlin sind die Einpendlungen meist starker angewachsen (Ludwigsfelde, Großbeeren, Blankenfelde-Mahlow, Zossen/Wünsdorf).
- Die Hauptverflechtungen mit der Landeshauptstadt Potsdam sind außer im Falle Großbeeren eher rückläufig, was durchaus auch auf Mängel in den ÖPNV-Verbindungen zurückgeführt werden kann.
- Bei den weiteren kreisexternen Verflechtungen (außer Berlin) hebt sich die Zunahme der Einpendlungen aus Polen nach Großbeeren, aber auch nach Ludwigsfelde, besonders deutlich ab.

Die Prognose für den Planungszeitraum geht davon aus, dass das Pendleraufkommen um weitere 6 ... 7 % ansteigt (siehe **Tabelle 3-1**). Dabei ist die zunehmende Begrenzung der Anzahl der Einwohner im Erwerbsalter zu beachten. Der genaue Umfang der Pendlungen ist stark von den Auswirkungen des Flughafens BER und vor allem der Entwicklung seines Umfeldes im nordöstlichen Teil des Kreisgebietes abhängig und daher mit einigen Unsicherheiten behaftet.

Der **Motorisierungsgrad** steigt bei annähernd stagnierendem, im südlichen Kreisgebiet sogar deutlich rückläufigem Pkw-Bestand weiter leicht an, die Nutzungshäufigkeit vorhandener Pkw nimmt tendenziell weiter leicht ab.

### 3.2 Weitere Rahmenbedingungen

Die weiteren Rahmenbedingungen wirken relativ neutral für die Fahrgastnachfrage im ÖPNV.

Einerseits wirken die kaum mehr zunehmenden Behinderungen des MIV in Teilbereichen infolge der Straßenverkehrsdichte, Parkraumverknappung und -verteuerung sowie die zunehmende Konkurrenz der Fahrradnutzung für MIV und ÖPNV, bei höherem Gewicht der Kombination aus Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung überwiegend eher gegen eine erhöhte spezifische ÖPNV-Nachfrage.

Andererseits beeinflussen zunehmende Nutzungskosten im MIV, die Nutzervorteile für den ÖPNV durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und der Trend zu stärker ökologisch orientierter Lebensweise das Verkehrsverhalten der Bürger in Richtung verstärkter Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote.



## 4 Angebots- und Maßnahmenplan sowie finanzieller Handlungsrahmen

### 4.1 Verkehrspolitische Zielstellungen - Leitlinien der Angebotsgestaltung

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

- A) Das ÖPNV-Angebot ist als ganzheitliches, integriertes System aus Bahn-, Bus- und Bedarfsverkehren sowie unter Berücksichtigung des Radverkehrs zu entwickeln und hat einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge, zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilräumen und als Faktor der Wirtschafts- und Tourismusentwicklung zu leisten. Dabei ist insbesondere die Erfüllung der Versorgungsfunktionen der Zentralen Orte durch gute Erreichbarkeit weiter zu stärken. Dabei ist den differenzierten Anforderungen innerhalb und außerhalb des Verflechtungsraumes Berliner Umland sowie in städtischen und in 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.
- C) Der Landkreis Teltow-Fläming setzt sich für die Schaffung schneller SPNV-Verbindungen mit dem Flughafen BER und der Landeshauptstadt Potsdam aus dem Bereich der Anhalter Bahn sowie für den Aufbau der Dresdner Bahn ein.
- 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 aber wieder 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 konzentrierten Einzelhandels, des Tourismus, von Sport- und Freizeit sowie des Gesundheits- und Sozialwesens - sind rechtzeitig und der absehbaren Fahrgastnachfrage entsprechend durch den ÖPNV anzubinden.
- 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 Umweltschutz (Luftreinhaltung, Lärminderung) und zur Verkehrssicherheit leisten kann.
- G) Die Angebotsgestaltung soll grundsätzlich nachfrageorientiert erfolgen. Das heißt, dass vorhandener Nachfrage entsprochen wird und gleichzeitig neue Angebotsanreize für eine stärkere ÖPNV-Nutzung entstehen. Elemente angebotsorientierter Leistungsgestaltung sind eher in den Stadtverkehren sowie in Hauptverkehrsachsen vorzusehen.
- H) Wesentliche Komponente nachfrageorientierter Angebotsgestaltung ist die deutlich verstärkte Einbeziehung bedarfsgesteuerter Angebote zur Ergänzung und Teilablösung konventioneller Linienerverkehrsangebote, insbesondere in Räumen und Zeiten schwächerer Fahrgastnachfrage sowie als Zu- und Abbringer von Verkehren in Hauptachsen. Zur Sicherung einer verbesserten Grundver-



sorgung und eines Mindestmaßes an Wirtschaftlichkeit wird in dünn besiedelten, ländlichen Teilräumen für Nichtschultage das ÖPNV-Angebot außerhalb der Hauptverkehrsachsen überwiegend bedarfsgesteuert 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 bis 2022 nach § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) möglichst weitgehend erfüllt werden können.
- J) 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.
- K) 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.

Das gegenwärtige Gesamtleistungsvolumen des übrigen ÖPNV im Landkreis im Umfang von ca. 4,85 Mio. Nutz-km pro Jahr in der Summe über alle leistungserbringenden Verkehrsunternehmen soll im Planungszeitraum erhalten werden.

## 4.2 Finanzieller Handlungsrahmen

Der finanzielle Handlungsrahmen des Landkreises wird durch folgende Leitlinien definiert:

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



### 4.3 Vorgabe quantitativer Bedienungsstandards

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 Regionalverkehr 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.

#### 4.3.1 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 4-1 Kategorisierung der Bedienungsrelationen

Ebene	Relationskategorie	Verkehrsträger
Hauptnetz = Verbindungsnetz	Hauptverbindungsrelationen	SPNV, üÖPNV
	Verbindungsrelationen	SPNV, üÖPNV
Ergänzungnetz = Erschließungsnetz )	Erschließungs- und Zubringerrelationen mit hohem Verkehrsaufkommen	üÖPNV
	Sonstige Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen	
	Schülerverkehrsrelationen	
	Netzelemente und Räume mit bedarfsgesteuerter Bedienung	

Die in der Kategorisierung festgelegten Hauptverbindungsrelationen und Verbindungsrelationen im üÖPNV bilden die Achsen des (konventionellen) 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 (vgl. **Karten 22 und 23**).

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.

Gliederung und Charakteristik:

- Hauptverbindungsrelation SPNV:
  - angebotsorientiertes Fahrtenangebot
  - durchgehender Taktverkehr
  - 60-min-Takt (Mo - So, am Wochenende ggf. eingeschränkt, Taktauslassungen auch Mo - Fr in der Nebenverkehrszeit zulässig)
- Hauptverbindungsrelation üÖPNV:
  - großräumige Verbindung zwischen Zentren ohne paralleles SPNV-Angebot
  - ansatzweise angebotsorientierte Bedienungshäufigkeit durch Taktfahrplan oder mindestens 6 als Fahrtenpaare nutzbaren Fahrten je Tag und Richtung Mo - Fr (also auch an Ferientagen), bei bedarfsabhängiger Verdichtung
  - Schnellbus-Charakter ist anzustreben (hohe Reisegeschwindigkeit, möglichst umsteigefrei, Vermeidung von Stichfahrten)
  - Busse mit hochwertigem Fahrkomfort
- Verbindungsrelation SPNV:
  - angebotsorientiertes Fahrtenangebot
  - durchgehender Taktverkehr
  - 120-min-Takt (Mo - So)
- Verbindungsrelation üÖPNV:
  - Verbindung von und zu Zentralen Orten mit abschnittsweise nicht vermeidbarem, zulässigem parallelem SPNV-Angebot, aber Gewährleistung zusätzlicher Erschließungsfunktionen
  - den Hauptverbindungsrelationen nachgeordnete üÖPNV-Verbindungen zwischen den Nahbereichs- und Mittelzentren des Landkreises sowie funktional und netzbedingt aufgeteilte Hauptverbindungsrelationen
  - Verbindungen zu Zentralen Orten in benachbarten Landkreisen, sofern nicht wegen ihrer Bedeutung als Hauptverbindungsrelationen zu bewerten
  - mindestens 4 als Fahrtenpaare nutzbare Fahrten je Tag und Richtung Mo - Fr (also auch an Ferientagen), bei bedarfsabhängiger Verdichtung.

Die gegenwärtigen Angebotsumfänge in den Relationen des kategorisierten Netzes sind den **Karten 4 und 5** für Schul- und Ferientage zu entnehmen. Die notwendige Anzahl von Bedienungen je Richtung kann im Einzelfall auch durch Addition von Linienwegen in der gleichen Relation entstehen.



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.

Gliederung und Charakteristik:

- Relationen für die Stadt- und Stadt-Umland-Erschließung:
  - Erschließung einwohnerstarker Städte und Gemeinden sowie deren Ortsteilen und deren Anbindung an SPNV-Zugangsstellen
  - Erschließung und Anbindung größerer Gewerbestandorte
  - Erfüllung innerörtlicher Verknüpfungsfunktionen
  - Verbindung zwischen Zielorten der Kern-Rand-Wanderung der Städte und der Kernstadt, soweit diese Funktion nicht durch Hauptnetzverbindungen erfüllt wird
  - regelmäßige Fahrtmöglichkeit mit nachfrageabhängiger Häufigkeit und mit Integration von Elementen der Angebotsorientierung
  - taktorientierte Angebotsgestaltung, bei starker Nutzung im Berufsverkehr Angebot Mo - Fr und mindestens 10 Fahrten je Tag und Richtung (häufiger als im Hauptnetz)
  - Einsatz bedarfsabhängiger Bedienformen zur Ergänzung sinnvoll
- Sonstige Flächenerschließungs- und Zubringerrelation:
  - Erfüllung nahräumlicher Erschließungs- und Verbindungsfunktionen, insbesondere für einzelne Siedlungseinheiten, Gewerbegebiete, Tourismusziele
  - Zu-/Abbringerfunktionen zum/vom Hauptnetz und den SPNV-Zugangsstellen
  - Aufspaltung von Zubringerrelationen einwohnerstarker Gemeinden/Ortsteile zu Zentralen Orten im Interesse der Flächenerschließung
  - Fahrtenangebot nachfrageabhängig, an Schultagen mit mindestens 3 Fahrtenpaaren, an Ferientagen mindestens entsprechend der Mindesterschließungsvorgaben
  - Ersatz des konventionellen Linienverkehrs in Relationen mit schwachem Verkehrsaufkommen an Ferientagen durch bedarfsgesteuerte Angebote vorzusehen
- Schülerverkehrsrelation:
  - netzergänzende Relation zur Absicherung des Schülerverkehrs als integrierter Linienverkehr außerhalb der vorstehend beschriebenen Relationen
  - Bedienungshäufigkeit entsprechend dem Bedarf des Schülerverkehrs
  - damit in der Regel kein Angebot an Ferientagen.
- Rufbus-Korridore/Rufbus-Räume:
  - geeignete Räume und Relationen für RufBus-Bedienung.

In **Karte 22** wurde die bisher geltende Kategorisierung des Netzes dargestellt. Im Wesentlichen haben sich die vorgenommenen Zuordnungen bestätigt. Die Fortschreibung der Anforderungssituation hat jedoch auch einige Aktualisierungen erfordert. Diese werden im Einzelnen in **Abschnitt 4.4.3** benannt und beschrieben. **Karte 23** zeigt die darauf beruhende aktualisierte Netzkategorisierung.



### 4.3.2 Festlegung von Mindesterschließungsvorgaben

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

Allgemeine Bemessungsgrundlage für Mindesterschließungsvorgaben im Regionalverkehr ist die Einwohnerzahl. Weitere Kriterien sind die Reisezeit und eine Mindestaufenthaltsdauer am Zielort. Vorgaben werden generell nur für die Verkehrstage Mo - Fr gemacht.

Es sind alle Siedlungseinheiten mit wenigstens 100 Einwohnern sowie Gewerbegebiete mit wenigstens 100 Arbeitsplätzen zu erschließen. Die Erschließung der Siedlungseinheiten für die Schülerbeförderung ist entsprechend deren geltender Satzung gesondert geregelt.

Zur Erreichbarkeit Zentraler Orte und verkehrsrelevanter Orte der Nahbereichsebene mit dem SPNV/üÖPNV wird an den Wochentagen Montag bis Freitag - also auch an Ferientagen - ein nach der Einwohnerzahl der Siedlungseinheiten differenziertes Fahrtenangebot gemäß **Tabelle 4-2** vorgegeben. Es bezieht sich auf Hin- und Rückfahrten zum bzw. vom Zentralen Ort (Fahrtenpaare) mit einer dazwischen liegenden sinnvollen Aufenthaltsdauer.

Es wird immer die Verbindung zu dem am besten mit dem ÖPNV erreichbaren Ort der jeweiligen Kategorie bewertet, gleichgültig ob dieser innerhalb oder außerhalb des Kreisgebietes liegt oder ob eine Siedlungseinheit diesem Zentralen Ort raumordnerisch oder verwaltungsstrukturell zugeordnet ist.

Unkonventionelle Verkehrsangebote werden dabei grundsätzlich gleichrangig bewertet.<sup>29</sup>

**Tabelle 4-2 Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Montag bis Freitag)**

Einwohnerzahl der Siedlungseinheit	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte, Montag bis Freitag (Mindestanzahl Fahrtenpaare)	
	Verkehrsrelevanter Ort der Nahbereichsebene (NBZ)	Mittelzentrum (MZ) Oberzentrum (OZ)
6.000 und darüber	selbst NBZ	6
3.000 bis unter 6.000	selbst NBZ	4
1.000 bis unter 3.000	6	2
500 bis unter 1.000	3	2
200 bis unter 500	2	1
100 bis unter 200	1	1

Zusätzlich wird auf die Einhaltung folgender Reisezeitvorgabe (aus Fahrzeit sowie ggf. Umsteige- und Umsteigewartezeit) orientiert:

Richtung NBZ = 30 min; MZ = 60 min; OZ = 90 min.,  
dar. im (ehem.) äußeren Entwicklungsraum = 120 min

<sup>29</sup> Unkonventionelle Verkehrsangebote sind alle vom konventionellen Buslinienverkehr abweichenden Angebote, d. h. alle nur nach Bedarfsanmeldung verkehrenden Fahrten, aber auch Fahrten mit kleineren Fahrzeugeinheiten im Linienverkehr.



Der Bedienungsstandard für den Stadt- und Ortslinienverkehr beinhaltet

- die Bestimmung eines zu gewährleistenden Grundversorgungsvolumens im Umfang von 4,00 Nutz-km/Einw. und Jahr
- einen 60-min-Grundtakt Mo - Fr in Luckenwalde, Ludwigsfelde und Jüterbog, der in Luckenwalde und Ludwigsfelde in der Hauptverkehrszeit (HVZ) zu einer 30-minütigen Fahrtenfolge verdichtet wird
- in Blankenfelde-Mahlow (aufgrund fehlender Unterstützung durch Regionallinienverkehre) Mo - Fr einen 30-min-Grundtakt, der in der HVZ zu einer 20-minütigen Fahrtenfolge verdichtet wird
- Angebotsleistungen über die *Grundversorgung* und den jeweiligen *Grundtakt* hinaus werden durch den Aufgabenträger nur bestellt, wenn sich die betreffende Kommune auf Verlangen des Aufgabenträgers zu mindestens 50 % am dadurch entstehenden Betriebskostendefizit beteiligt. Eine Verpflichtung des Aufgabenträgers dazu besteht jedoch nicht.

#### Verbindlichkeit der Festlegungen

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

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

#### Besondere Festlegungen für die Schülerbeförderung

Es besteht satzungsgemäß<sup>30</sup> ein Beförderungsanspruch, ab bestimmten Mindestentfernungen für den Schulweg, der nach Altersstufen differenziert ist.

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

Primarstufe	45 min
Sekundarstufe I	60 min
Sekundarstufe II	90 min

je Richtung regelmäßig einzuhalten.

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

<sup>30</sup> Satzung des Landkreises Teltow-Fläming über die Schülerbeförderung vom 17.06.2004 in der Fassung der Vierten Änderungssatzung vom 16.05.2012 (Amtsblatt Nr. 15 vom 24.05.2012) geregelt.



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.

#### 4.4 Angebots- und Maßnahmenplan - Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkomplexe

Im Rahmen der vorbereitenden Arbeiten für die Neuaufstellung des NVP wurde den Kommunen die Möglichkeit gegeben, auf etwaige Mängel hinzuweisen und planerische Maßnahmen anzuregen. Die Kommunen Ludwigsfelde, Blankenfelde-Mahlow, Luckenwalde, Großbeeren, Dahme/Mark, Niedergörsdorf und Nuthe-Urstromtal haben davon Gebrauch gemacht. Darüber hinaus wurden vorliegende Bürgerhinweise beachtet. Teilweise sind die Inhalte in das nachfolgend dargestellte Maßnahmenkonzept eingeflossen. Eine zusammenfassende Auflistung der von den Kommunen eingegangenen Hinweise und deren Bewertung sind als **Anlage 2** angefügt.

##### 4.4.1 Grundgerüst

Das bestehende Regionalbusnetz bildet auch weiterhin das Grundgerüst des Angebots im Planungszeitraum. Dabei ist die vorhandene Angebotsstruktur in 3 Ebenen konsequent weiter umzugestalten, wobei insbesondere der dritten Ebene zunehmende Bedeutung zukommt:

1. Bedingt durch den Rückgang der Schülerzahlen wurden in den zurückliegenden Jahren erhebliche Veränderungen in der Schullandschaft vollzogen und daraufhin eine Neustrukturierung der Schülerbeförderung auf der Grundlage gestaffelter Unterrichtszeiten durchgeführt, deren Effekt weitgehend erhalten und weiter zu erhalten sind. Basis der qualitativen Angebotsgestaltung im Schülerverkehr ist die geltende Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis<sup>31</sup>. Die Anforderungen aus der Schülerbeförderungssatzung werden gegenwärtig erfüllt. Die Schulentwicklungsplanung des Landkreises weist keine absehbaren Veränderungen aus, die sich prägnant auf die Gestaltung des Schülerverkehrs auswirken.

Somit ergibt sich im Schülerverkehr derzeit und im Planungszeitraum absehbar kein Handlungsbedarf. Anpassungen werden sich allerdings laufend aus Ganztagsbeschulung, Anwahlverhalten und Inklusion ergeben.

2. Konzentration des konventionellen Linienbetriebes vorrangig in aufkommensstarken ÖPNV-Achsen (soweit dort nicht ein SPNV-Angebot vorliegt) oder Teilnetzen. Bevorzugt sind dabei Direkt- oder Expressverbindungen mit stabilen Takten, attraktiven Reisezeiten und Integration mit dem SPNV-Angebot anzuwenden, die den Anforderungen der Hauptverkehrsströme (einschließlich konzentrierter Pendlerströme) gerecht werden.

Diese auch bisher schon geltende Verfahrensweise ist im Zusammenhang mit der Maßnahmenebene 3 konsequenter als bisher auch durch Verstärkung von Achsenverkehre umzusetzen.

<sup>31</sup> Ebenda



3. Ergänzung und Teilablösung des konventionellen Linienverkehrsangebotes durch adäquate alternative (bedarfsgesteuerte) Bedienungsangebote zur Sicherstellung eines flächendeckenden Grundangebotes über den Schülerverkehr hinaus, in Schwachlastzeiten auch in Verkehrsachsen. Dieses bisher im Landkreis Teltow-Fläming erst Schritt für Schritt genutzte Instrument ist auf der Grundlage einer soliden analytischen Basis im Planungszeitraum in ausgeprägter Weise und unter Prüfung aller geeigneten technologischen Ausgestaltungsformen (Anruf-Linienfahrten, Linienfahrten im Korridorbetrieb, Anruf-Sammeltaxi, Rufbus im Flächenbetrieb mit oder ohne Haltestellenbindung usw.) mit konkreten weiteren Maßnahmen zur Anwendung zu bringen. Anknüpfungspunkte sind zeitlich vor allem Ferien- und Wochenendtage, Abendstunden sowie räumlich die Flächenbedienung in den Achsenzwischenräumen. Hier sollen Bedarfsverkehre konventionelle Angebote auch ablösen. Nähere Hinweise zur Maßnahmengestaltung siehe im **Abschnitt 4.4.4.**

#### 4.4.2 Entwicklung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Landkreis hat nur mittelbaren Einfluss auf die Gestaltung der SPNV-Angebote und der dafür erforderlichen Infrastruktur. Nach dem Regionalisierungsgesetz ist das Land Brandenburg Aufgabenträger des SPNV. Das für den SPNV zuständige Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft bedient sich in der Planung, Organisation und Kontrolle des SPNV des VBB als Regieebene. Grundlage für die Entwicklung des SPNV-Angebotes ist der aktuelle Landesnahverkehrsplan für den Zeitraum 2013 bis 2017. Darin sind die geplanten Infrastruktur- und Bedienungsangebote nach Zielnetzen mit differenzierten Umsetzungshorizonten 2013, 2016 und Perspektivnetz festgelegt.

Für den Landkreis Teltow-Fläming sind im Planungszeitraum neben der Sicherung des bestehenden SPNV-Angebots in hoher Leistungsfähigkeit und Qualität die Anbindung des neuen Flughafens BER und die sich daraus ergebenden Veränderungen im Liniennetz maßgebend. Mit dessen Betriebseröffnung sind folgende Angebotsänderungen geplant:

- a) Einrichtung einer neuen Regionalexpressverbindung (RE 9) zwischen Berlin Hbf (tief) und dem Bahnhof BER über Berlin-Südkreuz im 30-Minuten-Takt
- b) Führung der Linien RE 7 und RB 22 über den Bahnhof BER, Bedienung des jetzigen Bahnhofs Berlin-Schönefeld dann nur noch mit der S-Bahn.

Direkte Verbindungen zum/vom Flughafen BER mit Zugangsstellen im Kreisgebiet bleiben damit gegenüber dem gegenwärtigen Zustand (bezogen auf den Flughafen Berlin-Schönefeld) unverändert. Von den Zugangsstellen an der Anhalter Bahn aus ist die Verbindung mit dem Flughafen BER weiterhin nur mit Umstieg in Berlin-Südkreuz möglich, der gegenwärtige Anschluss über die Linie S 45 wird aber durch den RE 9 ersetzt bzw. verdichtet.

Der aus der Sicht des Landkreises Teltow-Fläming dringende Neu- bzw. Wiederaufbau der Dresdener Bahn im Abschnitt Berlin-Südkreuz - Blankenfelde bleibt nach dem Landesnahverkehrsplan eine langfristig zu realisierende Maßnahme im Rahmen des Perspektivnetzes. Bereits im Zielnetz 2016 ist die Einbindung des Bahnhofs Berlin-Ostkreuz in den Eisenbahn-Regionalverkehr durch Neu- bzw. Wiederaufbau der Strecke Berlin Grünauer Kreuz - Berlin-Schöneweide - Berlin-Lichtenberg vorgesehen. Mit der Realisierung beider Ausbaumaßnahmen wären folgende Veränderungen im SPNV-Angebot möglich:

- Fahrzeitverkürzung des RE 3 durch Wegfall des Umweges über Berlin-Lichterfelde Ost, Möglichkeit zur Einlegung zusätzlicher Fahrten zwischen Rangsdorf und Berlin



- Taktverdichtung des RE 9 infolge Entlastung der Verbindungskurve an der Genshagener Heide
- Ersatz des RE 7 zwischen Wünsdorf-Waldstadt und Berlin durch eine Regionalbahn Wünsdorf-Waldstadt - Bahnhof BER - Berlin-Ostkreuz - mit Weiterführung nach Eberswalde (planerisch als RB 24 bezeichnet)
- Verlängerung der RB 22 bis Königs Wusterhausen (verbesserte Anbindung BER an den Regionalverkehr Richtung Cottbus).

Der Wiederaufbau der genannten Strecken und die damit möglichen Angebotsverbesserungen sind für den Landkreis Teltow-Fläming unter dem Gesichtspunkt besonders wichtig, dass die Wiederherstellung der S-Bahnverbindung nach Rangsdorf im Ergebnis einer zu deren volkswirtschaftlicher Bewertung vorgeschriebenen gutachterlichen Untersuchung<sup>32</sup> nicht mehr verfolgt wird. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass das festgestellte Nichterreichen der erforderlichen gesamtgesellschaftlichen Wirtschaftlichkeit entscheidend darauf beruht, dass die Dresdner Bahn wiederaufgebaut und das Regionalbahnangebot in vorstehender Weise verbessert wird.

Zur verbesserten SPNV-Verbindung zwischen dem Landkreis Teltow-Fläming und der Landeshauptstadt Potsdam über die RB 22 und die RB 33 sind die im Landesnahverkehrsplan für das Perspektivnetz vorgesehenen Maßnahmen:

- Wiedererrichtung eines Bahnsteige im Bahnhof Potsdam-Pirschheide (oben) im Zuge der RB 22 und
- Wiederaufbau der Eisenbahnüberführung über die Wetzlarer Bahn

von großer Bedeutung. Der Landkreis Teltow-Fläming tritt dafür ein, die genannten Maßnahmen nach Möglichkeit zu forcieren. Weiterhin hält er die Errichtung eines Turmbahnhofs am Genshagener Kreuz als Übergang zwischen Anhalter Bahn und Berliner Außenring für eine planungsrelevante Maßnahme, die sowohl der Erreichbarkeit des Flughafens BER als auch der Landeshauptstadt Potsdam dienen würde.

Der Landesnahverkehrsplan 2013 - 2017 sieht in seinem Kapitel 5.2.2. Handlungsbedarf bei nachfrage-schwachen Zugangsstellen zum SPNV-Netz, d. h. Stationen mit dauerhaft weniger als 50 Ein- und Aussteigern pro Tag. Dabei wird in Stationen mit Optimierungsbedarf und Stationen mit Entscheidungsbedarf unterschieden. Im Landkreis Teltow-Fläming wird zunächst nur die Zugangsstelle Klasdorf-Glashütte in die Kategorie Entscheidungsbedarf eingeordnet, in die Kategorie Optimierungsbedarf die Zugangsstellen Neuhoof bei Zossen, Oehna und Zellendorf.

Der Landkreis Teltow-Fläming setzt sich für die Erhaltung aller dieser Zugangsstellen ein und wird auf die Stärkung der Nachfrage an diesen Stationen hinwirken.

#### 4.4.3 Maßnahmen für die Angebotsentwicklung im konventionellen Buslinienverkehr

##### (1) Angebotsanpassung nach Angebots-/Nachfrageanalyse

Auf der Grundlage von Zähldaten zur Fahrgastbelegung und ergänzender Potenzialuntersuchungen sind die Angebotsdichte sowie die Fahrplanlagen durch die Betreiberunternehmen ständig zu überprüfen und in der Angebotsgestaltung fahrplanwirksam umzusetzen. Das betrifft grundsätzlich alle

<sup>32</sup> vgl. Standardisierte Bewertung durch gesamtwirtschaftliche Kosten-Nutzen-Untersuchung (NKU) für eine S-Bahn-Verlängerung Blankenfelde-Rangsdorf. PROZIV, PBV 05.12.2012 im Auftrag der Gemeinde Rangsdorf



Linien, insbesondere aber die mit einem bedeutenden Fahrtenangebot außerhalb der Schülerbeförderung. Schwach genutzte Fahrten sind nach Maßgabe der betriebstechnologischen Notwendigkeit und der betriebswirtschaftlichen Zweckmäßigkeit durch bedarfsgesteuerte Angebote zu ersetzen oder zu streichen. Andererseits soll gewährleistet sein, dass auch an Ferientagen ein Fahrtenmindestangebot entsprechend dem Mindestbedienungsstandard bereitgestellt wird.

(Im Rahmen der Untersuchungen zum Nahverkehrsplan wurde eine kartografische und tabellarische netzabschnittsbezogene Ermittlung der statistischen Besetzungsgrade (Personenkilometer je Fahrplankilometer) durchgeführt und den Betreiberunternehmen als konkreter Ansatzpunkt für mögliche Maßnahmen zur Verfügung gestellt.)

Einzelmaßnahme im Bereich Wünsdorf-Waldstadt nach Bürgerhinweis:

Die ungünstige Lage der Haltestelle Waldstadt, Friedrich-Raue-Str. erfordert in südlicher Fahrtrichtung eine zeitaufwendige Blockumfahrung mit zweimaligem Linksabbiegen auf die Bundesstraße 96. Maßnahme: Errichtung zusätzlicher Haltestellenmasten an der Bundesstraße und in südlicher Richtung ggf. Nutzung einer vorhandenen Haltestelleneinrichtung, wobei alle Schülerfahrten aus Gründen der Schulwegsicherheit weiter die Haltestelle Friedrich-Raue-Str. nutzen müssen. Nach Prüfung der Umsetzbarkeit ist festzustellen, dass die Maßnahme nicht behördlich nicht genehmigt wird.

## (2) Maßnahmen zur Bemessung der Achsenverkehre

Die Hauptverbindungsrelation (HVR) Jüterbog - Dahme/Mark ist zur Wahrnehmung ihrer Funktionalität zu stärken (Zusammenhang mit den konzeptionellen Maßnahmen nach Abschnitt 4.4.4).

Die bisherige HVR Luckenwalde - Zossen erfüllt nachfrageseitig nicht die Erfordernisse dieser höchsten Klassifizierung und wird zur Verbindungsrelation herabgestuft.

Das Angebot in der Verbindungsrelation (VR) Jüterbog - Altes Lager (Treuenbrietzen) ist gemessen an der realisierten Nachfrage überdimensioniert. Es sind Einschränkungen zu prüfen.

Das Angebot in der HVR Rangsdorf - Ludwigsfelde - (Potsdam) ist gemessen an dessen Funktionalität und der realisierten Nachfrage eher unterdimensioniert. Eine Erweiterung ist zu prüfen.

## (3) Maßnahmen zur Einhaltung des Mindestbedienungsstandards für das allgemeine Angebot

Orientiert am ausgewiesenen Nachweis der Nichteinhaltung von Standardvorgaben gemäß Anlage 3 der Visualisierung in den Karten 24 - 29 haben die Betreiberunternehmen im Rahmen der technologischen Angebotsentwicklung nach Möglichkeiten zu suchen, die festgestellten Defizite entsprechend ihrer Schwere Schritt für Schritt abzubauen. Dabei ist der Weg der Anpassungsplanung und Umstrukturierung, auch unter Nutzung bedarfsanhängiger Angebotelemente, zu wählen. Saldierte Mehrleistungen sind zu vermeiden.

Die Auswertung der gegenwärtigen Situation zeigt, dass die Hauptprobleme

- Räumlich: im Raum Amt Dahme/Mark, Baruth (östliche Teile), Niederer Fläming (südlicher Randbereich) und im nördlichen und mittleren Kreisgebiet Bereiche im SPNV-Achsenzwischenraum,
- zeitlich: an Ferientagen

liegen. Die Nichterfüllung der Vorgaben ist teilweise deutlich. Eine Absenkung der Vorgaben ist nicht in Erwägung zu ziehen, da diese bereits vergleichsweise niedrig angesetzt sind. Die Lösung kann im Wesentlichen nur in der Schaffung der erforderlichen bedarfsgesteuerten Angebote liegen



(siehe auch Abschnitt 4.4.4). Das Beispiel des bereits vorliegenden konzeptionellen Ergebnisses bei Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Niederer Fläming zeigt dies exemplarisch.

#### (4) Wochenend- und Freizeitverkehre

Das gegenwärtige Wochenendangebot im übrigen ÖPNV ist vergleichsweise sehr schwach ausgeprägt und im südlichen Kreisgebiet nahezu nicht vorhanden. Daran kann aus Mangel an potenzieller Nachfrage nichts geändert werden. Allenfalls sind die wenigen vorhandenen Achsenverkehre zu verdichten, vorzugsweise durch Rufbusangebote. Ein wirklich nutzbares und auch noch flächenerschließendes Angebot an Wochenenden kann nur bedarfsgesteuert eingerichtet werden (siehe dazu Abschnitt 4.4.4).

Auch im Landkreis Teltow-Fläming liegen wichtige Potenziale einer zusätzlich zu erschließenden ÖPNV-Fahrgastnachfrage im Bereich des Tourismus und des Freizeitverkehrs. Das Angebot im Freizeitverkehr trägt schon jetzt der Tatsache Rechnung, dass die Ziele des Freizeitverkehrs im Kreisgebiet entweder innerhalb der größeren Städte gelegen und daher vergleichsweise gut mit dem SPNV erreichbar sind (eine wichtige Ausnahme ist die Stadt Dahme/Mark, deren Anbindung über die RVS-Linie 466 und den Bahnhof Luckau-Uckro gewährleistet ist). Die anderen Ziele des Freizeitverkehrs sind Flächenziele, die demzufolge auch nur mit einem flächenhaft gestalteten ÖPNV-Angebot zu erschließen sind. Der Skater-Shuttle (Linie R 777, saisonal) und der Flächenrufbus Nuthe-Urstromtal (Linie R 755) sind dafür die ersten Lösungen. Im Abschnitt 4.4.4 wird auf derartige Lösungen für weitere Teilgebiete unter wesentlicher Berücksichtigung auch der Belange des Freizeitverkehrs orientiert.

#### (5) Expressbus-Verkehre

Derzeit besteht lediglich mit der landesbedeutsamen Buslinie 618 Potsdam - Wünsdorf eine Linie mit Expressbuscharakter. Darüber hinaus eignen sich die vorhandenen Verkehrsachsen kaum für diese spezielle Angebotsform, weil im Wesentlichen dort SPNV-Angebote bestehen.

#### (6) Verbindung zum Flughafen BER

Hinsichtlich einer Beseitigung der Verbindungsmängel aus dem Bereich der Anhalter Bahn (Trebbin, Luckenwalde, Jüterbog) zum und vom künftigen Flughafen BER wurden folgende 5 Gestaltungsvarianten untersucht: (nachstehend genannte Reisezeiten ab Jüterbog)

- V1: Nutzung nur der vorgesehenen Verbindung mit dem Regionalexpress bis Berlin-Südkreuz und ExpressBus zum BER bzw. RE 9)  
(Reisezeit ca. 75 min, 1x umsteigen)
- V2: SPNV-Umsteigeverbindung über Ludwigsfelde, mit Schaffung attraktiver Anschlussbeziehungen zwischen Ludwigsfelde, Bf und Ludwigsfelde-Struveshof durch Verstärkung und Anpassung des Busverkehrsangebotes  
(Reisezeit ca. 75 min, wenn die Anschlüsse ideal gestaltet werden können, 2x umsteigen)
- V3: Direkte Expressbusverbindung Luckenwalde - BER über Sperenberg und Zossen  
(Reisezeit je nach genauer Streckenführung ca. 90 min, kein Umsteigen erforderlich)
- V4: Schaffung einer starken Bus-Querverbindung Luckenwalde - Wünsdorf durch Aufwertung der Linie VTF 770 und Verknüpfung in Wünsdorf-Waldstadt mit der geplanten RB 24  
(Reisezeit Luckenwalde - BER ca. 85 min, 1x umsteigen)
- V5: SPNV-Umsteigeverbindung über einen Turmbahnhof Genshagener Heide



Bei Quellorten, die über keine Zugangsstelle an der Anhalter Bahn verfügen, kommen weitere Umstiege hinzu.

In der Bewertung scheidet Variante 3 aufgrund des schlechten Verhältnisses zwischen dem erheblichen Mehraufwand und der Reisezeit gegenüber den anderen Varianten aus. Etwa die gleiche Bewertung trifft auch für Variante 4 zu.

Variante 1 erklärt sich aufgrund der Kostenfreiheit für den Landkreis bei gleichzeitig akzeptabler Reisezeit selbst zur Vorzugsvariante.

Hinsichtlich der Variante 2 sind die mit geringem Aufwand umsetzbaren Möglichkeiten zu nutzen. Es sind vorzugsweise die technologischen Möglichkeiten für günstigere Anschlüsse und moderate Angebotserweiterungen zu prüfen. Ansatzpunkte sind die Linien 619 und 621 und 702 unter Beachtung der Fahrtenlagen der Bahn.

Die Möglichkeiten der Umsetzung von Variante 5 (Turmbahnhof) können nur perspektivisch entstehen, weil die Planungen des Landes diese gegenwärtig nicht vorsehen. Sollte diese Möglichkeit entstehen, ist zur Gewinnung von Nachfragepotenzialen die Einrichtung von P+R-Stellplätzen zu prüfen.

#### (7) Angebotsgestaltung im Verflechtungsraum Berliner Umland

Innerhalb des Verflechtungsraumes Berliner Umland erfolgt bereits eine vergleichsweise dichte ÖPNV-Bedienung. Dazu gehören insbesondere die Stadt- und Ortsverkehre in Blankenfelde-Mahlow und Ludwigsfelde. In diesem Teilraum, zu dem weiter die Kommunen Großbeeren, Zossen und Rangsdorf gehören, haben sich in den zurückliegenden Jahren erhebliche städtebauliche Veränderungen vollzogen, die sich teilweise auch in ÖPNV-Angebotsveränderungen widerspiegeln. Die Begehrlichkeiten nach weiteren Anpassungen und Verbesserungen sind nachvollziehbar. Soweit daraus hinreichende Nachfrage zu erwarten ist und unter dem generellen Finanzierungsvorbehalt wird prinzipiell vorgesehen, weiter derartige Angebotsanpassungen vorzunehmen (soweit davon Stadt- und Ortsverkehre betroffen sind siehe Abschnitt 4.5).

#### (8) Zunehmende Berücksichtigung der Angebotsinteressen besonderer Personengruppen

Zur verstärkten Gewinnung der Gruppe mobilitätseingeschränkter Personen sowie insbesondere der Senioren als ÖPNV-Nutzer und deren Mobilitätssicherung dient die zielgerichtete Gestaltung zunehmend barrierefreier Verkehrsangebote hinsichtlich der Entwicklung des Fuhrparks, der Haltestelleninfrastruktur und auf den konkreten Bedarf ausgerichteter Angebote auf der Grundlage einer Analyse der vorrangigen Quellen und Ziele. Dabei besteht das Ziel darin, nachgefragte Reiseketten zu gestalten und zu kommunizieren (siehe besonders auch bei Fahrgastinformation).

Zur Erfüllung dieser Aufgabenstellung sind die Erkenntnisse des Projektes „Aktiv und mobil - für ein selbstbestimmtes Leben im Alter“<sup>33</sup> anzuwenden und konkrete Maßnahmen zu erarbeiten. Neben der schrittweisen Anpassung der technischen und baulichen Voraussetzungen für Barrierefreiheit ist zu berücksichtigen, dass insbesondere für Senioren ein mangelndes verfügbares Angebot eine mindestens ebenso wichtige Nutzungsbarriere darstellt.

<sup>33</sup> Abschlussbericht der AG Zentrum für Alterskulturen der Uni Bonn und Umfragezentrum Bonn, 2012



#### 4.4.4 Erweiterung der Anwendung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen und integrierter Mobilitätskonzepte für Teilräume

Zur Einordnung in ein hierarchisches und arbeitsteilig gegliedertes Gesamtbedienungssystem sind bedarfsgesteuerte Angebote im Planungszeitraum in weit höherem Maße als bisher anzuwenden. Dabei sollen von Anschluss- oder Abruf-Linienfahrten als den einfachsten Formen bis hin zu Rufbussen im Flächenbetrieb mit hohen Freiheitsgraden die jeweils am besten geeigneten Formen zur Anwendung kommen.

Eine mögliche besondere Gestaltungsform ist der Bürgerbus. Der Aufgabenträger wird selbst nicht initiativ bei der Einrichtung solcher Angebote. Dies kann nur auf Initiative der Kommunen über die Gründung entsprechender Bürgerbusvereine erfolgen. Sofern Kommunen in dieser Weise tätig werden, wird der Aufgabenträger dies positiv begleiten und entsprechende Angebote - soweit sinnvoll - in die Gesamtplanung integrieren.

Die funktionale Ausrichtung bei bedarfsabhängigen Bedienungssystemen sollte vorrangig

- auf Tagesrandlagen zur Ausweitung der Gesamtbetriebszeiten, andererseits aber Verkürzung der Betriebszeiten im konventionellen Bereich,
- auf der Wochenendbedienung und
- der Bedienung an Ferientagen,
- Zubringerleistungen zu den Linien des Hauptnetzes sowie
- auf ergänzenden Bedienungen im Freizeit- und Tourismusbereich

liegen.

Es wird angestrebt, schrittweise während des Planungszeitraumes bei den Bedarfsverkehren einen Anteil von ca. 5 % an den gesamten angebotenen Verkehrsleistungen im üÖPNV zu erreichen.

Bei der Konzeption von Maßnahmen ist in der Regel anzustreben, unwirtschaftliche konventionelle Angebote einzustellen und durch bedarfsabhängige Angebote mindestens im vorherigen Umfang, ggf. auch darüber hinaus, zu ersetzen. Soweit flächenhaft wirkende Angebotsformen zur Anwendung kommen sollen, sind diese sinnvoll mit den Linien des Hauptnetzes von SPNV und üÖPNV zu verknüpfen. Soweit die Kompensationsmöglichkeiten groß genug sind, können diese Hauptlinien des üÖPNV ggf. verdichtet oder in der Betriebszeit erweitert werden. Die Ausdehnung der Rufbusgebiete muss nach den Kriterien Fahrzeiten im Netz, Voranmeldezeit, erwartete Nachfrage und Bündelungsmöglichkeit erfolgen. Attraktive Bedarfsverkehre haben Voranmeldezeiten von maximal 90 min. und zwar generell am Tag des Fahrtwunsches, also auch an Wochenendtagen.

Da die Einführung von Rufbusbedienungen vorrangig Fahrten an Ferientagen und Wochenendtagen betreffen soll, besteht eine erhebliche Unsicherheit durch die eingeschränkte Verfügbarkeit von Erhebungsdaten an Ferientagen<sup>34</sup>. Daher ist anzustreben, im Rahmen der Vorbereitung konkreter Konzeptplanungen auf den betroffenen, jetzt durchgeführten Fahrten Erhebungen (Fahrgastzählungen sowie Fahrtzweck- und Quelle-Ziel-Befragungen) mit ausreichender Stichprobe durchzuführen.

Für derartige bedarfsabhängige Bedienungsangebote kommen nahezu alle Randgebiete des Kreisgebietes mit Ausnahme des Berliner Umlandraumes, ebenso wie zentrale Bereiche zwischen den Verkehrsachsen in Frage. Mit der größten Eignung erweisen sich die in **Karte 30** dargestellten Teilräume:

<sup>34</sup> Im Rahmen der VBB-Erhebungen werden keine Fahrten an Ferientagen erhoben, im Rahmen von Schwerbehindertenerhebungen (bei denen auch alle Fahrgäste gezählt werden) zwar auch an Ferientagen, aber nur mit begrenzter Stichprobenauswahl.



- |   |                        |   |  |
|---|------------------------|---|--|
| 1 | Niederer Fläming/Dahme | 4 | Trebbin West                               |
| 2 | Niedergörsdorf         | 5 | Trebbin Ost                                |
| 3 | Baruth/Mark            |   | (Nummerierung ist <u>keine</u> Rangfolge), |

für die sich konkrete konzeptionelle Planungen und Machbarkeitsuntersuchungen, einschl. der vorge-nannten vorbereitenden Erhebungen, anbieten und schrittweise durchgeführt werden sollen. Dabei sind zu ermitteln:

- Gegenwärtige Angebots- und Nutzungsstrukturen
- Potenzielle Nutzungsstruktur
- Auswahl der optimalen Angebotskombination
- Technologische Planung, einschl. Disposition
- Wirtschaftlichkeitsbetrachtung aus Aufwands- und Ertragsprognose
- Finanzierungskonzept und Umsetzungsempfehlung.

Für den Teilraum Nr. 1 liegt bereits ein vollständiges Konzept vor. Seine Umsetzung erfolgt umgehend bei Sicherstellung der erforderlichen Defizitfinanzierung, vorzugsweise im Frühjahr 2014 (Stufe 1, Stufe 2 erfolgsabhängig), wobei zunächst eine 6-monatige Erprobungsphase vorgesehen ist.

Die Erarbeitung dieses Konzeptes erfolgte im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft Niederer Fläming (Stadt Jüterbog, Gemeinde Niederer Fläming, Amt Dahme/Mark) als „Integriertes Mobilitätskonzept ÖPNV für den AG-Raum Niederer Fläming.“<sup>35</sup> Dabei wurde im Wesentlichen nach der vorstehenden Methodik vorgegangen, weshalb das Konzept als Muster für die Angebotsgestaltung in anderen Teilräumen gelten soll.

Im Rahmen der inhaltlichen Gestaltung erfolgt eine

- Stärkung und Vertaktung der Bedienung in den Hauptachsen Jüterbog - Dahme und Jüterbog - Luckenwalde
- Verbesserung der Stadtverkehrsbedienung in Jüterbog durch Nutzung zusätzlicher Regionalbus-fahrten und verbesserte Verknüpfungen
- Einrichtung von 6 Rufbuskorridoren, bei denen konventionelle Angebote durch Bedarfsfahrten im Korridorbetrieb ergänzt und dadurch ein regelmäßiges Angebot Mo-Fr, zusätzliche Wochenend-angebote, mehr Komfort durch Haustürbedienung, Betriebszeitverlängerungen und dadurch ins-gesamt wesentliche Verbesserungen der Erreichbarkeit der kleinen Orte erreicht werden.

Hinsichtlich der geeignetsten Betriebsform für die bedarfsgesteuerten Angebote und die Verknüpfungspunkte (Vp) zum Hauptnetz wird für die einzelnen Teilräume von Folgendem ausgegangen:

Teilraum Niederer Fläming/Dahme:	Korridorbetrieb Vp: Jüterbog, Werbig, Hohenseefeld, Dahme/Mark
Teilraum Niedergörsdorf:	Korridorbetrieb Vp: Jüterbog
Teilraum Baruh/Mark:	Rufbus im Flächenbetrieb Vp: Baruth/Mark, Neuhof, Wünsdorf-Waldstadt
Teilraum Trebbin West:	Rufbus im Flächenbetrieb Vp: Trebbin, evtl. Thyrow und Ludwigsfelde
Teilraum Trebbin Ost:	Rufbus im Flächenbetrieb Vp: Trebbin, Thyrow

<sup>35</sup> Integriertes Mobilitätskonzept ÖPNV für den AG-Raum Niederer Fläming. Vorläufiger Ergebnisbericht, PROZIV 31.07.2013



## 4.5 Gestaltung der Stadt- und Ortsverkehre

In den Mittelzentren Ludwigsfelde, Luckenwalde und Jüterbog sowie in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow werden Stadt- bzw. Ortsverkehre betrieben, die bezüglich der Gestaltung des Liniennetzes und dem bereitgestellten Leistungsangebot während der abgelaufenen Planungsperiode und davor erheblich umgestaltet und an die stadtstrukturelle Entwicklung angepasst sowie auf die städtischen Nachfrageschwerpunkte ausgerichtet worden sind. Dabei wurden auch die Angebotsvolumina unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit angepasst.

Für den Planungszeitraum geht der Änderungsbedarf für den Stadtverkehr Jüterbog aus dem in Abschnitt 4.4.4 erläuterten Mobilitätskonzept für den AG-Raum Niederer Fläming hervor.

Für die weiteren Stadt- und Ortsverkehre gehen die Vorstellungen der Kommunen aus Anlage 2 hervor:

Dabei regt die Stadt Ludwigsfelde u. a. Angebotsausdehnungen durch Betriebszeitverlängerungen und Wochenendbedienung, verbesserte Anbindung der Ortsteile, zusätzliche Erschließung des Wohngebietes Ludwigsdorf und eine Optimierung der Zubringerverkehre zwischen Bahnhof und Haltepunkt Struveshof an. Letztgenannter Punkt ist mit Blick auf die Flughafenerreichbarkeit auch im Interesse des Landkreises und ist ernsthaft in Erwägung zu ziehen. Alle weiteren Anregungen werden im Planungszeitraum geprüft, stehen aber im Wesentlichen unter Finanzierungsvorbehalt. Ggf. sind zusätzliche Leistungen nur realisierbar, wenn die bisher geltende Finanzierungsbeitrag der betreffenden Kommune an zusätzlichen Defiziten aus zusätzlichen Leistungen von 50 % fallbezogen deutlich nach oben geöffnet wird.

Die Stadt Luckenwalde regt eine veränderte Linienführung der Stadtlinie über den innerstädtischen Boulevard sowie verbesserte Anbindungen von Industriegebiet und Biotechnologiepark an. Auch diese Maßnahmen sind zu prüfen und stehen unter dem gleichen vorstehenden Finanzierungsvorbehalt.

Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow hat 2005/2006 das Bedienungssystem optimieren lassen. Seither hat sich die Kommune dynamisch und umfassend weiterentwickelt. Das betrifft die gesamte Bauleitplanung einschließlich der Veränderungen in der Verkehrsinfrastruktur. Dadurch haben sich teilweise auch die Verkehrsströme stark verändert. Aus diesem Grund plant die Gemeinde, das im Mai 2006 umgesetzte ÖPNV-Konzept im Jahr 2014 im Gesamtkomplex aktualisieren zu lassen. Das Ergebnis dieser Aktualisierung soll nach Abstimmung mit dem Aufgabenträger als komplexe Planungsmaßnahme im Rahmen des Nahverkehrsplanes umgesetzt werden. Auch dabei sind die Aspekte der Wirtschaftlichkeit hochrangig zu beachten.

## 4.6 Weitere Verbesserung der Angebotsverknüpfungen

### 4.6.1 Verkehrliche Gestaltung

Die Verknüpfung zwischen SPNV und Busliniennetz sowie zwischen den Buslinien erhält bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV durch die hierarchische Netzstruktur wachsende Bedeutung. Dadurch erhöhen sich auch die funktionalen und baulichen Gestaltungsanforderungen an die Verknüpfungspunkte im Planungszeitraum.

Maßstab für eine Kategorisierung als Hauptverknüpfungspunkt ist die regionale Bedeutung in Verbindung mit einem hohen Umsteigeraufkommen.



Die generelle Forderung des Nahverkehrsplanes für die angegebenen Verknüpfungspunkte besteht in der Wahrung von Anschlüssen zu bzw. von den Zügen und Bussen des Regionalverkehrs in der tageszeitlich wechselnden Lastrichtung.

Die Umsteigezeiten sollen sich an der Übergangszeit für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen, einer Zeitreserve von 5 min für Fahrplanabweichungen und einer zusätzlichen Wartezeit von nicht mehr als 5 min orientieren. Daraus ergibt sich ein optimaler Zeitrahmen bis 10 min. für den Umstieg Bus-Bus und bis 15 min. für den Umstieg Bus-Bahn. Damit wurden die zulässigen Anschlusszeiten gegenüber dem bisherige Planungsstand um jeweils 5 min verkürzt.

Folgende Verknüpfungspunkte sind für den ÖPNV maßgebend (vgl. Karte 23):

Tabelle 4-3 Kategorisierte Verknüpfungspunkte (Vp)

Hauptverknüpfungspunkte	Weitere Verknüpfungspunkte	Vp S-Bahn/Bus
Bf. Luckenwalde	Bf. Trebbin	S Mahlow
Bf. Ludwigsfelde	Bf. Rangsdorf	S Blankenfelde
Bf. Zossen	Bf. Dahlewitz	
Bf. Jüterbog	Bf. Blankenfelde	
ZOB Jüterbog (Bus/Bus)	Hp. Struveshof [neu für Bf. Genshagener Heide]	
	Bf. Wünsdorf-Waldstadt	
	Bf. Baruth/Mark	
	Bf. Großbeeren	
	Dahme/Mark, Hauptstraße (Bus/Bus)	

Zusätzlich zu den vorstehenden kategorisierten Verknüpfungspunkten ist die Verknüpfungssituation am Bf. Luckau-Uckro zu beachten. Mögliche Verbesserungen sind mit der Regionalen Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH und deren Aufgabenträger abzustimmen.

Entsprechend der analytischen Situationsauswertung in Tabelle 2-4 wird in Tabelle 4-4 zusammengestellt, welche Maßnahmen an Verknüpfungspunkte mit Verknüpfungsquoten unter 70 % zu prüfen und ggf. umzusetzen sind:

Tabelle 4-4 Prüfung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfungsqualität Bus/Bahn

Verknüpfungspunkte mit geringer Anzahl von Bus-Bahn-Verknüpfungen (< 70%, Busfahrten als Basis)					
Verknüpfungspunkt	verknüpfte Busfahrten		Hauptlinien	davon mit Taktverkehr	Bewertung/Maßnahme
	Prozent	Anzahl			
Bf. Luckenwalde	61%	171 von 278	719, 750, 753, 757, 770	keine	Überprüfung der Anschlussoptimierung einzelner Fahrten (aber Ausrichtung nicht primär auf Bahn)
S Mahlow	59%	114 von 197	600	600	Anschlüsse an Linie 600 passen -> kein Mangel



Verknüpfungspunkt	verknüpfte Busfahrten	Hauptlinien	davon mit Taktverkehr	Bewertung/Maßnahme
Bf. Großbeeren	66% (MF) 66 von 99 (MF) 81% (WE) 44 von 54 (WE)	711, (710)	keine	Überprüfung der Anschlüsse Linie 711 zu JVA und GVZ
Hp. Ludwigsfelde-Struveshof	59% (MF) 96 von 163 (MF) 0% (Sa) 0 von 4 (Sa)	618, 619, 621	621, (619)	Anschlüsse Linie 621 passen gut für Verbindung Luckenwalde - Ludw. Bhf. - Ludw.-Struveshof - Potsdam, andere Linien nicht optimal
Bf. Wünsdorf-Waldstadt	45% 54 von 120	618, 700, 706, 770	618	Überprüfung der Anschlussoptimierung (Linie 618 passt nur nachmittags teilweise, andere Linien auch bei einzelnen Fahrten)
Bf. Trebbin	54% 9 von 16	750, 757	keine	Überprüfung der Anschlussoptimierung einzelner Fahrten (aber Ausrichtung nicht primär auf Bahn)

#### 4.6.2 Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und Zugangsstellen

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 nach:

- A - Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (wichtige Verknüpfungspunkte zum SPNV und Busbahnhöfe mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag)
- B - Umstiegshaltestellen mit regionaler Bedeutung (andere Verknüpfungspunkte zum SPNV und kleinere Busbahnhöfe)
- C - Standardhaltestellen - diese werden nach dem Leistungsangebot, dem Fahrgastaufkommen und evtl. örtlichen Umstiegsmöglichkeiten weiter untergliedert (C1 bis C3).

Für die differenzierte Ausstattung der Haltestellen wurden vom VBB „Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg“ (Leitfaden) als Richtwerte entsprechend **Tabelle 4-5** erarbeitet.

Die Richtwerte erfassen sowohl Ausstattungselemente in der Verantwortung der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen (vor allem Kennzeichnungs- und Informationspflicht), als auch Empfehlungen für die bauliche Ausstattung (Aufenthaltskomfort). Diese liegt in der Verantwortung der Städte und Gemeinden, Verbesserungen sind nur im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für investive Maßnahmen möglich. Der Landkreis Teltow-Fläming wird bei der Förderung von Investitionen in Einrichtungen der ÖPNV-Infrastruktur auf die Realisierung dieser Richtwerte hinwirken.

In Präzisierung der Vorgaben des Nahverkehrsplanes 2009 - 2013 wird künftig auch für Haltestellen der Kategorie C2 eine Ausstattung mit Sitzgelegenheit vorgegeben, um insbesondere den Anforderungen von Senioren besser Rechnung tragen zu können. Generell werden bereits bei Neu- und Ausbau von Haltestellen mindestens die Ausstattungsmerkmale der Kategorie C1 umgesetzt.



Tabelle 4-5 Richtwerte für die Ausgestaltung von Haltestellen

Ausstattungs-element	VBB-Haltestellenkategorie				
	A	B	C1	C2	C3
<b><i>Kennzeichnung der Haltestelle</i></b>					
Haltestellenschild	x	x	x	x	x
Haltestellenname	x	x	x	x	x
Verkehrsunternehmen					
VBB-Logo, Nummer der Tarifwabe; Hinweis auf VBB-Infotelefon	x	x	x	x	x
<b><i>Fahrplaninformation</i></b>					
Liniennummer	x	x	x	x	x
Fahrtziel	x	x	x	x	x
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit, Gültigkeitshinweis	x	x			
Abfahrttafel			x	x	x
Tarifinformation	x	x	x		
Hinweis auf Kurzstreckentarif	x	x	x	x	
<b><i>Weitere Informationen</i></b>					
Liniennetzpläne	x	x	x		
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	x	x			
Fahrpläne des Regionalverkehrs	x	B			
Dynamische Fahrgastinformation	B	B			
<b><i>Vertriebs- und Abfertigungseinrichtungen</i></b>					
Fahrkartenverkauf, stationär (Verkaufsstelle oder Automat)	x	B			
Entwerter, stationär	x	B			
<b><i>Aufenthaltskomfort - in Verantwortung der Gemeinde</i></b>					
Befestigte Wartefläche	x	x	x	x	
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	x	x	x	x	
Wetterschutzeinrichtung	x	x	x	x	
Sitzgelegenheit	x	x	x	x	
Abfallbehälter	x	x	x	x	x

x - zutreffend für Haltestelle der jeweiligen Kategorie    B - bei Bedarf vorzusehen

Eine besondere Anforderung und Herausforderung ergibt sich aus der Vorgabe nach § 8 Abs. 3 des novellierten PBefG, wonach bis zum 01.01.2022 vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen ist. Im Nahverkehrsplan können die Aufgabenträger konkrete Ausnahmen davon festlegen. Der Landkreis Teltow-Fläming geht davon aus, dass im Bereich der Haltestelleninfrastruktur - ungeachtet von einem konsequenten Hinwirken auf dieses Ziel - ohne eine verstärkte Landesförderung die Vorgabe aufgrund mangelnder Finanzierungskraft von Aufgabenträger und Kommunen nicht in vollem Umfang realisierbar sein wird. Daher wird die Rangfolge der Umsetzung an der Kategorisierung der Zugangsstellen orientiert. Die Festlegung konkreter Ausnahmen erfolgt erst mit der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplanes für den Zeitraum 2019 - 2013.



## 5 Qualitative Angebotsentwicklung und Qualitätsmanagement

### 5.1 Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung

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

#### A) Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

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

Zuverlässigkeit wird mit dem Faktor Ausfallquote (Orientierung: <2,5 ‰ nach Auslaufen der bestehenden Verkehrsverträge) bestimmt. Die Ausfallquote ist der Anteil der nicht durchgeführten Fahrplanleistung an der planmäßigen Fahrplanleistung (jeweils in Fahrplan-km). Eine Fahrt gilt als ausgefallen, wenn sie gar nicht, um mehr als 30 min. verspätet oder um mehr als 1 min. zu früh durchgeführt wird.

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

#### B) Anschlussicherung

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

#### C) Zustand und Ausstattung der Haltestellen, VBB-Info-Punkte

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

Die vorgegebene Grundausstattung der Haltestellen umfasst das Haltestellenschild nach § 41 Absatz 2 StVO (Zeichen 224), das VBB-Logo, die Liniennummer(n), die Angabe des ÖPNV-Unternehmens nach § 32 der BOKraft - im Orts- und Nachbarortslinienverkehr zusätzlich die Haltestellenbezeichnung - sowie die Fahrplaninformation nach § 40 Absatz 4 PBefG und die Tarifinformation. Der Betreiber hat eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Kommunen zu suchen, die als Straßenbaulastträger den Bau sowie die Pflege und Reinigung der Haltestellen zu organisieren haben. Bei der weiteren Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur bilden die Ausstattungsrichtwerte nach **Tabelle 4-5** den Maßstab.

Beim Haltestellenneu- oder -umbau ist auf Barrierefreiheit zu achten. Das soll durch günstige Haltekantenhöhen, abgesenkte Zugänge und Blindenleitstreifen geschehen. Den Bedürfnissen älterer Fahrgäste Rechnung tragend sind zunehmend Haltestellen auch der Kategorie C2 mit Sitzgelegenheit auszustatten.

Hinsichtlich der vom VBB übergebenen Info-Punkte ist insbesondere zu gewährleisten, dass diese von den Betreiberunternehmen mit aktuellen Fahrplan- und Tarifinformationen versehen werden.



#### D) Personaleinsatz

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

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

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

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

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

#### D) Fahrzeugeinsatz

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

- Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Regularien laut StVO und BOKraft ist bei der Fahrzeugbeschaffung darauf zu achten, dass die Fahrzeuge geräuscharm und umweltfreundlich sind und ein möglichst ruckfreies Beschleunigen und Abbremsen erlauben. Für alle ab dem Kalenderjahr 2014 beschafften Neufahrzeuge muss mindestens die Euro-5-Norm bzw. EEV-Standard, ab dem Beschaffungsjahr 2017 die Euro-6-Norm eingehalten werden, soweit die gesetzlichen Zulassungsvorschriften nicht noch darüber hinausgehen. Werden Gebrauchtfahrzeuge zugeführt, müssen diese mindestens die im Jahr ihrer Erstzulassung geltende Norm erfüllen.

Hinsichtlich einer möglichen schrittweisen Umstellung oder Teilumstellung des Antriebsystems der Fahrzeugflotten vom herkömmlichen Dieselantrieb auf einen emissionsärmeren Antrieb ist im Planungszeitraum die technologische und die Preisentwicklung durch die Betreiber und den Aufgabenträger zu verfolgen. Im Ergebnis einer einschlägigen Untersuchung<sup>36</sup>, bei der insgesamt 14 Antriebstechnologien nach ökologischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Kriterien vergleichend bewertet wurden, kommt lediglich der Bioethanolantrieb als kurzfristige Alternative in Frage, weil dieser eine deutliche Reduzierung insbesondere der CO<sub>2</sub>-Emissionen bringt und andererseits nur vergleichsweise geringe Mehrkosten gegenüber dem Dieselantrieb verursacht. Die insgesamt favorisierten Elektro-

<sup>36</sup> Nachhaltigkeitskriterien zur Entwicklung eines emissionsfreien ÖPNV im Landkreis Barnim. Ergebnisbericht und Anwenderhandbuch zum Bewertungsmodell. PROZIV Berlin, Februar 2009 (im Auftrag des Landkreises Barnim)



antriebe sind dagegen sowohl technisch noch nicht ausgereift als auch kurzfristig nicht finanzierbar. Deselektische Hybridantriebe verursachen gegenwärtig noch Mehraufwendungen von 70 ... 80 TEUR pro Fahrzeug, können aber im Planungszeitraum zu einer sinnvollen Option werden. Dagegen scheiden Erdgasantriebe aus unterschiedlichen Gründen aus der Betrachtung aus. Im Ergebnis wird gegenwärtig eine Flottenumstellung nicht vorgesehen. Wenn damit begonnen werden sollte, dann zunächst in den Stadtverkehren.

- Den Anforderungen älterer sowie motorisch oder sensorisch und damit mobilitätseingeschränkter Personen ist beim Fahrzeugeinsatz und insbesondere bei der Fahrzeugbeschaffung konsequent und bedarfsgerecht Rechnung zu tragen. Gleiches trifft auch zu für die Anforderungen von Personen mit Kinderwagen oder größerem Gepäck. Auf allen Fahrten, auf denen eine entsprechende Nachfrage vorhanden oder zu erwarten ist, darunter auf Stadtlinien ausschließlich, sind Fahrzeuge mit niedriger Einstiegshöhe (Niederflurbauart oder Low Entry) und/oder Einstiegshilfen (Rampe, Kneeling), ausreichendem Stellplatz für Rollstuhlfahrer (Sonderfläche für 2 Rollstuhlfahrer oder 1 Rollstuhlfahrer und 1 Kinderwagen, außer bei Fahrzeugen mit weniger als 9 Fahrgastplätzen), Haltegriffen und gut erreichbarem Notsignalknopf einzusetzen.
- Insgesamt wird bei Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugbeschaffung auf die Einhaltung der EU-Fahrzeugrichtlinie 2001/85/EG vom 20.11.2001 sowie der VDV-Empfehlungen Nr. 230 (von 09/2001) „Rahmenempfehlungen für Stadt-Niederflur-Linienbusse (SL III)“ sowie Nr. 231 (von 06/2004) „Rahmenempfehlungen für Überland-Niederflur-Linienbusse“ orientiert.
- Zur Erhaltung eines attraktiven Verkehrsangebots ist das Höchstalter eines jeden eingesetzten Fahrzeugs in der Regel auf 16 Jahre ab Erstzulassung und 750 Tkm Laufleistung zu begrenzen. Das schließt nicht aus, dass auch ältere Busse, die den qualitativen und technischen Ansprüchen genügen, eingesetzt werden. Der Einsatzanteil älterer Fahrzeuge an der jährlichen Fahrplanleistung wird jedoch eng begrenzt und in Verkehrsverträgen mit den Betreiberunternehmen geregelt, ebenso wie die Nachweispflichten über den Fahrzeugeinsatz gegenüber dem Aufgabenträger. Die Alters- und Laufleistungsbegrenzung wird in Anpassung an die normalen Nutzungszyklen von Linienbussen um ein Jahr und 100 Tkm heraufgesetzt und entspricht damit den empfohlenen Qualitätsstandards des VBB<sup>37</sup> (dort: Fahrzeughöchstalter 16 Jahre, Durchschnittsalter 8 Jahre).
- In Ergänzung zu den Vorgaben für die Kennzeichnung und die Beschilderung der Fahrzeuge nach § 33 BOKraft sind alle eingesetzten Fahrzeuge durch Anbringung des Logos im Frontbereich so zu gestalten, dass die Zugehörigkeit zum VBB-Tarifgebiet erkennbar ist. Die Fahrzeuge sind mit der im Rahmen des VBB abgestimmten Abfertigungstechnik auszustatten, die auch die Möglichkeit einschließt, am elektronischen Ticket-System teilzunehmen.
- Die jeweils bediente Linie mit dem entsprechenden Endhaltepunkt ist deutlich in der Frontpartie, an der Einstiegsseite und am Heck des jeweiligen Fahrzeuges anzuzeigen.
- Die Vorgaben zum Platzangebot korrespondieren mit den in den Fahrzeugzulassungspapieren ausgewiesenen Sitz- und Stehplatzzahlen.



Verkehrsverbund  
Berlin-Brandenburg  
Alles ist erreichbar.

<sup>37</sup> Leitfaden Qualitätsstandards im VBB, Fassung November 2011



- Die Fahrzeuge sind äußerlich und insbesondere im Fahrzeuginnern in einem sauberen Zustand einzusetzen.

Vorstehende Fahrzeuganforderungen gelten auch für eingesetzte Subunternehmerfahrzeuge. Einschränkungen erfolgen lediglich für Subunternehmerfahrzeuge im Rufbus-Einsatz hinsichtlich der Ausstattung mit Abfertigungstechnik

#### E) Fahrgastinformation

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

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

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

Die Bemühungen um zunehmende Barrierefreiheit beziehen sich auch auf die Fahrgastinformation: barrierefreie Gestaltung (Schriftgrößen, Kontraste, Anbringungshöhe, Darstellung von Reiseketten) entsprechend VBB-Standards, insbesondere an den VBB-InfoPunkten.

#### G) Vertrieb und Kundenservice

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

Der Landkreis Teltow-Fläming und die Verkehrsunternehmen unterstützen die Erprobung und ggf. die Einführung neuer Formen des Fahrausweiserwerbs und Fahrausweisarten, z. B. über das Internet oder Mobiltelefone, e-ticketing. Die Verkehrsunternehmen gewährleisten in Abstim-



mung mit dem VBB, dass eine Teilnahme am elektronischen Ticketsystem im Rahmen des VBB möglich ist. Zur Einführung des elektronischen Ticketsystems gibt es Fördermöglichkeiten von Seiten des Landes Brandenburg, die durch die Unternehmen in Anspruch genommen werden können und sollen.

## 5.2 Qualitätsmanagement

Das Qualitätsmanagement ist als eine gemeinsame Aufgabe von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen weiterzuentwickeln.

Dem Aufgabenträger obliegen dabei die Aufgaben der Festsetzung und Weiterentwicklung von Vorgaben zur Qualitätssicherung sowie der qualitativen Bewertung der Leistungsdurchführung auf der Grundlage der von den Unternehmen übergebenen statistischen Informationen. Einzelmodalitäten, die sich auf die in Abschnitt 5.1 festgestellten Kriterien beziehen, werden in Verkehrsverträgen festgelegt.

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

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

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



## 6 Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2018

### 6.1 Aufkommen und Differenzierung nach Nutzergruppen

Die ermittelten Analysedaten zum ÖPNV-Aufkommen zeigen bereits, dass davon auszugehen ist, dass sich die SPNV-Nachfrage in einem stetigen Aufwärtstrend befindet und die Nachfrage im üÖPNV gegenwärtig stabil, darunter in den Stadt- und Ortsverkehren leicht ansteigend und in den Regionalverkehren eher stabil bis leicht rückläufig ist. Dabei wird der Gesamtanstieg bis 2013 noch gar nicht voll abgebildet, weil dafür die Datenbasis fehlt und die Angebotsaufstockungen, die im Zeitraum nach 2010 wirksam geworden und mit Sicherheit zu Nachfragezuwächsen geführt haben in den Istwerten noch nicht berücksichtigt werden konnten.

Für die SPNV-Nachfrage wird im Planungszeitraum davon ausgegangen, dass sich der Trend der zurückliegenden 10 Jahre etwa stabil fortsetzen wird. Das gilt sowohl für die Regionalbahn- als auch die S-Bahnnachfrage.

Für den übrigen ÖPNV ist im Planungszeitraum damit zu rechnen, dass es im Schülerverkehr zunächst noch, d. h. voraussichtlich bis zum Schuljahr 2015/2016 zu leichten weiteren Anstiegen des Aufkommens kommen wird, weil die Zahl der Fahrschüler leicht ansteigt und das Schulstandortnetz stabil bleibt. Dabei betreffen die Zuwächse bereits jetzt nicht mehr den Primärbereich. Nach dem Schuljahr 2015/2016 kommt es im Schülerverkehr zu einem deutlichen Rückgang der Nachfrage aufgrund der nächsten Welle sinkender Schülerzahlen. So wird die Nachfrage im Schülerverkehr im Zeitraum 2012 bis 2015 noch um +2,0 % ansteigen und danach bis 2018 um etwa -6,0 % sinken, was einen Gesamtsaldo 2018 gegenüber 2012 um ca. -4,0 % ergibt.

Bei der üÖPNV-Nachfrage im Jedermannverkehr wirken erhöhend die Altersstrukturverschiebungen zugunsten von Senioren, die weiteren moderaten, wenn auch tendenziell auslaufenden Zuwächse bei Erwerbstätigkeit und die stabil anhaltenden Zuwächse bei der Beschäftigung und des daraus folgenden Pendleraufkommens um immerhin noch 6 - 7 %. Ebenfalls positiv wirken die Preisvorteile für den Nutzer aus dem Verbundtarif im Gegensatz zur Preisentwicklung für die MIV-Nutzung, bei teilweiser Gegenwirkung durch laufende Erhöhungen des VBB-Tarifs sowie ein Trend im Verkehrsverhalten junger Menschen zur wieder verstärkten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, der allerdings fast ausschließlich in verdichteten Teilräumen wirken kann, weil dafür ein entsprechendes Angebot nutzbar sein muss. Der Einsatz innovativer Angebotselemente in Form von Bedarfsverkehren wird dann deutlich positiv auf die Fahrgastnachfrage wirken, wenn in der konkreten Umsetzung die Attraktivität tatsächlich erhöht wird, d. h. insbesondere nicht nur Linienfahrten durch Bedarfsfahrten abgelöst, sondern ein erweitertes Fahrtenangebot bei komfortablen Bedingungen hinsichtlich Erreichbarkeit (Haltestellen- und Linienwegbindung) sowie Voranmeldezeiten gewährleistet wird.

Nachfrage begrenzend wirkt sich zunächst allgemein der insgesamt zwar nur leichte, räumlich aber stark differenzierte Rückgang der Einwohnerzahlen aus. Wichtigen Einfluss übt ebenso die noch weiter ansteigende individuelle Motorisierung trotz tendenziell verringerter Fahrleistungen und Nutzungshäufigkeiten pro Pkw aus. Begrenzend auf die Nutzung sowohl des ÖPNV als auch des MIV wirkt die zunehmende Nutzung des Fahrrads zur Erledigung regelmäßiger und auch gelegentlicher Wege.

Für den Planungszeitraum wird per Saldo



- im Busverkehr insgesamt von einem fast unveränderten Fahrgastaufkommen ausgegangen (Tendenz -2,0 %),
- wobei ab 2016 einsetzende Rückgänge im Schülerverkehr durch leichte Zuwächse im Jedermannverkehr nicht vollständig kompensiert werden können.
- Die Zuwächse werden nahezu ausschließlich in den Stadt- und Ortsverkehren Blankenfelde-Mahlow und Ludwigsfelde, bei Umsetzung der 2. Stufe des Mobilitätskonzeptes Niederer Fläming auch in Jüterbog, zu erwarten sein.
- Die Nachfrageentwicklung im Regionalbusverkehr des ländlichen Raumes wird in jedem Fall - schon aufgrund der negativen Entwicklung der Einwohnerzahlen - weiter rückläufig sein. Wie stark diese Tendenz wirkt, hängt vorrangig von der Umsetzung und auch der Vermarktung der in Abschnitt 4.4.4 skizzierten Bedienungskonzepte unter verstärkter Nutzung bedarfsgesteuerter Angebots Elemente ab. Darin sind auch die Nachfragepotenziale im touristischen und Freizeitverkehr enthalten.

Das Nachfrageverhältnis zwischen Schülerverkehr und sonstigem Verkehr verschiebt sich damit wieder geringfügig zugunsten des sonstigen Verkehrs auf ein Verhältnis (bezogen auf das Jahresaufkommen 2018) von

Tabelle 6-1 Nachfrageverhältnis Schüler und Sonstige im üÖPNV bis 2018

	Iststand		2018
	Schüler : Sonstige		Schüler : Sonstige
üÖPNV	60,5 : 39,5	→	57,8 : 42,2
dar. Regionalbus	85,0 : 15,0	→	83,5 : 16,5

## 6.2 Räumliche Differenzierung

Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage wird räumlich noch stärker differenziert sein, als in den zurückliegenden Planungszeiträumen. In den Teilbereichen innerhalb des Berliner Umlandraumes, im Raum Blankenfelde-Mahlow, Ludwigsfelde, Großbeeren und Rangsdorf sowie ggf. in geringerem Umfang auch im Raum Zossen überwiegen aufgrund von Zuzügen und günstigerer wirtschaftlicher Entwicklung die positiv gerichteten Einflüsse. Davon profitieren besonders weiterhin die Stadt- und Ortsverkehre in den genannten Kommunen. Im mittleren und südlichen Kreisgebiet sowie in den westlichen und östlichen Randbereichen geht das Aufkommen - zwar in differenzierter Weise - aber doch überwiegend deutlich weiter zurück.



## 7 Organisation und Leistungsvereinbarung, Marketing

### 7.1 Aufgabenträgerorganisation und Aufgabenzuweisung

Der Landkreis Teltow-Fläming ist Gesellschafter der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. Der Landkreis trägt im Interesse der Bürger und der ÖPNV-Unternehmen durch Mitwirkung in den Fachgremien des VBB zur Durchsetzung der Synergieeffekte der Verbundorganisation bei. Dazu gehört besonders die Durchsetzung der Vorteile aus der verkehrsträgerübergreifenden Tarif- und Verkehrsgemeinschaft im Rahmen des VBB, deren Mitglieder die konzessionierten Verkehrsunternehmen sind. Die Zusammenarbeit erfolgt auf der Grundlage eines gemeinsamen Kooperationsvertrages.

Mit der Bildung der Tarif- und Verkehrsgemeinschaft wurde das Tarifgestaltungsrecht von den Mitgliedsunternehmen auf die Verbundgesellschaft übertragen. Deshalb nimmt der VBB in Vollmacht dieser Unternehmen auch das Tarifantragsrecht bei den Genehmigungsbehörden der Länder Berlin und Brandenburg wahr. Mit der Novellierung des PBefG wurde eine gesonderte Vereinbarung zwischen den Aufgabenträgern und dem VBB zur weiteren Gewährleistungen einer einheitlichen Gestaltung des Verbundtarifes erforderlich und geschlossen.

Darüber hinaus erfüllt der VBB abgestimmte Aufgaben für die Verkehrsunternehmen in den Bereichen Fahrplaninformation und Vertrieb sowie Marketing. Dazu gehören das elektronische Auskunftssystem Fahrinfo<sup>®</sup> und die Herausgabe einheitlich gestalteter Fahrplanbücher sowie die Vorbereitung des e-ticketings.

Durch die Novellierungen des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg (ÖPNVG) jeweils zum 01.01. der Jahre 2005 und 2007 und die Inkraftsetzung der ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Brandenburg (ÖPNV-FV BB) und deren Novellierung zum 01.01.2013 sowie die vertraglichen Leistungsvereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen sowie die Verwaltungsvereinbarungen mit Kommunen und benachbarten Gebietskörperschaften, ist die Aufgabenträgerfunktion des Landkreises für den üÖPNV deutlich aufgewertet worden. Insgesamt ist ein erheblich größeres Finanzvolumen durch den Aufgabenträger zu verwalten und effizient entsprechend der Ziele der ÖPNV-Förderung des Landkreises einzusetzen. Zusätzlich zu seinen bisherigen Aufgaben bei der Organisation und Förderung des übrigen ÖPNV hat der Landkreis nach § 10 ÖPNVG und der dazu erlassenen ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNV-FV) des Ministers für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) die Ausgabenverantwortung für die zweckgebundene Zuweisung des Landes. Diese schließt Mittel nach §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes (RegG), nach §§ 3 und 4 des Entflechtungsgesetzes (EntflechtG), zweckgebunden für die Investitionsförderung, sowie Haushaltsmittel des Landes (wenn solche fließen) ein. Seit dem Jahr 2008 werden auch die Ausgleichsmittel für die Schülerbeförderung, bis zu diesem Zeitpunkt gemäß § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bzw. nach der Personenbeförderungsausgleichsverordnung (PBefAusglV) ausgereicht, über die Aufgabenträger geleitet. Weiterhin müssen auch wichtige Aufgaben einer regionalen Genehmigungsbehörde für die Investitionsförderung übernommen werden, da sich das Land mit seiner Genehmigungsbehörde nach § 10 Absatz 5 ÖPNVG auf die investive Förderung ausgewählter Großvorhaben sowie Vorhaben mit besonderer Landesbedeutung beschränkt.

Als Aufgabenträger für den gesamten übrigen ÖPNV in seinem Kreisgebiet war der Landkreis vor die Aufgabe gestellt, das ÖPNV-Management entsprechend seiner aufgewerteten Funktionen zu überprüfen und ggf. neu zu ordnen. Dabei war die Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen sowohl national als auch im europäischen Kontext hinsichtlich einer marktkonformen Leistungsvergabe und -finanzierung zu berücksichtigen. Aus den genannten Gründen haben der Organisationsaufwand und die



Verantwortung des Aufgabenträgers für die Lösung von Regieaufgaben erheblich zugenommen. 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.

**Tabelle 7-1 Organisationsübersicht zur Aufgabenverteilung und Wahrnehmung der Verantwortung für die Durchführung des üÖPNV**

Zuständigkeit	Aufgabenzuordnung
Aufgabenträger (Landkreis)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Wahrnehmung hoheitlicher Rechte, Planungs- und Finanzierungshoheit</li><li>• Gesellschafterfunktionen im VBB</li><li>• Gesellschafterfunktionen bei den Verkehrsunternehmen</li><li>• Abschluss Leistungsvereinbarung mit den Konzessionären, vertragliche Regelung der Vergabe und Finanzierung</li><li>• Beschlussfassung Nahverkehrsplan und Richtlinie zur Investitionsförderung Infrastruktur</li></ul>
Lokale Regieeinheit (LRE) für das Aufgabenträgermanagement	<ul style="list-style-type: none"><li>• Strategisches ÖPNV-Management, Erarbeitung von Richtlinien für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems aus der Sicht des Aufgabenträgers</li><li>• Vorbereitung des Nahverkehrsplanes und Durchführungskontrolle</li><li>• Wahrnehmung der zunehmenden Aufgaben des Aufgabenträgers im Rahmen Linien-genehmigungsverfahren, einschl. Linienbündelung</li><li>• Angebotsabstimmung auf der Aufgabenträgerebene bei grenzüberschreitenden Verkehren</li><li>• Beantragung, Vereinnahmung und Ausgabe der Landesmittelzuführungen zur Förderung des übrigen ÖPNV im Landkreis</li><li>• Vorbereitung und Durchführung der Leistungsvergaben</li><li>• Vorbereitung Leistungsvereinbarung mit den Konzessionären, Vorbereitung vertraglicher Anpassungen (Bestellerfunktion)</li><li>• Kontrolle und Abrechnung der vereinbarungsgerechten Leistungsdurchführung</li><li>• Vorbereitung der Genehmigung und Durchführungskontrolle für Investitionsförderung Infrastruktur</li></ul>
Betreiber (konzessionierte Verkehrsunternehmen, Subunternehmer)	<p>Konzessionäre</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Operatives ÖPNV-Management und betriebliche Planung</li><li>• Erstellung der konzessionierten und bestellten ÖPNV-Leistungen</li><li>• Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber Aufgabenträger, Führung und Übergabe statistischer Angaben, Durchführung von Erhebungen</li><li>• Leistungsbestellung bei den Nachauftragnehmern und deren Abrechnung</li><li>• Erstellung der Fahrpläne für das Konzessionsgebiet</li><li>• Lokales Marketing in Abstimmung mit dem VBB</li><li>• Abwicklung der über die Leistungsvereinbarung und -finanzierung abgegoltenen Investitionsförderung für Fahrzeuge</li></ul> <p>Subunternehmer</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• betriebliche Planung</li><li>• Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber Konzessionär</li><li>• Erstellung der per Subunternehmervertrag vereinbarten Leistungen</li></ul>



Alle nur einmalig oder in größeren Zyklen anfallenden Aufgaben, wie

- der Entwurf der Verkehrsverträge
- die Vorbereitung und Verhandlung grundsätzlicher Vertragsanpassungen
- eine erforderliche Bildung oder Abänderung von Linienbündeln
- komplexe Aufgaben des Vertragsdurchführungscontrolling
- 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 (vgl. Übersicht in **Tabelle 7-1**).

## 7.2 Unternehmensorganisation

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

- Inhaber der Liniengenehmigungen und Betreiber aller Buslinienverkehre nach § 42 PBefG in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Teltow-Fläming, die dem Linienbündel „TF-Bus“ zugeordnet sind, ist bis zum 31.07.2016 die Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (VTF). Der geltende Verkehrsvertrag (VV) zwischen Landkreis und dem Unternehmen in der Fassung der ersten Änderung des VV hat eine Laufzeit bis zum 31.12.2016. Das Unternehmen befindet sich vollständig im Eigentum des Landkreises, firmiert jedoch nicht als Eigenbetrieb.
- Inhaber der Liniengenehmigungen und Betreiber aller Buslinienverkehre nach § 42 in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Teltow-Fläming, die dem Linienbündel „Raum Zossen“ zugeordnet sind, ist ebenfalls bis zum 31.07.2016 die Herz Reisen GmbH. Der geltende Verkehrsvertrag (VV) zwischen Landkreis und dem Unternehmen in der Fassung der zweiten Änderung des VV hat eine Laufzeit bis zum 31.12.2016. Das Unternehmen firmiert als privates mittelständisches Unternehmen und gehört (mit Bezugnahme auf die Regelungen in Art. 5 Absatz 4 Satz 2 der Verordnung (EG) 1370/2007) zur Gruppe der kleinen und mittelständischen Unternehmen (KMU), die nicht mehr als 23 Fahrzeugen betreiben.
- Im Rahmen der kreisgrenzenüberschreitenden Bedienung werden mehrere Linien durch die Halvbus Verkehrsgesellschaft mbH (HVG), teilweise auch als Gemeinschaftskonzessionen mit der VTF, die Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH (RVS), die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH (VMEE), Arno Reich GmbH und Sabinchen-Touristik GmbH mit eigenen Liniengenehmigungen bedient. Diese Linien gehören keinen Bündeln an oder Bündeln, für die der Landkreis Teltow-Fläming nicht zuständige Behörde im Sinne von Art. 2 Buchstaben b und c der Verordnung (EG) 1370/2007 ist.
- Weder für die Durchführung des konventionellen Buslinienverkehrs noch alternativer Leistungen sind bisher Subunternehmerquoten festgelegt. Unter Beachtung der Vorgaben des Art. 5 Buchstabe e der Verordnung (EG) 1370/2007 ist 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 erfüllt.



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

### 7.3 Gegenwärtige und künftige Leistungsvereinbarung und Genehmigungserteilung

#### 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“<sup>38</sup> vorgenommen und als Bestandteil des bis 2013 geltenden Nahverkehrsplanes beschließen lassen. Diese Bündelung ist auch Bestandteil des Nahverkehrsplanes für den Zeitraum 2014 bis 2018. Die Zuordnung der einzelnen Linien zu den Linienbündeln „TF-Bus“ und „Raum Zossen“ ist Abschnitt 2.2 zu entnehmen. Die der bevorstehenden Leistungsvergabe zugrunde zu legenden Leistungsumfänge betragen in den Linienbündeln (einschl. der Leistungsanteile außerhalb des Kreisgebietes): „TF-Bus“ ca. 4,413 Mio. Nutz-km; „Raum Zossen“ ca. 0,145 Mio. Nutz-km.

Die rechtliche Zulässigkeit der Linienbündelung ergibt sich aus § 9 Absatz 2 PBefG. Dort wird festgelegt, dass die Genehmigung für mehrere Linien gebündelt erteilt werden darf, wenn es die Zielsetzungen der Genehmigungserteilung nach § 8 PBefG erfordern, insbesondere eine ausreichende, wirtschaftliche und integrierte Verkehrsbedienung zu gewährleisten. Die Festlegung der Linienbündelung muss im Nahverkehrsplan oder einem anderen schriftlichen und amtlich veröffentlichten Dokument aufgrund entsprechender Beschlüsse zuständiger Organe/Amtsträger des Aufgabenträgers bestimmt sein.

Die Linienbündelung im Landkreis TF erfolgte nach planerischen, wirtschaftlichen und organisatorischen Kriterien. Damit werden sowohl für den Aufgabenträger als auch die künftigen Betreiber optimale Voraussetzungen der Leistungsabwicklung geschaffen.

#### Leistungsvergabe

Der Landkreis Teltow-Fläming vereinbart Leistungsvergabe und -finanzierung mit den konzessionstragenden Unternehmen bereits seit dem Jahr 2005 auf der Grundlage von Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen (Verkehrsverträgen - VV) und hat damit eine Vorreiterrolle unter den Aufgabenträgern im Land Brandenburg und darüber hinaus eingenommen.

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

<sup>38</sup> Gutachten zur optimalen Linienbündelung und Beratung im Genehmigungsverfahren. PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner, Berlin, 2007



Grundsätzlich entsprechen die bestehenden Verkehrsverträge bereits den Anforderungen der dafür maßgebenden Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße. In folgenden Punkten wird ein vertragsrechtlich zu prüfender Änderungs- bzw. Präzisierungsbedarf im Hinblick auf den Abschluss von Folgeverträgen gesehen:

- Präzisierung der Qualitätsvorgaben entsprechend **Abschnitt 5** des Nahverkehrsplanes
- Vereinbarung von klaren Rechtsfolgeregelungen bei Vertragsverletzungen, insbesondere Nichteinhaltung von Qualitätsvorgaben
- die Anwendung von Anreizregelungen in Verbindung mit vorstehendem Stabstrich (dann als Bonus-/Malus-Regelung)
- Beachtung der Vorgaben des Leitfadens „Standards für die Verbundintegration bei Vergaben im ÖPNV“<sup>39</sup>.

Alle gegenwärtig erteilten Leistungsaufträge und Liniengenehmigungen enden während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes im Jahr 2016. Dieser Nahverkehrsplan ist somit einer Neuerteilung unmittelbar zugrunde zu legen. Im Ergebnis sind alle Leistungen neu zu vergeben sowie Leistungskonditionen und Finanzierung vertraglich neu zu vereinbaren.

#### Möglichkeiten und vorgesehene Formen der Leistungsvergabe

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

Ob im Falle der Leistungsbeziehung zwischen Landkreis und seinem kommunalen Unternehmen VTF die rechtlichen Voraussetzungen für den Abschluss eines Inhouse-Geschäftes (keine Vergabe, weil Selbsterbringung der Leistung) erfüllt sind ist derzeit juristisch nicht vollständig geklärt.

Voraussetzung für die Möglichkeit der Direktvergabe ist, dass der entsprechende Auftrag als öffentliche Dienstleistungskonzession (öDK) auf der Grundlage der VO (EG) 1370/2007 vergeben werden kann und nicht dem nationalen Vergaberecht unterliegt. Das bundesdeutsche Vergaberecht schließt die Direktvergabe für die hier in Rede stehenden Leistungen grundsätzlich aus. Um einen zu vergebenden Auftrag als öDK qualifizieren zu können, ist zwingend zu gewährleisten, dass der Auftragnehmer ein Risiko aus der Auftragsdurchführung zu tragen hat. Welchen Umfang dieses Risiko haben muss und durch welche Form der Vertragsgestaltung dies zu regeln ist, wird nicht per Gesetz vorgeschrieben. Die bisher vorliegende einschlägige Rechtsprechung lässt darauf schließen, dass die Grundanforderung im Abschluss von Nettoverträgen und einem Mindestanteil risikounterworfener Verkehrserlöse im Umfang von 10 - 30 % am Gesamtumsatz aus der auftragsgegenständlichen Leistung besteht. Diese Voraussetzungen werden für die durch den Landkreis Teltow-Fläming zu vergebenden Leistungen erfüllt. Somit hat der Landkreis die Möglichkeiten, seine Vergaben auf der Grundlage der Verordnung (EG) 1370/2007 zu gestalten und Direktvergaben zur Anwendung zu bringen.

Bei der Form der Direktvergabe ist zu unterscheiden

- in die Direktvergabe an ein eigenes oder von der zuständigen Behörde beherrschtes Unternehmen auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007, wobei die zuständige

<sup>39</sup> Standards für die Verbundintegration bei Vergaben im ÖPNV. VBB GmbH, jeweils aktuelle Fassung



Behörde auch durch eine Gruppe von Behörden (benachbarte Kreise oder kreisfreie Städte bei grenzüberschreitendem Leistungszuschnitt und gesellschaftsrechtlichen Anteilen an einem gemeinsamen Unternehmen) gebildet werden kann, und

- in die Direktvergabe an einen sogenannten Dritten auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 4 der Verordnung (EG) 1370/2007. Dabei dürfen Schwellwerte hinsichtlich Leistungsumfang (300.000 km) oder jährlichem Auftragswert (1,0 Mio. Euro) nicht überschritten werden, wobei für kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) mit nicht mehr als 23 Fahrzeugen doppelt hohe Grenzwerte gelten.

Wenn eine Direktvergabe gleich welcher Form erfolgt, ist die zuständige Behörde (Aufgabenträger) verpflichtet sicherzustellen, dass diese Leistung wirtschaftlich und nicht zu überhöhten Kosten für die Allgemeinheit erbracht wird. Die Verordnung (EG) 1370/2007 sieht dafür mit ihrem Anhang einen jährlichen (nachträglichen) Nachweis des Nettoeffekts aus der auftragsgegenständlichen Leistung vor. Der Landkreis Teltow-Fläming sichert bereits seit dem Abschluss der ersten Verkehrsverträge die erforderliche Wirtschaftlichkeit und eine Bestimmung der erforderlichen Zuschussbeträge im Voraus durch die Abforderung aktueller Testierungen der Wirtschaftlichkeit der Unternehmen in ihrem tatsächlichen Marktumfeld auf der Grundlage der Kriterien des EuGH-Urteils Az. C-280/00 vom 24.03.2003 in der Rechtssache Altmark Trans GmbH. Die Verordnung (EG) 1370/2007 bestätigt die vergabe- und beihilferechtliche Zulässigkeit dieser Form des Wirtschaftlichkeitsnachweises weiterhin ausdrücklich.

Der Landkreis Teltow-Fläming als Aufgabenträger und zuständige Behörde sieht vor, die in den Linienbündeln „TF-Bus“ und „Raum Zossen“ zusammengefassten und definierten Leistungen unter Anwendung der vorstehend erörterten Möglichkeiten direktzuvergeben.

Voraussetzung für eine Direktvergabe ist die Vorlage einer Wirtschaftlichkeitstestierung nach den Kriterien des EuGH-Urteils Az. C-280/00 vom 24.03.2003 in der Rechtssache Altmark Trans GmbH. Diese Testierung ist bis 30.06.2015 für das Wirtschaftsjahr 2014 beim Aufgabenträger von den Unternehmen vorzulegen, die eine Direktvergabe in Anspruch nehmen wollen.

Für alle Leistungen außerhalb der Linienbündel in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Teltow-Fläming (Leistungen der RVS, HVG, VMEE, Reich, Sabinchen Touristik) ist davon auszugehen, dass diese nach geltender Rechtslage nach Auslaufen gegenwärtigen noch laufender Verkehrsverträge nicht mehr durch den Landkreis Teltow-Fläming vergeben und finanziert werden dürfen. Zur Sicherung der Bestellung und Finanzierung dieser Leistungen sind rechtzeitig entsprechende Verwaltungsvereinbarungen mit den Gebietskörperschaften zu treffen, die dafür zuständige Behörde nach Art. 2 Buchstaben b und c der Verordnung (EG) 1370/2007 sind und ihrerseits die entsprechende Leistungsbestellung durchführen.

#### Genehmigungsverfahren

Rechtliche Grundlage für die Genehmigungsverfahren ist das PBefG in einer novellierten Fassung. Wesentliche und primärrechtlich geltende beihilferechtliche und vergaberechtliche Grundlage ist die am 03.12.2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.

Auch nach durchgeführter Novellierung des PBefG werden Genehmigungsverfahren (Verwaltungsakt) und Vergabeverfahren (Vergabeakt) juristisch weiterhin nicht widerspruchsfrei durchzuführen sein.



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

Der Aufgabenträger hat zu beachten, dass er mindestens 1 Jahr vor der Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder einer geplanten Direktvergabe seinen Transparenzverpflichtungen gemäß Art. 7 Abs. 2 durch Vorinformation im Amtsblatt der EU nachzukommen hat. Nach gegenwärtig absehbarem Terminplan wird dies frühestens im April 2014 erfolgen.

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

#### 7.4 Leistungsbestellung und Controlling

Der Landkreis Teltow-Fläming bestellt die Leistungen auf der Grundlage der durchgeführten Vergabeverfahren einschl. vorgelegter Wirtschaftlichkeitstestierungen und fixiert Leistungsbestellung und Finanzierung in Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen (Verkehrsverträgen). Da die Vergaben der Leistungen als öffentliche Dienstleistungskonzessionen erfolgen ist eine Vertragsverhandlung zulässig.

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

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

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.

#### 7.5 Marketing

Regionsübergreifende Marketingaktivitäten gehören zum Aufgabenbereich des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB). Der VBB soll aber auch regionale Vorhaben mit seinem Know-how unterstützen. Ein positives Beispiel dafür ist mit breiter Mitwirkung vorbereitete und durchgeführte Aktion „48 Stun-



den Nuthe-Nieplitz“ (17./18.08.2013), die als nachhaltiger Erfolg für die Vermarktung einer Region und des ÖPNV-Angebotes gewertet werden kann.

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 (insbes. 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, z.B. durch Aufstellung und Pflege der VBB-InfoPunkte
- die elektronische Verbindungsausweisung über fahrinfo<sup>®</sup> 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 (Fahrmöglichkeiten, Tarif, Anmeldezeiten und Telefonnummer) zu informieren.



## 8 Investitionsbedarf und Investitionsförderung

Die investive Förderung von Fahrzeugen und Infrastrukturanlagen des ÖPNV ist ein wesentliches Hilfsmittel zur Umsetzung der verkehrspolitischen Zielstellungen, insbesondere der Anforderungen an einen modernen, komfortablen und zunehmend barrierefreien ÖPNV.

Nach § 10 Absatz 2 ÖPNVG BB ist den Aufgabenträgern des üÖPNV die Verantwortung für die investive Verwendung eines Teils der ihnen zufließenden Landesmittel übertragen. Dieser muss nach § 1a ÖPNVFV in der Fassung der 3. Änderung mindestens 18,55 % betragen. Weiterhin fordert die ÖPNVFV die unternehmensneutrale Förderung der Beschaffung von Fahrzeugen und Fahrzeugausrüstungen durch anteilige jährliche Zahlungen im Rahmen der Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträge und erteilt dazu Rahmenvorgaben, die sich auch das vom Aufgabenträger vorzugebende Fahrzeugalter beziehen.<sup>40</sup> Der Landkreis Teltow-Fläming hat dazu in den Verträgen einen Finanzierungssatz von 0,27 EUR pro Fahrplan-km im konventionellen Linienverkehr und von 0,12 EUR pro Leistungs-km in alternativen Bedienungsformen (mit Kleinbussen) festgelegt. Die sich daraus ergebenden Beträge erfüllen bereits für sich sowohl im zurückliegenden als auch im zu beschließenden Planungszeitraum die Vorgabe nach § 1a ÖPNVFV.

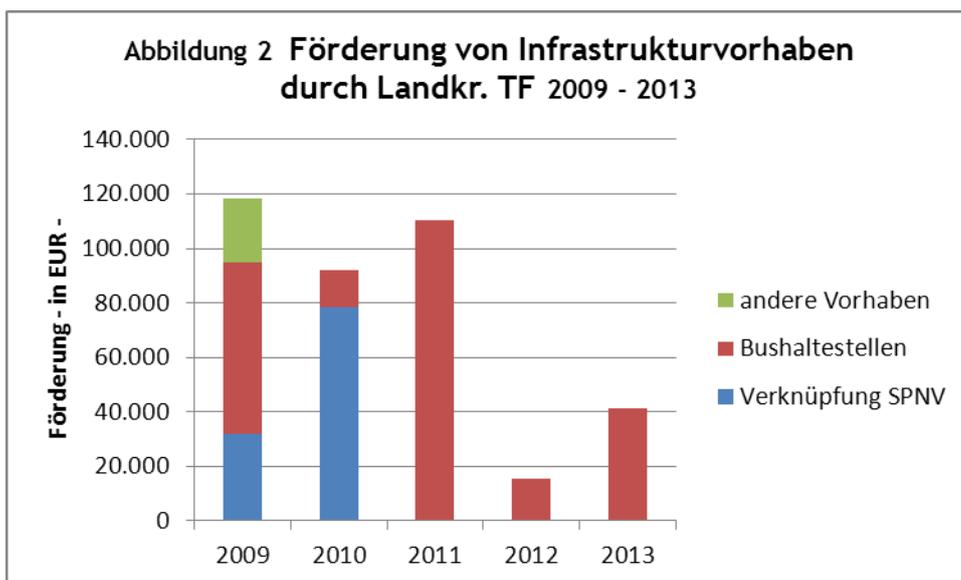
Zuwendungen für Investitionen in Anlagen der Infrastruktur für den üÖPNV aus Landesmitteln sind nach der dazu erlassenen Richtlinie des MIL<sup>41</sup> möglich, wenn sie an Verknüpfungsstellen zum SPNV oder als Zentrale Omnibusbahnhöfe (mit einem Mindestumfang von 200 TEUR) errichtet werden. Regelungen für nicht dieser Voraussetzung entsprechenden Investitionen (vor allem Ausbau von Haltestellen und Buswendeschleifen) werden durch die bereits im Rahmen des Nahverkehrsplanes für den üÖPNV 2005 bis 2009 beschlossene Richtlinie des Landkreises Teltow-Fläming getroffen. Diese begrenzt die Höhe der Zuwendungen für jedes Vorhaben auf 50 % der zuwendungsfähigen Kosten und die Summe der für jedes Haushaltsjahr bereitzustellenden Mittel auf einen festgelegten Deckelungsbetrag.

Im Planungszeitraum 2009 bis 2013 wurden aus Mitteln in Verfügung des Landkreises Teltow-Fläming Infrastrukturvorhaben mit einem Umfang zuwendungsfähiger Kosten von 755.120 EUR durch Zuwendungen von 377.560 EUR gefördert (Abbildung 8-1). Die Förderbeträge überschritten in keinem Haushaltsjahr den Betrag von 120 TEUR und betrafen folgende Gruppen von Vorhaben:

- 3 Ausbaumaßnahmen an Verknüpfungsstellen zum SPNV (P+R-Anlage am Haltepunkt Großbeeren, Überdachung der Fahrradständer am S-Bahnhof Mahlow, Bahnhofsvorplatz Oehna)
- Ausbau von 47 Bushaltestellen in 7 Städten und Gemeinden, teilweise als Folgemaßnahmen aus der Erneuerung von Bundes- und Landesstraßen
- Ausbau von 2 Buswendeschleifen (Ortsteil Kemnitz der Stadt Dahme/Mark, Ortsteil Blönsdorf der Gemeinde Niedergörsdorf).

<sup>40</sup> Anlage zur § 5 Nummer 2 ÖPNVFV i. d. F. der 1. Änderung

<sup>41</sup> Richtlinie des MIL zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest) vom 25.07.2007, Amtsblatt Brandenburg Nr. 36, S. 1871 mit Änderungserlassen vom 22.01.2010 und vom 08.06.2012



Für den Planungszeitraum 2014 bis 2018 liegen mit Stand September 2013 Bedarfsanmeldungen für 38 Vorhaben in Verantwortung des Landkreises Teltow-Fläming mit Angaben zum Realisierungszeitraum und dem Volumen an zuwendungsfähigen Kosten vor (Anlage 4), zusätzlich 4 Anmeldungen ohne diese Angaben. Der geltend gemachte Umfang zuwendungsfähiger Kosten liegt mit 1,014 Mio. EUR um 34 % über dem im vergangenen Planungszeitraum realisierten Volumen. Im gleichen Verhältnis steigen die beantragten Zuwendungen an. Die Höhe der Bedarfsanmeldungen wird entscheidend von den Kofinanzierungsmöglichkeiten der Investitionsträger begrenzt. Das größte Einzelvorhaben betrifft den Ausbau einer P+R-Anlage sowie des Leit- und Informationssystems am Bahnhof Jüterbog als Folgemaßnahmen zur Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Die weiteren Vorhaben haben den Ausbau von weiteren 43 Bushaltestellen und 2 Wendeschleifen zum Inhalt.

Weiterhin liegen für den Planungszeitraum 5 Bedarfsanmeldungen für Ausbaumaßnahmen an Verknüpfungstellen zum SPNV entsprechend der folgenden Übersicht vor, deren Einordnung als Großvorhaben gemäß § 10 Absatz 5 ÖPNVG BB und damit in die Förderung aus Mitteln in Verfügung des Landes durch den Antragsteller im Zusammenwirken mit der Kreisverwaltung zu verfolgen ist.

Tabelle 8-1 Bedarfsanmeldungen für Großvorhaben der ÖPNV-Infrastruktur

Stadt/Gemeinde	Vorhaben	Wertumfang [TEUR]	Realisierungszeitraum	Teilvorhaben
Niedergörsdorf	Neubau Bahnhofsvorplatz	254,3	2015	offen
Rangsdorf	Neubau Bahnhofsvorplatz	4.050,0	2015 bis 2017	offen
Luckenwalde	Bahnhofsvorplatz	2.000,0	2016	Fahrradparkhaus, P+R-Anlage
Großbeeren	Haltepunkt Großbeeren	543,0	offen	Behindertengerechter Zugang
Blankenfelde-Mahlow	ÖPNV-Verknüpfung am Bhf Blankenfelde	offen	offen	offen



Der gegenwärtige Informationsstand zur Vorbereitung dieser Vorhaben lässt nur die Einbeziehung in den Beschluss zum Nahverkehrsplan im Sinne von Rahmenvorgaben zu. Während der Realisierung können sich daraus zusätzliche Anforderungen an die Förderung durch den Landkreis im Rahmen der ihm zur Verfügung stehenden Mittel ergeben.

Der jetzt erkennbare Rahmen für die Inanspruchnahme von Zuwendungen liegt - wie auch im zurückliegenden Planungszeitraum - deutlich unter dem in der Richtlinie des Landkreises Teltow-Fläming gesetzten jährlichen Deckelungsbetrag. Für den Planungszeitraum wird deshalb dessen Absenkung um 50,0 TEUR auf 150,0 TEUR vorgesehen, um diese Mittel als Dispositionsreserve zusätzlich der Betriebskostenabdeckung für Erprobung und Einführung neuer und insbesondere innovativer Leistungsangebote, vorzugsweise integriert in ganzheitliche Mobilitätskonzepte, einsetzen zu können. Der notwendige Mindestanteil investiver Verwendung von Landesfördermitteln in Höhe von 18,55 % wird dadurch nicht gefährdet. Für eine Erhöhung der Förderquote zur finanziellen Entlastung der Kommunen sind derzeit keine Spielräume erkennbar. Bei der Auswahl zu fördernder Maßnahmen soll solchen, die vorrangig der Herstellung von Barrierefreiheit dienen, Priorität eingeräumt werden.

## 9 Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und Finanzierung des üÖPNV

### 9.1 Entwicklung der Beförderungstarife

Im ÖPNV des Landkreises Teltow-Fläming gilt der VBB-Tarif nach dem Stand vom 15.12.2013.<sup>42</sup> Karte 31 stellt den Ausschnitt des Kreisgebietes aus dem zugehörigen Tarifwabenplan dar. Danach werden die Siedlungseinheiten und die SPNV-Zugangsstellen im Kreisgebiet 81 Tarifwaben zugeordnet, von denen 11 dem Tarifbereich Berlin C zugehören. Für die Kernstädte von Luckenwalde (Tarifwabe 6452), Ludwigfelde (Wabe 6053) und Jüterbog (Wabe 6751) sind Orte mit Stadtlinienverkehr zu besonderen tariflichen Bedingungen. Außerdem liegen im Kreisgebiet 16 Leerwaben.<sup>43</sup>

Die Preise für die gängigen Fahrausweise im VBB-Tarif wurden zwischen 2008 und 2013 im Mittel um 9,6 % erhöht, das entspricht einer mittleren jährlichen Steigerungsrate von 1,85 %. Für den Planungszeitraum wird von einer jährlichen Steigerungsrate von wenigstens 2,15 % ausgegangen, so dass im Jahr 2018 die Fahrpreise im Mittel voraussichtlich um 11 bis 12 % über dem gegenwärtigen Niveau liegen werden. Falls der mit Tarifierhöhungen verbundene Fahrgastverlust<sup>44</sup> durch die Qualitätssicherung im ÖPNV gering gehalten werden kann, können sich die Erlöse der ÖPNV-Unternehmen im Planungszeitraum bei gleichbleibender Fahrgastnachfrage um etwa 10 % erhöhen, das entspricht einer Ergiebigkeit der Tarifierhöhungen von 90 %. Voraussetzung für den Grad des Eintreffens dieser Prognose ist der Grad des Zutreffens der zugrunde gelegten Rahmenannahmen.

<sup>42</sup> Gemeinsamer Tarif der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen (VBB-Tarif) Stand 01. August 2013

<sup>43</sup> Leerwaben haben keine zugeordnete Siedlungseinheit, sondern werden zur Harmonisierung der Tarifentfernungen angelegt

<sup>44</sup> je nach der betroffenen sozialen Gruppe durch Abwanderung zum motorisierten oder nicht motorisierten Individualverkehr und/oder durch Verzicht auf Mobilität (vor allem bei Rentnern und Sozialhilfeempfängern)



## 9.2 Aufwands- und Ertragsentwicklung im Planungszeitraum

Die vorausschauende Einschätzung der Aufwands- und Ertragsentwicklung in den Unternehmen des üÖPNV ist für den Aufgabenträger im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplanes vor allem für die Jahre 2017 und 2018 von Bedeutung, da die den Unternehmen zufließenden Zuschüsse in den Verkehrsverträgen bis 2016 bereits weitgehend festgelegt sind.<sup>45</sup> Für den Zeitraum bis 2018 erfolgt eine Vorausberechnung mit diesem Nahverkehrsplan. Zur Vorbereitung der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Zeitraum ab 2017 ergibt sich allerdings für den Aufgabenträger in 2016 der Bedarf nach einer qualifizierten Vorausberechnung sowohl der für den vorgesehenen Vertragszeitraum zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel als auch der zu erwartenden finanziellen Situation der zu beauftragenden Unternehmen.

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 2018
  - die Entwicklung des Leistungsvolumens und dessen Struktur
  - die Entwicklung des Personalbedarfs und der Vergütungstarife
  - die Preisentwicklung für Dieseldieselkraftstoff
  - der Umfang der Investitionen und die daraus folgende Belastung durch Abschreibungen oder Leasinggebühren sowie Kapitaldienst
  - die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen.
- Aus den Maßnahmen der Rahmenplanung entsprechend Abschnitten 4 bis 6 ergeben sich keine signifikanten Veränderungen des Gesamtleistungsvolumens im Landkreis. Der Aufgabenträger strebt an, dass der Anteil der bedarfsabhängigen Angebote auf ca. 5 % steigt. Unter Berücksichtigung einer angenommenen „normalen“ Abrufquote für Bedarfsleistungen zwischen 30 und 50 % resultiert eine Abnahme bei den tatsächlich zu erbringenden Fahrleistungen.
- Der Bedarf an Fahrpersonal bleibt im Wesentlichen konstant. Bei weiteren Umstellungen auf bedarfsabhängige Bedienung kann es zu einem geringen Minderbedarf kommen, weil bei diesen Bedienungsformen vorrangig Subunternehmer eingesetzt werden. Diese verursachen dann aber andererseits steigende Aufwendungen für bezogene Leistungen. Zusätzlich sind Dispositions- und Vorhaltungskosten zu kalkulieren. Gegenwärtig sind allerdings die Potenziale für einen vermehrten Subunternehmereinsatz nahezu ausgeschöpft.
- Die Preisentwicklung für Dieseldieselkraftstoff unterlag in den letzten Jahren erheblichen Schwankungen, ist tendenziell aber deutlich nach oben gegangen.<sup>46</sup> Mittelfristig ist mit einer erneuten Wirksamkeit der Preis erhöhenden Faktoren (Verknappung der Ressourcen, steigender Bedarf, noch geringe Wirksamkeit alternativer Antriebsenergien) und demzufolge mit Steigerungen weit oberhalb der allgemeinen Preissteigerungsrate zu rechnen. Während der Laufzeit der Ver-

<sup>45</sup> abgesehen von der darin enthaltenen Anpassungsklausel für die Preissteigerung bei Dieseldieselkraftstoff und Personalvergütungstarif und von Regelungen für den Eintritt außergewöhnlicher Veränderungen in den Bedingungen für beide Vertragspartner

<sup>46</sup> so z. B. von 2010 (Jahresmittel) bis September 2013 um 17,6 % bei Abgabe an Großverbraucher



kehrsverträge sind Anpassungen der Haushaltzuschüsse vorgesehen bzw. bereits in Anspruch genommen worden.

- Das Volumen der Abschreibungen wird bis 2018 etwa im bisherigen Rahmen bleiben bzw. leicht zurückgehen. Die Kostenbelastung aus diesem Faktor wird in zwei Richtungen reduziert bzw. ein weiterer Anstieg gedämpft:
  - die teilweise Umstrukturierung des Fahrzeugparks infolge der Umstellung konventioneller auf bedarfsabhängige Leistungen
  - durch Anhebung des zulässigen Höchstalters der Fahrzeuge auf 16 Jahre.
- Die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen wird mit durchschnittlich +1,85 %/a angenommen.

### 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 **Abschnitt 9.1** dargestellten Änderungen der Beförderungstarife unter Berücksichtigung ihrer Ergiebigkeit, andererseits die Entwicklung der Beförderungsfälle nach **Abschnitt 6.1**. Der bis 2018 erwartete Rückgang des Beförderungsaufkommens um ca. 2 % resultiert per Saldo vor allem aus dem Rückgang der Schülerbeförderung ab 2016, der eine Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste durch die konzipierten Angebotsveränderungen gegenüber stehen. Tendenziell entfällt auf diese Fahrgäste, da sie keinen Anspruch auf Fahrpreisermäßigungen haben, ein bis zu 35 % höherer Erlössatz pro Beförderungsfall, wodurch voraussichtlich die Erlösverluste aus der Schülerbeförderung ausgeglichen werden. Die in **Abschnitt 9.1** vorausberechnete Steigerung der Verkehrserlöse um ca. 10 % ist daher auch unter Berücksichtigung der Aufkommensveränderung als realistisch anzusehen. Voraussetzung für den Grad des Eintreffens dieser Prognose ist der Grad des Zutreffens der zugrunde gelegten Rahmenannahmen.

Dagegen 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. Die in **Abschnitt 9.3** dargestellte Veränderung im Zuweisungsverfahren von Ausgleichszahlungen für Mindereinnahmen aus der Beförderung auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs verändert deren Charakter insoweit, dass sie (nicht erlöswirksamer) Bestandteil der Zuwendungen aus öffentlichen Haushalten werden.

Unter dieser Voraussetzung ist im Planungszeitraum keine Verringerung der Fehlbeträge (vor Haushalt-zuwendungen) in den üÖPNV betreibenden Unternehmen zu erwarten.

### **9.3 Aufkommen und Bedarf an Haushaltsmitteln zur Finanzierung des üÖPNV**

Die Zuweisung von Bundes- und Landesmitteln an die Aufgabenträger des üÖPNV sowie Forderungen an deren Verwendung ergeben sich mit Wirkung vom 1. Januar 2008 aus § 10 des novellierten ÖPNV-Gesetzes Brandenburg und der darauf basierenden ÖPNV-Finanzierungsverordnung - ÖPNV-FV.<sup>47</sup>

<sup>47</sup> Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung - ÖPNV-FV) vom 03.01.2005, GVBl II, S. 42, Stand der zweiten und dritten Änderungsverordnung von 2007 und 2013



Nach § 10 Absatz 1 ÖPNVG stellt das Land Brandenburg zur Finanzierung des ÖPNV folgende Mittel zur Verfügung:

- a) Mittel nach den §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes
- b) Mittel nach § 3 Absatz 1 und § 4 Absatz 3 des Entflechtungsgesetzes<sup>48</sup>
- c) Landesmittel zur Leistungsförderung im üÖPNV (zur Deckung von Aufwandsfehlbeträgen in den ÖPNV-Unternehmen)
- d) Landesmittel, die nach ihrem Zweck bis 2007 zur Gewährung von Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG bestimmt waren (jetzt Landesmittel nach § 1 Absatz 3 ÖPNVFV BB).<sup>49</sup>

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

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

Die Anwendbarkeit der vorstehenden Finanzierungsverordnung für den Planungszeitraum ist in folgender Weise zu bewerten:

- Die ursprünglich nur bis 2012 in Kraft gesetzte Verordnung wurde durch ein Gutachten im Auftrag des Landes zur Evaluierung der ÖPNV-Förderung bewertet.<sup>50</sup> Dieses bestätigte die Wirksamkeit der Maßnahmen und auch im Wesentlichen die strukturelle Sachgerechtigkeit (Schlüsselmerkmale).

Besagtes Gutachten äußert sich zu den strukturellen Verteilungsmerkmalen, jedoch nicht zu den absoluten Volumina der Förderbeträge und qualifiziert dies zu einem Gegenstand der – noch ausstehenden - verkehrspolitischen Entscheidung der Landesregierung.

Die per 01.01.2013 in Kraft getretene Änderung sieht die Möglichkeit einer um 50 % höher gewichteten Landesförderung für Bedarfsverkehre vor, die nach aktueller Interpretation zusätzlich zur Verfügung gestellt werden. Der Landkreis Teltow-Fläming profitiert anteilig davon.

- Im Ergebnis der Revision der den Ländern zufließenden Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz, die für das Jahr 2014 ansteht und deren Ergebnisse ab 2015 wirksam werden, ist eine Kürzung dieser Mittel zu befürchten, nachdem diese bis 2014 noch einer Dynamisierung um +1,5 % pro Jahr unterliegen. Ob eine entsprechende Kürzung durch den Landeshaushalt „aufgefangen“, oder an die Aufgabenträger durchgereicht würde, ist offen.

<sup>48</sup> Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) vom 05.09.2006, BGBl I, S. 2185 - die hier relevanten Bestimmungen beziehen sich auf bisherige Finanzhilfen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

<sup>49</sup> Nach § 10a des novellierten ÖPNVG ersetzt das Land Brandenburg § 45a PBefG durch § 10 Abs. 2 und 4 ÖPNVG; die Grundlage dafür ist die Ermächtigung nach § 64a PBefG.

<sup>50</sup> Gutachten zur Evaluierung der ÖPNV-Finanzierung im Land Brandenburg. KCW, Nahverkehrsberatung Südwest, Februar 2012



Abbildung 3 Quellen, Zuweisung und Verwendung der Landesmittel zur Förderung des üÖPNV					
Finanzierungsquellen nach § 10 Absatz 1 ÖPNVG					
Mittel nach §§ 5 und 8 Regionalisierungsgesetz		Landesmittel nach Maßgabe des Haushaltsplanes		Mittel nach § 3 (1) Entflechtungsgesetz	
				Zweckbindung für investive Verwendung	
Anteilige Zuweisungen an Aufgabenträger üÖPNV nach § 10 Absatz 2 ÖPNVG					
Zuweisungen nach § 1 Absatz 2 ÖPNVfV - 48 Mio. EUR -			Zuweisungen nach § 1 Absatz 3 ÖPNVfV - 37 Mio. EUR -		Verwendung nach § 10 Absatz 5 ÖPNVG
Schlüsselmerkmale; Zuweisungsanteile <sup>51</sup>			Schlüsselmerkmale; Zuweisungsanteile		Großvorhaben des Neubaus, des Ausbaus oder der Grundenerneuerung von Infrastrukturanlagen des schienen- und leitungsgebundenen ÖPNV; Investitionsprojekte von besonderer Landesbedeutung
o Fläche des Aufgabenträgerbereiches	30 %	o Fläche des Aufgabenträgerbereiches	30 %		
o fahrplanmäßiges Angebot	20 %	o Schülerinnen/Schüler und Studierende im Aufgabenträgerbereich	30 %		
o Eigenmittel des Aufgabenträgers und der kreisangehörigen Gemeinden zur ÖPNV-Förderung	20 %	o fahrplanmäßiges Angebot	40 %		
o Fahrgastzahlen (ohne Ausbildungsverkehr)	30 %				
Verwendung:			Verwendung		
					Mindestanteil 18,55 % § 1a ÖPNVfV
Förderung des allgemeinen Angebots im üÖPNV (Beitrag zum Defizitausgleich in den ÖPNV-Unternehmen)		Förderung des Ausbildungsverkehrs im üÖPNV (Ausgleich für Mindererlöse aus Fahrpreismäßigungen)		Investitionsvorhaben in Verantwortung des Aufgabenträgers	

- Nach stabilen Mittelzuführungen nach dem Entflechtungsgesetz in den zurückliegenden Jahren werden diese ab dem Jahr 2014 um 15 % pro Jahr abgeschmolzen. Die Zweckbindung dieser investiven Fördermittel kann im Land Brandenburg, entsprechend bereits vorliegendem Kabinetts- und Landtagsbeschluss, bis 2019 gewährleistet werden.
- Die Landesregierung wird - wie angekündigt - zum 01.01.2014 ein novelliertes ÖPNV-Gesetz vorlegen, welches ggf. auch zu einer Anpassung der darauf beruhenden ÖPNV-Finanzierungsverordnung führen wird. In der Vorbereitung dieses ÖPNV-Gesetzes wird aktuell die Bereitstellung zusätzlicher Landesmittel zur Förderung des ÖPNV diskutiert. In die Finanzierungsplanung kann dies aber noch nicht konkret eingehen.

Unter Würdigung aller gegensätzlich gerichteten Tendenzen zur künftigen Höhe und Struktur der Landesförderung wird zunächst von stabilen Umfängen für den Landkreis Teltow-Fläming ausgegangen. Sollte es allerdings per Saldo zu einer deutlichen Abschmelzung dieser Zuführungen kommen, werden

<sup>51</sup> Die Zuweisungsanteile beziehen sich auf die Landeswerte, für den einzelnen Aufgabenträger errechnen sie sich aus dessen Anteil an der jeweiligen Schlüsselgröße.



die entsprechenden Minderbeträge nicht oder nicht im vollen Umfang durch den Haushalt des Aufgabenträgers auszugleichen sein. Entsprechende Konsequenzen sind auch zum Bestandteil der 2016 neu abzuschließenden Verkehrsverträge zu machen.

Dem Landkreis Teltow-Fläming fließen weiterhin für grenzüberschreitende Leistungen kreisansässiger Unternehmen anteilige Landesmittel der benachbarten Aufgabenträger auf der Grundlage von Verwaltungsvereinbarungen zu, die er im Rahmen der Verkehrsverträge an diese weiterleitet. Im Gegenzug ist er verpflichtet, Landesmittel an benachbarte Aufgabenträger für die von dort ansässigen Unternehmen erbrachten Leistungen im Landkreis Teltow-Fläming weiterzuleiten. Gegenwärtig erfolgt die Weiterleitung an den Aufgabenträgerbereich des Landkreises Dahme-Spreewald direkt an das beteiligte Unternehmen auf Grund eines Verkehrsvertrages. Nach den Bestimmungen für öffentliche Dienstleistungsaufträge auf der Grundlage der EU-VO 1370/2007 ist nach Auslaufen des derzeit geltenden Verkehrsvertrages nur noch der Weg über eine Verwaltungsvereinbarung mit dem Aufgabenträger zulässig, in dem sich der Sitz der leistungserbringenden Unternehmen befindet.

An der Finanzierung der Stadt- und Ortslinienverkehre, des zusätzlichen Leistungsangebotes der Linie 600 und des Rufbusses in der Gemeinde Nuthe-Urstromtal beteiligen sich die davon bevorteilten Städte und Gemeinden. Der Aufgabenträger hält an dem Grundprinzip fest, auch weiterhin zusätzliche Angebotswünsche der Kommunen, die über die Grundversorgung (4,0 Fahrplan-km je Einwohner und Jahr in Stadt- und Ortsverkehren; Erfüllung der Mindestbedienungsstandards im Regionalverkehr) hinausgehen, zu unterstützen. Hinsichtlich der bisher gehandhabten jeweils 50 %-igen Beteiligung von Aufgabenträger und Kommune am zusätzlich entstehenden Defizit aus solchen Angeboten gebietet allerdings die Haushaltssituation des Landkreises folgende Klarstellungen für den Planungszeitraum:

1. Es besteht aufgrund dieser Regelung kein Rechtsanspruch auf die Bestellung zusätzlicher Verkehrsangebote.
2. Die 50 %-ige Defizitbeteiligung der betreffenden Kommune ist eine Orientierung, die in der konkreten Verhandlung mit dem Aufgabenträger auch deutlich höher vereinbart werden kann.
3. Andererseits besteht im Falle eines nachweisbaren Nutzens über den lokalen Bereich einer Angebotsverbesserung hinaus oder bei erklärtem Pilotcharakter einer Maßnahme die Möglichkeit, den Anteil der von der oder den Kommunen geforderten Defizitbeteiligung unter 50 % abzusenken.

In Korrespondenz zur verändert vorgesehenen Förderung investiver Maßnahmen in die Verkehrsinfrastruktur (vgl. Abschnitt 8) ergibt sich das Bereitstehen zusätzlicher Mittel zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten ab 2014 in Höhe von 100 TEUR. Daraus ergibt sich die Möglichkeit, diese Mittel vorrangig für dringend erforderliche zusätzliche Verkehrsangebote und insbesondere die Unterstützung der Erprobung bedarfsabhängiger Angebote, im Idealfall integriert in ganzheitliche Mobilitätskonzepte, einzusetzen. Hinsichtlich der Dauer der Erprobungsphase ist auf mindestens 1 bis höchsten 3 Jahre zu orientieren.

Tabelle 9-1 fasst die Aufkommens- und Bedarfspositionen an Haushaltsmitteln im Planungszeitraum nach dem gegenwärtig erkennbaren Stand zusammen. Sie nimmt hinsichtlich der Landesmittel den 2012 bzw. 2013 erreichten Stand zum Ausgangspunkt.



Tabelle 9-1 Mittelbedarf und Deckungsquellen zur ÖPNV-Finanzierung 2014 - 2018

Haushaltsposition	2012 z. Vgl.	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Aufkommen (Fremdmittel)</b>						
Landesmittel n. § 1 (2) ÖPNVFV	2.428	2.400	2.400	2.400	2.400	2.400
Landesmittel n. § 1 (3) ÖPNVFV	2.092	2.138	2.148	2.110	2.110	2.110
Landesmittel benachbarter AT	90	186	187	187	187	187
Mittel von Kommunen	211	221	260	280	280	280
<b>Summe Aufkommen</b>	<b>4.821</b>	<b>4.945</b>	<b>4.995</b>	<b>4.977</b>	<b>4.977</b>	<b>4.977</b>
<b>Verwendung</b>						
Zuwendungen an Verkehrsunternehmen nach Verkehrsverträgen <sup>52</sup>	7.487	7.485	7.571	7.633	7.450	7.456
Weiterleitung Landesmittel an benachbarte AT	58	58	58	60	300	310
Förderung von Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur <sup>53</sup>	56	168	141	52	73	61
Dispositionsreserve	-	50	50	50	50	50
<b>Summe Verwendung</b>	<b>7.601</b>	<b>7.761</b>	<b>7.820</b>	<b>7.795</b>	<b>7.873</b>	<b>7.877</b>
<b>Deckungsbedarf aus Mitteln des Landkreises TF</b>	<b>2.780</b>	<b>2.816</b>	<b>2.825</b>	<b>2.818</b>	<b>2.896</b>	<b>2.900</b>

Der ausgewiesene Deckungsbedarf aus Mitteln des Landkreises Teltow-Fläming entspricht dem Saldo der Aufkommens- und Verwendungspositionen aus Landesmitteln und einer steigenden Beteiligung von Kommunen. In der Mittelverwendung wird für die Jahre 2017 und 2018 die voraussichtliche Höhe der Zuschüsse an die (nur noch kreisansässigen) Unternehmen unterstellt, die durch die erhöhte Weiterleitung von Landesmitteln an fremde Aufgabenträger annähernd kompensiert wird. Daraus ergibt sich im Planungszeitraum eine etwa dem gegenwärtigen Niveau entsprechende Belastung des Kreishaushaltes, die allerdings noch nicht alle zu erwartenden Förderbeträge für Investitionen in die Infrastruktur erfassen kann. In diesem Punkt ist eine jährliche Aktualisierung vorzunehmen.

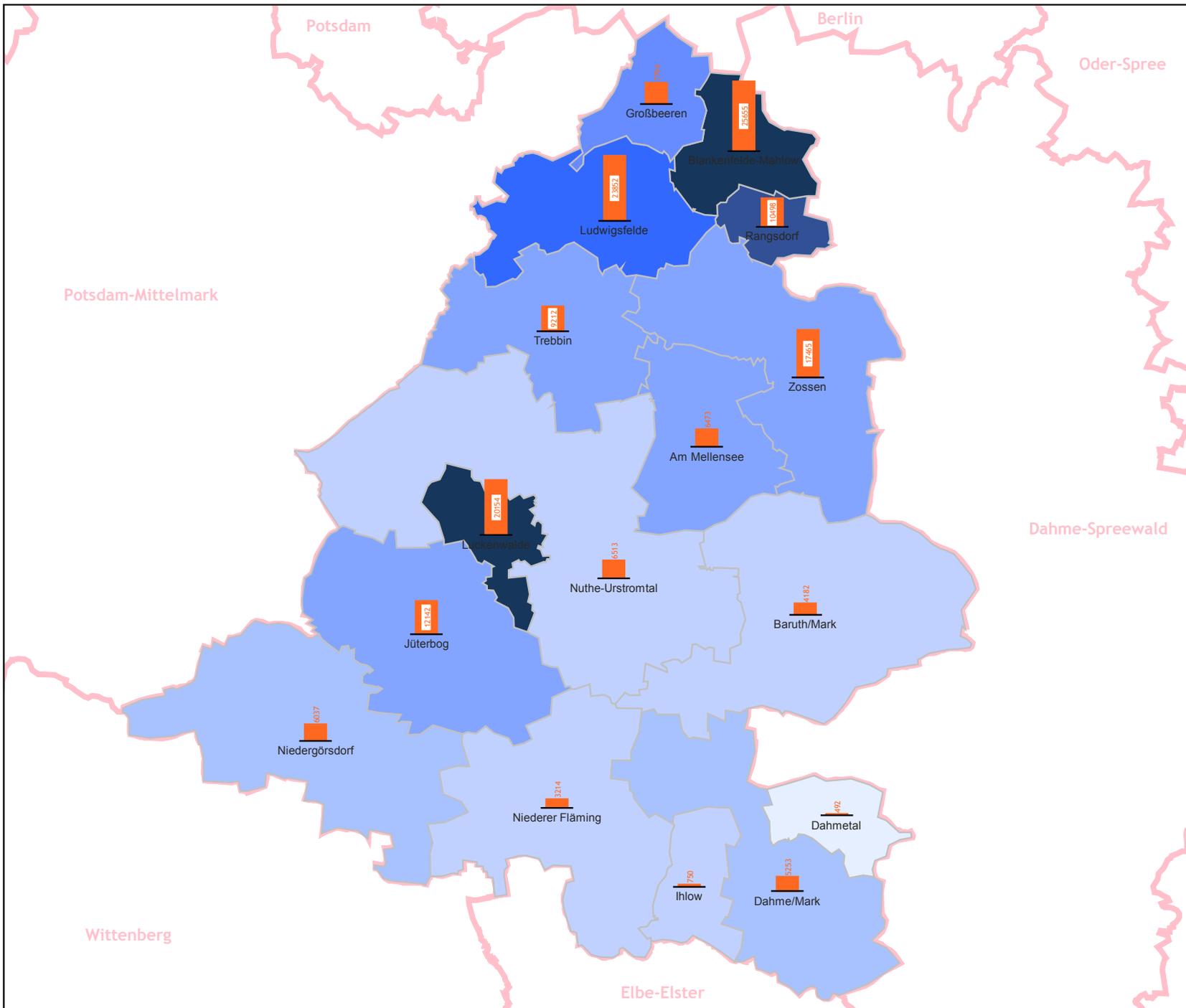
<sup>52</sup> bis 2016 einschl. des Verkehrsvertrages mit der Regionalen Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH

<sup>53</sup> Stand der Bedarfsanmeldung nach Anlage 4, für die Jahre 2016 bis 2018 ist eine Erhöhung wenigstens auf das Niveau von 2015 zu erwarten



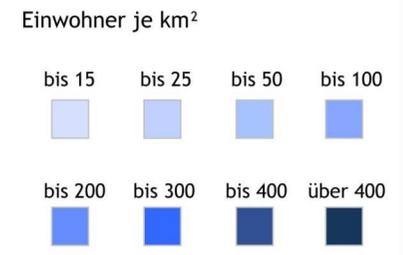


## Kartenteil



Einwohnerdichte und  
Einwohnerzahl  
der Gemeinden 2012

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg,  
Einwohnermeldeämter (Stand: 31.12.2012)



ÖPNV-Netz nach Betreibern  
und Zentrale Orte

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke

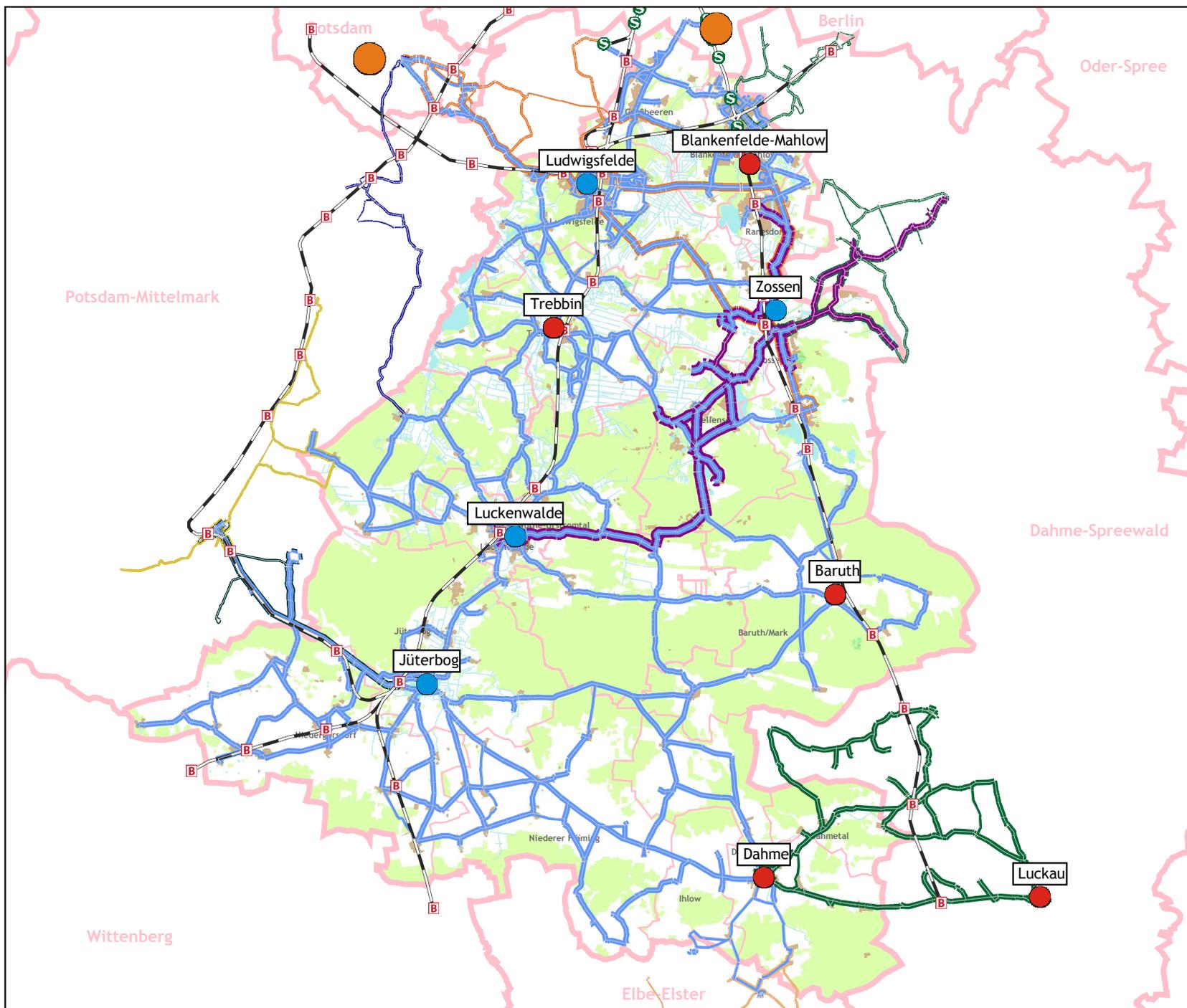
Verkehrsunternehmen [Linienbündel]

- Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (VTF) [Linienbündel TF-Bus]
- Herz-Reisen GmbH [Linienbündel Raum Zossen]
- Regional Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH [optionales Teilbündel Dahme-Ost]
- Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (HVG)
- HVG/VTF
- Verkehrsmanagement Elbe-Elster
- A. Reich GmbH
- Sabinchen Touristik GmbH

Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Nahbereichszentrum

Karte 2



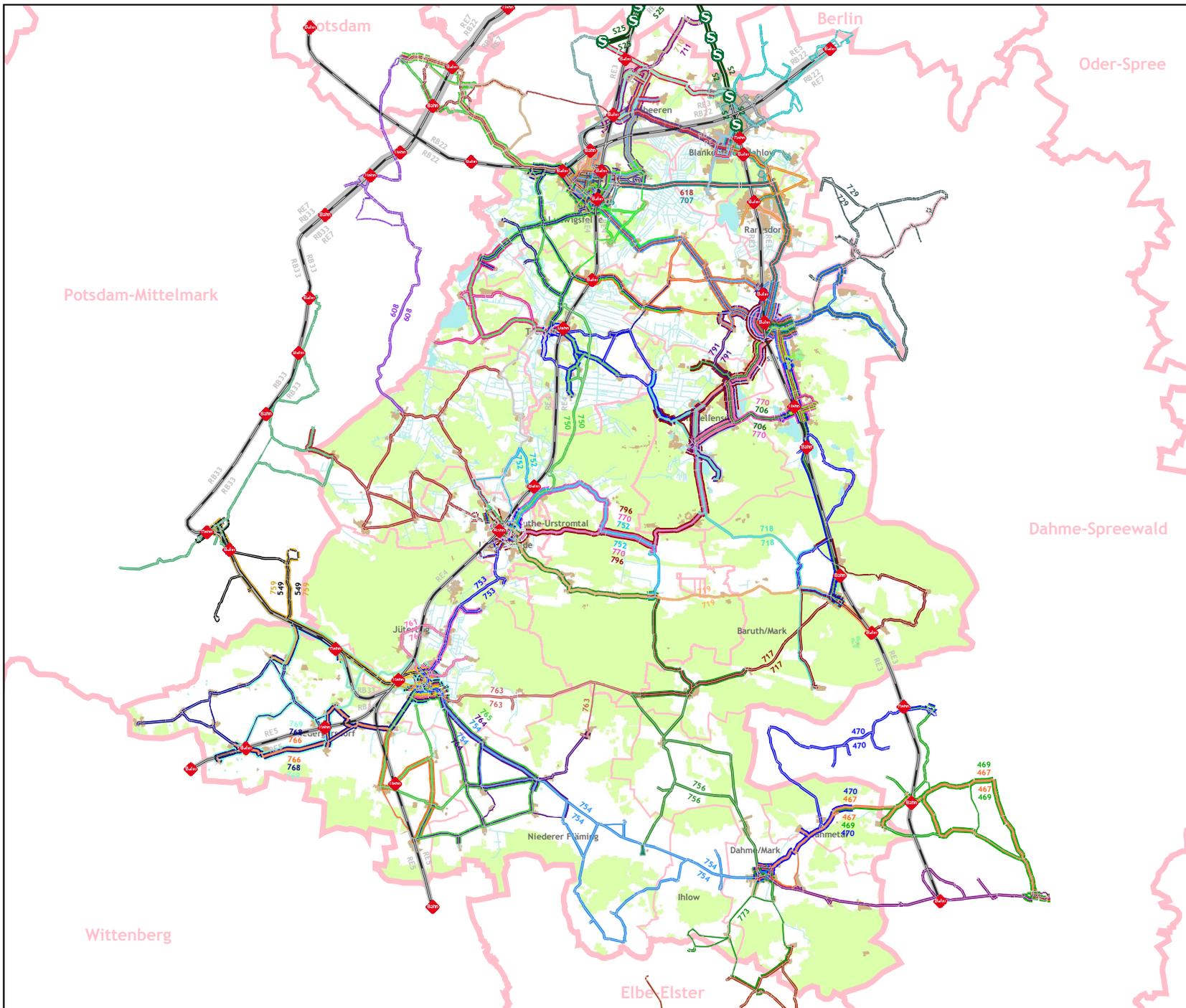


Liniennetz 2013

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- Bahnlinie
- Buslinie
- Bahnhof RE/RB
- S-Bahn

Quelle: Fahrplan 2013

Karte 3





Angebotshäufigkeit  
am Schultag 2013

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Bahnstrecke
-  Busstrecke
-  keine tägliche Bedienung
-  Busstrecke Schultag
-  Bahnhalt RE/RB
-  S-Bahn

Fahrten pro Tag und Richtung - Bus

-  <= 3
-  <= 6
-  <= 10
-  <= 15
-  > 15

Fahrten pro Tag und Richtung

-  Bahn
-  S-Bahn

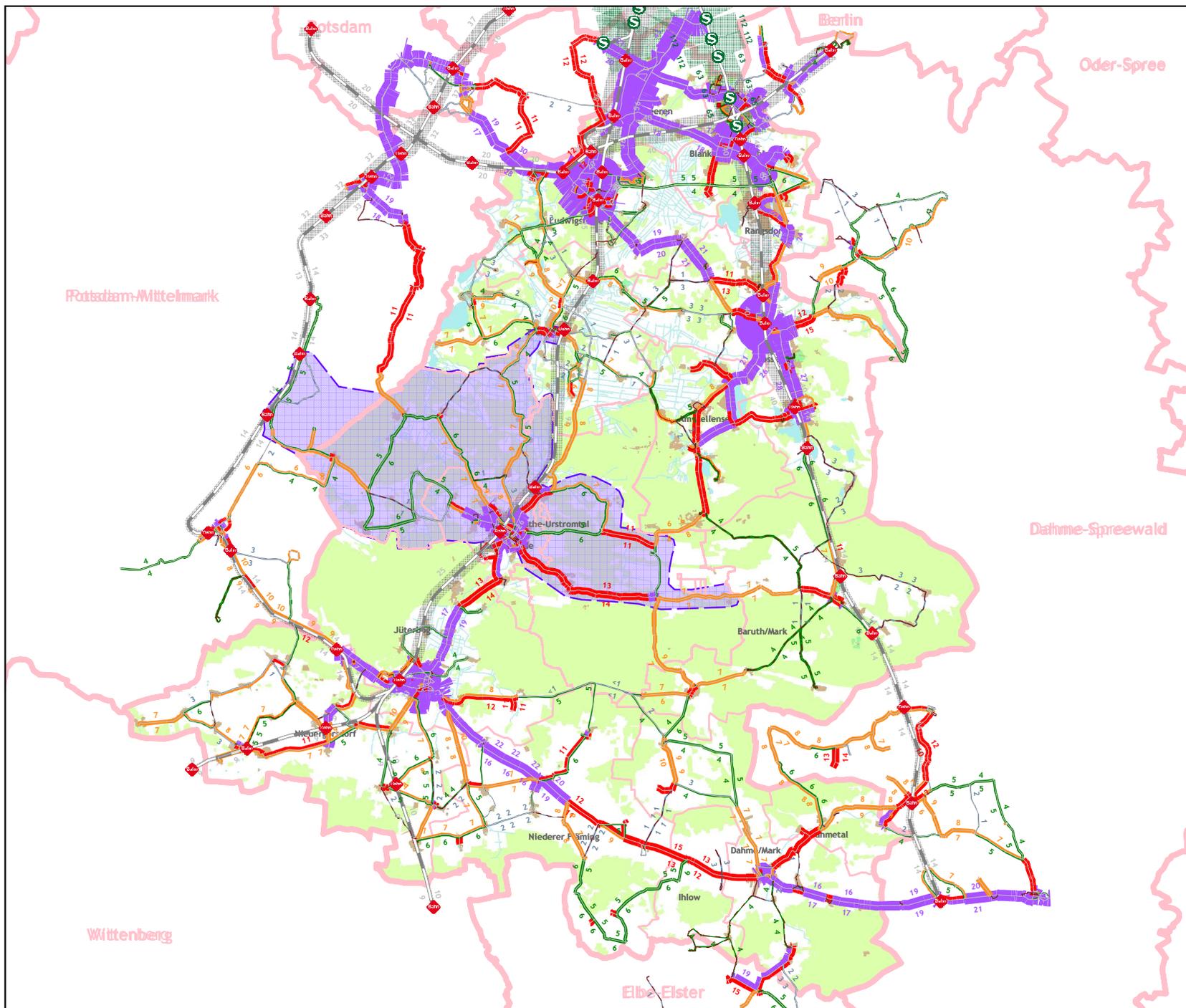
1mm entspricht 20 Fahrten

Rufbusgebiete

-  Nuthe-Urstromtal

Quelle: Fahrplan 2013

Karte 4





Angebotshäufigkeit  
am Ferientag 2013

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Bahnstrecke
-  Busstrecke
-  keine tägliche Bedienung
-  Busstrecke Schultag
-  Bahnhof RE/RB
-  S-Bahn

Fahrten pro Tag und Richtung - Bus

-  <= 3
-  <= 6
-  <= 10
-  <= 15
-  > 15

Fahrten pro Tag und Richtung

-  Bahn
-  S-Bahn

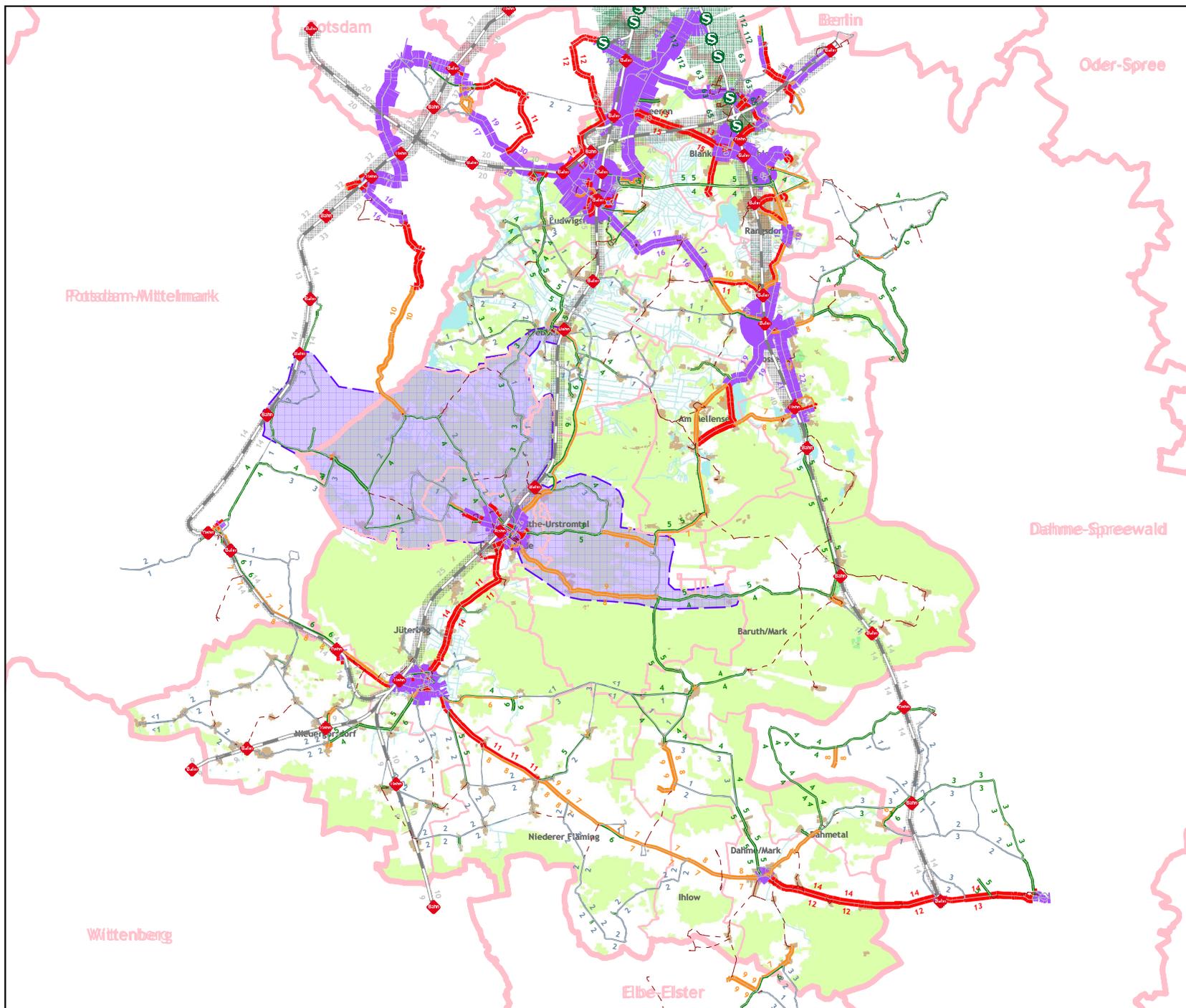
1mm entspricht 20 Fahrten

Rufbusgebiete

-  Nuthe-Urstromtal

Quelle: Fahrplan 2013

Karte 5





Angebotshäufigkeit  
am Samstag 2013

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Bahnstrecke
-  Busstrecke
-  Bahnhalt RE/RB
-  S-Bahnhof

Fahrten pro Tag und Richtung - Bus

-  <= 3
-  <= 6
-  <= 10
-  <= 15
-  > 15

Fahrten pro Tag und Richtung

-  Bahn
-  S-Bahn

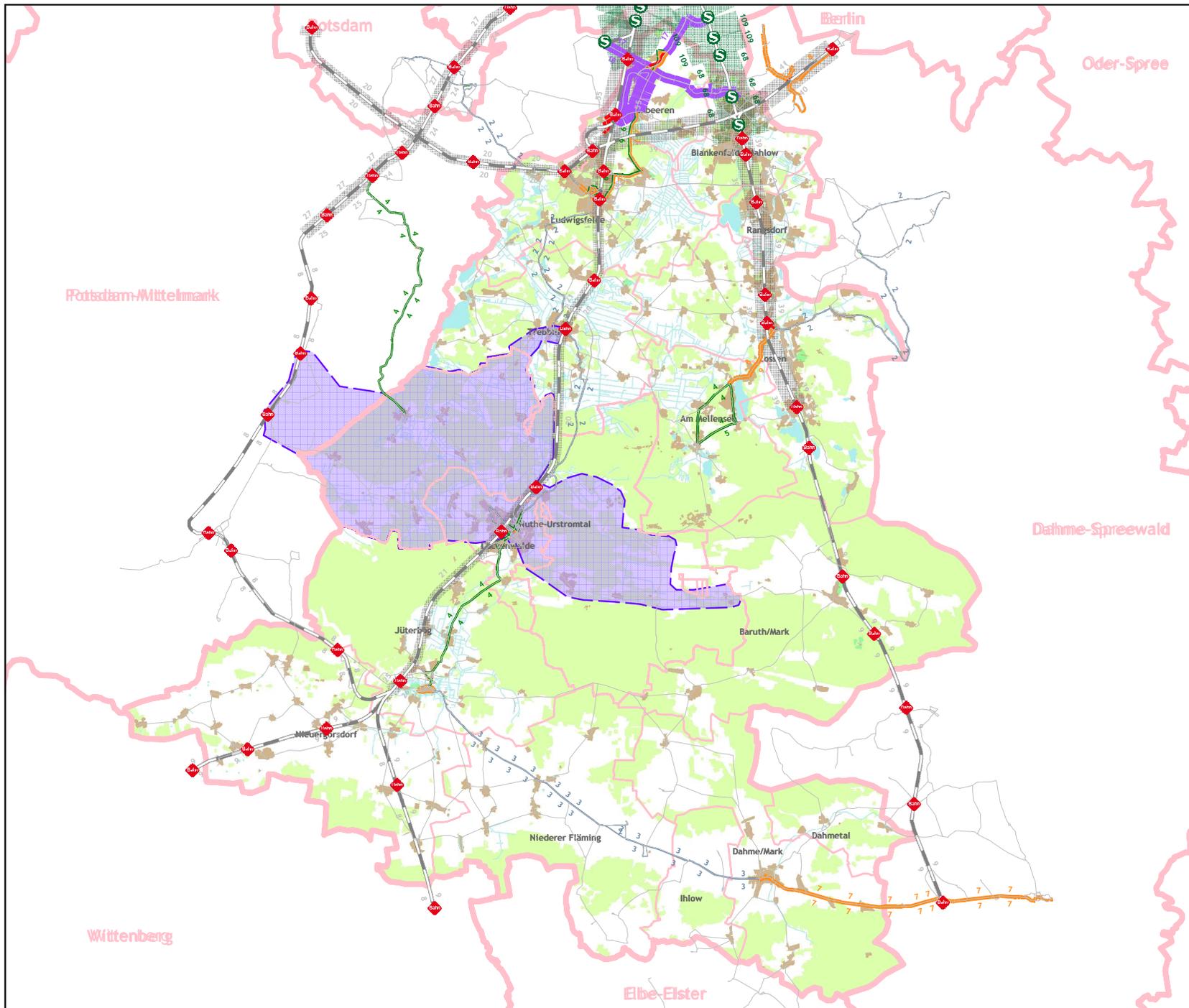
1mm entspricht 20 Fahrten

Rufbusgebiete

-  Nuthe-Urstromtal

Quelle: Fahrplan 2013

Karte 6





Angebotshäufigkeit am  
Sonn- und Feiertag 2013

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- Bahnhof RE/RB
- S-Bahn

Fahrten pro Tag und Richtung - Bus

- <= 3
- <= 6
- <= 10
- <= 15
- > 15

Fahrten pro Tag und Richtung

- Bahn
- S-Bahn

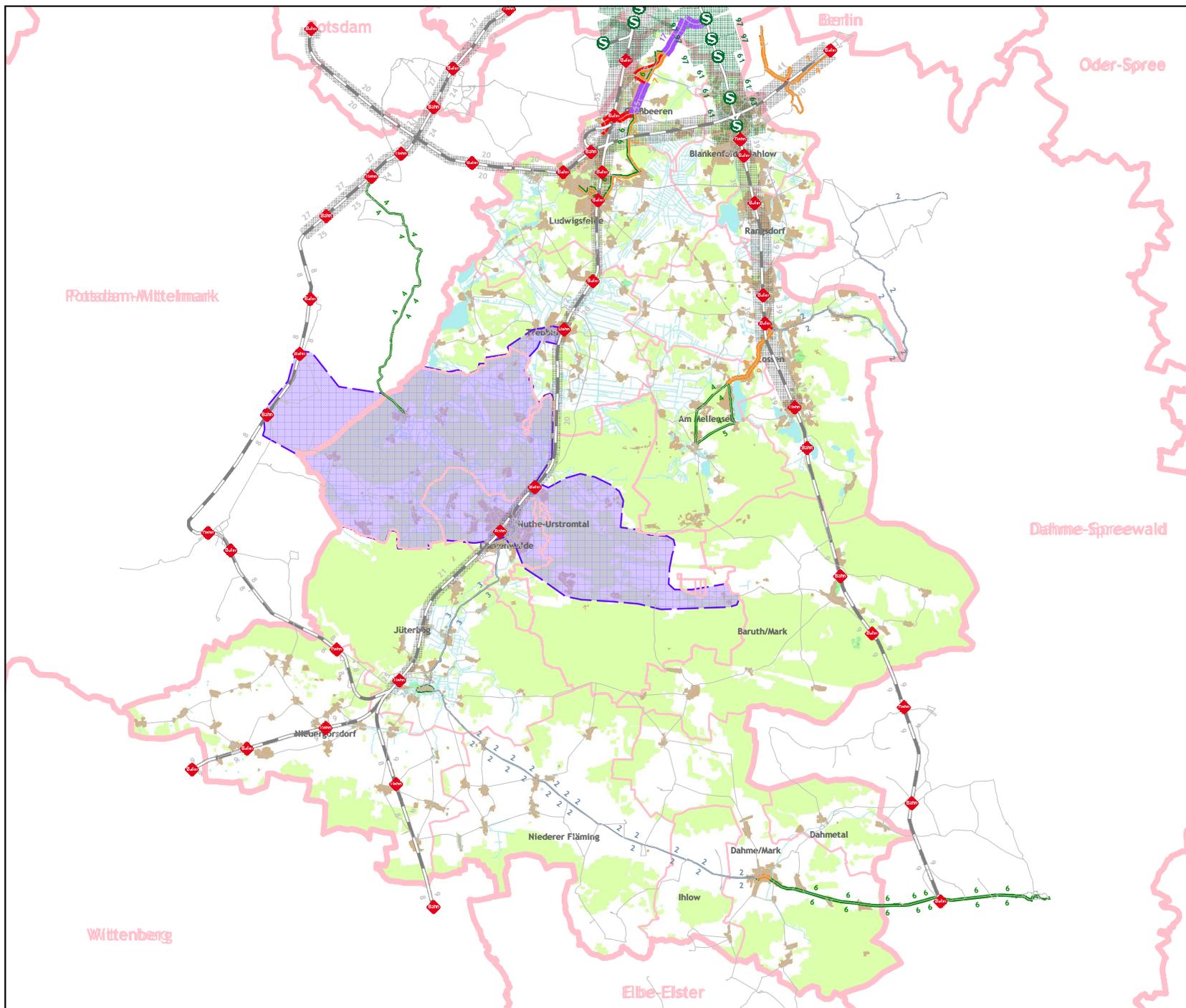
1mm entspricht 20 Fahrten

Rufbusgebiete

- Nuthe-Urstromtal

Quelle: Fahrplan 2013

Karte 7





Angebotshäufigkeit im  
Stadtgebiet Luckenwalde,  
Ferientag 2013

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- keine tägliche Bedienung
- Busstrecke Schultag
- Bahnhof RE/RB
- S-Bahn

Fahrten pro Tag und Richtung  
Stadtbus

- ≤ 3
- ≤ 6
- ≤ 10
- ≤ 15
- > 15

Fahrten pro Tag und Richtung  
Regionalbus

- 

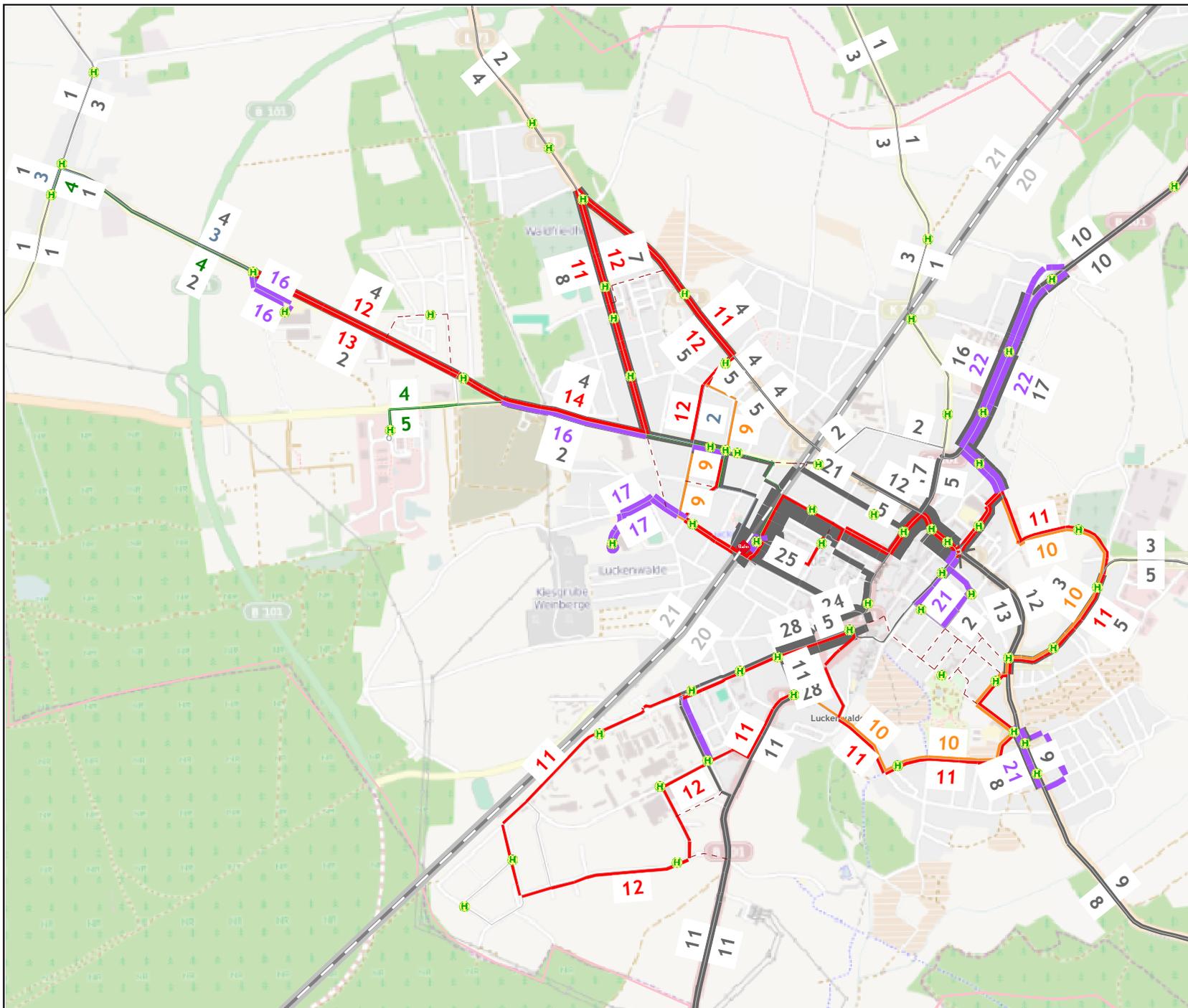
Fahrten pro Tag und Richtung

- Bahn
- S-Bahn

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan 2013

Karte 8





Angebotshäufigkeit im  
Stadtgebiet Ludwigsfelde,  
Ferientag 2013

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- keine tägliche Bedienung
- Busstrecke Schultag
- Bahnhof RE/RB
- S-Bahnhof

Fahrten pro Tag und Richtung  
Stadtbus

- ≤ 3
- ≤ 6
- ≤ 10
- ≤ 15
- > 15

Fahrten pro Tag und Richtung  
Regionalbus

- 

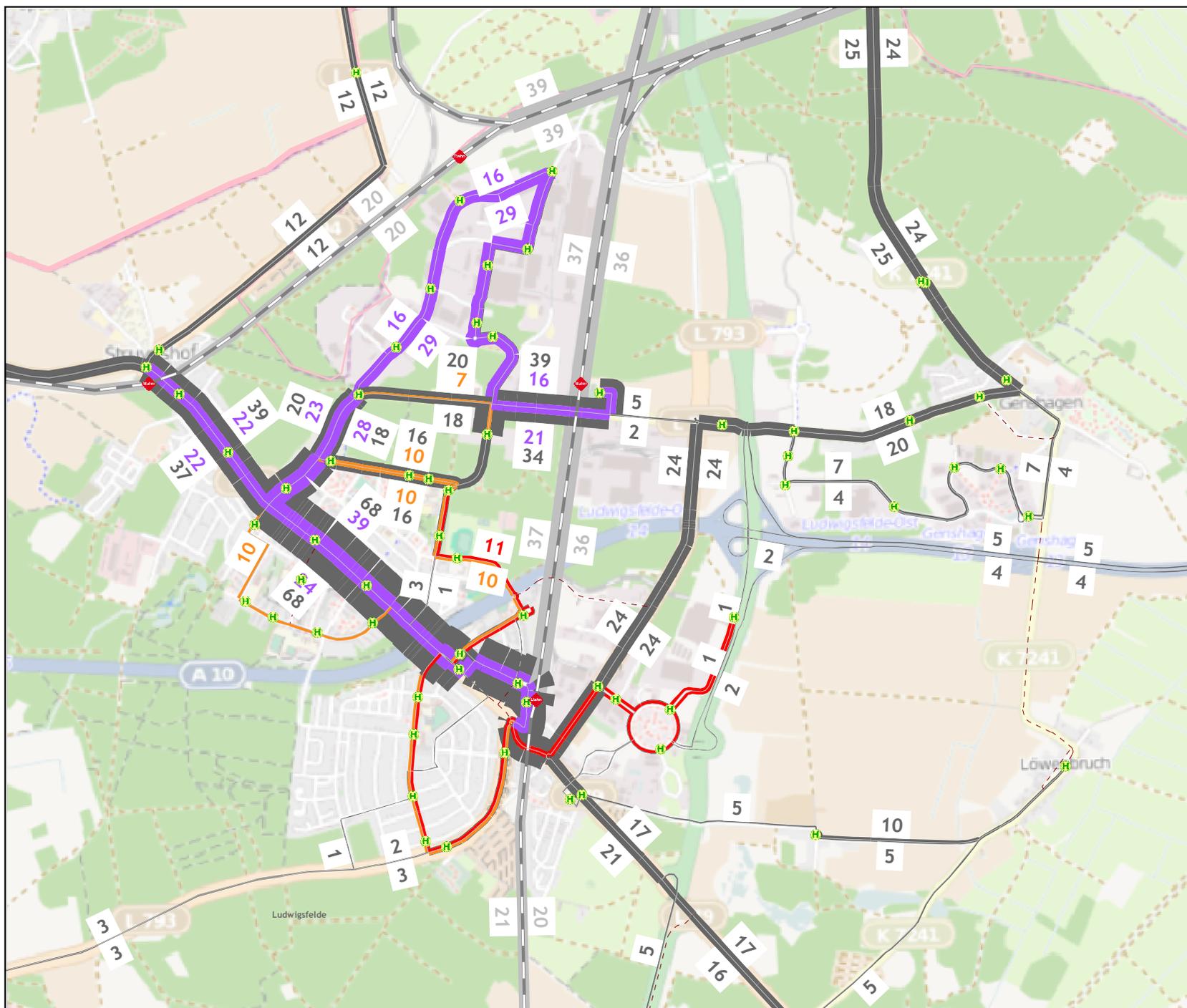
Fahrten pro Tag und Richtung

- Bahn
- S-Bahn

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan 2013

Karte 9





Angebotshäufigkeit im  
Stadtgebiet Jüterbog,  
Ferientag 2013

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Bahnstrecke
-  Busstrecke
-  keine tägliche Bedienung
-  Busstrecke Schultag
-  Bahnhof RE/RB
-  S-Bahn

Fahrten pro Tag und Richtung  
Stadtbus

-  ≤ 3
-  ≤ 6
-  ≤ 10
-  ≤ 15
-  > 15

Fahrten pro Tag und Richtung  
Regionalbus

- 

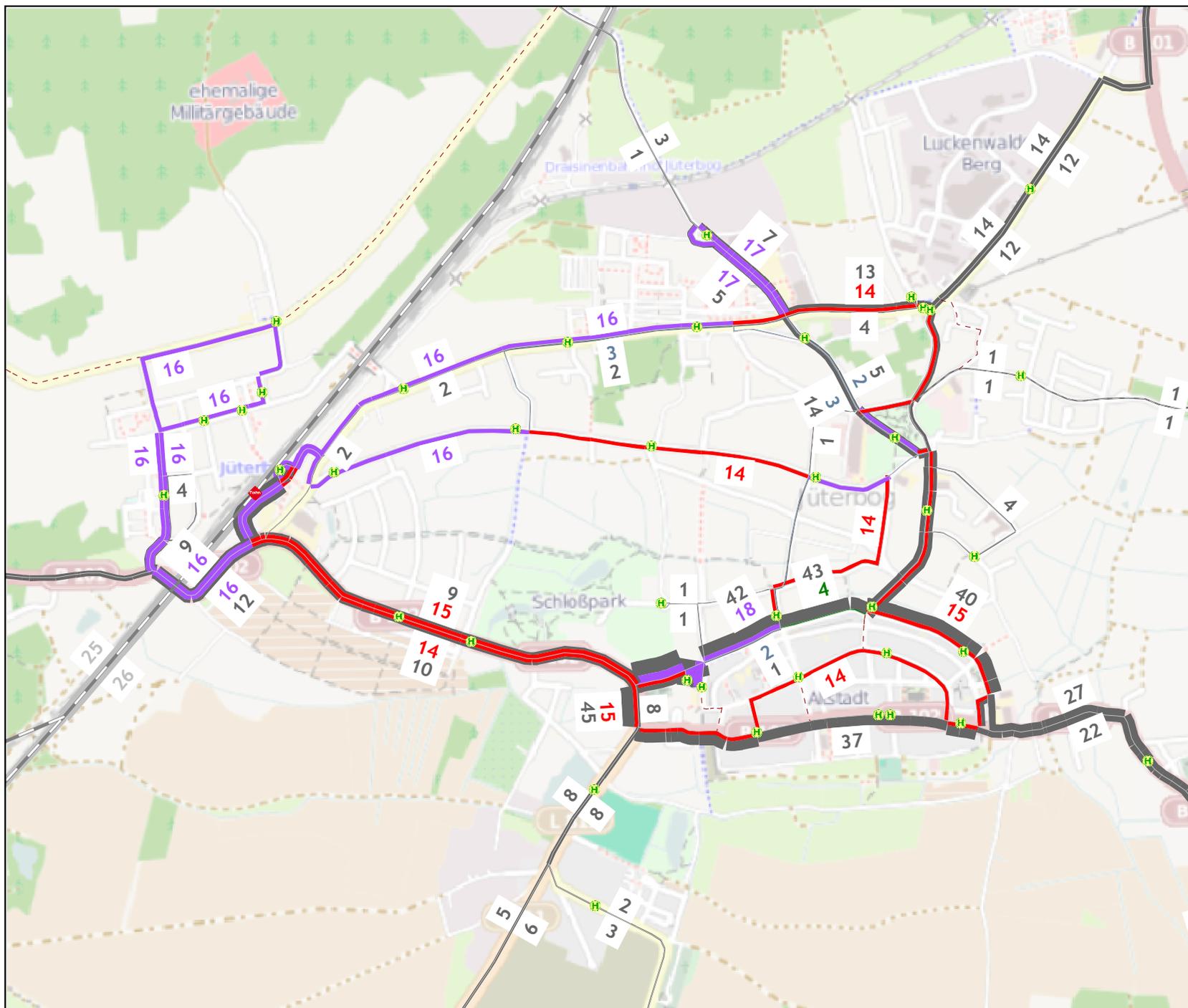
Fahrten pro Tag und Richtung

-  Bahn
-  S-Bahn

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan 2013

Karte 10





Angebotshäufigkeit im  
Ortsgebiet Blankenfelde-  
Mahlow, Ferientag 2013

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- keine tägliche Bedienung
- Busstrecke Schultag
- Bahnhof RE/RB
- S-Bahn

Fahrten pro Tag und Richtung  
Stadtbus

- <= 3
- <= 6
- <= 10
- <= 15
- > 15

Fahrten pro Tag und Richtung  
Regionalbus

- 

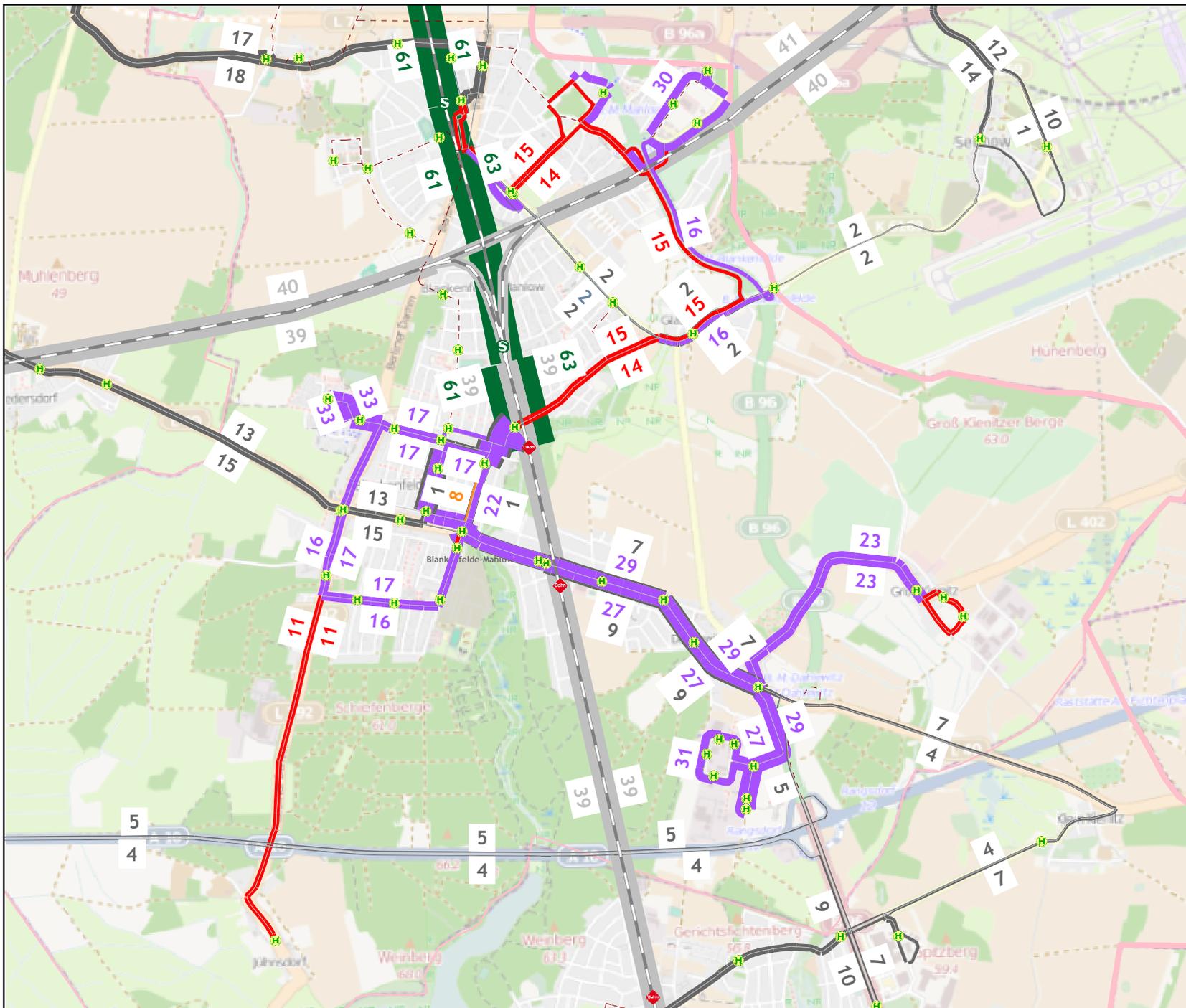
Fahrten pro Tag und Richtung

- Bahn
- S-Bahn

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan 2013

Karte 11





Nachfrage  
am Schultag

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- Bahnhof RE/RB
- S-Bahn

Beförderte Personen pro Tag  
und Querschnitt - Bus

- <= 50
- <= 100
- <= 250
- <= 500
- > 500

1mm entspricht 100 Personen

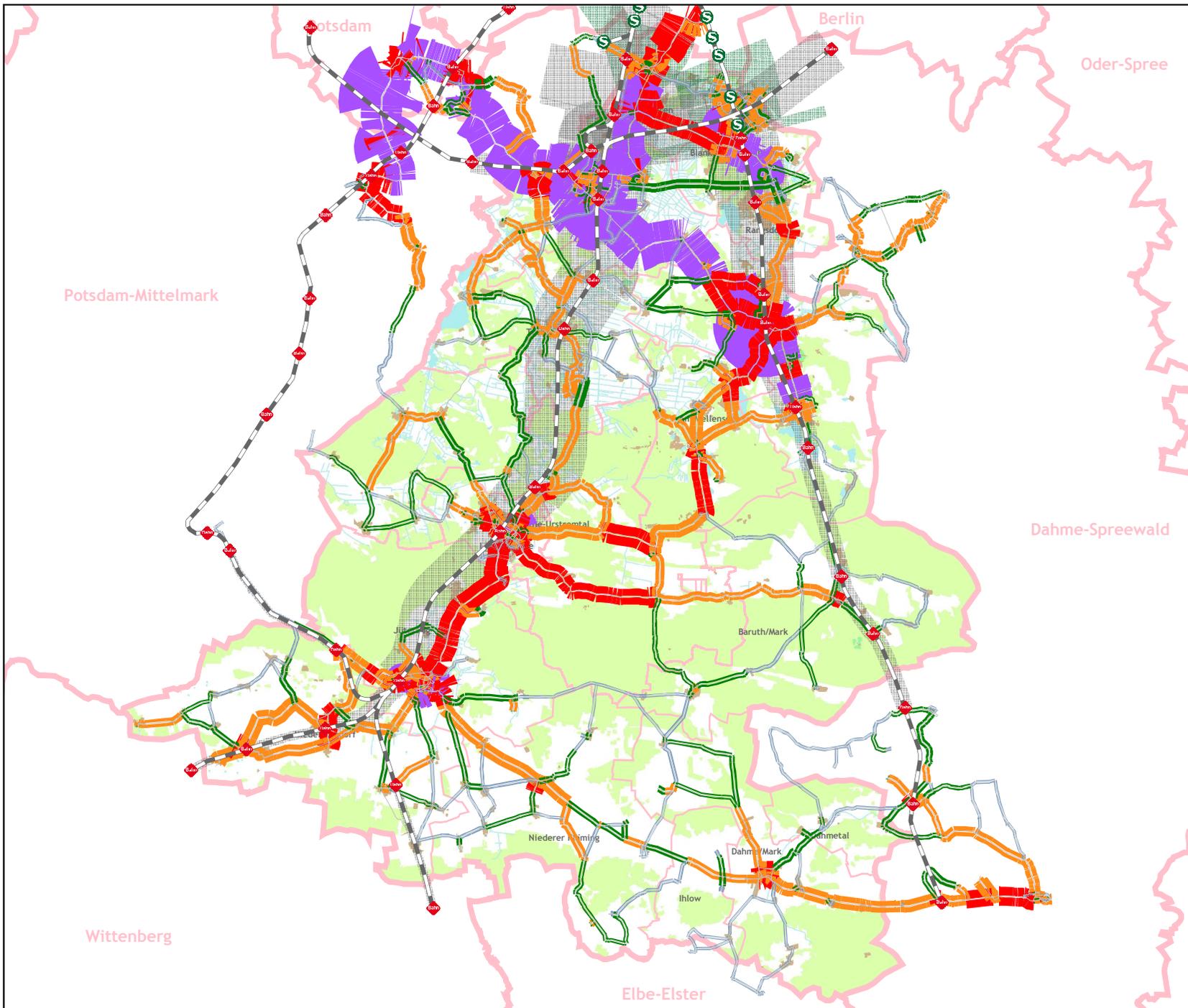
Beförderte Personen pro Tag  
und Querschnitt - Bahn

- Bahn
- S-Bahn

1mm entspricht 300 Personen

Quelle: VBB-Erhebung 2010 (VTF, Herz, HVG & RVS),  
RES-Erhebung 2012

Karte 12





Nachfrage  
am Samstag

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Bahnstrecke
-  Busstrecke
-  Bahnhof RE/RB
-  S-Bahn

Beförderte Personen pro Tag  
und Querschnitt - Bus

-  ≤ 50
-  ≤ 100
-  ≤ 250
-  ≤ 500
-  > 500

1mm entspricht 100 Personen

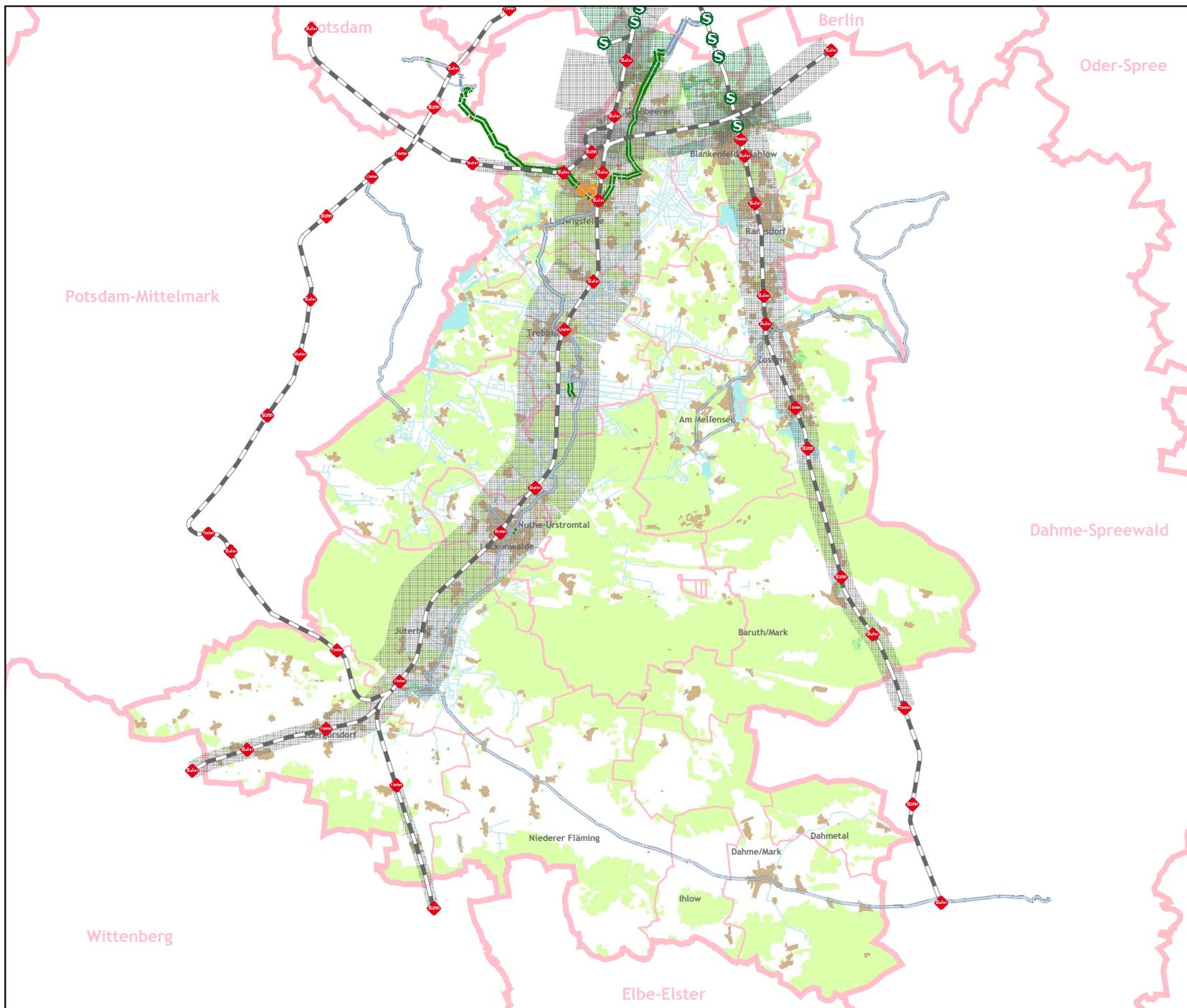
Beförderte Personen pro Tag  
und Querschnitt - Bahn

-  Bahn
-  S-Bahn

1mm entspricht 300 Personen

Quelle: VBB-Erhebung 2010 (VTF, Herz, HVG & RVS),  
RES-Erhebung 2012

Karte 13





Nachfrage  
am Sonn- und Feiertag

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- Bahnhof RE/RB
- S-Bahn

Beförderte Personen pro Tag  
und Querschnitt - Bus

- ≤ 50
- ≤ 100
- ≤ 250
- ≤ 500
- > 500

1mm entspricht 100 Personen

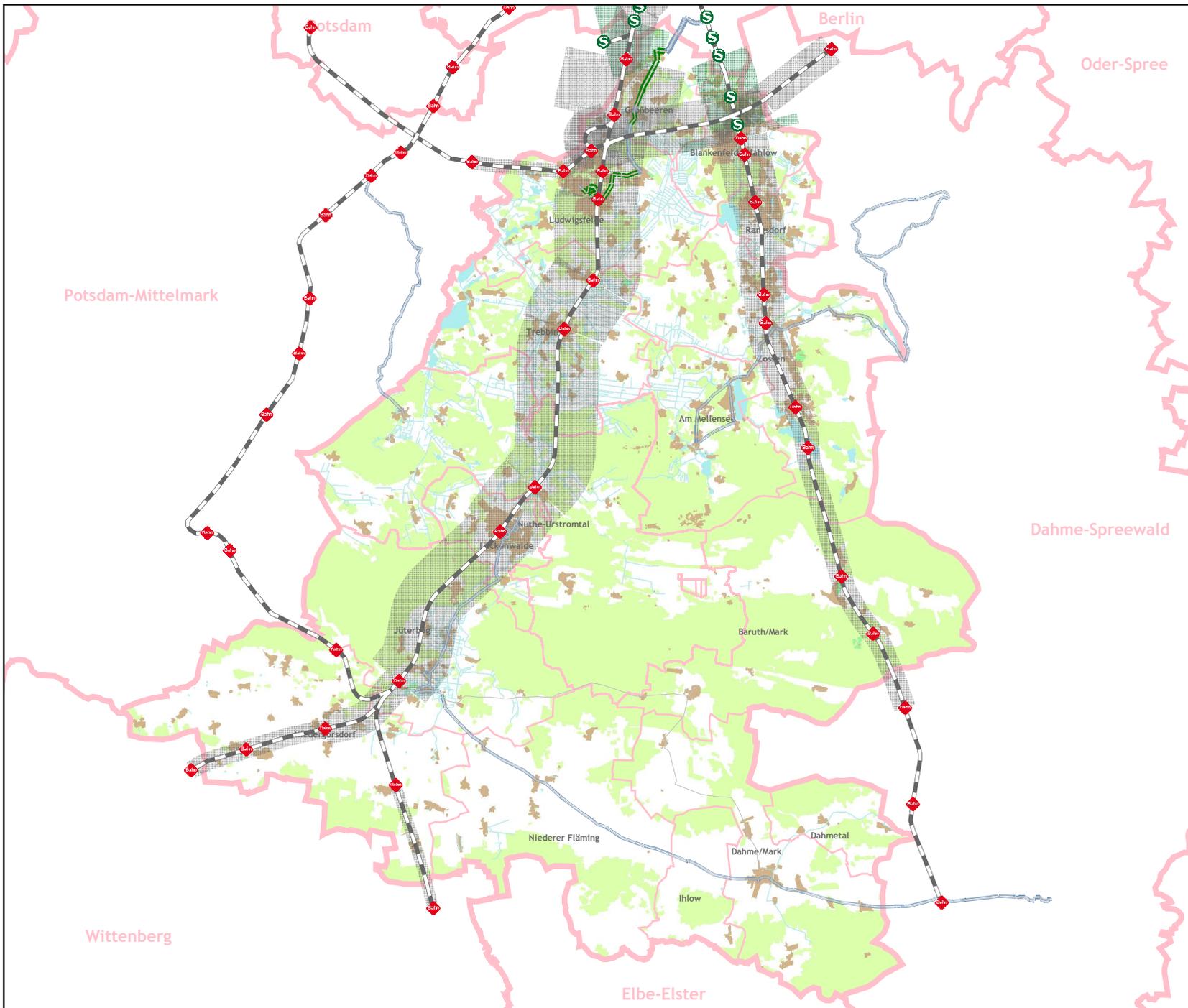
Beförderte Personen pro Tag  
und Querschnitt - Bahn

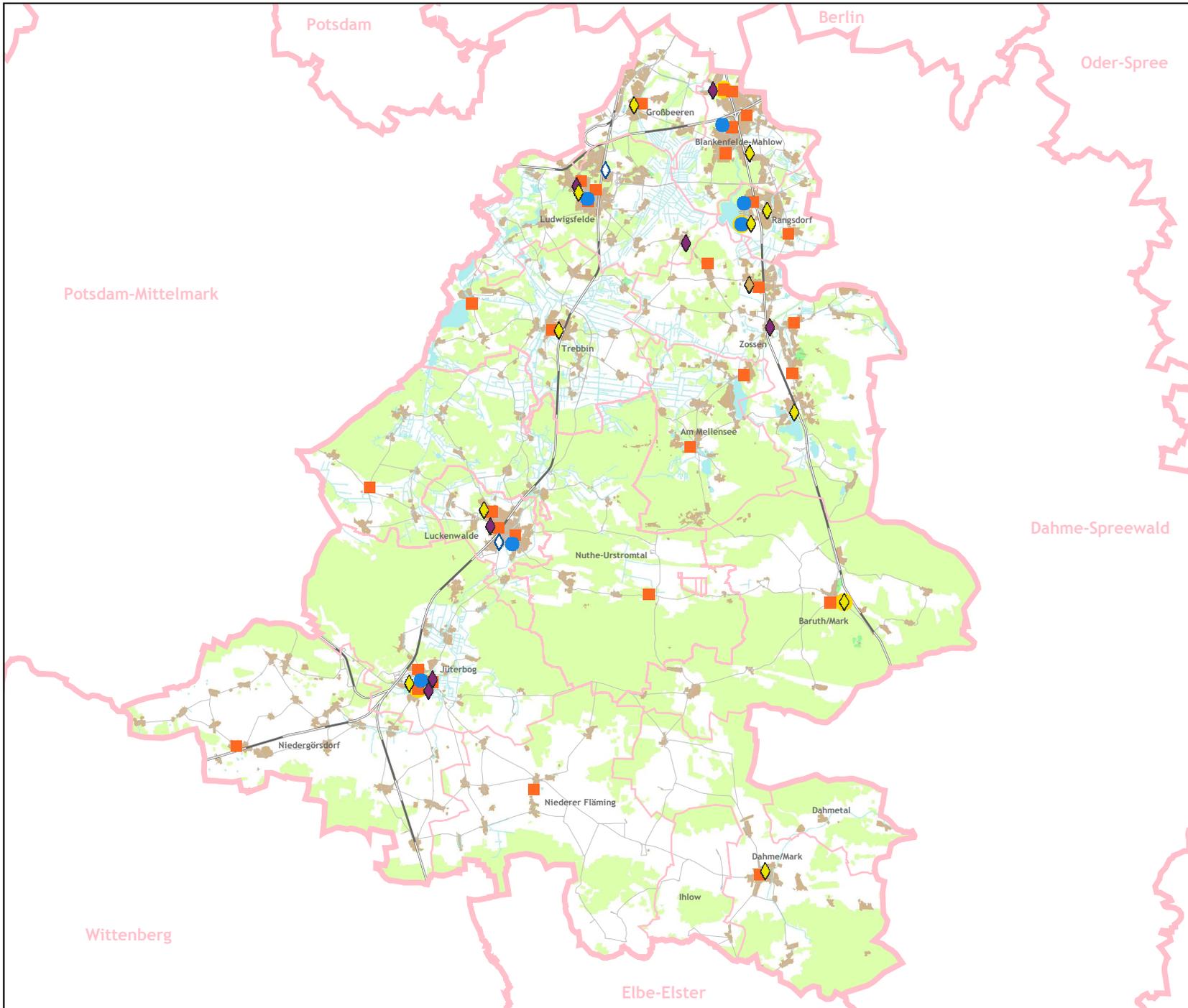
- Bahn
- S-Bahn

1mm entspricht 300 Personen

Quelle: VBB-Erhebung 2010 (VTF, Herz, HVG & RVS),  
RES-Erhebung 2012

Karte 14

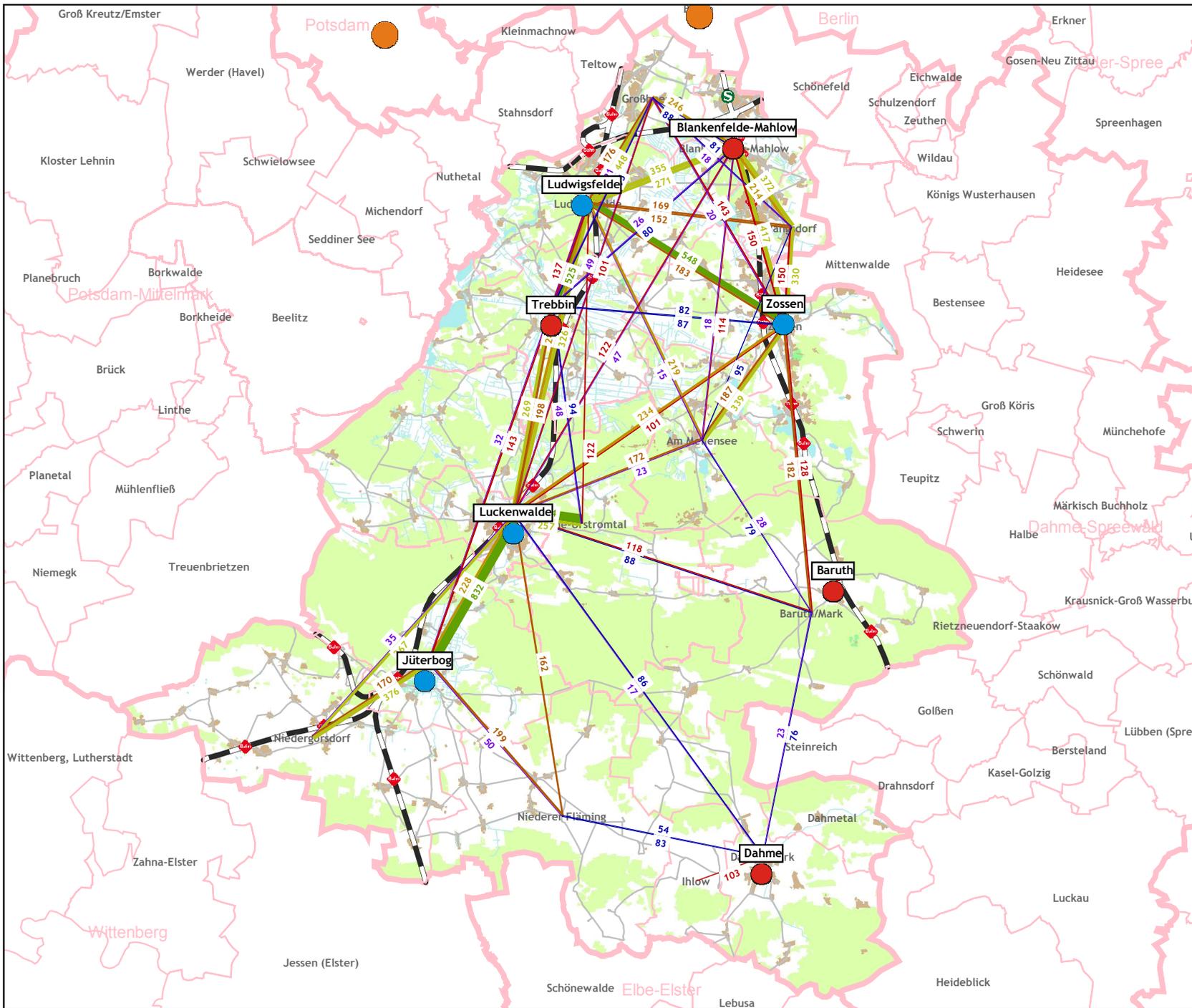




Schulstandortnetz 2013

- Grundschule
- ◆ Förderschulen  
(Schwerpunkt Lernen)
- ◇ Oberschule
- ◇ Gesamtschule
- Gymnasium
- ◇ Oberstufenzentrum mit  
beruflichem Gymnasium
- Schulen in freier Trägerschaft

Quelle: Land Brandenburg, Ministerium für  
Bildung, Jugend und Sport, 2012



# Nahverkehrsplan Teltow-Fläming 2014 - 2018



## Pendlerverflechtungen 2012 (kreisintern)

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- Bahnhof RE/RB
- S-Bahnhof

## Pendler ab 75 Personen (einschließlich Gegenrichtung)

- bis 50
- 51 - 100
- 101 - 150
- 151 - 200
- 201 - 250
- 251 - 500
- 501 - 1000
- über 1000

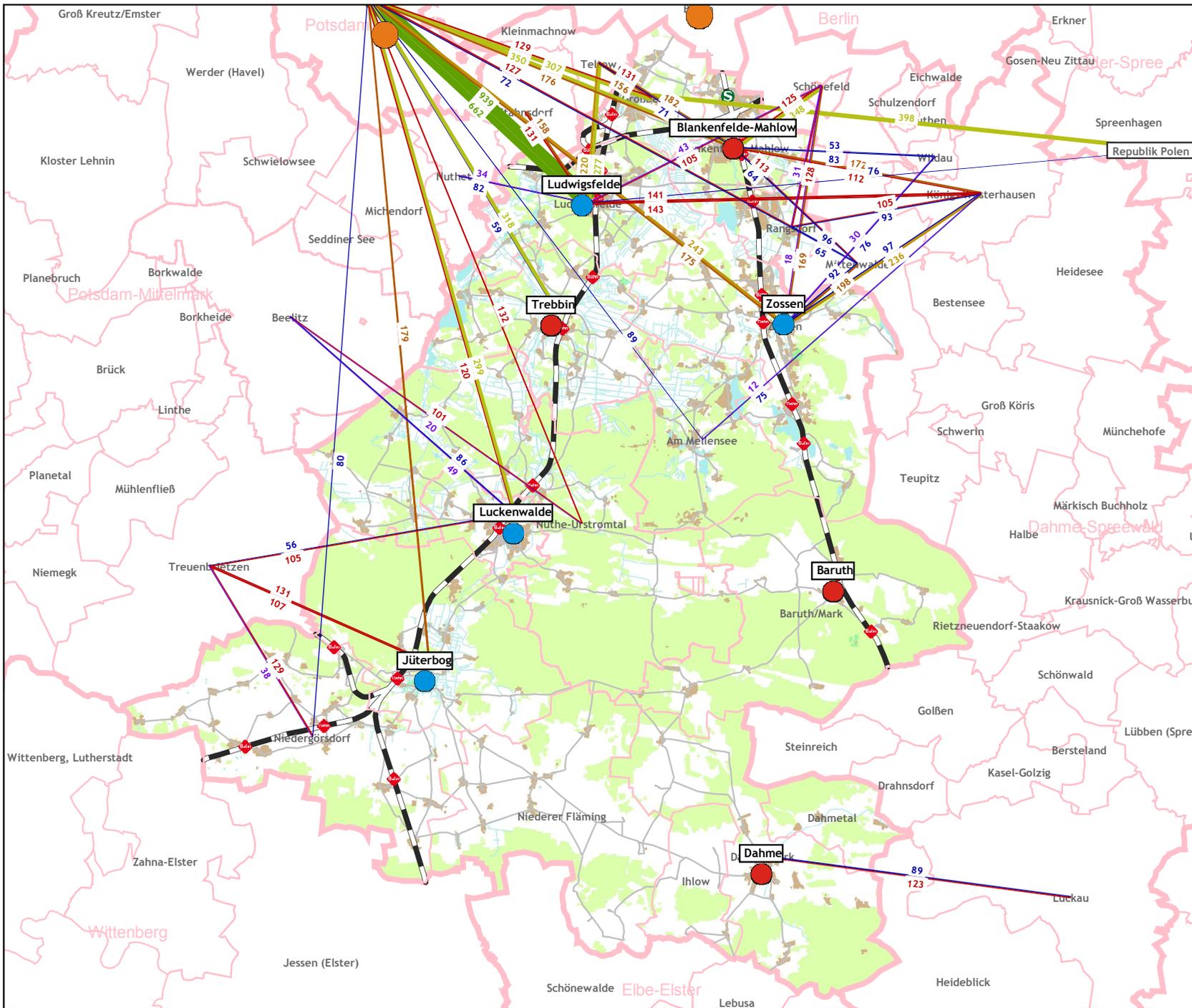
1mm  $\triangleq$  500 Personen

- ### Zentrale Orte
- Oberzentrum
  - Mittelzentrum
  - Nahbereichszentrum

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Stand: 30.06.2012)

## Karte 16





# Nahverkehrsplan Teltow-Fläming 2014 - 2018



## Pendlerverflechtungen 2012 (kreisextern, ohne Berlin)

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- Bahnhalt RE/RB
- S-Bahn

### Pendler ab 75 Personen (einschließlich Gegenrichtung)

- bis 50
- 51 - 100
- 101 - 150
- 151 - 200
- 201 - 250
- 251 - 500
- 501 - 1000
- über 1000

1mm  $\triangleq$  500 Personen

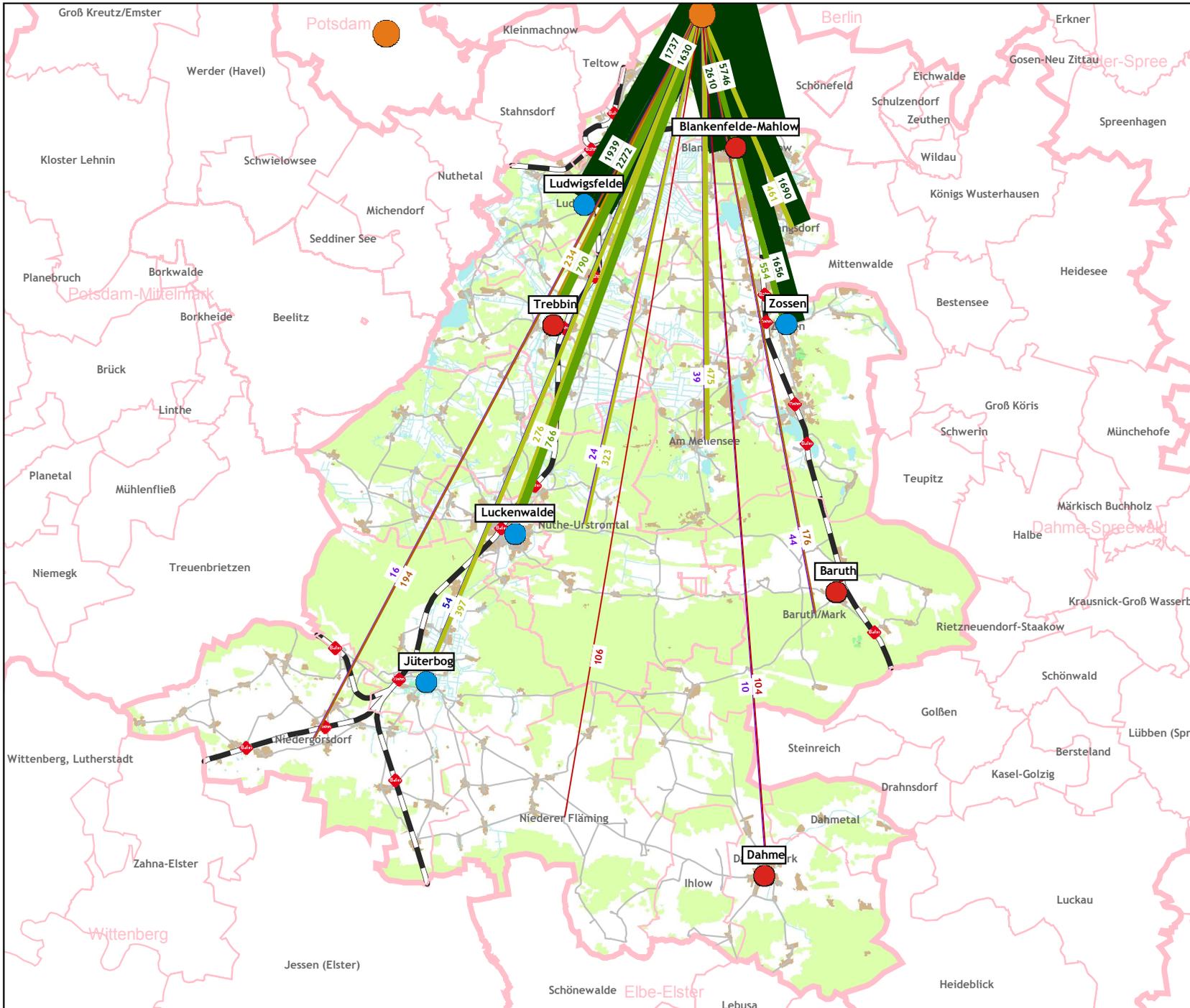
### Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Nahbereichszentrum

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Stand: 30.06.2012)

## Karte 17





# Nahverkehrsplan Teltow-Fläming 2014 - 2018



## Pendlerverflechtungen 2012 (kreisextern, nur Berlin)

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- Bahnhalt RE/RB
- S-Bahn

## Pendler ab 75 Personen (einschließlich Gegenrichtung)

- bis 50
- 51 - 100
- 101 - 150
- 151 - 200
- 201 - 250
- 251 - 500
- 501 - 1000
- über 1000

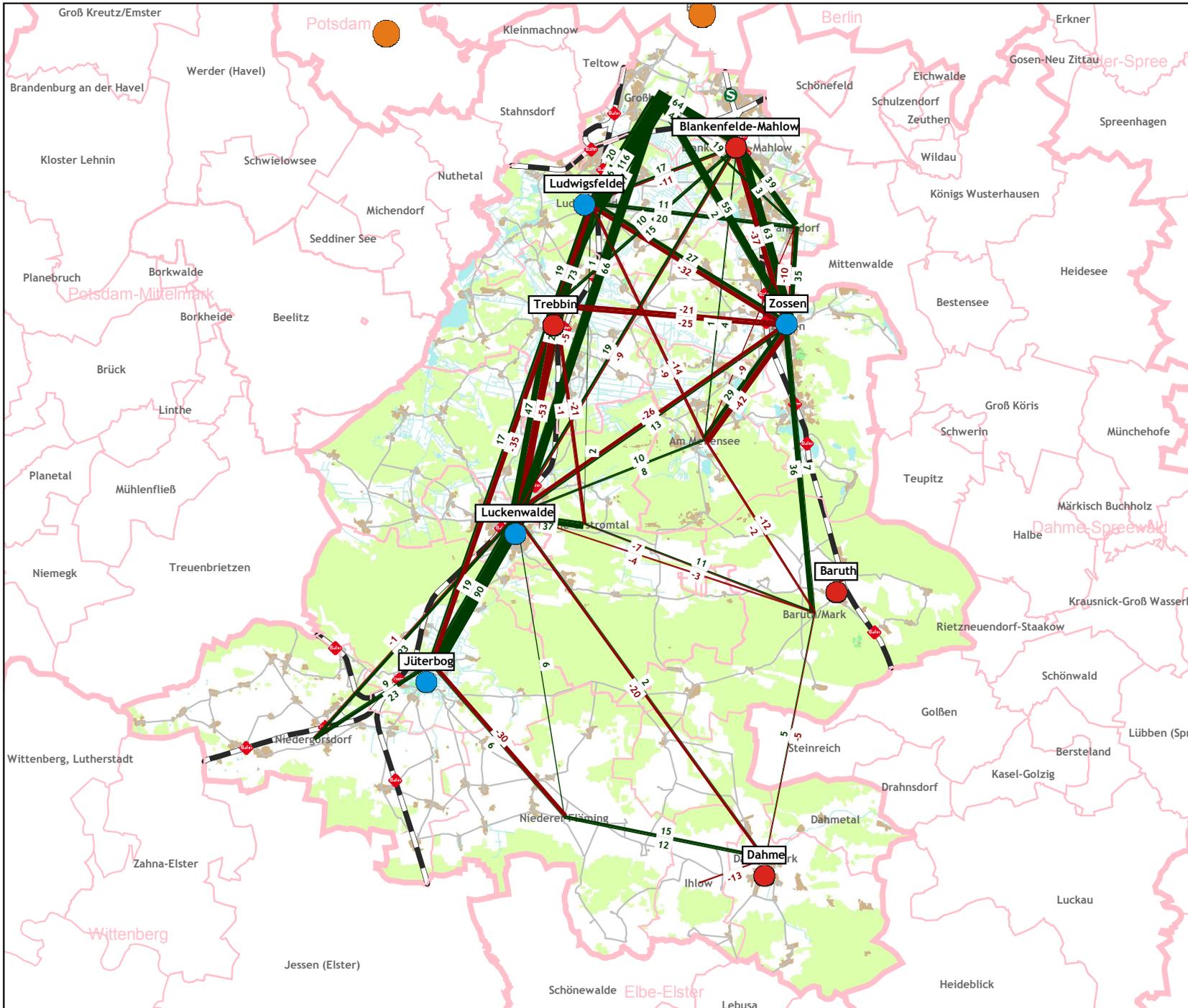
1mm  $\triangleq$  500 Personen

## Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Nahbereichszentrum

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Stand: 30.06.2012)

## Karte 18



# Nahverkehrsplan Teltow-Fläming 2014 - 2018



## Veränderung der Pendler- verflechtungen 2012 zu 2008 (kreisintern)

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- Bahnhof RE/RB
- S-Bahnhof

## Vergleich der Pendlerströme ab 75 Personen (einschließlich Gegenrichtung)

- Abnahme der Pendlerzahl
  - Zunahme der Pendlerzahl
- 1mm  $\triangleq$  40 Personen

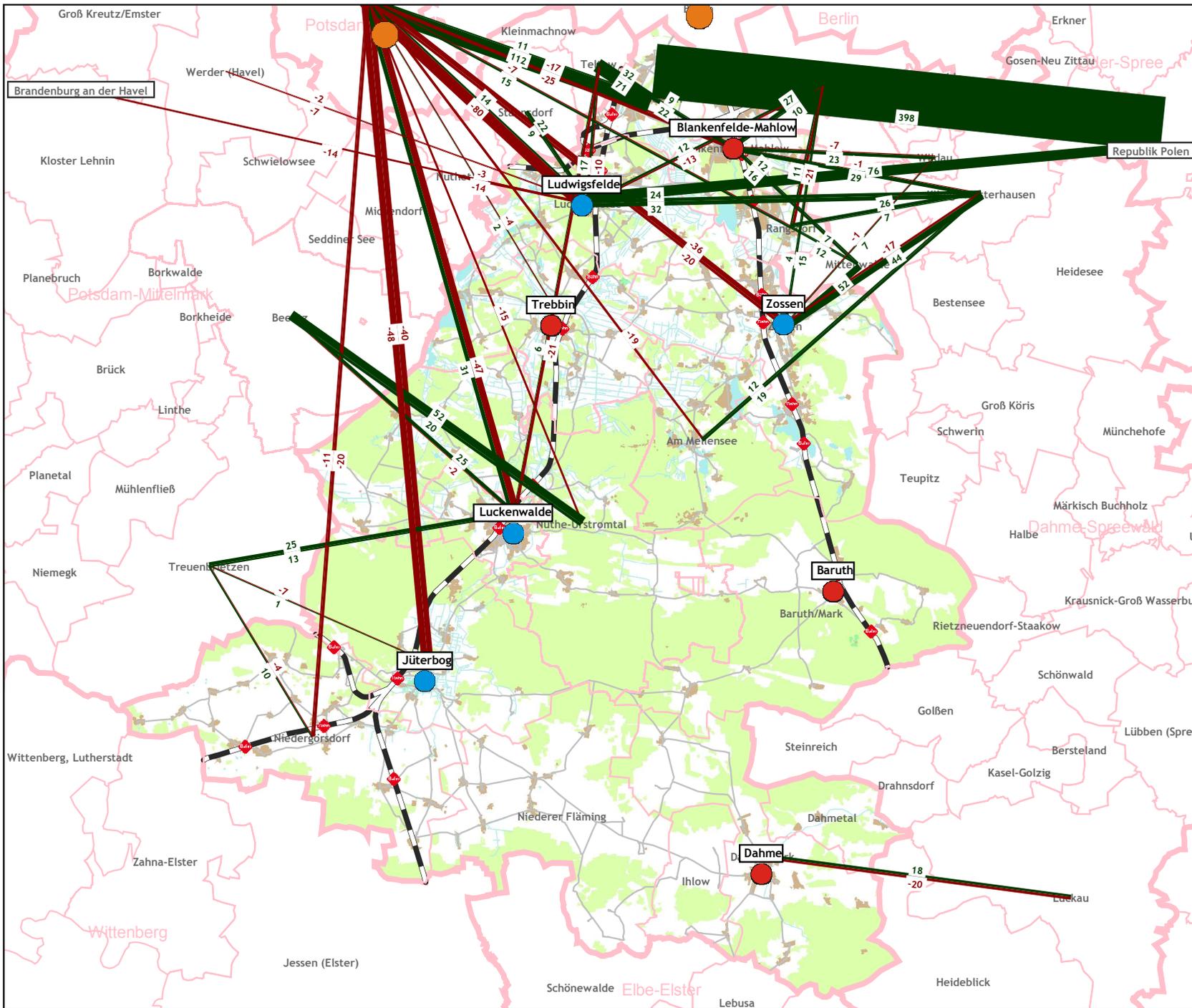
## Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Nahbereichszentrum

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Stand: 30.06.2008 und 30.06.2012)

## Karte 19





# Nahverkehrsplan Teltow-Fläming 2014 - 2018



## Veränderung der Pendler- verflechtungen 2012 zu 2008 (kreisextern, ohne Berlin)

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- Bahnhalt RE/RB
- S-Bahnhof

## Vergleich der Pendlerströme ab 75 Personen (einschließlich Gegenrichtung)

- Abnahme der Pendlerzahl
  - Zunahme der Pendlerzahl
- 1mm  $\triangleq$  40 Personen

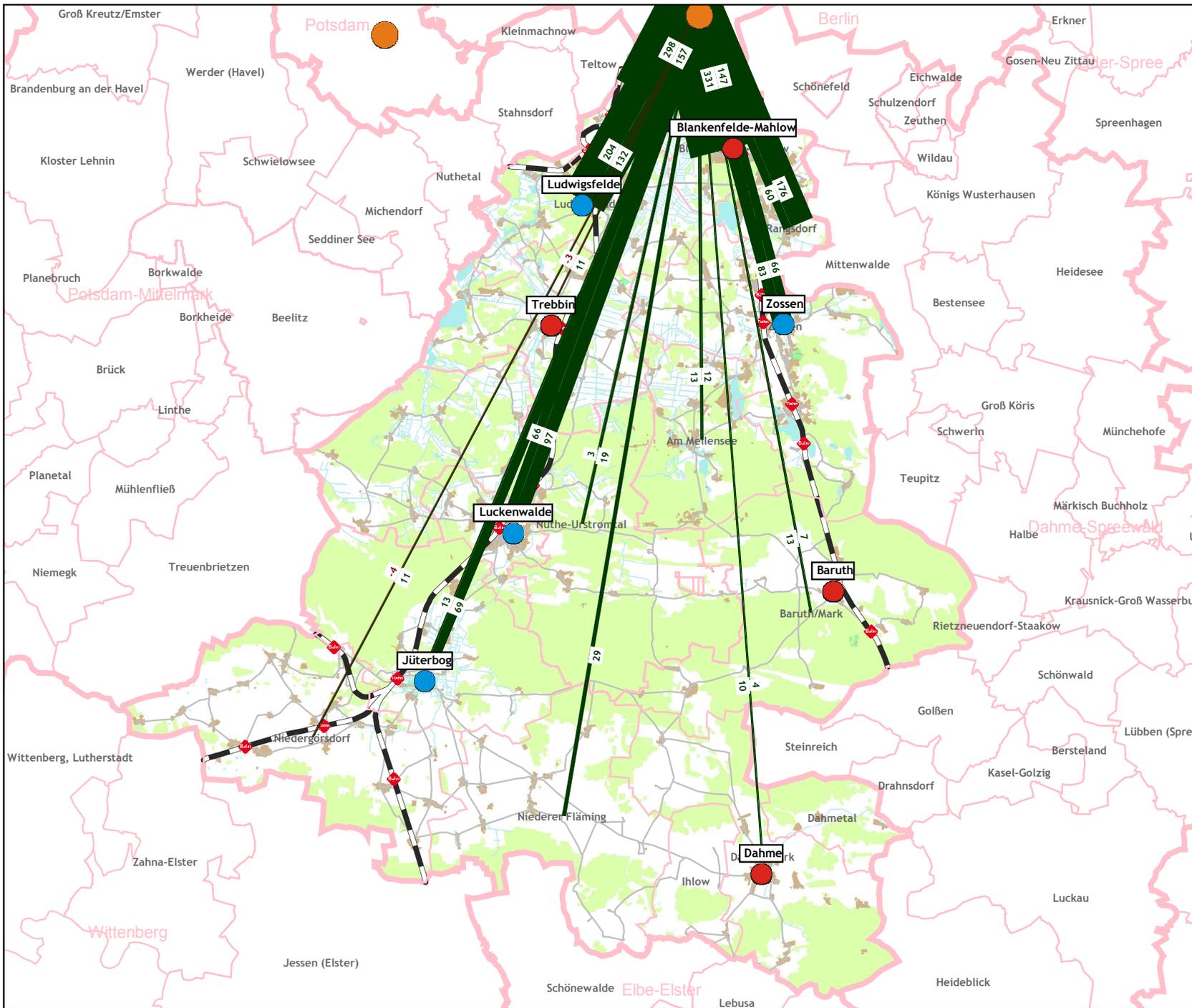
## Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Nahbereichszentrum

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Stand: 30.06.2008 und 30.06.2012)

Karte 20





# Nahverkehrsplan Teltow-Fläming 2014 - 2018



## Veränderung der Pendler- verflechtungen 2012 zu 2008 (kreisextern, nur Berlin)

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- Bahnhalt RE/RB
- S-Bahnhof

## Vergleich der Pendlerströme ab 75 Personen (einschließlich Gegenrichtung)

- Abnahme der Pendlerzahl
  - Zunahme der Pendlerzahl
- 1mm  $\triangleq$  40 Personen

## Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Nahbereichszentrum

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Stand: 30.06.2008 und 30.06.2012)

Karte 21





Kategorisierung der  
Bedienungsrelationen und  
Verknüpfungspunkte  
(gegenwärtiger Zustand)

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze

- Bahnhof RE/RB
- S-Bahn
- Haltestelle

Bahnnetz

- Hauptverbindungsrelation
- Verbindungsrelation

Busliniennetz

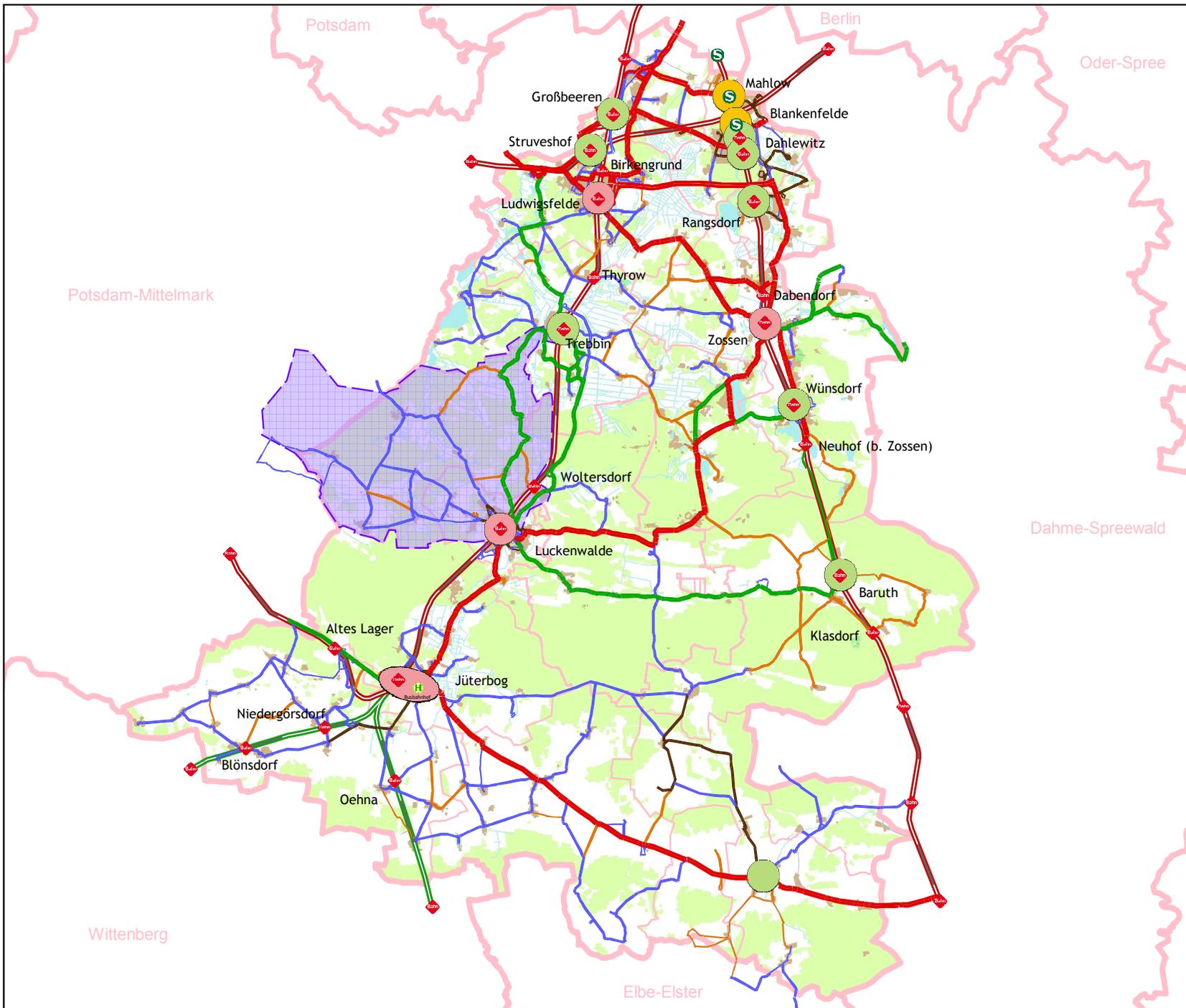
- Hauptverbindungsrelation
- Verbindungsrelation
- Erschließungs- und Zubringerrelation mit hohem Verkehrsaufkommen
- Sonstige Erschließungs- und Zubringerrelation
- Schülerverkehrsrelation

Wichtige Verknüpfungspunkte

- Hauptverknüpfungspunkte mit Bedeutung für die regionale Erschließung
- weitere Verknüpfungspunkte mit Bedeutung für die lokale Erschließung und / oder die Erschließung von Einzelstandorten
- Verknüpfungspunkt S-Bahn

Rufbusgebiete

- Nuthe-Urstromtal





### Kategorisierung der Bedienungsrelationen und Verknüpfungspunkte (Planungszustand)

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze

- Bahnhof RE/RB
- S-Bahn
- Haltestelle

#### Bahnnetz

- Hauptverbindungsrelation
- Verbindungsrelation

#### Busliniennetz

- Hauptverbindungsrelation
- Verbindungsrelation
- Erschließungs- und Zubringerrelation mit hohem Verkehrsaufkommen
- Sonstige Erschließungs- und Zubringerrelation
- Schülerverkehrsrelation

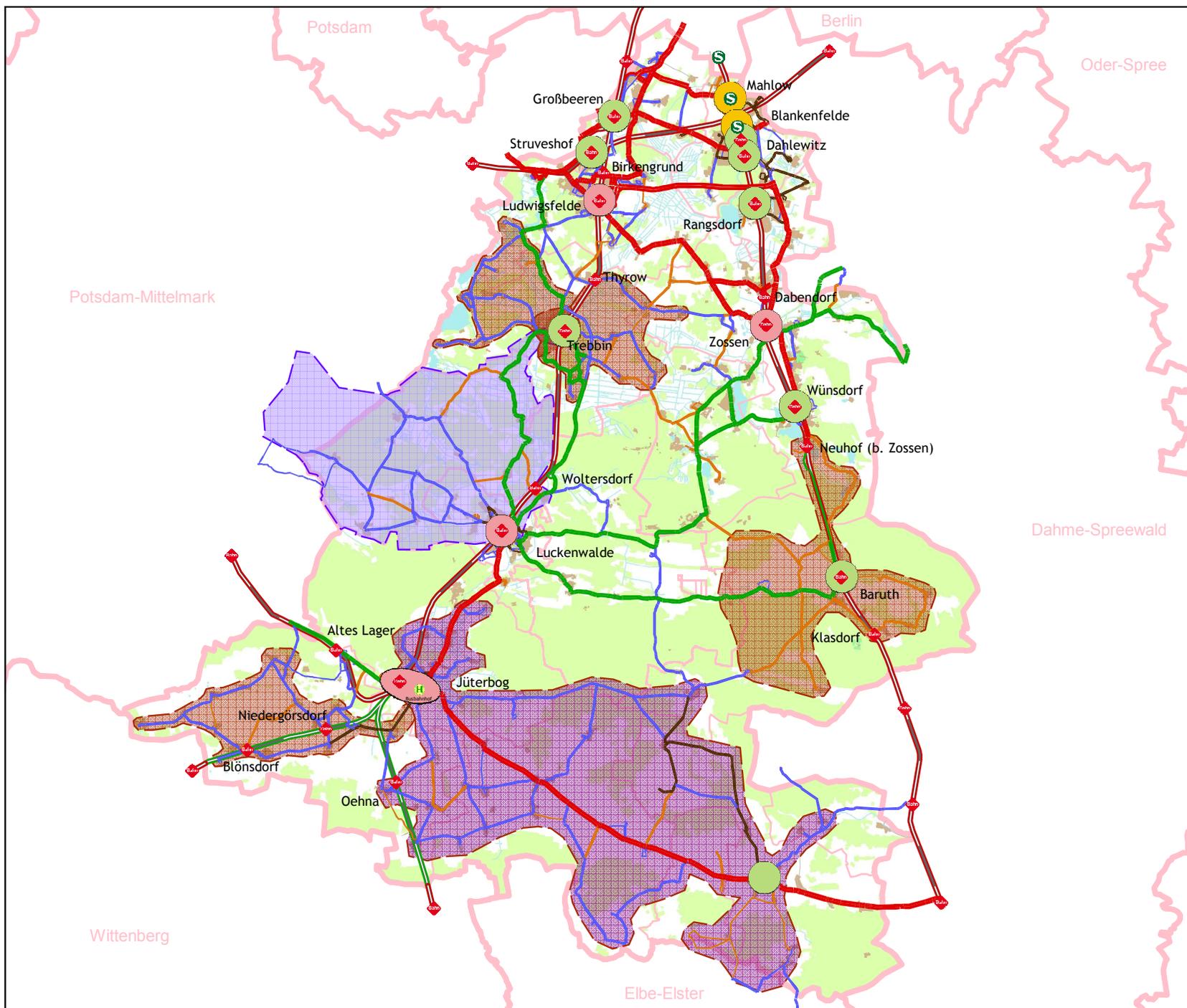
#### Wichtige Verknüpfungspunkte

- Hauptverknüpfungspunkte mit Bedeutung für die regionale Erschließung
- weitere Verknüpfungspunkte mit Bedeutung für die lokale Erschließung und / oder die Erschließung von Einzelstandorten
- Verknüpfungspunkt S-Bahn

#### Rufbusgebiete

- Nuthe-Urstromtal
- Rufbuskonzept Niederer Fläming
- potenzielle Rufbusgebiete

Karte 23





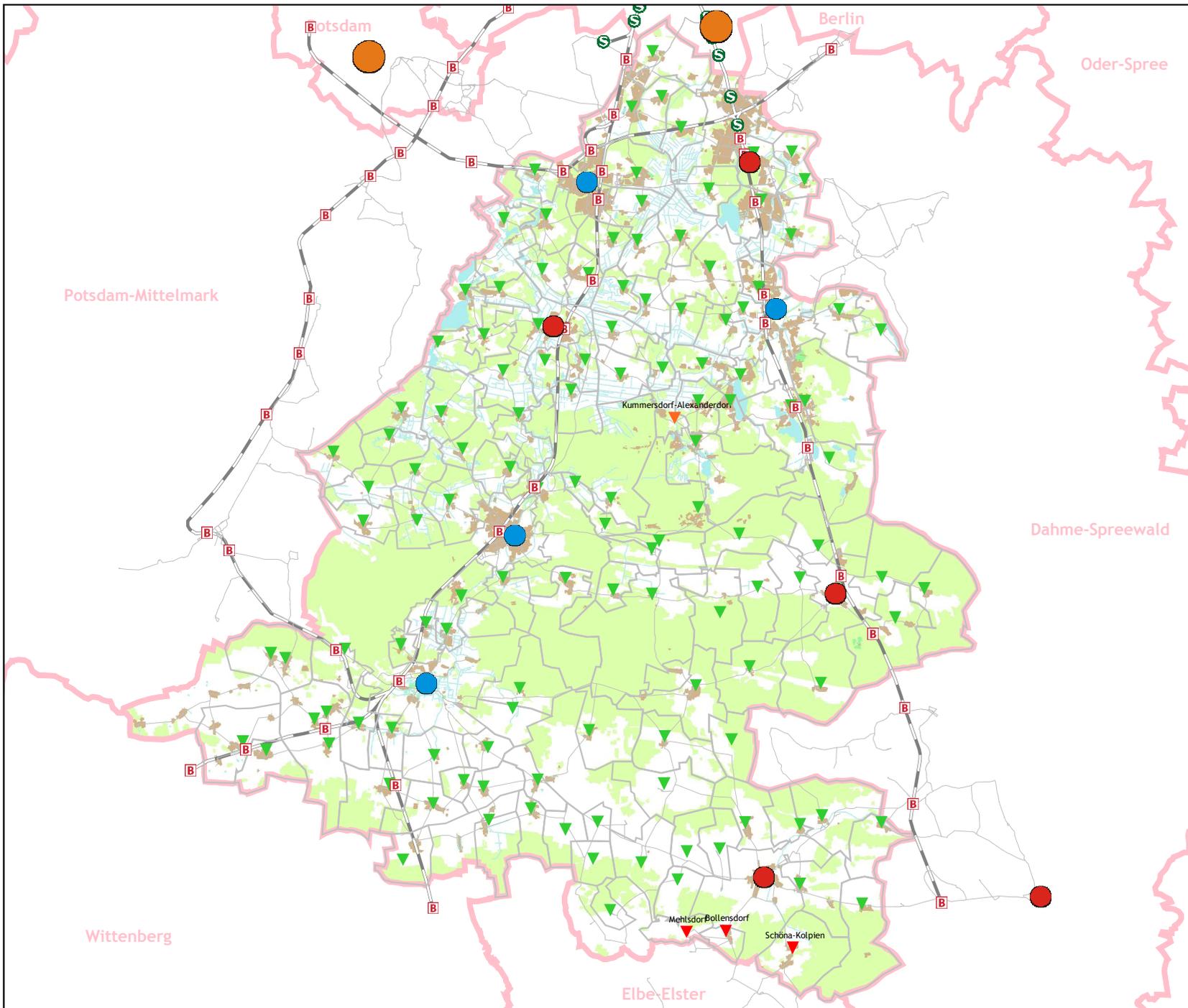
### Erreichbarkeit der Nahbereichszentren am Schultag

#### Einhaltung des Bedienungs- standards

-  Vorgaben eingehalten
-  zu wenig Fahrtenpaare
-  Überschreitung der Reisezeit
-  keine Fahrtenpaare

#### Zentrale Orte

-  Oberzentrum
-  Mittelzentrum
-  Nahbereichszentrum





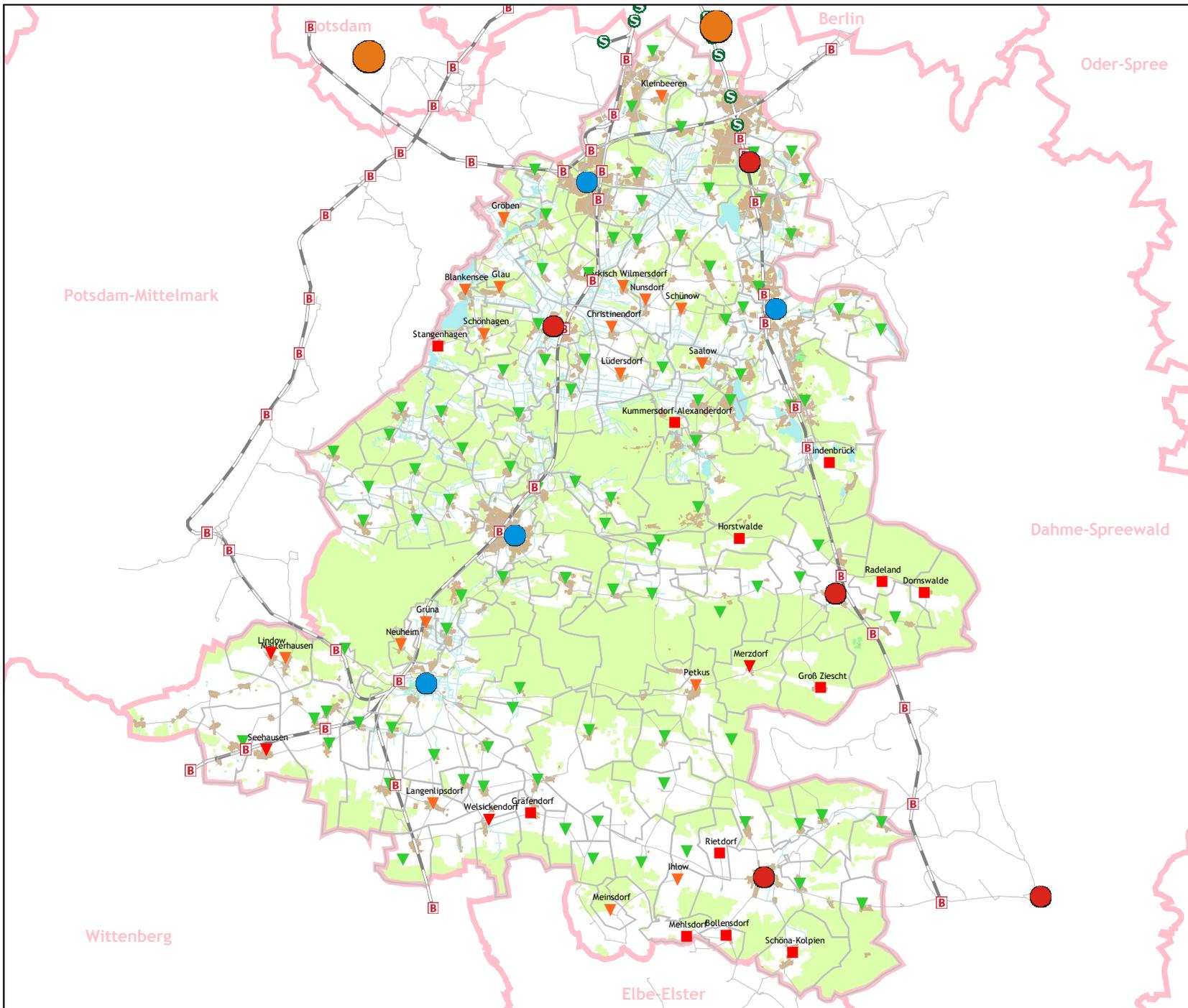
### Erreichbarkeit der Nahbereichszentren am Ferientag

#### Einhaltung des Bedienungs- standards

- ▼ Vorgaben eingehalten
- ▼ zu wenig Fahrtenpaare
- ▼ Überschreitung der Reisezeit
- keine Fahrtenpaare

#### Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Nahbereichszentrum





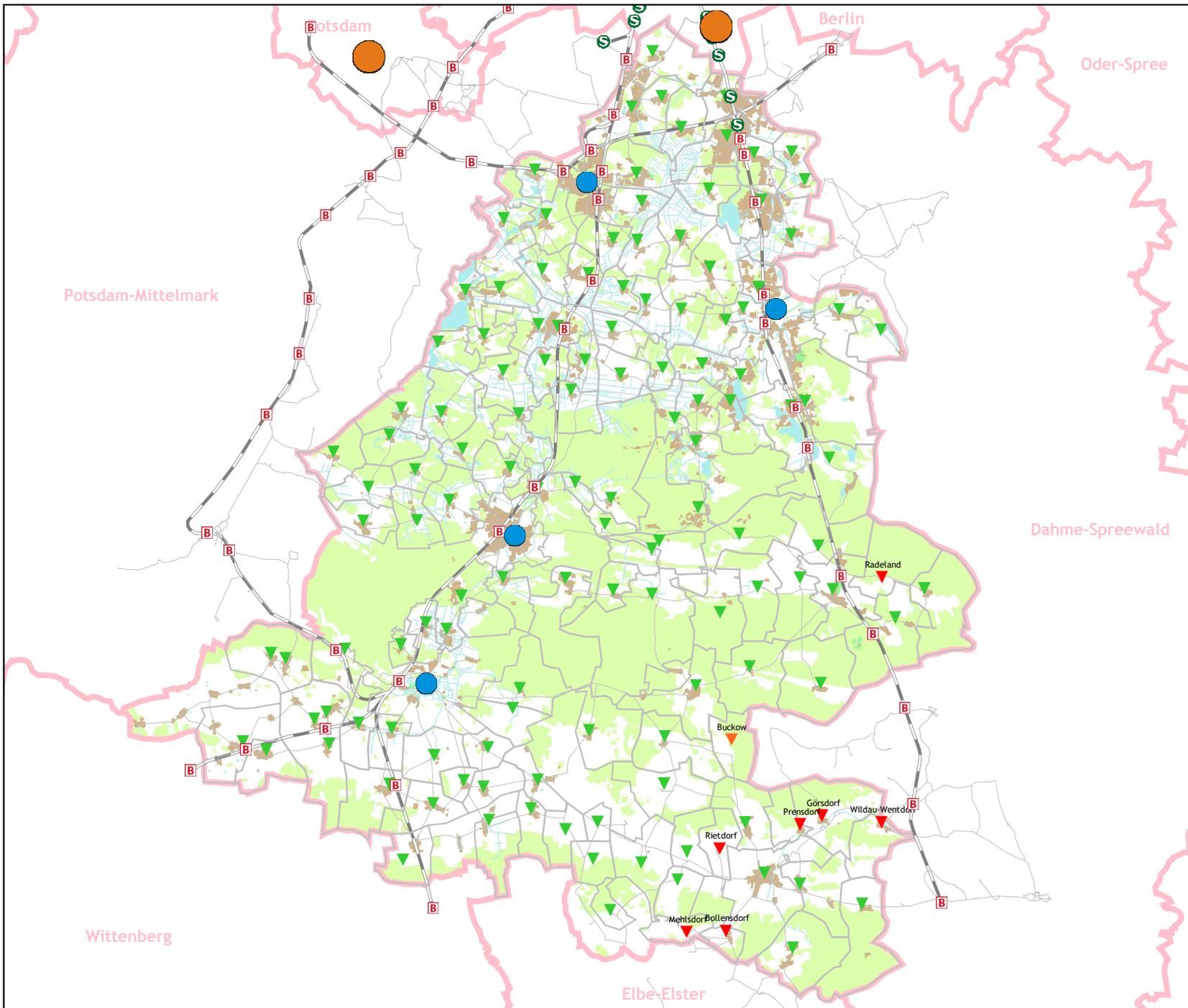
### Erreichbarkeit der Mittelzentren am Schultag

#### Einhaltung des Bedienungs- standards

- ▼ Vorgaben eingehalten
- ▼ zu wenig Fahrtenpaare
- ▼ Überschreitung der Reisezeit
- keine Fahrtenpaare

#### Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum





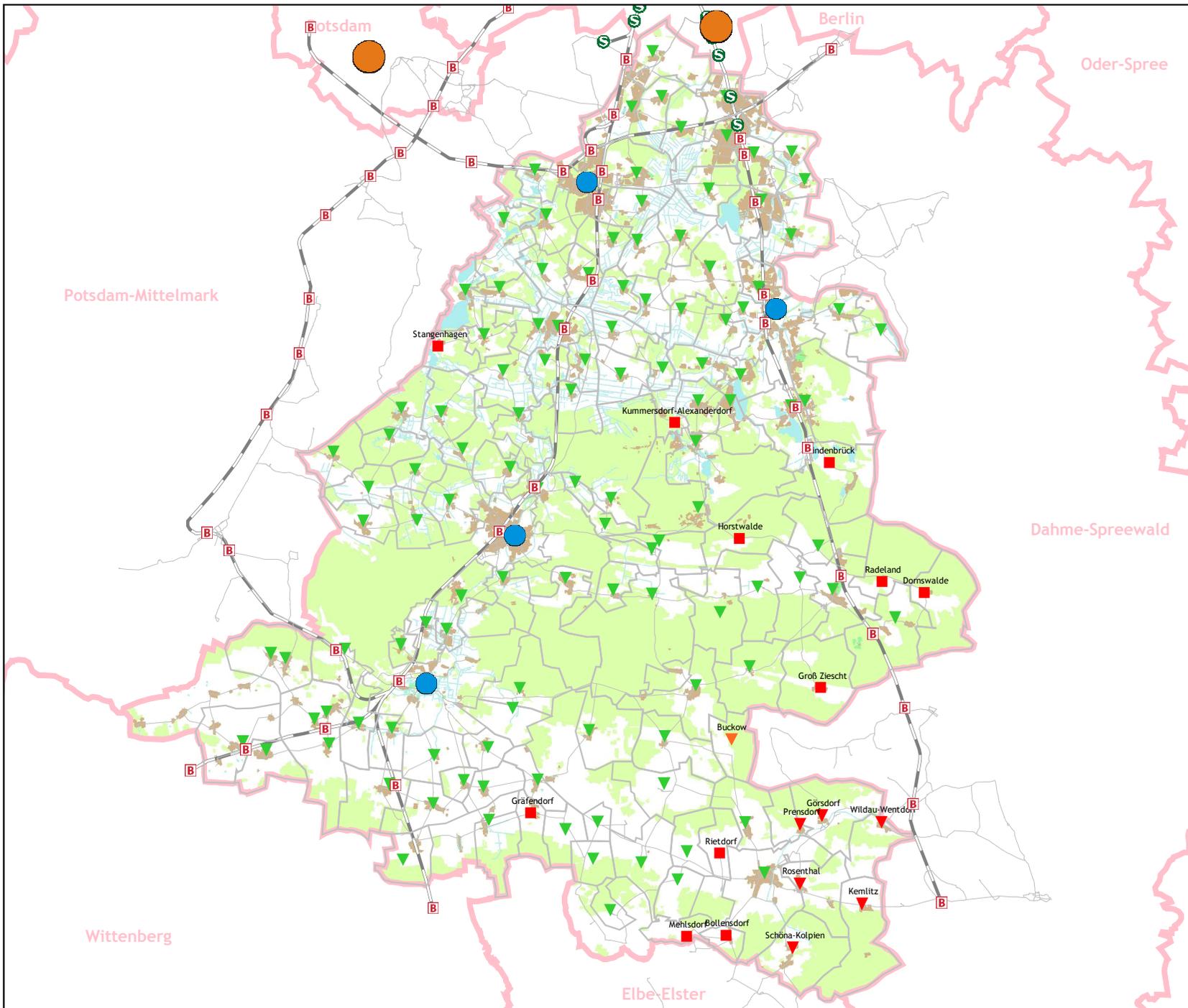
### Erreichbarkeit der Mittelzentren am Ferientag

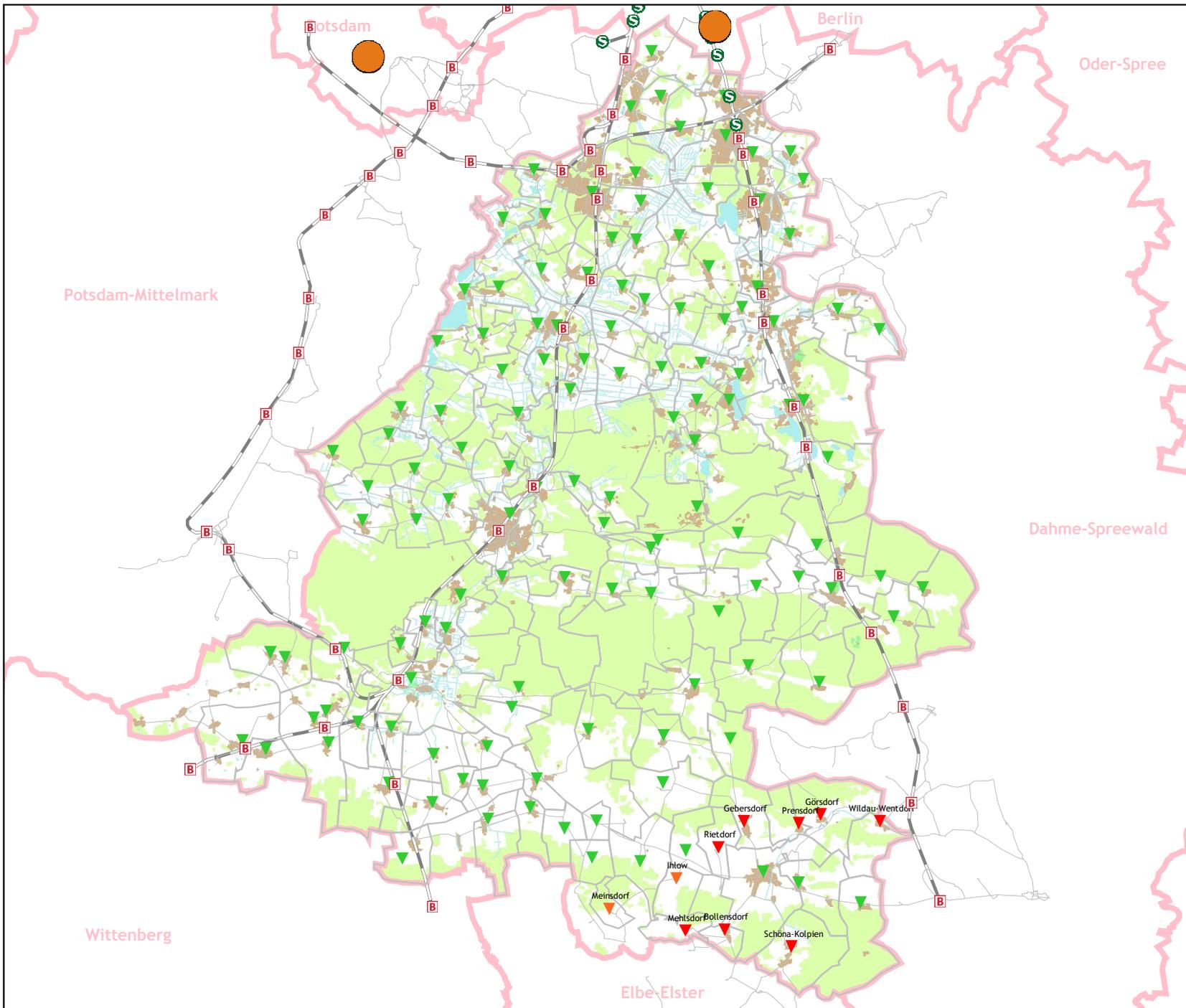
#### Einhaltung des Bedienungsstandards

- ▼ Vorgaben eingehalten
- ▼ zu wenig Fahrtenpaare
- ▼ Überschreitung der Reisezeit
- keine Fahrtenpaare

#### Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum





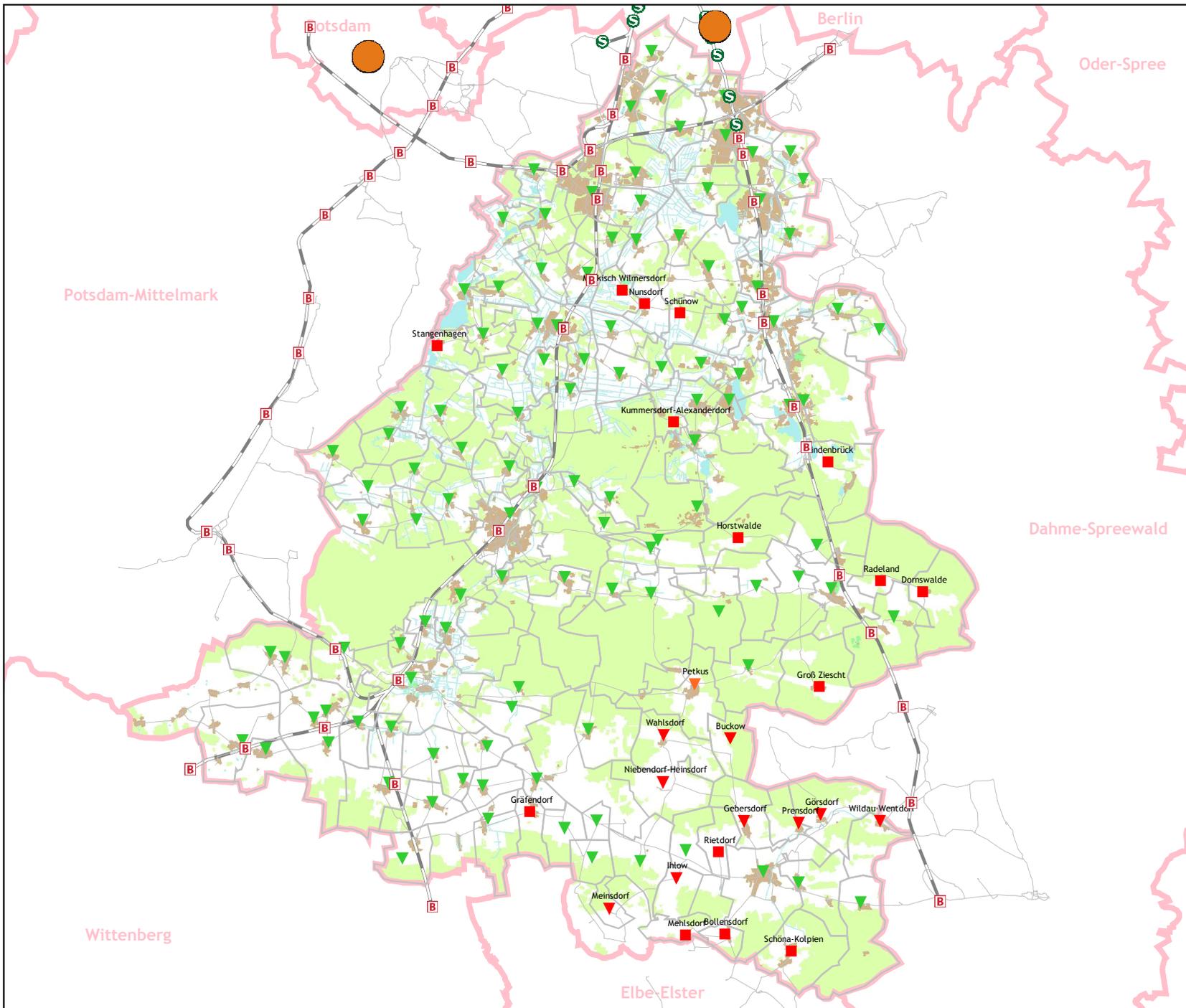
Erreichbarkeit von  
Potsdam und Berlin  
am Schultag

Einhaltung des Bedienungs-  
standards

- ▼ Vorgaben eingehalten
- ▼ zu wenig Fahrtenpaare
- ▼ Überschreitung der Reisezeit
- keine Fahrtenpaare

Zentrale Orte

- Oberzentrum



Erreichbarkeit von  
Potsdam und Berlin  
am Ferientag

Einhaltung des Bedienungs-  
standards

-  Vorgaben eingehalten
-  zu wenig Fahrtenpaare
-  Überschreitung der Reisezeit
-  keine Fahrtenpaare

Zentrale Orte

-  Oberzentrum



Kartografische  
Veranschaulichung  
von Planungsmaßnahmen

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnhof RE/RB
- S-Bahnhof
- Haltestelle
- Bahnstrecke

Busliniennetz

- Hauptverbindungsrelation
- Verbindungsrelation
- Erschließungs- und Zubringerrelation mit hohem Verkehrsaufkommen
- Sonstige Erschließungs- und Zubringerrelation
- Schülerverkehrsrelation

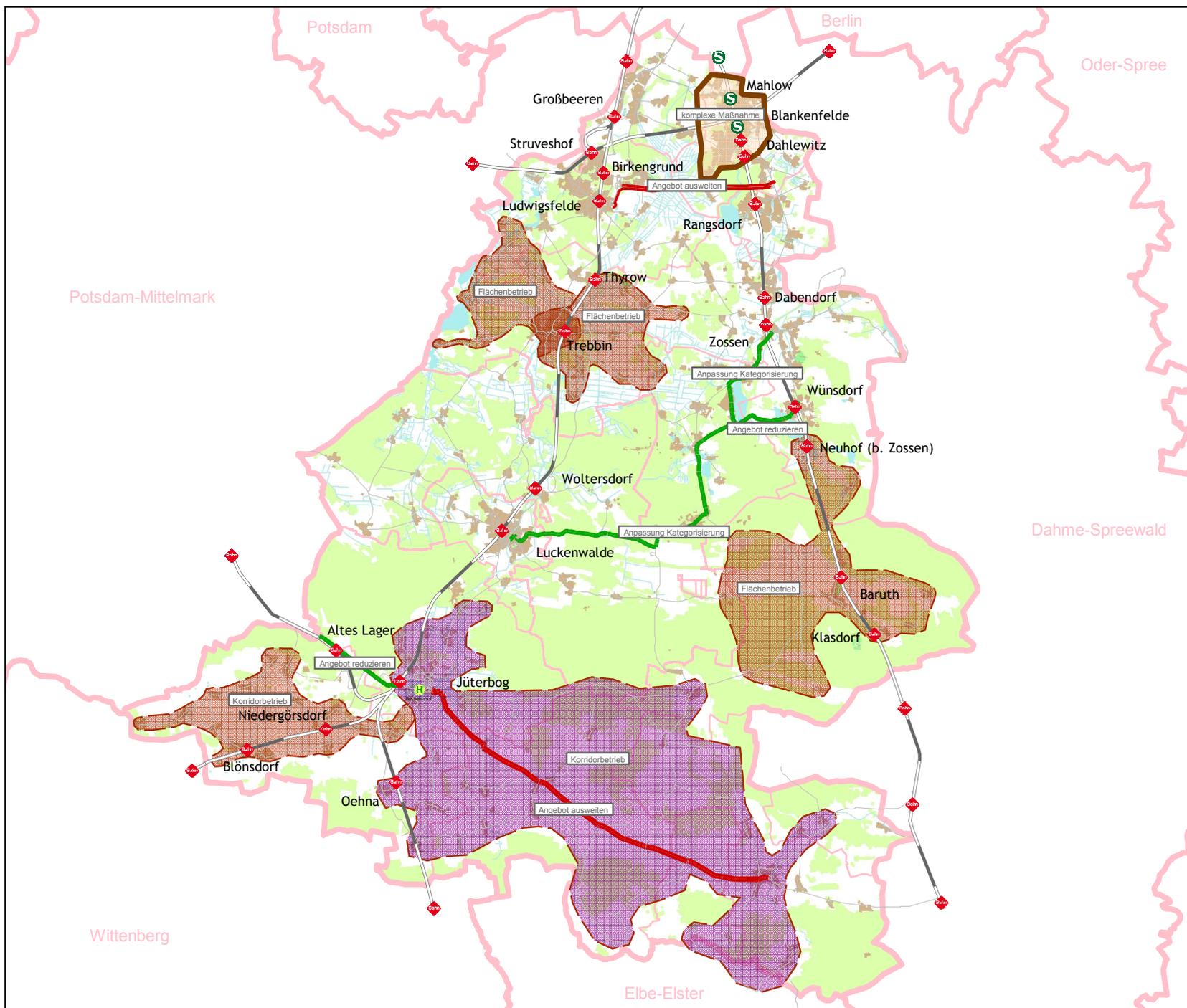
Rufbusgebiete

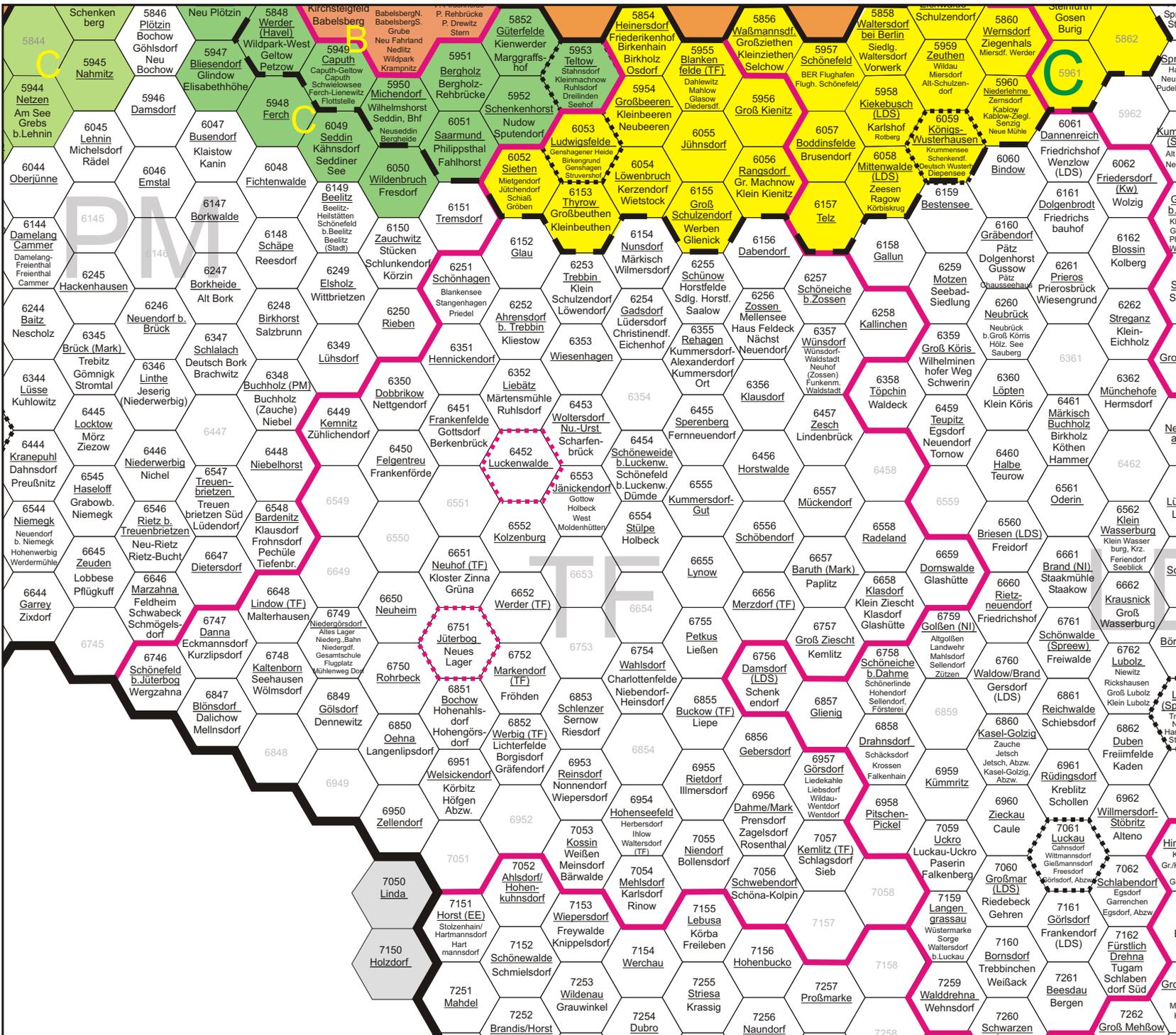
- Rufbuskonzept Niederer Fläming
- potenzielle Rufbusgebiete

Planungsmaßnahmen

- Gebiete
- Achsen

Karte 30





# Nahverkehrsplan Teltow-Fläming 2014 - 2018



## Tarifwaben des VBB-Tarifs, Ausschnitt Landkreis Teltow-Fläming

- 6156 - Wabennummer
- Dabendorf - Wabenname
- Zossen - Bahnhof
- Klein Kienitz - Ortsteil

- Orte mit Stadtlinienverkehr
- Kreisgrenze
- Landesgrenze
- Wabengrenze
- Tarifgebiet der kreisfreien Stadt Potsdam
- Tarifbereich Berlin B
- Tarifbereich Berlin C

Quelle: VBB-Tarifwabenkarte 2013

Karte 31



## Anlagenteil

Linien- nummer	Linienverlauf	Verkehrs- untern.	Mittlere tägliche Fahrtenzahl				Überschr. Kreisgrenze	Jährliche Fahrstg. TF Fahrpl.-km
			ST	FT	Sa	So		
<b>Stadt- und Ortlinien</b>								
702	Ludwigsfelde, Birkengrund Süd - Industrie- gebiet - Struveshof - Bahnhof - Preußenp.	VTF	64	64	0	0		126.306
708	Stadtverkehr Ludwigsfelde	VTF	11	11	0	0		38.389
758	Stadtverkehr Jüterbog	VTF	34	33	0	0		72.467
772	Stadtverkehr Luckenwalde	VTF	32	30	0	0		128.558
792	S Blankenfelde - Dahlewitz, Gewerbepark	VTF	60	56	0	0		123.048
793	Ortslinie Blankenfelde	VTF	74	68	0	0		82.070
794	S Blankenfelde - S Mahlow	VTF	38	31	0	0		97.647
797	S Blankenfelde - S Mahlow - Mahlow, Hubertustr.	VTF	19	0	0	0		23.933
<b>Regionallinien</b>								
600	S Mahlow - Großbeeren - S Teltow Stadt/ Gonfrevillestr.	VTF	35	35	35	0	PM	206.493
700	Wünsdorf-Waldstadt, Bahnhof - Zossen, Bahnhof	VTF	22	13	0	0		45.813
701	Ludwigsfelde - Glienick - Zossen	VTF	26	21	0	0		157.534
703	Neubeeren - Kleinbeeren - Großbeeren - Genshagen, Dorf - Ludwigsfelde	VTF	6	0	0	0		14.919
704	S Blankenfelde - Großbeeren - S Teltow Stadt	VTF	20	13	0	0	PM	64.290
705	Christinendorf - Thyrow - Siethen - Ludwigsfelde	VTF	19	4	0	0		65.800
706	Baruth - Wünsdorf - Klausdorf - Zossen	VTF	16	11	0	0		93.979
707	Zossen - Rangsdorf - Ludwigsfelde	VTF	11	10	0	0		48.206
709	Groß Schulzendorf - (Löwenbruch -) Ludwigsfelde	VTF	10	10	0	0		27.409
710	Ludwigsfelde - Großbeeren - S Buckower Chaussee	VTF	36	36	13	13	B	248.462
711	Großbeeren, Heidering - S Buckower Chaussee	VTF	58	58	21	21	B	170.598
712	Baruth - Zesch - Wünsdorf	VTF	8	0	0	0		31.646
713	Groß Machnow - Dahlewitz - Blankenfelde, Bahnhof	VTF	26	17	0	0		75.945
716	Thyrow - Dabendorf (- Zossen)	VTF	11	2	0	0		41.429
717	Baruth - Radeland - Petkus - Stülpe	VTF	14	0	0	0		53.963
718	Baruth - Sperenberg - Gadsdorf	VTF	16	0	0	0		53.440
719	Luckenwalde - Baruth (- Klasdorf)	VTF	17	9	0	0		95.454
720	S Blankenfelde - Großbeeren - Ludwigsfelde	VTF	14	13	0	0		86.589
750	Luckenwalde - Trebbin - Potsdam	VTF	19	15	4	0	PM, P	166.629
751	Blankensee - Trebbin	VTF	19	5	0	0		51.597
752	Luckenwalde - Gottow - Stülpe	VTF	10	3	0	0		46.882
753	Luckenwalde - Jüterbog	VTF	30	23	8	6		139.764
754	Jüterbog - Werbig - Illmersdorf - Dahme	VTF	41	17	6	4		282.392
755	Luckenwalde - Dobbrikow - Kemnitz (- Lühsdorf)	VTF	29	12	0	0	PM	131.280

Linien- nummer	Linienverlauf	Verkehrs- untern.	Mittlere tägliche Fahrtenzahl				Überschr. Kreisgrenze	Jährliche Fahrstg. TF Fahrpl.-km
			ST	FT	Sa	So		
R755	Rufbus Nuthe-Urstromtal	VTF	-	-	-	-		-
756	Dahme - Petkus - Luckenwalde	VTF	19	10	0	0		170.771
757	Ludwigsfelde - Ruhlsdorf - Trebbin	VTF	12	4	0	0		54.908
759	Jüterbog - Treuenbrietzen	VTF	24	19	0	0	PM	64.268
760	Trebbin - Lüdersdorf - Gadsdorf - Christinendorf	VTF	11	2	0	0		26.684
761	Jüterbog - Grüna - Kloster Zinna - Neuhof	VTF	17	8	0	0		40.204
763	Jüterbog - Markendorf - Schlenzer	VTF	20	10	0	0		56.587
764	Jüterbog - Werbig - Schlenzer	VTF	19	9	0	0		69.273
765	Jüterbog - Werbig - Zellendorf	VTF	28	10	0	0		111.765
766	Zellendorf - Dennewitz - Blönsdorf	VTF	6	0	0	0		33.320
768	Jüterbog - Niedergörsdorf - Blönsdorf - Wergahna (- Lindow)	VTF	25	10	0	0		120.995
769	Jüterbog - Altes Lager - Blönsdorf	VTF	25	0	0	0		97.652
770	Luckenwalde - Sperenberg - Zossen	VTF	16	12	0	0		133.792
771	Zossen - Sperenberg - Zossen	VTF	17	17	9	9		116.209
773	Dahme - Lebusa - Dahme	VTF	4	0	0	0	EE	17.834
777	Skater-RufBus	VTF	-	-	-	-		-
789	Kallinchen - Schöneiche - Zossen - Dabendorf	Herz	9	0	0	0	LDS	26.585
790	Rangsdorf - Zossen - Tetz - Königs Wusterhausen	Herz	8	4	0	0	LDS	19.329
791	Rehagen - Sperenberg - Nächst Neuendorf - Dabendorf	Herz	3	0	0	0		18.602
795	Fernneuendorf - Sperenberg - Mellensee - Dabendorf	Herz	1	0	0	0		3.780
796	Zossen - Kummersdorf - Luckenwalde	Herz	2	0	0	0		20.740
<b>Landesbedeutsame Verkehrslinie</b>								
618	S Potsdam Hauptbahnhof - Wünsdorf- Waldstadt Bahnhof	HVG/VTF	23	23	0	0	P	192.477
<b>Regionallinien fremder Aufgabenträger</b>								
466	Luckau - Uckro - Dahme	RVS	33	26	14	12	LDS	89.193
467	Luckau - Drahnisdorf - Dahme	RVS	16	6	0	0	LDS	41.851
469	Luckau - Kümmitz - Golßen	RVS	10	3	0	0	LDS	4.622
470	Golßen - Dahme	RVS	14	8	0	0	LDS	36.026
522	Herzberg/E. - Lebusa - Hohenbucko - Schöna - Kolpin - Trebbus/Schlieben	VMEE	15	9	0	0	EE	20.252
546	Treuenbrietzen - Beelitz	Sab.- Touristik	10	7	0	0	PM	9.104
549	Jüterbog - Treuenbrietzen	Reich	3	2	0	0	PM	6.441
608	Potsdam - Michendorf - Dobbrikow	HVG	17	15	8	8	PM, P	9.865
619	S Potsdam Hauptbahnhof - Ludwigsfelde	HVG/VTF	26	25	0	0	PM, P	49.640
621	Ludwigsfelde - S Teltow Stadt	HVG/VTF	24	24	0	0	PM	51.330
729	S Königs Wusterhausen - Gallun - Motzen - Zossen	RVS	12	11	4	4	LDS	38.769
742	Schönefeld Nord - Waßmannsdorf - Großziethen	RVS	4	4	0	0	LDS	5.772
<b>Summe</b>			<b>1318</b>	<b>898</b>	<b>122</b>	<b>77</b>		<b>4.851.571</b>

Lfd. Nr.	Maßnahmenvorschlag	Betroffene Linien	Vorschlag eingereicht von	Bewertung
<b>1</b>	<b>Ludwigsfelde</b>			
1.1	Erweiterung des Angebots in Abendstunden und am Wochenende	verschiedene	Stadt Ludwigsfelde	Angebotsausdehnung, evtl. Rufbus
1.2	bessere Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt	verschiedene	Stadt Ludwigsfelde	Angebotsausdehnung, evtl. Rufbus
1.3	Optimierung des Zubringerverkehrs zwischen Bahnhof Ludwigsfelde und neuem Hp Ludwigsfelde-Struveshof	618, 619, 621	Stadt Ludwigsfelde	Optimierung der Verknüpfungen, passen nur bei Linie 621 recht gut, für 618 und 619 nur teilweise
1.4	kürzere Verbindungstakte nach Potsdam	618, 619, 750	Stadt Ludwigsfelde	Angebotsausdehnung, durch Überlagerung von Linie 618 und 619 derzeit fast durchgehend Stundentakt, Auslastung bei ca. 17 FG/Fahrt
1.5	Schaffung einer Anbindung des Wohngebiets Ludwigsdorf an Kernstadt	618, 619, 750	Stadt Ludwigsfelde	Angebotsausdehnung, Möglichkeiten: Linienverlaufsänderung 618/619 (ungünstig wegen Verbindungsfunktion nach Potsdam), neue Linie, Maßnahme in Verbindung mit Punkt 1.2
1.6	Änderung Linienführung der Stadtlinie 708 im Bereich Ernst-Thälmann-Str. zur besseren Anbindung der westlich gelegenen Wohngebiete	708	Seniorenbeirat Ludwigsfelde	schwierig, zwei vorgeschlagene Linienführungen von VTF bereits verworfen (Nichtbefahrbarkeit der Straßen), außerdem notwendige Linienverlaufsänderung und Fahrzeitproblematik angemahnt, da die Fahrten auf Bahnanschluss ausgerichtet sind
<b>2</b>	<b>Blankenfelde-Mahlow</b>			
2.1	Überarbeitung des ÖPNV-Angebots im Jahr 2014 geplant	verschiedene	Gemeinde Blankenfelde-Mahlow	Ausgang der Untersuchung offen
<b>3</b>	<b>Luckenwalde</b>			
3.1	Untersuchung Linienführung der Stadtlinie über Boulevard nach Umgestaltung der Breiten Str.	772	Stadt Luckenwalde	Anpassung der Linienführung, Aufwand offen, neue Haltestellen benötigt
3.2	Einrichtung einer Busverbindung vom Bahnhof zum Industriegebiet	772	Stadt Luckenwalde	Angebotsausdehnung (zusätzlich Fahrten hin um 8h und generell zurück gewünscht)

Lfd. Nr.	Maßnahmenvorschlag	Betroffene Linien	Vorschlag eingereicht von	Bewertung
3.3	Optimierung der Busverbindung vom Bahnhof zum Biotechnologiepark	772	Stadt Luckenwalde	Angebotsausdehnung und Optimierung der Verknüpfung mit Bahn (zusätzlich Rückfahrten ab 14h und kürzere Wartezeiten am Bahnhof (heute ca. 30 min) gewünscht)
<b>4</b>	<b>Großbeeren</b>			
4.1	zeitliche Entzerrung von RE4 und RE5, sodass sinnvoller Takt für 2. RE-Halt entsteht	RE4, RE5	Gemeinde Großbeeren	wäre generell sinnvoll, Planung durch DB
4.2	2 RE-Halte/h im 30 min-Takt (zumindest in HVZ) am Hp Großbeeren	RE4, RE5	Gemeinde Großbeeren	bei Entzerrung sinnvoll, nicht bei kurzem Abstand, Planung durch DB
4.3	2 RE-Halte/h im 30 min-Takt (zumindest in HVZ) am Hp Teltow	RE4, RE5	Gemeinde Großbeeren	bei Entzerrung sinnvoll, nicht bei kurzem Abstand, Planung durch DB
4.4	Zeitliche Abstimmung zwischen Bus und Bahn für Anbindung von Großbeeren	verschiedene	Gemeinde Großbeeren	Optimierung der Bus-Bahn-Verknüpfung
4.5	Zeitliche Abstimmung zwischen Bus und Bahn für Anbindung von GVZ	711	Gemeinde Großbeeren	Optimierung der Bus-Bahn-Verknüpfung, Anschlusszeiten im Bereich 4-20 min
4.6	Zeitliche Abstimmung zwischen Bus und Bahn für Anbindung von JVA Heidering	711	Gemeinde Großbeeren	Optimierung der Bus-Bahn-Verknüpfung, Anschluss am Bahnhof Großbeeren passt früh hin und nachmittags weg von JVA recht gut
4.7	Sicherung der bestehenden Busverbindungen (Taktung, Ziele, Haltepunkte)	verschiedene	Gemeinde Großbeeren	sollte grundsätzliches Ziel sein
<b>5</b>	<b>Dahme/Mark</b>			
5.1	Sondertransport für Schüler aus Wahlsdorf und Niebendorf-Heinsdorf nach Hohenseefeld sowie aus Raum Baruth nach Dahme: Integration des Sondertransports in öffentliche Linien (Schülerverkehr oder Rufbus) wünschenswert	Sonderfahrten	Amt Dahme/Mark	Integration in heutigen öffentlichen Schülerverkehr geprüft, keine sinnvolle Lösung möglich; Mobilitätskonzept Niederer Fläming könnte den Mangel nur teilweise (1 von 4 Fahrten) beheben, früh entstünde zusätzlicher Fahrzeugbedarf

Lfd. Nr.	Maßnahmenvorschlag	Betroffene Linien	Vorschlag eingereicht von	Bewertung
<b>6</b>	<b>Niedergörsdorf</b>			
6.1	Busverbindung nach Jüterbog, Altes Lager zum Seniorennachmittag am 1. Montag im Monat	768, 769, 759	Gemeinde Niedergörsdorf	zusätzl. Angebot, evtl. bei Einrichtung eines Rufbuskorridors zu berücksichtigen
6.2	Fahrtmöglichkeiten dienstags oder donnerstags zum Markttag nach Jüterbog (in Verbindung mit Arztbesuchen, Apothekenbesuchen)	768	Gemeinde Niedergörsdorf	Angebotsanpassung, Problematik insb. an Ferientagen, Rufbuskorridor würde Problem beheben
<b>7</b>	<b>Nuthe-Urstromtal</b>			
7.1	keine Abbestellung von Linien, Linienfahrten, Haltepunkten und Verknüpfungen zur DB	verschiedene	Gemeinde Nuthe-Urstromtal	Erhaltung des Angebots sollte grundsätzliches Ziel sein
7.2	Handlungsbedarfe im Rahmen der Schülerverkehrsoptimierung 2013 berücksichtigen	verschiedene, Rufbus	Gemeinde Nuthe-Urstromtal	im Rahmen der Schülerverkehrsoptimierung Konsultation mit den Beteiligten
7.3	Bahnhof Woltersdorf: Sicherstellung des derzeitigen 2h-Taktes des RE4, Prüfung der wirtschaftlichen und technischen Möglichkeit eines stündlichen RE-Haltes	RE4	Gemeinde Nuthe-Urstromtal	Einreichung des Vorschlags bei VBB gewünscht, wäre sinnvoll aber im Detail zu prüfen

## Erreichbarkeit der Nahbereichszentren

FP - Anzahl Fahrtenpaare

RZ - mittlere Reisezeit

Name	Typ	Gemeinde	Kategorie	FP	RZ Schule	RZ Ferien	FP Schule	FP Ferien	Abweichung Schule	Abweichung Ferien	Kommentar
Gadsdorf	OT	Am Mellensee	100-199	1	20	25	3,0	1,0	-	-	
Klausdorf	OT	Am Mellensee	1.000-2.999	6	26	26	21,0	20,2	-	-	
Kummersdorf-Alexanderdorf	OT	Am Mellensee	500-999	3	30	-	2,0	-	-1,0	k. V.	
Kummersdorf-Gut	OT	Am Mellensee	200-499	2	30	30	4,2	3,2	-	-	
Mellensee	OT	Am Mellensee	1.000-2.999	6	19	19	21,0	18,0	-	-	
Rehagen	OT	Am Mellensee	500-999	3	26	25	13,0	14,0	-	-	
Saalow	OT	Am Mellensee	500-999	3	23	24	4,0	1,0	-	-2,0	
Sperenberg	OT	Am Mellensee	1.000-2.999	6	29	28	17,2	18,2	-	-	
Baruth	NBZ	Baruth/Mark	1.000-2.999	-	-	-	-	-	-	-	
Dornswalde	OT	Baruth/Mark	100-199	1	31	-	4,0	-	-	k. V.	
Groß Ziescht	OT	Baruth/Mark	100-199	1	15	-	1,0	-	-	k. V.	
Horstwalde	OT	Baruth/Mark	100-199	1	25	-	1,0	-	-	k. V.	
Klasdorf	OT	Baruth/Mark	200-499	2	25	26	9,0	5,0	-	-	
Merzdorf	OT	Baruth/Mark	100-199	1	21	-	2,0	-	-	RZ	
Mückendorf	OT	Baruth/Mark	200-499	2	26	27	3,0	2,0	-	-	
Paplitz	OT	Baruth/Mark	200-499	2	10	10	5,0	2,0	-	-	
Petkus	OT	Baruth/Mark	500-999	3	30	33	6,0	1,2	-	-1,8	
Radeland	OT	Baruth/Mark	100-199	1	32	-	2,0	-	-	k. V.	
Schöbendorf	OT	Baruth/Mark	100-199	1	23	27	7,0	5,0	-	-	
Blankenfelde	NBZ	Blankenfelde-Mahlow	ab 6.000	-	-	-	-	-	-	-	
Dahlewitz	OT	Blankenfelde-Mahlow	1.000-2.999	6	16	16	117,0	116,0	-	-	
Groß Kienitz	OT	Blankenfelde-Mahlow	200-499	2	21	21	16,0	16,0	-	-	
Jühnsdorf	OT	Blankenfelde-Mahlow	200-499	2	21	21	9,0	7,0	-	-	
Klein Kienitz	OT	Blankenfelde-Mahlow	100-199	1	27	28	6,0	3,0	-	-	
Mahlow	NBZ	Blankenfelde-Mahlow	ab 6.000	-	-	-	-	-	-	-	
Buckow	OT	Dahme/Mark	100-199	1	19	20	2,0	2,0	-	-	
Dahme	NBZ	Dahme/Mark	3.000-5.999	-	-	-	-	-	-	-	
Gebersdorf	OT	Dahme/Mark	200-499	2	12	13	5,0	3,2	-	-	
Kemnitz	OT	Dahme/Mark	200-499	2	24	23	23,0	18,0	-	-	
Niebendorf-Heinsdorf	OT	Dahme/Mark	200-499	2	25	27	4,0	3,2	-	-	
Rosenthal	OT	Dahme/Mark	200-499	2	22	21	20,0	15,0	-	-	
Schöna-Kolpien	OT	Dahme/Mark	200-499	2	-	-	-	-	RZ	k. V.	
Wahlsdorf	OT	Dahme/Mark	200-499	2	29	29	5,0	2,2	-	-	
Görsdorf	OT	Dahmetal	200-499	2	27	24	8,0	3,4	-	-	
Prensdorf	OT	Dahmetal	100-199	1	17	16	3,0	1,0	-	-	
Wildau-Wentdorf	OT	Dahmetal	100-199	1	30	32	6,0	3,4	-	-	
Diedersdorf	OT	Großbeeren	500-999	3	20	21	16,0	12,0	-	-	
Großbeeren	OT	Großbeeren	3.000-5.999	10	26	26	110,8	106,8	-	-	
Heinersdorf	OT	Großbeeren	500-999	3	31	31	70,6	69,6	-	-	
Kleinbeeren	OT	Großbeeren	500-999	3	31	29	6,0	2,0	-	-1,0	
Bollensdorf	OT	Ihlow	100-199	1	-	-	-	-	RZ	k. V.	
Ihlow	OT	Ihlow	100-199	1	24	18	1,0	0,4	-	-0,6	
Illmersdorf	OT	Ihlow	100-199	1	16	13	10,0	5,4	-	-	
Mehlsdorf	OT	Ihlow	100-199	1	-	-	-	-	RZ	k. V.	
Rietdorf	OT	Ihlow	100-199	1	15	-	1,0	-	-	k. V.	
Fröhden	OT	Jüterbog	200-499	2	22	23	7,0	3,0	-	-	
Grüna	OT	Jüterbog	200-499	2	26	26	4,6	1,6	-	-0,4	
Jüterbog	MZ	Jüterbog	ab 6.000	-	-	-	-	-	-	-	
Kloster Zinna	OT	Jüterbog	500-999	3	21	21	22,4	17,0	-	-	
Markendorf	OT	Jüterbog	200-499	2	20	20	7,4	3,4	-	-	
Neuheim	OT	Jüterbog	200-499	2	25	26	4,6	1,6	-	-0,4	
Neuhof b. Zinna	OT	Jüterbog	100-199	1	30	30	21,8	17,8	-	-	
Frankenfelde	OT	Luckenwalde	200-499	2	20	19	7,0	5,0	-	-	
Kolzenburg	OT	Luckenwalde	200-499	2	21	20	19,2	16,2	-	-	
Luckenwalde	MZ	Luckenwalde	ab 6.000	-	-	-	-	-	-	-	
Ahrensdorf	OT	Ludwigsfelde	500-999	3	20	20	18,8	17,8	-	-	
Genshagen	OT	Ludwigsfelde	1.000-2.999	6	22	22	31,0	28,0	-	-	
Gröben	OT	Ludwigsfelde	200-499	2	24	23	2,8	1,4	-	-0,6	
Groß Schulzendorf	OT	Ludwigsfelde	500-999	3	20	20	27,0	25,0	-	-	
Kerzendorf	OT	Ludwigsfelde	100-199	1	19	19	4,0	3,0	-	-	
Löwenbruch	OT	Ludwigsfelde	200-499	2	24	19	3,0	3,0	-	-	
Ludwigsfelde	MZ	Ludwigsfelde	ab 6.000	-	-	-	-	-	-	-	
Siethen	OT	Ludwigsfelde	500-999	3	21	22	8,8	6,8	-	-	
Wietstock	OT	Ludwigsfelde	200-499	2	19	19	27,0	25,0	-	-	
Borgisdorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	25	21	8,6	1,6	-	-	
Gräfendorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	28	-	2,0	-	-	k. V.	
Hohenahlsdorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	23	19	8,0	1,2	-	-	
Hohengörsdorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	23	23	14,0	10,0	-	-	
Hohenseefeld	OT	Niederer Fläming	200-499	2	23	23	12,0	7,6	-	-	
Meinsdorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	31	25	1,0	0,4	-	-0,6	
Nonnendorf	OT	Niederer Fläming	200-499	2	27	25	14,0	8,6	-	-	
Reinsdorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	30	27	3,8	1,4	-	-	

## Erreichbarkeit der Nahbereichszentren

FP - Anzahl Fahrtenpaare

RZ - mittlere Reisezeit

Name	Typ	Gemeinde	Kategorie	FP	RZ Schule	RZ Ferien	FP Schule	FP Ferien	Abwei- chung Schule	Abwei- chung Ferien	Kommentar
Schlenzer	OT	Niederer Fläming	100-199	1	31	31	3,0	2,6	-	-	
Welsickendorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	34	-	1,0	-	-	RZ	
Werbig	OT	Niederer Fläming	200-499	2	26	25	17,0	11,0	-	-	
Wiepersdorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	34	33	1,8	1,4	-	-	
Altes Lager	OT	Niedergörsdorf	1.000-2.999	6	23	22	22,0	19,0	-	-	
Blönsdorf	OT	Niedergörsdorf	200-499	2	27	27	23,0	23,0	-	-	
Bochow	OT	Niedergörsdorf	200-499	2	17	16	4,6	2,2	-	-	
Dennewitz	OT	Niedergörsdorf	200-499	2	17	18	6,0	4,0	-	-	
Gölsdorf	OT	Niedergörsdorf	100-199	1	24	21	8,0	4,0	-	-	
Langenlippsdorf	OT	Niedergörsdorf	200-499	2	27	28	4,6	1,6	-	-0,4	
Lindow	OT	Niedergörsdorf	100-199	1	34	-	2,0	-	-	RZ	
Malterhausen	OT	Niedergörsdorf	200-499	2	34	32	3,2	0,2	-	-1,8	
Niedergörsdorf	OT	Niedergörsdorf	200-499	2	25	25	31,2	26,2	-	-	
Oehna	OT	Niedergörsdorf	200-499	2	24	25	24,6	22,2	-	-	
Rohrbeck	OT	Niedergörsdorf	200-499	2	14	12	7,6	3,0	-	-	
Seehausen	OT	Niedergörsdorf	200-499	2	33	-	2,0	-	-	RZ	
Wölmsdorf	OT	Niedergörsdorf	100-199	1	30	30	6,0	2,0	-	-	
Zellendorf	OT	Niedergörsdorf	200-499	2	31	32	3,6	2,2	-	-	
Ahrensdorf	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	18	10	7,0	1,0	-	-	
Berkenbrück	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	2	17	15	3,0	2,0	-	-	inkl. Nutzung Rufbus R755
Dobbrikow	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	2	26	24	3,0	2,0	-	-	inkl. Nutzung Rufbus R755
Dümde	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	32	28	3,0	2,0	-	-	
Felgentreu	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	2	30	25	3,0	2,0	-	-	
Frankenförde	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	2	24	20	4,0	2,0	-	-	
Gottow	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	2	22	20	8,0	5,2	-	-	
Gottsdorf	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	20	17	3,0	1,0	-	-	
Hennickendorf	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	2	23	20	4,0	2,0	-	-	inkl. Nutzung Rufbus R755
Holbeck	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	24	23	10,6	5,6	-	-	
Jänickendorf	OT	Nuthe-Urstromtal	500-999	3	21	21	10,2	5,6	-	-	
Kemnitz	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	35	33	2,0	2,0	-	-	
Lynow	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	23	25	7,0	5,0	-	-	
Märtensmühle	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	20	18	6,0	1,0	-	-	
Nettgendorf	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	28	26	3,0	1,0	-	-	
Ruhlsdorf	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	2	21	25	8,0	2,0	-	-	inkl. Nutzung Rufbus R755
Scharfenbrück	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	16	13	5,0	3,0	-	-	
Schönefeld	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	2	26	24	8,0	5,2	-	-	
Schöneweide	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	20	17	5,0	3,0	-	-	
Stülpe	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	2	24	24	13,6	7,6	-	-	
Woltersdorf	OT	Nuthe-Urstromtal	1.000-2.999	6	20	20	57,2	54,2	-	-	
Zülichendorf	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	2	31	28	4,0	3,0	-	-	
Großmachnow	OT	Rangsdorf	1.000-2.999	6	23	22	21,0	19,0	-	-	
Rangsdorf	OT	Rangsdorf	ab 6.000	10	18	18	80,0	79,0	-	-	
Blankensee	OT	Trebbin	500-999	3	24	19	6,0	1,0	-	-2,0	
Christinendorf	OT	Trebbin	200-499	2	16	22	3,0	0,2	-	-1,8	
Glau	OT	Trebbin	200-499	2	21	14	5,0	1,0	-	-1,0	
Großbeuthen	OT	Trebbin	100-199	1	26	25	5,0	4,0	-	-	
Klein Schulzendorf	OT	Trebbin	500-999	3	18	17	12,6	8,2	-	-	
Kliestow	OT	Trebbin	200-499	2	17	21	3,0	2,0	-	-	
Löwendorf	OT	Trebbin	200-499	2	18	8	10,4	2,0	-	-	
Lüdersdorf	OT	Trebbin	200-499	2	24	25	3,6	1,6	-	-0,4	
Märkisch Wilmersdorf	OT	Trebbin	200-499	2	28	33	3,0	1,0	-	-1,0	
Schönhagen	OT	Trebbin	200-499	2	15	18	6,0	1,0	-	-1,0	
Stangenhagen	OT	Trebbin	100-199	1	21	-	3,0	-	-	k. V.	
Thyrow	OT	Trebbin	1.000-2.999	6	23	22	84,0	81,0	-	-	
Trebbin	NBZ	Trebbin	3.000-5.999	-	-	-	-	-	-	-	
Wiesenhagen	OT	Trebbin	200-499	2	24	24	5,6	3,0	-	-	
Dabendorf	OT	Zossen	1.000-2.999	6	17	17	100,0	101,0	-	-	
Glienick	OT	Zossen	1.000-2.999	6	21	20	31,0	27,0	-	-	
Horstfelde	OT	Zossen	200-499	2	26	26	11,0	4,0	-	-	
Kallinchen	OT	Zossen	200-499	2	25	23	6,0	4,0	-	-	
Lindenbrück	OT	Zossen	200-499	2	32	-	2,0	-	-	k. V.	
Nächst Neuendorf	OT	Zossen	500-999	3	21	23	20,0	12,0	-	-	
Nunsdorf	OT	Zossen	200-499	2	26	30	2,0	1,0	-	-1,0	
Schöneiche	OT	Zossen	500-999	3	19	15	7,0	4,0	-	-	
Schünow	OT	Zossen	200-499	2	27	27	3,0	1,0	-	-1,0	
Waldstadt	OT	Zossen	3.000-5.999	10	25	24	34,8	31,8	-	-	
Wünsdorf	OT	Zossen	3.000-5.999	10	22	22	97,0	96,0	-	-	
Zossen	MZ	Zossen	3.000-5.999	-	-	-	-	-	-	-	

## Erreichbarkeit der Mittelzentren

FP - Anzahl Fahrtenpaare

RZ - mittlere Reisezeit

Name	Typ	Gemeinde	Kategorie	FP	RZ Schule	RZ Ferien	FP Schule	FP Ferien	Abweichung Schule	Abweichung Ferien	Kommentar
Gadsdorf	OT	Am Mellensee	100-199	1	54	51	9,0	1,0	-	-	
Klausdorf	OT	Am Mellensee	1.000-2.999	2	39	37	35,0	31,2	-	-	
Kummersdorf-Alexanderdorf	OT	Am Mellensee	500-999	2	56	-	6,0	-	-	k. V.	
Kummersdorf-Gut	OT	Am Mellensee	200-499	1	42	41	14,4	11,4	-	-	
Mellensee	OT	Am Mellensee	1.000-2.999	2	35	37	33,0	29,0	-	-	
Rehagen	OT	Am Mellensee	500-999	2	36	31	22,0	17,0	-	-	
Saalow	OT	Am Mellensee	500-999	2	39	45	7,0	3,0	-	-	
Sperenberg	OT	Am Mellensee	1.000-2.999	2	38	36	29,4	24,6	-	-	
Baruth	NBZ	Baruth/Mark	1.000-2.999	2	42	40	26,0	20,0	-	-	
Dornswalde	OT	Baruth/Mark	100-199	1	63	-	1,0	-	-	k. V.	
Groß Ziescht	OT	Baruth/Mark	100-199	1	56	-	3,0	-	-	k. V.	
Horstwalde	OT	Baruth/Mark	100-199	1	56	-	1,0	-	-	k. V.	
Klasdorf	OT	Baruth/Mark	200-499	1	45	39	5,0	3,0	-	-	
Merzdorf	OT	Baruth/Mark	100-199	1	46	43	3,6	1,6	-	-	
Mückendorf	OT	Baruth/Mark	200-499	1	52	53	5,0	4,0	-	-	
Paplitz	OT	Baruth/Mark	200-499	1	47	40	6,0	3,4	-	-	
Petkus	OT	Baruth/Mark	500-999	2	40	36	5,6	3,0	-	-	
Radeland	OT	Baruth/Mark	100-199	1	-	-	-	-	RZ	k. V.	
Schöbendorf	OT	Baruth/Mark	100-199	1	46	46	6,0	5,0	-	-	
Blankenfelde	NBZ	Blankenfelde-Mahlow	ab 6.000	6	34	34	171,0	169,2	-	-	
Dahlewitz	OT	Blankenfelde-Mahlow	1.000-2.999	2	38	37	130,8	129,0	-	-	
Groß Kienitz	OT	Blankenfelde-Mahlow	200-499	1	50	50	32,2	32,0	-	-	
Jühnsdorf	OT	Blankenfelde-Mahlow	200-499	1	54	55	17,0	14,0	-	-	
Klein Kienitz	OT	Blankenfelde-Mahlow	100-199	1	48	48	14,0	9,0	-	-	
Mahlow	NBZ	Blankenfelde-Mahlow	ab 6.000	6	40	40	132,0	130,0	-	-	
Buckow	OT	Dahme/Mark	100-199	1	60	60	0,4	0,4	-0,6	-0,6	
Dahme	NBZ	Dahme/Mark	3.000-5.999	4	54	48	7,0	4,4	-	-	
Gebersdorf	OT	Dahme/Mark	200-499	1	59	64	1,4	1,4	-	-	
Kemnitz	OT	Dahme/Mark	200-499	1	59	-	2,0	-	-	RZ	
Niebendorf-Heinsdorf	OT	Dahme/Mark	200-499	1	52	53	4,0	3,0	-	-	
Rosenthal	OT	Dahme/Mark	200-499	1	66	-	1,0	-	-	RZ	
Schöna-Kolpian	OT	Dahme/Mark	200-499	1	60	-	2,0	-	-	RZ	
Wahlsdorf	OT	Dahme/Mark	200-499	1	49	49	4,0	3,0	-	-	
Görsdorf	OT	Dahmetal	200-499	1	-	-	-	-	RZ	RZ	
Prensdorf	OT	Dahmetal	100-199	1	-	-	-	-	RZ	RZ	
Wildau-Wentdorf	OT	Dahmetal	100-199	1	-	-	-	-	RZ	RZ	
Diedersdorf	OT	Großbeeren	500-999	2	47	46	32,0	26,0	-	-	
Großbeeren	OT	Großbeeren	3.000-5.999	4	41	41	168,6	163,6	-	-	
Heinersdorf	OT	Großbeeren	500-999	2	45	45	122,0	122,0	-	-	
Kleinbeeren	OT	Großbeeren	500-999	2	55	56	68,4	62,0	-	-	
Bollensdorf	OT	Ihlow	100-199	1	-	-	-	-	RZ	k. V.	
Ihlow	OT	Ihlow	100-199	1	60	55	2,8	1,8	-	-	
Illmersdorf	OT	Ihlow	100-199	1	46	41	9,0	4,4	-	-	
Mehlsdorf	OT	Ihlow	100-199	1	-	-	-	-	RZ	k. V.	
Rietdorf	OT	Ihlow	100-199	1	-	-	-	-	RZ	k. V.	
Fröhdien	OT	Jüterbog	200-499	1	34	35	9,4	5,4	-	-	
Grüna	OT	Jüterbog	200-499	1	43	45	25,8	17,8	-	-	
Jüterbog	MZ	Jüterbog	ab 6.000	-	-	-	-	-	-	-	
Kloster Zinna	OT	Jüterbog	500-999	2	27	30	28,8	24,4	-	-	
Markendorf	OT	Jüterbog	200-499	1	33	30	10,8	5,8	-	-	
Neuheim	OT	Jüterbog	200-499	1	31	33	6,6	2,6	-	-	
Neuhof b. Zinna	OT	Jüterbog	100-199	1	38	39	30,2	25,2	-	-	
Frankenfelde	OT	Luckenwalde	200-499	1	35	35	13,0	10,0	-	-	
Kolzenburg	OT	Luckenwalde	200-499	1	28	30	27,2	25,2	-	-	
Luckenwalde	MZ	Luckenwalde	ab 6.000	-	-	-	-	-	-	-	
Ahrensorf	OT	Ludwigsfelde	500-999	2	37	39	43,2	42,2	-	-	
Genshagen	OT	Ludwigsfelde	1.000-2.999	2	41	41	66,2	60,2	-	-	
Gröben	OT	Ludwigsfelde	200-499	1	45	40	9,2	4,2	-	-	
Groß Schulzendorf	OT	Ludwigsfelde	500-999	2	35	34	51,0	45,0	-	-	
Kerzendorf	OT	Ludwigsfelde	100-199	1	45	39	11,4	6,0	-	-	
Löwenbruch	OT	Ludwigsfelde	200-499	1	37	34	5,4	5,0	-	-	
Ludwigsfelde	MZ	Ludwigsfelde	ab 6.000	-	-	-	-	-	-	-	
Siethen	OT	Ludwigsfelde	500-999	2	38	36	22,0	16,2	-	-	
Wietstock	OT	Ludwigsfelde	200-499	1	33	34	51,0	47,0	-	-	
Borgisdorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	37	37	13,2	3,0	-	-	
Gräfendorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	39	-	4,0	-	-	k. V.	
Hohenahlsdorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	36	34	13,2	3,4	-	-	
Hohengörsdorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	33	29	18,0	10,4	-	-	
Hohenseefeld	OT	Niederer Fläming	200-499	1	42	34	8,0	4,0	-	-	
Meinsdorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	58	49	2,8	1,8	-	-	
Nonnendorf	OT	Niederer Fläming	200-499	1	41	39	10,0	6,0	-	-	
Reinsdorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	40	42	7,2	2,4	-	-	

## Erreichbarkeit der Mittelzentren

FP - Anzahl Fahrtenpaare

RZ - mittlere Reisezeit

Name	Typ	Gemeinde	Kategorie	FP	RZ Schule	RZ Ferien	FP Schule	FP Ferien	Abweichung Schule	Abweichung Ferien	Kommentar
Schlenzer	OT	Niederer Fläming	100-199	1	35	31	6,2	2,6	-	-	
Welsickendorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	40	38	4,6	2,2	-	-	
Werbig	OT	Niederer Fläming	200-499	1	36	33	17,8	11,0	-	-	
Wiepersdorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	46	33	4,8	1,4	-	-	
Altes Lager	OT	Niedergörsdorf	1.000-2.999	2	42	41	54,0	45,0	-	-	
Blönsdorf	OT	Niedergörsdorf	200-499	1	38	38	36,0	33,0	-	-	
Bochow	OT	Niedergörsdorf	200-499	1	37	33	11,4	4,4	-	-	
Dennewitz	OT	Niedergörsdorf	200-499	1	36	35	17,0	8,0	-	-	
Gölsdorf	OT	Niedergörsdorf	100-199	1	37	35	16,0	8,0	-	-	
Langenlipisdorf	OT	Niedergörsdorf	200-499	1	39	41	8,6	3,2	-	-	
Lindow	OT	Niedergörsdorf	100-199	1	46	39	7,0	2,2	-	-	
Malterhausen	OT	Niedergörsdorf	200-499	1	44	42	8,2	3,2	-	-	
Niedergörsdorf	OT	Niedergörsdorf	200-499	1	35	35	44,2	35,2	-	-	
Oehna	OT	Niedergörsdorf	200-499	1	39	39	43,2	36,8	-	-	
Rohrbeck	OT	Niedergörsdorf	200-499	1	32	31	16,6	7,2	-	-	
Seehausen	OT	Niedergörsdorf	200-499	1	42	40	12,0	3,0	-	-	
Wölmsdorf	OT	Niedergörsdorf	100-199	1	45	47	37,0	27,0	-	-	
Zellendorf	OT	Niedergörsdorf	200-499	1	38	37	5,6	2,8	-	-	
Ahrensdorf	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	43	46	11,4	3,4	-	-	
Berkenbrück	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	1	36	40	8,0	4,0	-	-	
Dobbrikow	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	1	44	49	14,0	12,0	-	-	
Dümde	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	45	49	15,0	11,2	-	-	
Felgentreu	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	1	33	39	5,0	5,0	-	-	
Frankenförde	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	1	33	40	6,0	6,0	-	-	
Gottow	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	1	39	42	20,2	17,4	-	-	
Gottsdorf	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	32	39	5,0	4,0	-	-	
Hennickendorf	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	1	37	39	8,0	4,0	-	-	
Holbeck	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	37	40	13,0	8,0	-	-	
Jänickendorf	OT	Nuthe-Urstromtal	500-999	2	37	38	16,6	9,6	-	-	
Kemnitz	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	42	41	7,0	5,0	-	-	
Lynow	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	42	42	6,0	5,4	-	-	
Märtensmühle	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	50	52	12,4	2,4	-	-	
Nettgendorf	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	34	37	6,0	4,0	-	-	
Ruhlsdorf	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	1	46	52	14,4	1,4	-	-	
Scharfenbrück	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	33	32	9,8	6,0	-	-	
Schönefeld	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	1	41	41	19,4	15,4	-	-	
Schöneweide	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	31	36	8,0	6,0	-	-	
Stülpe	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	1	36	35	15,0	8,6	-	-	
Woltersdorf	OT	Nuthe-Urstromtal	1.000-2.999	2	31	32	60,6	57,6	-	-	
Zülichendorf	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	1	32	36	7,0	5,0	-	-	
Großmachnow	OT	Rangsdorf	1.000-2.999	2	40	40	28,6	27,2	-	-	
Rangsdorf	OT	Rangsdorf	ab 6.000	6	38	37	99,0	98,0	-	-	
Blankensee	OT	Trebbin	500-999	2	54	50	12,0	4,0	-	-	
Christinendorf	OT	Trebbin	200-499	1	52	59	8,2	1,0	-	-	
Glau	OT	Trebbin	200-499	1	52	53	9,0	2,0	-	-	
Großbeuthen	OT	Trebbin	100-199	1	40	40	12,2	9,0	-	-	
Klein Schulzendorf	OT	Trebbin	500-999	2	43	43	20,0	15,0	-	-	
Kliestow	OT	Trebbin	200-499	1	46	46	10,2	2,0	-	-	
Löwendorf	OT	Trebbin	200-499	1	46	49	25,0	14,2	-	-	
Lüdersdorf	OT	Trebbin	200-499	1	50	41	8,6	2,6	-	-	
Märkisch Wilmersdorf	OT	Trebbin	200-499	1	45	33	11,0	1,0	-	-	
Schönhagen	OT	Trebbin	200-499	1	47	46	12,0	5,0	-	-	
Stangenhagen	OT	Trebbin	100-199	1	53	-	4,4	-	-	k. V.	
Thyrow	OT	Trebbin	1.000-2.999	2	32	31	90,0	83,0	-	-	
Trebbin	NBZ	Trebbin	3.000-5.999	4	32	31	96,0	94,0	-	-	
Wiesenhagen	OT	Trebbin	200-499	1	47	49	8,6	6,6	-	-	
Dabendorf	OT	Zossen	1.000-2.999	2	32	31	108,4	106,2	-	-	
Glienick	OT	Zossen	1.000-2.999	2	35	34	50,0	43,0	-	-	
Horstfelde	OT	Zossen	200-499	1	37	36	22,0	10,0	-	-	
Kallinchen	OT	Zossen	200-499	1	34	31	8,2	5,2	-	-	
Lindenbrück	OT	Zossen	200-499	1	35	-	1,0	-	-	k. V.	
Nächst Neuendorf	OT	Zossen	500-999	2	39	40	32,0	21,0	-	-	
Nunsdorf	OT	Zossen	200-499	1	43	30	7,0	1,0	-	-	
Schöneiche	OT	Zossen	500-999	2	35	30	11,0	6,2	-	-	
Schünow	OT	Zossen	200-499	1	44	27	6,0	1,0	-	-	
Waldstadt	OT	Zossen	3.000-5.999	4	36	34	47,4	42,4	-	-	
Wünsdorf	OT	Zossen	3.000-5.999	4	38	38	97,2	95,2	-	-	
Zossen	MZ	Zossen	3.000-5.999	-	-	-	-	-	-	-	

## Erreichbarkeit der Oberzentren

FP - Anzahl Fahrtenpaare

RZ - mittlere Reisezeit

Name	Typ	Gemeinde	Kategorie	FP	RZ Schule	RZ Ferien	FP Schule	FP Ferien	Abweichung Schule	Abweichung Ferien	Kommentar
Gadsdorf	OT	Am Mellensee	100-199	1	75	77	5,0	2,0	-	-	
Klausdorf	OT	Am Mellensee	1.000-2.999	2	93	90	27,0	24,0	-	-	
Kummersdorf-Alexanderdorf	OT	Am Mellensee	500-999	2	100	-	4,0	-	-	k. V.	
Kummersdorf-Gut	OT	Am Mellensee	200-499	1	103	98	14,0	10,0	-	-	
Mellensee	OT	Am Mellensee	1.000-2.999	2	88	88	25,0	23,0	-	-	
Rehagen	OT	Am Mellensee	500-999	2	94	91	19,2	19,2	-	-	
Saalow	OT	Am Mellensee	500-999	2	94	87	5,0	2,0	-	-	
Sperenberg	OT	Am Mellensee	1.000-2.999	2	94	92	24,0	23,0	-	-	
Baruth	NBZ	Baruth/Mark	1.000-2.999	2	90	89	21,0	20,0	-	-	
Dornswalde	OT	Baruth/Mark	100-199	1	116	-	1,0	-	-	k. V.	
Groß Ziescht	OT	Baruth/Mark	100-199	1	103	-	1,0	-	-	k. V.	
Horstwalde	OT	Baruth/Mark	100-199	1	108	-	2,0	-	-	k. V.	
Klasdorf	OT	Baruth/Mark	200-499	1	95	95	4,0	4,0	-	-	
Merzdorf	OT	Baruth/Mark	100-199	1	111	120	3,2	1,4	-	-	
Mückendorf	OT	Baruth/Mark	200-499	1	107	100	7,0	4,0	-	-	
Paplitz	OT	Baruth/Mark	200-499	1	102	99	8,2	4,2	-	-	
Petkus	OT	Baruth/Mark	500-999	2	106	113	5,2	1,6	-	-0,4	
Radeland	OT	Baruth/Mark	100-199	1	120	-	1,0	-	-	k. V.	
Schöbendorf	OT	Baruth/Mark	100-199	1	102	97	6,2	4,2	-	-	
Blankenfelde	NBZ	Blankenfelde-Mahlow	ab 6.000	6	41	41	118,0	118,0	-	-	
Dahlewitz	OT	Blankenfelde-Mahlow	1.000-2.999	2	53	53	82,0	82,0	-	-	
Groß Kienitz	OT	Blankenfelde-Mahlow	200-499	1	57	55	17,0	16,0	-	-	
Jühnsdorf	OT	Blankenfelde-Mahlow	200-499	1	54	54	8,0	7,0	-	-	
Klein Kienitz	OT	Blankenfelde-Mahlow	100-199	1	76	77	12,0	7,0	-	-	
Mahlow	NBZ	Blankenfelde-Mahlow	ab 6.000	6	46	46	85,0	85,0	-	-	
Buckow	OT	Dahme/Mark	100-199	1	113	-	1,0	-	-	RZ	
Dahme	NBZ	Dahme/Mark	3.000-5.999	4	118	120	5,6	6,0	-	-	
Gebersdorf	OT	Dahme/Mark	200-499	1	-	-	-	-	RZ	RZ	
Kemnitz	OT	Dahme/Mark	200-499	1	112	114	5,0	5,0	-	-	
Niebendorf-Heinsdorf	OT	Dahme/Mark	200-499	1	109	-	2,0	-	-	RZ	
Rosenthal	OT	Dahme/Mark	200-499	1	116	118	4,0	4,0	-	-	
Schöna-Kolpien	OT	Dahme/Mark	200-499	1	-	-	-	-	RZ	k. V.	
Wahlsdorf	OT	Dahme/Mark	200-499	1	105	-	2,0	-	-	RZ	
Görsdorf	OT	Dahmetal	200-499	1	-	-	-	-	RZ	RZ	
Prensdorf	OT	Dahmetal	100-199	1	-	-	-	-	RZ	RZ	
Wildau-Wentdorf	OT	Dahmetal	100-199	1	-	-	-	-	RZ	RZ	
Diedersdorf	OT	Großbeeren	500-999	2	61	64	24,2	20,2	-	-	
Großbeeren	OT	Großbeeren	3.000-5.999	4	50	50	84,0	83,0	-	-	
Heinersdorf	OT	Großbeeren	500-999	2	51	51	79,0	79,0	-	-	
Kleinbeeren	OT	Großbeeren	500-999	2	64	65	64,4	60,2	-	-	
Bollensdorf	OT	Ihlow	100-199	1	-	-	-	-	RZ	k. V.	
Ihlow	OT	Ihlow	100-199	1	124	-	0,4	-	-0,6	RZ	
Illmersdorf	OT	Ihlow	100-199	1	120	119	5,0	2,0	-	-	
Mehlsdorf	OT	Ihlow	100-199	1	-	-	-	-	RZ	k. V.	
Rietdorf	OT	Ihlow	100-199	1	-	-	-	-	RZ	k. V.	
Fröhden	OT	Jüterbog	200-499	1	110	104	6,0	3,0	-	-	
Grüna	OT	Jüterbog	200-499	1	106	107	14,2	11,2	-	-	
Jüterbog	MZ	Jüterbog	ab 6.000	6	64	64	38,0	38,0	-	-	
Kloster Zinna	OT	Jüterbog	500-999	2	94	95	19,8	20,8	-	-	
Markendorf	OT	Jüterbog	200-499	1	108	105	6,4	3,4	-	-	
Neuheim	OT	Jüterbog	200-499	1	105	98	5,6	2,0	-	-	
Neuhof b. Zinna	OT	Jüterbog	100-199	1	102	105	18,8	18,8	-	-	
Frankenfelde	OT	Luckenwalde	200-499	1	89	83	9,2	6,2	-	-	
Kolzenburg	OT	Luckenwalde	200-499	1	91	91	18,8	17,8	-	-	
Luckenwalde	MZ	Luckenwalde	ab 6.000	6	62	62	43,0	43,0	-	-	
Ahrensdorf	OT	Ludwigsfelde	500-999	2	43	41	24,2	23,2	-	-	
Genshagen	OT	Ludwigsfelde	1.000-2.999	2	53	53	32,0	30,0	-	-	
Gröben	OT	Ludwigsfelde	200-499	1	60	48	6,2	2,8	-	-	
Groß Schulzendorf	OT	Ludwigsfelde	500-999	2	58	59	24,0	24,0	-	-	
Kerzendorf	OT	Ludwigsfelde	100-199	1	71	69	6,0	4,0	-	-	
Löwenbruch	OT	Ludwigsfelde	200-499	1	74	69	6,0	4,0	-	-	
Ludwigsfelde	MZ	Ludwigsfelde	ab 6.000	6	35	35	52,0	52,0	-	-	
Siethen	OT	Ludwigsfelde	500-999	2	47	41	13,2	9,8	-	-	
Wietstock	OT	Ludwigsfelde	200-499	1	53	52	23,0	23,0	-	-	
Borgisdorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	101	102	5,6	2,6	-	-	
Gräfendorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	108	-	2,0	-	-	k. V.	
Hohenahlsdorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	99	110	5,6	3,2	-	-	
Hohengörsdorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	100	104	9,0	6,0	-	-	
Hohenseefeld	OT	Niederer Fläming	200-499	1	118	116	4,0	2,0	-	-	
Meinsdorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	117	-	0,4	-	-0,6	RZ	
Nonnendorf	OT	Niederer Fläming	200-499	1	111	110	5,0	2,0	-	-	
Reinsdorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	108	113	5,4	2,4	-	-	

## Erreichbarkeit der Oberzentren

FP - Anzahl Fahrtenpaare

RZ - mittlere Reisezeit

Name	Typ	Gemeinde	Kategorie	FP	RZ Schule	RZ Ferien	FP Schule	FP Ferien	Abwei- chung Schule	Abwei- chung Ferien	Kommentar
Schlenzer	OT	Niederer Fläming	100-199	1	107	108	3,6	1,0	-	-	
Welsickendorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	116	110	2,0	1,6	-	-	
Werbzig	OT	Niederer Fläming	200-499	1	104	108	8,4	5,4	-	-	
Wiepersdorf	OT	Niederer Fläming	100-199	1	111	118	3,4	1,4	-	-	
Altes Lager	OT	Niedergörsdorf	1.000-2.999	2	76	76	26,0	25,0	-	-	
Blönsdorf	OT	Niedergörsdorf	200-499	1	76	75	15,0	15,0	-	-	
Bochow	OT	Niedergörsdorf	200-499	1	105	103	7,2	3,2	-	-	
Dennewitz	OT	Niedergörsdorf	200-499	1	100	102	11,0	5,0	-	-	
Gölsdorf	OT	Niedergörsdorf	100-199	1	96	103	9,4	6,0	-	-	
Langenlippsdorf	OT	Niedergörsdorf	200-499	1	108	101	4,6	1,6	-	-	
Lindow	OT	Niedergörsdorf	100-199	1	102	111	5,2	2,0	-	-	
Malterhausen	OT	Niedergörsdorf	200-499	1	101	108	5,2	2,0	-	-	
Niedergörsdorf	OT	Niedergörsdorf	200-499	1	79	74	16,0	15,0	-	-	
Oehna	OT	Niedergörsdorf	200-499	1	82	79	17,0	16,0	-	-	
Rohrbeck	OT	Niedergörsdorf	200-499	1	98	101	11,0	5,0	-	-	
Seehausen	OT	Niedergörsdorf	200-499	1	96	116	5,0	1,0	-	-	
Wölmsdorf	OT	Niedergörsdorf	100-199	1	88	91	17,0	15,0	-	-	
Zellendorf	OT	Niedergörsdorf	200-499	1	115	104	3,6	1,6	-	-	
Ahrensdorf	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	76	92	9,4	2,4	-	-	
Berkenbrück	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	1	87	94	7,0	2,0	-	-	
Dobbrikow	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	1	75	75	17,0	15,0	-	-	
Dümde	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	105	103	11,2	10,0	-	-	
Felgentreu	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	1	99	91	7,2	3,2	-	-	
Frankenförde	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	1	90	88	6,2	3,2	-	-	
Gottow	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	1	94	92	14,0	12,0	-	-	
Gottsdorf	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	90	73	5,2	1,2	-	-	
Hennickendorf	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	1	92	102	8,0	4,0	-	-	
Holbeck	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	93	88	10,0	5,6	-	-	
Jänickendorf	OT	Nuthe-Urstromtal	500-999	2	88	84	10,0	6,6	-	-	
Kemnitz	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	103	100	9,0	6,0	-	-	
Lynow	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	102	93	7,2	4,2	-	-	
Märtensmühle	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	80	99	8,4	2,4	-	-	
Nettgendorf	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	94	99	7,0	3,0	-	-	
Ruhlsdorf	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	1	86	93	10,4	2,4	-	-	
Scharfenbrück	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	98	90	9,0	4,0	-	-	
Schönefeld	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	1	95	93	13,2	11,2	-	-	
Schöneweide	OT	Nuthe-Urstromtal	100-199	1	97	89	8,0	3,2	-	-	
Stülpe	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	1	96	94	11,4	6,6	-	-	
Woltersdorf	OT	Nuthe-Urstromtal	1.000-2.999	2	58	59	22,0	22,0	-	-	
Zülichendorf	OT	Nuthe-Urstromtal	200-499	1	93	90	7,2	4,2	-	-	
Großmachnow	OT	Rangsdorf	1.000-2.999	2	72	74	18,2	19,8	-	-	
Rangsdorf	OT	Rangsdorf	ab 6.000	6	61	61	58,0	57,8	-	-	
Blankensee	OT	Trebbin	500-999	2	67	60	7,0	3,0	-	-	
Christinendorf	OT	Trebbin	200-499	1	67	85	4,0	1,0	-	-	
Glau	OT	Trebbin	200-499	1	63	65	5,0	2,0	-	-	
Großbeuthen	OT	Trebbin	100-199	1	54	48	9,4	7,0	-	-	
Klein Schulzendorf	OT	Trebbin	500-999	2	61	56	12,0	10,0	-	-	
Kliestow	OT	Trebbin	200-499	1	62	60	4,0	2,0	-	-	
Löwendorf	OT	Trebbin	200-499	1	65	63	13,0	9,0	-	-	
Lüdersdorf	OT	Trebbin	200-499	1	71	74	4,2	2,0	-	-	
Märkisch Wilmersdorf	OT	Trebbin	200-499	1	64	-	3,2	-	-	k. V.	
Schönhagen	OT	Trebbin	200-499	1	64	56	7,0	3,0	-	-	
Stangenhagen	OT	Trebbin	100-199	1	73	-	3,0	-	-	k. V.	
Thyrow	OT	Trebbin	1.000-2.999	2	49	48	32,0	32,0	-	-	
Trebbin	NBZ	Trebbin	3.000-5.999	4	51	51	38,0	38,0	-	-	
Wiesenhagen	OT	Trebbin	200-499	1	67	67	5,0	4,0	-	-	
Dabendorf	OT	Zossen	1.000-2.999	2	62	61	61,2	60,2	-	-	
Glienick	OT	Zossen	1.000-2.999	2	60	60	26,4	25,0	-	-	
Horstfelde	OT	Zossen	200-499	1	77	78	17,0	11,0	-	-	
Kallinchen	OT	Zossen	200-499	1	80	83	6,0	4,0	-	-	
Lindenbrück	OT	Zossen	200-499	1	89	-	1,0	-	-	k. V.	
Nächst Neuendorf	OT	Zossen	500-999	2	69	70	26,2	20,2	-	-	
Nunsdorf	OT	Zossen	200-499	1	56	-	3,2	-	-	k. V.	
Schöneiche	OT	Zossen	500-999	2	74	76	6,0	4,0	-	-	
Schünow	OT	Zossen	200-499	1	60	-	3,2	-	-	k. V.	
Waldstadt	OT	Zossen	3.000-5.999	4	76	77	26,0	25,8	-	-	
Wünsdorf	OT	Zossen	3.000-5.999	4	65	65	45,0	45,0	-	-	
Zossen	MZ	Zossen	3.000-5.999	4	61	61	54,2	54,2	-	-	

Nummer Anmeldedatum	Antragsteller Stadt/Gemeinde	Maßnahme (Vorhaben) Art, Standort	Teilvorhaben sonstige Hinweise	Finanzieller Umfang - in EUR - (Zeile A: zuwendungsfähige Kosten / Zeile B: Zuwendung)						
					gesamt	davon				
						2014	2015	2016	2017	2018
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
01/14 14.08.13	Gem. Blankenfelde- Mahlow	Hst. Mahlow, Trebbiner Str./ Fliederweg	Aufstellfläche, Wetterschutz	A	22.000	22.000				
				B	11.000	11.000				
02/14 14.08.13	Gem. Blankenfelde- Mahlow	Hst. Mahlow, Dorfstraße (Förderschule)	Aufstellfläche	A	3.500	3.500				
				B	1.750	1.750				
03/14 14.08.13	Gem. Blankenfelde- Mahlow	Hst. Dahlewitz, Thälmannstr. (Richtg. Bahnhof)	Aufstellfläche, Zuwegung	A	4.500	4.500				
				B	2.250	2.250				
04/14 13.08.13	Stadt Jüterbog	Zentraler Umsteigepunkt am Bahnhof Jüterbog	P+R-Anlage, Leit- u. Informati- onssystem, Anteilsfinanzierung (Richtungshaltestelle)	A	140.000	100.000	40.000			
				B	70.000	50.000	20.000			
05/14 13.08.13	Stadt Jüterbog	Folgeinvestition Ausbau B 102 Hst. Große Straße/Schulstr.		A	24.000	24.000				
				B	12.000	12.000				
06/14 13.08.13	Stadt Jüterbog	Folgeinvestition Ausbau B 102 Hst. Große Straße		A	24.000	24.000				
				B	12.000	12.000				
07/14 12.09.13	Gemeinde Großbeeren	Haltepunkt Großbeeren	Abschließbare Fahrradboxen	A	31.800	15.900	15.900			
				B	15.900	7.950	7.950			
08/14 12.09.13	Gem. Großbeeren	Heinersdorf, GT Birkholz	Buswendeschleife	A	37.820	37.820				
				B	18.910	18.910				
09/14 11.09.13	Gem. Am Mellensee	OT Klausdorf Hst. Am Denkmalplatz		A	12.000	12.000				
				B	6.000	6.000				
10/14 11.09.13	Gem. Am Mellensee	OT Kummersdorf Gut Hst. Straße nach Sperenberg		A	16.000	16.000				
				B	8.000	8.000				
11/14 25.09.13	Stadt Zossen	OT Dabendorf Hst. Mahlower Str.	Aufstellfläche, Wetterschutz (Richtg. Groß Machnow)	A	23.800	23.800				
				B	11.900	11.900				

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
12/14 25.09.13	Stadt Zossen	OT Kallinchen 3 Hst.	Aufstellflächen, Wetterschutz	A B	32.725 16.363	32.725 16.363				
13/14 01.08.13	Stadt Trebbin	OT Löwendorf, Hst. Schönhagener Straße	Aufstellfläche	A B	3.000 1.500	3.000 1.500				
14/14 04.07.13	Gem. Nuthe- Urstromtal	OT Zülichendorf Hst.		A B	17.200 8.600	17.200 8.600				
01/15 13.08.13	Stadt Jüterbog	Folgeinvestition Ausbau B 102 Hst. Pferdestraße		A B	24.000 12.000		24.000 12.000			
02/15 13.08.13	Stadt Jüterbog	Folgeinvestition Ausbau B 102 Hst. Große Straße/Schulstr.	(Richtungshaltestelle)	A B	24.000 12.000		24.000 12.000			
03/15 13.08.13	Stadt Jüterbog	Hst. Jüterbog II Bülowstr.		A B	22.000 11.000		22.000 11.000			
04/15 13.08.13	Stadt Jüterbog	Buswendeanlage Neuheimer Weg Geschw.-Scholl-Schule		A B	50.000 25.000		50.000 25.000			
05/15 11.09.13	Gem. Am Mellensee	OT Rehagen Hst. Hauptstraße		A B	15.000 7.500		15.000 7.500			
06/15 15.07.13	Stadt Luckenwalde	Hst. Salzufler Allee	2 Wetterschutzeinrichtungen	A B	36.000 18.000		36.000 18.000			
07/15 11.09.13	Gem. Am Mellensee	OT Klausdorf Hst. Zossener Str.		A B	25.000 12.500		25.000 12.500			
08/15 01.08.13	Stadt Trebbin	OT Thyrow Hst. Bahnhofstr.	Wetterschutz	A B	10.000 5.000		10.000 5.000			
09/15 01.08.13	Stadt Trebbin	OT Kleinbeuthen Hst.	Wetterschutz	A B	10.000 5.000		10.000 5.000			
01.10.15 18.09.13	Gem. Blankenfelde- Mahlow	Bhf. Blankenfelde Bhf. Dahlewitz	Errichtung von Fahrrad- garagen	A B	20.000 10.000		10.000 5.000	10.000 5.000		
01/16 13.08.13	Stadt Jüterbog	Folgeinvestition Ausbau B 102 Hst. Hauptstraße	(2 Richtungshaltestellen)	A B	44.000 22.000			44.000 22.000		

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
02/16 11.09.13	Gem. Am Mellensee	OT Mellensee Hst. Hauptstr. Dorfanger		A B	25.000 12.500			25.000 12.500		
04/16 01.08.13	Stadt Trebbin	OT Kliestow	Buswendeschleife	A B	25.000 12.500			25.000 12.500		
01/17 21.08.13	Gem. Blankenfelde- Mahlow	Hst. Mahlow, Am Lückefeld	2 Aufstellflächen 2 Wetterschutzeinrichtungen	A B	24.000 12.000				24.000 12.000	
02/17 21.08.13	Gem. Blankenfelde- Mahlow	Hst. Mahlow, Glasower Damm/ Drosselweg	Aufstellfläche	A B	2.500 1.250				2.500 1.250	
03/17 21.08.13	Gem. Blankenfelde- Mahlow	Hst. Mahlow-Waldblick Zeppelinstr./Hubertusstr.	Ausstattung Aufstellflächen mit Leitstreifen	A B	3.500 1.750				3.500 1.750	
04/17 13.08.13	Stadt Jüterbog	Folgeinvestition Ausbau B 102 Hst. Baruther Straße	(2 Richtungshaltestellen)	A B	44.000 22.000				44.000 22.000	
05/17 13.08.13	Stadt Jüterbog	Hst. Jüterbog II Brückenstr./Bergstr.	(2 Richtungshaltestellen)	A B	44.000 22.000				44.000 22.000	
06/17 11.09.13	Gem. Am Mellensee	OT Mellensee Hst. Klausdorfer STR.		A B	14.000 7.000				14.000 7.000	
07/17 11.09.13	Gem. Am Mellensee	OT Mellensee Hst. Zossener Chaussee		A B	14.000 7.000				14.000 7.000	
01/18 14.08.13	Gem. Blankenfelde- Mahlow	Hst. Blankenfelde, Dorfstr./ Zossener Damm	1 Aufstellfläche, 2 Wetterschutzeinrichtungen	A B	22.000 11.000					22.000 11.000
02/18 14.08.13	Gem. Blankenfelde- Mahlow	Hst. Blankenfelde, Zossener Damm, Jühnsdorfer Weg	Neubau Wetterschutz	A B	8.000 4.000					8.000 4.000
03/18 13.09.13	Stadt Jüterbog	Folgeinvestition Ausbau B 102 Hst. Schlossstraße	(2 Richtungshaltestellen)	A B	48.000 24.000					48.000 24.000
04/18 13.09.13	Stadt Jüterbog	Hst. Jüterbog II Parkstraße	(2 Richtungshaltestellen)	A B	44.000 22.000					44.000 22.000

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
ohne 17.08.13	Stadt Ludwigfelde	SPNV-Verknüpfung am Haltepunkt Ludwigfelde-Struveshof	Einzelvorhaben noch nicht benannt	A B	offen offen					
ohne 17.09.13	Gem. Niederer Fläming	OT Sernow, Waltersdorf	2 Wetterschutzeinrichtungen an Bushaltestellen	A B	(26.000) offen					
ohne 17.09.13	Gem. Niederer Fläming	OT Werbig, Hst. Schule	Buswendeschleife	A B	(50.000) offen					
ohne 04.09.13	Amt Dahme/Mark	OT Rosenthal Hst. B 102 (2 Richtungen)		A B	offen offen	offen offen				
<b>Summe - zuwendungsfähige Kosten</b>				A	<b>990.345</b>	<b>336.445</b>	<b>281.900</b>	<b>104.000</b>	<b>146.000</b>	<b>122.000</b>
<b>Summe - beantragte Zuwendungen</b>				B	<b>495.173</b>	<b>168.223</b>	<b>140.950</b>	<b>52.000</b>	<b>73.000</b>	<b>61.000</b>

#### Erläuterungen

Aufgenommen sind die bis zum 30.09.2013 eingegangenen Anmeldungen von Investitionsvorhaben, die Summenzeilen verstehen sich ohne die noch nicht terminierten Anmeldungen (Seite 4)

Anzahl Einwender/Hinweisgeber: 18 (darunter Land Berlin und Lk EE ohne spezielle Hinweise)  
 Anzahl Einwendungen/Hinweise: 60 (einschl. nachgereichten Hinweisen der Stadt Jüterbog)

Legende zu Spalte 6: A1 - Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung  
 A2 - Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt  
 B - Hinweis wird teilweise berücksichtigt, Begründung s. Sp. 6  
 C - Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung s. Sp. 6  
 D - Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen  
 E (...) - Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nummer (...),  
 Abwägung siehe dort

Sachkapitel 0 steht für Grundsatzbemerkungen

Lfd. Nummer	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	Kreisverwaltung TF, Bereich Wirtschaftsförderung	7.3	S. 49	Bezuschussung der Leistungen der Havelbus VG im Lk TF erfolgt bereits über Verwaltungsvereinbarung	wurde korrigiert, Finanzierungsübersicht entsprechend geändert	A1
2	Kreisverwaltung TF, Bereich Wirtschaftsförderung	7.5	S. 53	Auf Aktion "48 h Nuthe-Nieplitz" des VBB als Marketing-Maßnahme verweisen	wurde eingefügt	A2
3	Kreisverwaltung TF, Bereich Wirtschaftsförderung	8	S. 54	Höchstbetrag der Investitionsförderung für Infrastrukturvorhaben beträgt 200 TEUR pro Kalenderjahr	wurde korrigiert, Schlussfolgerungen sind angepasst (Fehler entstand durch unterbliebene Korrektur der Richtlinie)	A1
4	Kreisverwaltung TF, Bereich Wirtschaftsförderung	9.3	S. 61	Gesamtvolumen der üÖPNV-Förderung aus Landesmitteln wurde leicht aufgestockt	angepasste Beträge wurden aufgenommen	A1
5	Kreisverwaltung TF, Kreisentwicklungsamt	4.4.4 9.3	S. 33 Karte 23 S. 60	Die Anwendung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen ist zur Erreichbarkeit touristischer Ziele zweckmäßig, Ergänzungsvorschläge hinsichtlich Ausweis touristischer Ziele und zur Einbindung touristischer Akteure in die Finanzierung	Aussagen sind in Abschnitt 4.4.3 enthalten und wurden dort vertieft	B
6	Kreisverwaltung TF, Kreisentwicklungsamt	4.4.4	S. 34/35 Karte 23	Rufbusangebot im östlichen Teil der Gemeinde Nuthe-Urstromtal besteht seit August 2012 nur am Wochenende, Darstellung auf Karte 30 (nicht 31)	Ergänzungshinweis wurde aufgenommen, Korrektur ist erfolgt	A2
7	Kreisverwaltung TF, Kreisentwicklungsamt	8	Anlage 4	Errichtung von Fahrradboxen wird auch in Luckenwalde für zweckmäßig gehalten	Hinweis an Stadt Luckenwalde als potenziellen Träger	D
8	Kreisverwaltung TF, Kreisentwicklungsamt	2.1	S. 6	Parallel zu A 10 verlaufen Landesstraßen 40 und 76 (nicht L 176)	Korrektur ist erfolgt	A2
9	Kreisverwaltung TF, Kreisentwicklungsamt	2.2.3	S. 11	Möglichkeit zur Einrichtung umsteigefreier Buslinien aus nördlichem Kreisgebiet über Luckenwalde nach Jüterbog prüfen	Durchgehende Linienführung ist wegen des Parallelverkehrs zum SPNV nicht zu befürworten, Verknüpfung von/zu Linie 753 (Luckenwalde - Jüterbog) ist Mo - Fr ausreichend, für arbeitsfreie Tage wird bedarfsgerechte Überprüfung als Hinweis an VTF übermittelt	B

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
10	Kreisverwaltung TF, Kreisentwicklungsamt	2.2.1	S. 8	Zusätzliches Angebot im RE 5 für Nacht zum Sonntag sollte angeregt werden	Notwendige Bedarfsabschätzung und Prüfung der Wirtschaftlichkeit ist nicht Gegenstand des NVP für üÖPNV, Ansprechpartner ist VBB	C
11	Kreisverwaltung TF, Kreisentwicklungsamt	4.4.3	S. 31	Gemeinden sind an der Bewertung der Schwachpunkte im Busliniennetz zu beteiligen	Alle Kommunen wurden beteiligt	C
12	Kreisverwaltung TF, Kreisentwicklungsamt	4.4.2	S. 29/30	Stellungnahme zum Wiederaufbau der Dresdener Bahn und zu nachfrageschwachen Zugangsstellen	entspricht der im NVP wiedergegebenen Stellungnahme des Landkreises TF	D
13	Kreissenioresenbeirat des Ldkr. Teltow-Fläming	4.2	S. 22, B)	Befürchtung, dass wegen der Haushaltbelastungen weitere Angebotseinschränkungen im ländlichen Raum eintreten werden	NVP bekennt sich zur Erhaltung des Angebotsumfangs, dafür werden im ländlichen Raum zur Erhaltung der Grundversorgung weitere Umschichtungen schwach genutzter Angebote zu bedarfsabhängigen Angeboten vorgesehen	A2
14	Kreissenioresenbeirat des Ldkr. Teltow-Fläming	5.1	S. 42, E)	Seniorinnen/Senioren haben Bedürfnis nach gedruckten, zu Hause verfügbaren Fahrplaninformationen (oft kein Internetzugang, weite Wege zur Haltestelle) für jeweiliges Einzugsgebiet, als Bestandteil kommunaler Informationen vorsehen	Wunsch nach für Senioren gut zugänglichen Fahrplaninformationen wird im NVP üÖPNV hervorgehoben	A2
15	Stadt Trebbin	4.4.2	S. 29-30	Forderung nach Wiederherstellung einer SPNV-Verbindung zur Landeshauptstadt Potsdam und nach Einrichtung einer Direktverbindung von der Anhalter Bahn nach BER	SPNV-Verbindung mit Landeshauptstadt Potsdam ist nicht Gegenstand des NVP üÖPNV; Direktverbindung mit Flughafen BER wird nicht als günstige Variante bestimmt	C
16	Amt Dahme/Mark	4.4.4	S. 35	Forderung nach konsequenter Stärkung der Hauptverbindungsrelation Jüterbog - Werbig - Dahme und Einrichtung von 6 Rufbus-Korridoren	Umsetzung des dafür erstellten Mobilitätskonzepts ist Bestandteil des NVP	D
17	Amt Dahme/Mark	4.6.1	S. 37	Sicherung der Verknüpfung zwischen RE 3 und üÖPNV am Bahnhof Luckau-Uckro in Abstimmung mit der RVS	wurde in Abschnitt 4.6.1 ergänzend erwähnt	B
18	Gemeinde Rangsdorf	2.2.1/ 4.4.2	S. 7	Angebotsverdichtung RE 3/RE 7 in späten Abendstunden für Besucher kultureller Veranstaltungen in Berlin	kein Gegenstand des NVP üÖPNV, Anliegen ist an VBB zu richten	C
19	Gemeinde Blankenfelde-Mahlow	4.4.2	S. 29	Zur Stärkung des Wohnstandortes Blankenfelde-Mahlow wird Halt des zukünftigen RE 9 in Mahlow gewünscht	wie Vorige	C
20	Gemeinde Blankenfelde-Mahlow	Anl. 4		2 Jahresscheiben (2015 u. 2016) für Investitionsvorhaben "Fahrradbox" fehlen	Vorhaben wurde ergänzt	A1
21	Gemeinde Großbeeren	2.1	Tab 2-1	Abweichende Einwohnerzahlen im Amtsblatt der Gemeinde	Angaben in Tabelle 2-1 stützen sich auf die Daten des Landesamtes für Statistik Berlin-Brandenburg	C
22	Gemeinde Großbeeren	2.3 6.1	S. 12 S. 44-45	Räumliche Differenzierung der Fahrgastnachfrage im üÖPNV in der Analyse und Planung fehlt	s. lfd. 26	E(26)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
23	Gemeinde Großbeeren	2.2.3 4.6.1	S. 11 S. 36-37	Bewertung des Hp Großbeeren als Verknüpfungspunkt entspricht nicht der Bedeutung der Gemeinde mit einem überregional bedeutsamen Gewerbestandort. Gemeinde fordert zusätzlichen Halt des RE 5 und verbesserte zeitliche Abstimmung Bahn/Bus, desgl. behindertengerechten Zugang	Einstufung des Hp Großbeeren im Bahnnetz ist nicht Gegenstand des NVP üÖPNV, Errichtung eines behindertengerechten Zugangs im Rahmen eines Landesvorhabens wird unterstützt	B/D
24	Gemeinde Großbeeren	3.1	S. 19	Angaben zu Pendlerströmen im NVP stammen aus keiner öffentlich verfügbaren Quelle, eigene Daten nach Landesamt für Statistik und LBV entgegengestellt	Datenquelle ist amtliche Statistik der Bundesagentur für Arbeit, öffentlich verfügbar	C
25	Gemeinde Großbeeren	8	S. 55 Anl. 4	Angaben zu Investvorhaben der Gemeinde Großbeeren ungenau	Angaben wurden präzisiert	A2
26	Gemeinde Großbeeren	9.3	S. 60	Verpflichtung der Gemeinde zur Beteiligung an der Finanzierung zusätzlicher Leistungsangebote der Linie 600 wird in Frage gestellt, dazu fehlen differenzierte Standards der Mindestbedienung	Der NVP üÖPNV definiert keine räumlich differenzierten Bedienungsstandards, da - im ländlichen Raum keine Reduzierung möglich ist und - Mehrangebote im verdichteten Raum ohne Beteiligung der Kommunen nicht möglich sind	B
27	Gemeinde Großbeeren	4.4.2	S. 29	Gemeinde fordert zeitgünstige Verknüpfung nach Flughafen BER durch Busverbindungen zum Bahnhof Südkreuz bzw. zum Hp Ludwigsfelde-Struveshof	Mögliche Verbindungsvarianten zum Flughafen BER werden unter 4.4.3 (5) dargestellt und bewertet	D
28	Gemeinde Großbeeren	4.3.2	S. 26 Tab 4-2	Großbeeren wird , da > 6000 EW, als NBZ eingestuft, aber nicht so behandelt	Tabelle 4-2 bewertet nicht Gemeinden, sondern Siedlungseinheiten, danach ist Großbeeren kein NBZ, wird auch in Abschnitt 2.1 nicht als solches bezeichnet	C
29	Stadt Luckenwalde	2.2.1	S. 7	Zweifel an Verbindung nach Potsdam über Struveshof, wird von Informationssystem nicht erkannt	Aussage wurde differenziert	B
30	Stadt Luckenwalde	2.3	S. 13	Zweifel an Ein-/Aussteigern Bhf Luckenwalde	Die Angaben zu Ein- und Aussteigern an SPNV-Zugangsstellen wurden korrigiert	A1
31	Stadt Luckenwalde	2.3	S. 14	Angebotsentwicklung SPNV stärker an Pendlerzahlen ausrichten	Hinweis betrifft den Landesnahverkehrsplan bzw. die Planungen des VBB	D
32	Stadt Luckenwalde	3.1	S. 18	Zweifel an Aussagen hinsichtlich der Pendler	Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, die Aussagen sind räumlich übergreifend zu verstehen	B
33	Stadt Luckenwalde	4.1	S. 21	Zielstellung: Verbindung zur Landeshauptstadt und nach BER gleichrangig behandeln, Entwicklung regionaler Wachstumskerne beachten	entspricht der im NVP dargestellten Auffassung	D
34	Stadt Luckenwalde	4.4.3	S. 30, 32	Turmbahnhof Genshagener Heide ist effektivste Lösung in Varianten aufnehmen	Lösungsvariante "Turmbahnhof" wurde aufgenommen, ist allerdings noch nicht Bestandteil der SPNV-Planung	B
35	Stadt Luckenwalde	4.5	S. 37 Tab. 4-4	Stadtlinie Luckenwalde fehlt, Verknüpfungsbedarf zum SPNV besteht auch hier	Stadtlinien sind in Tab. 4-4 grundsätzlich nicht aufgenommen	C

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
36	Stadt Luckenwalde	6.1	S. 45	Kein Anlass zu der Annahme eines sinkenden ÖPNV-Aufkommens in Luckenwalde, Beschäftigungswachstum	Aussage betrifft nicht explizit die Stadt Luckenwalde	C
37	Stadt Luckenwalde	9.2	S. 57	Entwicklung der Beförderungstarife entspricht teilweise nicht landesplanerischen Zielen, vor allem hinsichtlich Siedlungsentwicklung	Ist zwar prinzipiell zutreffend, Tarifentwicklung erfolgt jedoch im Rahmen des VBB	C
38	AG Niederer Fläming	4.4.4	S. 35	Übernahme der anteiligen Umsetzungskosten für Rufbus entsprechend Finanzierungskonzept angemahnt	Umsetzung und Finanzierungsbeitrag sind im NVP vorgesehen	D
39	Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming GmbH	1	S. 3 a)	Vorschlag: Streichung des letzten Satzes, da Ausgang des Verfahrens und Entscheidungstermin völlig offen	Formulierung wurde präzisiert	A2
40	Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming GmbH	4.4.3	S. 31 (1)	Erfolgsaussichten für Einrichtung zusätzlicher Haltestellen an B 96 werden als gering bewertet, keine Genehmigung	Bewertung wurde geändert	A2
41	Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming GmbH	4.4.3	S. 32 (5)	Forderung nach Expressbus (bisherige Variante 1) unbekannt	Missverständliche Einleitung der Variantenberachtung wurde korrigiert, Reihenfolge geändert	A2
42	Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming GmbH	5.1	S. 41 D)	Euro-6-Norm für Busse bereits ab 2014 bindend	Textpassage wurde ergänzt	A1
43	Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming GmbH	7.2	S. 48	Subunternehmerquote sollte nicht von vornherein weiter reduziert werden als vom Gesetzgeber gefordert	Präzisierung der Formulierung ist erfolgt	A2
44	Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming GmbH	9.2	S. 56	Letzten Absatz streichen, da Möglichkeiten eines erhöhten Subunternehmereinsatzes ausgeschöpft sind	wie Vorige	A2
45	Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming GmbH	9.2	S. 57	Kostenreduzierung aus Anhebung des Höchstalters von Fahrzeugen besteht nicht mehr (bereits 16 Jahre)	Formulierung wurde präzisiert	A1
46	Herz Reisen GmbH			Hinweis auf Mehrleistungen Linie 790 durch Bedienung von Telz (LDS)	wurde berücksichtigt	A1
47	VBB GmbH	4.4.2	S. 29 f	Planungsaussagen zum SPNV stärker trennen in LNVP und Anforderungen des Kreises TF	prinzipiell kein Widerspruch gesehen, Formulierungen wurden präzisiert	A2
48	VBB GmbH	2.2.1	S. 6	Streckenbezeichnung Jüterbog - Potsdam - Nauen aktualisieren	Bezeichnung aktualisiert	A2
49	VBB GmbH	4.1	S. 21	Unter C) Forderung nach Wiedererrichtung des Hp Zellendorf streichen (bereits in Realisierung)	Streichung erfolgt	A2
50	VBB GmbH	7.3	S. 50	Zusammenarbeit VBB - Verkehrsunternehmen, Leitfaden Standards für Verbundintegration bei Vergaben im üÖPNV, Quellenangabe ergänzen	wurde ergänzt	A2
51	VBB GmbH	4.4.4	S. 33	Bedeutung touristischer Verkehre für den ÖPNV aufnehmen	siehe lfd. 5	E(5)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
52	Landkreis Dahme-Spreewald	3.1	S. 19-20	Aufnahme der in den Karten 17 und 20 dargestellten Pendlerströme zwischen Lk TF und LDS in konzeptionelle Aussagen gefordert	Berücksichtigung ist hinreichend erfolgt	C
53	Landkreis Dahme-Spreewald	4.4.3	S. 32 (5)	Wird die geplante Verlängerung der Buslinie 600 nach BER noch verfolgt?	Abhängig von finanzieller Beteiligung des LDS, daher gegenwärtig keine Aussage im NVP	C
54	Landkreis Dahme-Spreewald	4.4.3	S. 32 (4)	Aufnahme des Bahnhofs Luckau-Uckro als Verknüpfungspunkt zum üÖPNV vorgeschlagen	siehe lfd. 17	E(17)
55	Landkreis Dahme-Spreewald	7.1	S. 46	Tarifantragsrecht ist mit Änderung PBefG an Aufgabenträger übergegangen	Präzisierung zur künftigen Handhabung beim Verbundtarif wurde eingefügt	A2
56	Landkreis Wittenberg	2.4	S. 14	Grenzüberschreitendes Angebot ist durch RE 5 gesichert	Hinweis bezieht sich lediglich auf grenzüberschreitende Buslinien	C
57	Stadt Jüterbog	4.4.4	S. 33	Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Niederer Fläming aus haushaltrechtlichen Gründen auf 6 Monate begrenzen	Hinweis auf 6-monatige Erprobungsphase eingefügt	A2
58	Stadt Jüterbog	4.4.2	S. 29-30	Rückläufige Verbindungsqualität zur Landeshauptstadt Potsdam wegen Fahrplanausdünnung der RB 33	siehe lfd. 15	E(15)
59	Stadt Jüterbog	4.4.2	S. 30, 32	Anbindungsvarianten an Flughafen BER sind aus Sicht der Stadt nicht ausreichend, Forderung nach Turmbahnhof Genshagener Heide aufnehmen	siehe lfd. 34	E(34)
60	Stadt Jüterbog	8	Anl. 4	Vorhaben "Ausbau der Haltestelle Tauentzienstraße" streichen	Anlage 4 wurde korrigiert	A1