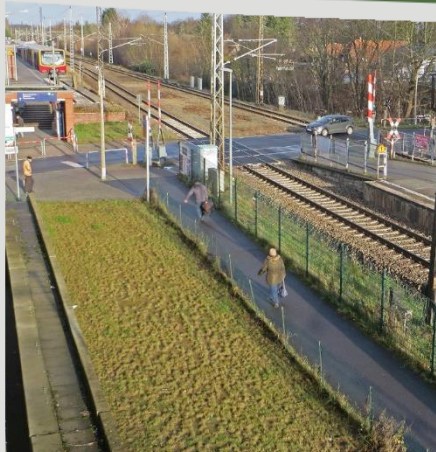




Buskonzept Nordraum Landkreis Teltow-Fläming

Abschließende Dokumentation

11. Mai 2020

Planung | Erhebung | Prognose | Konzeption

Diese Dokumentation fasst die wesentlichen Inhalte und Ergebnisse des Projekts zusammen.

-  **Projekthinhalte und Grundlagen**
-  **Analyse des Status Quo (2019)**
-  **Vorgehen und Konzeptansätze**
-  **Linienkonzept in Zeitscheiben (2020, 2022, 2025)**
-  **Abschätzung Betriebsaufwand**
-  **Infrastrukturmaßnahmen**
-  **Fazit/Empfehlungen**

ABS	Ausbaustrecke
BER	Flughafen Berlin-Brandenburg
Bf	Bahnhof
BÜ	Bahnübergang
EF	Einzelfahrt(en)
GB	Großbeeren
GVZ	Güterverkehrszentrum
HVZ	Hauptverkehrszeit
IBN	Inbetriebnahme
LDS	Landkreis Dahme-Spreewald
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (Regionalbahnen, S-Bahnen, U-Bahnen, Tram, Busse)
PM	Landkreis Potsdam-Mittelmark
Q	Quartal
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RR	Rolls-Royce
RVS	Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH
S	S-Bahn
SPNV	Schienenpersonennahverkehr (schließt RE, RB und S-Bahn ein)
SVZ	Schwachverkehrszeit
TF	Landkreis Teltow-Fläming
TKS	Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf

Ziel und damit Inhalt:

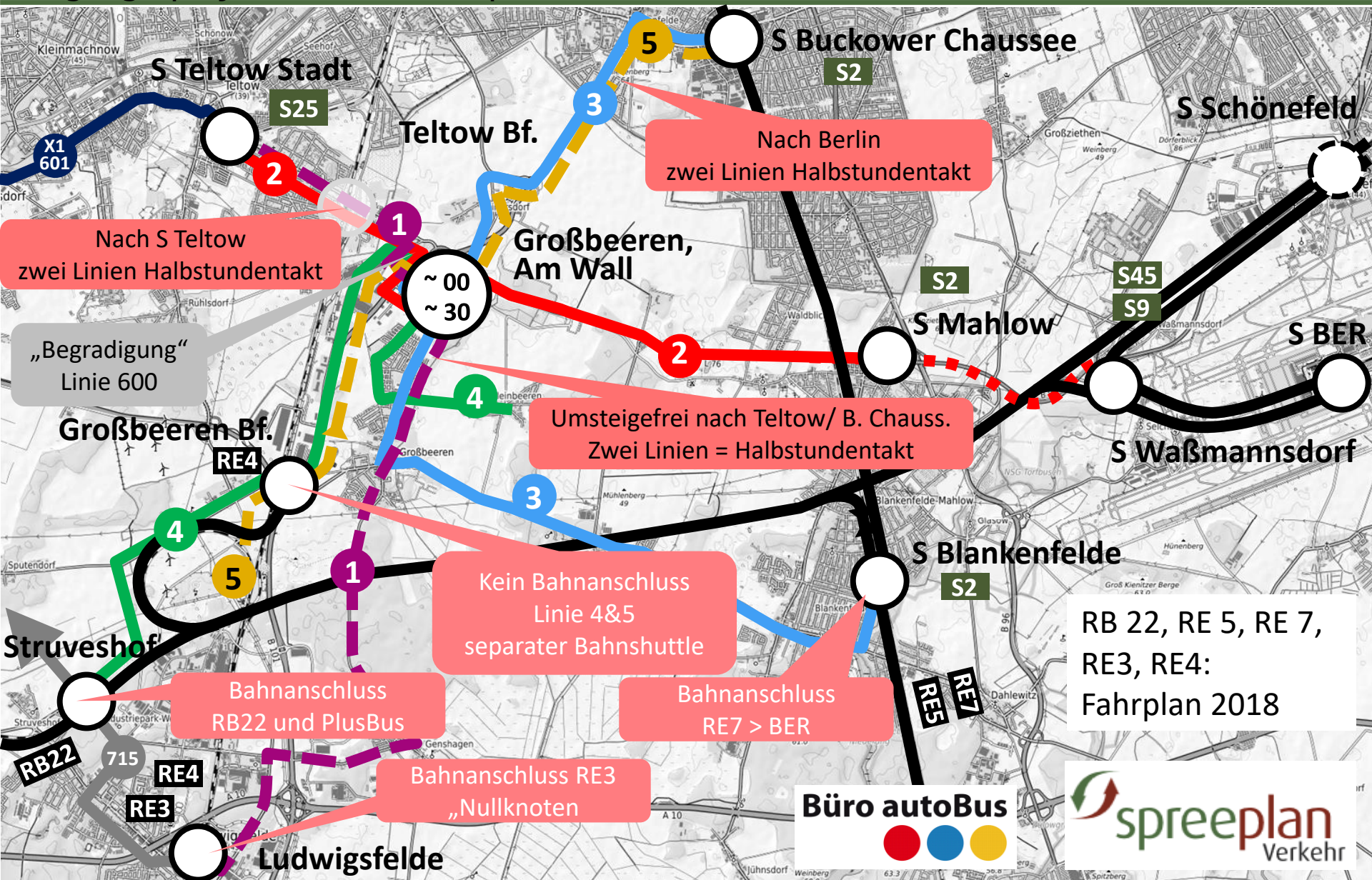
- die Konzeption eines Liniennetzes (inkl. Umsteigebeziehungen, Taktdichten) für den gesamten Nordraum des Landkreises Teltow-Fläming (Ausgangspunkt war: Schaffung einer tangentialen Flughafenbindung)
- Integration des Buskonzepts Großbeeren in die übergemeindliche Angebotsstruktur (Grundlage: Taktknoten „Am Wall“)
- Abstimmung mit dem Buskonzept für Ludwigsfelde zur Herstellung einer grundsätzlichen Passfähigkeit der ein- und ausbrechenden Linien
- Berücksichtigung der Angebotsanpassungen im SPNV in den Jahren 2020, 2022 und 2025
- Berücksichtigung der Baumaßnahmen im Zuge des Bahnausbaus im Kreisgebiet (soweit bekannt)

-  Inbetriebnahme des Flughafens BER erfordert eine Neuordnung der Buslinien im Bereich Großbeeren

Ansatzpunkte:

-  Schaffung einer Umsteigehaltestelle am Schnittpunkt der West-Ost- und Nord-Süd-Linien
-  Verbesserung der Bedienung im Bereich des Güterverkehrszentrums und der Ortslage Großbeeren
-  stärkere Einbeziehung des Bahnhofs Großbeeren in den Busverkehr, da sich dort die Züge der RE4 fahrplanmäßig kreuzen und somit gute Anschlüsse herzustellen sind
-  Durchgehende Vertaktung der Busverkehre auf einen Stundentakt, bzw. 30-Minutentakt und 20-Minutentakt durch Linienüberlagerung
-  Verbesserung der Wochenendbedienung und auch in der SVZ

Vorgängerprojekt - Linienkonzept Großbeeren



Des Busverkehr im Nordraum des Landkreises Teltow-Fläming ist gekennzeichnet durch:

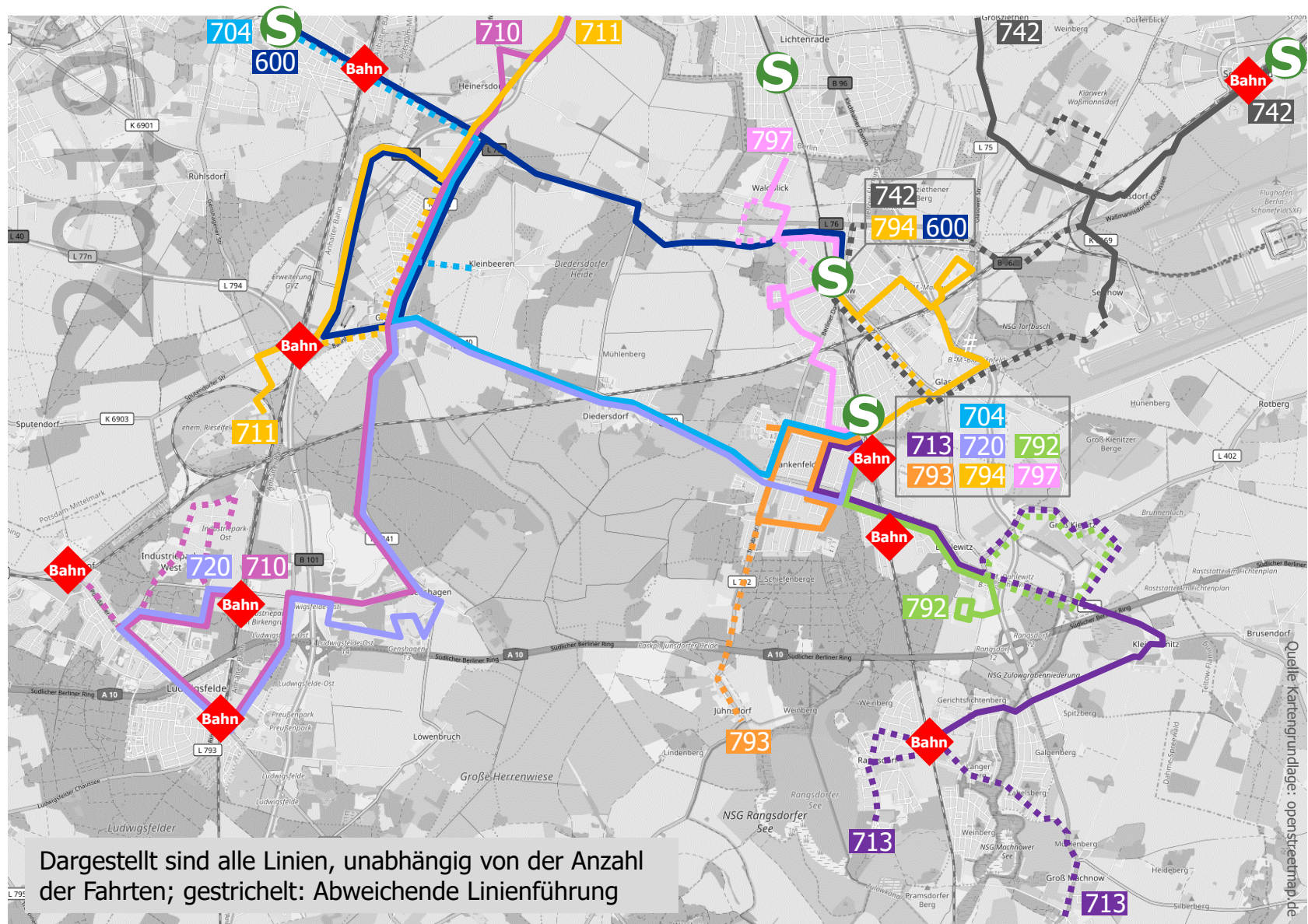
-  Regionale Linien zur Verbindung der Zentren untereinander und an den SPNV
-  Lokale Linien zur Anbindung der Siedlungsräume an den SPNV
-  Linien mit dem Schwerpunkt auf den Schülerverkehr oder Berufsverkehr

Das Angebot ist geprägt durch:

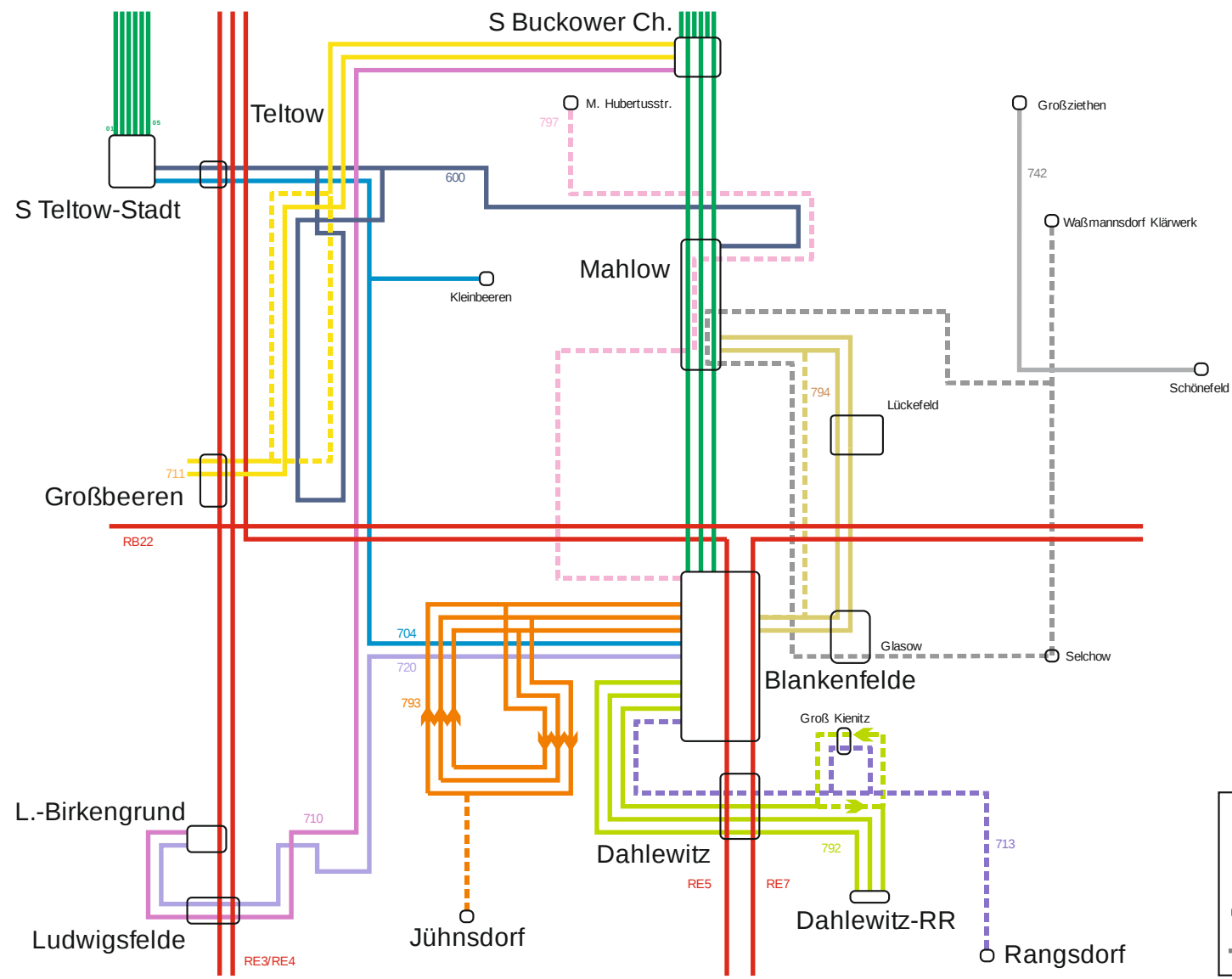
-  Taktfolgen von stündlich bis zu einem 20-Minutentakt an Mo-Fr
-  Einzelfahrten im Schüler- und Berufsverkehr
-  nur wenige Linien mit Betrieb am Wochenende
-  teilweise wechselnde Linienführungen im Tagesverlauf

Aufgrund der noch vorhandenen Bahnübergänge und teilweise enger und zugeparkter Straßen ist die Zuverlässigkeit des Busverkehrs beeinträchtigt.

Status Quo 2019 - Untersuchungsgebiet und betrachtetes Liniennetz



Status Quo 2019 - Fahrplanschema / Taktkarte morgendliche HVZ



Legende

1 Fahrt pro Stunde

2-h-Takt

Einzelfahrt(en)

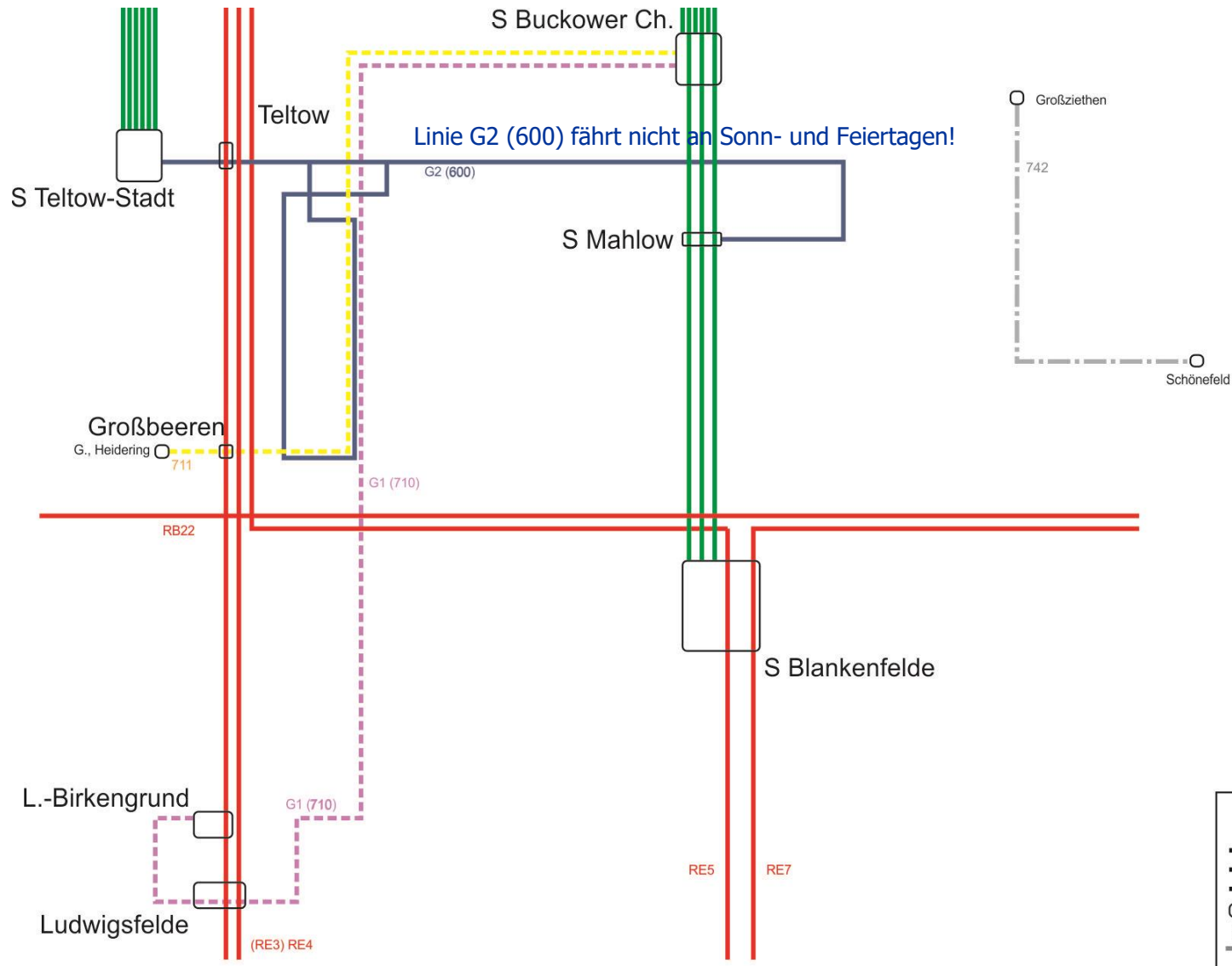
Haltestelle / Bahnhof

123

Liniennummer

Linie Dritunternehmen

Status Quo 2019 - Fahrplanschema / Taktkarte Wochenende



Analyse

Status Quo 2019 - Fahrplanangebot (zur groben Orientierung)

		Mo-Fr			Sa		So	
		HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	600 Teltow – Großb. – Mahl.	60	60	-	60	-	-	-
	792 Blankenfelde – Dahlewitz RR	20	EF	-	-	-	-	-
	793 Blankenfelde Ortslinie (-Jühn.)	20	20-60	-	-	-	-	-
	794 Blankenf. - Mahlow	20-60	60	-	EF	-	-	-
	720 Ludwigsf. – Blankenf.	120	-	-	-	-	-	-
	704 Teltow – Gb. - Blf.	60	EF	-	-	-	-	-
	710 Bk.C. – Gb. - Ludwigsfelde	60	60	-	120	-	120	-
	711 Bk.C. – Großb. - Heidering	40-60	60	-	120	-	120	-
	797 Hubertus – Mahlow – Blankenf.	EF	EF	-	-	-	-	-
	713 Blankenfelde – Rangsdorf – Gr.M.	EF	EF	-	-	-	-	-

EF = Einzelfahrten

Konzeptrahmen

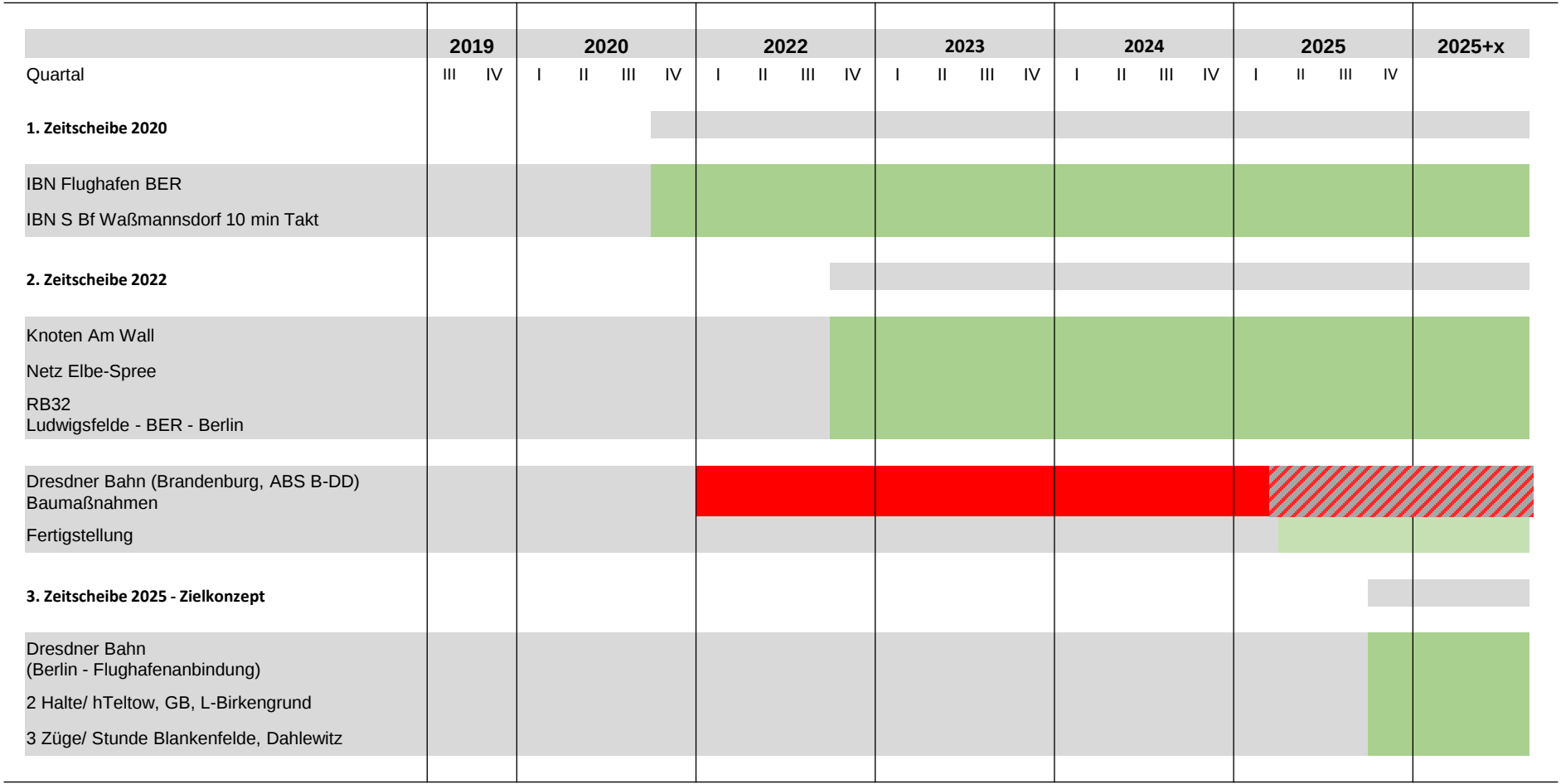
Der nachfolgende **Konzeptansatz** beschränkt sich vorläufig auf das **Teilgebiet ohne Ludwigsfelde**, da hierfür eine eigene Untersuchung beauftragt wurde. Mit dem Gutachter bestand hierzu ein enger Austausch. Die aus Großbeeren und Blankenfelde einbrechenden Linien nach Ludwigsfelde sind enthalten.

Die Maßnahmen der einzelnen Szenarien sind als **Bausteine** zu verstehen und könnten oftmals auch früher oder später als in den aufgeführten Jahreszeiben umgesetzt werden.

Die Maßnahmen wurden ohne genaue Kenntnis der **Befahrbarkeit der Bahnübergänge** in Blankenfelde und Mahlow **während der Bahnausbauarbeiten** erstellt. Die Maßnahmen sind jedoch so konzipiert, dass sich daraus auch Linien jeweils nur auf der West- oder Ostseite der Bahnanlagen bilden lassen, sofern die Anfahrt des Bahnhofs möglich ist und dort eine Wendemöglichkeit besteht.

Das **Buskonzept Großbeeren** wurde größtmöglich integriert und im **Gesamtkontext des Projekts weiterentwickelt**. Hierzu zählen Angebotsverbesserungen durch überlagerte Linienführungen.

- 🌀 **Vereinfachung der Linienführungen**
- 🌀 **Harmonisierung und Verstetigung der Takte**
- 🌀 **Überprüfung der Anschlussbeziehungen**
- 🌀 **Schaffung neuer Direktverbindungen, z. B:**
 - 🌀 Teltow – Großbeeren – Mahlow – Waßmannsdorf
 - 🌀 Ludwigsfelde – Blankenfelde – Waßmannsdorf (evtl. PlusBus)
 - 🌀 Mahlow – Berlin (Lichtenrade)
 - 🌀 Blankenfelde – Dahlewitz – Kiekebusch – Waltersdorf – (LDS)
- 🌀 **Angebotsverbesserung am Wochenende**
- 🌀 **Angebotsverbesserung Mo-Fr NVZ und Ausweitung der Betriebszeit**



Nach derzeitigem Kenntnisstand

Weiterentwicklung Konzept Großbeeren

Neu: Linienüberlagerungen zum 20-Minutentakt

- Im ursprünglichen Konzept Großbeeren wurden Stundentakte unterstellt, welche sich auf wichtigen Achsen zum 30-Min-Takt ergänzt haben
- Zudem wurden zwei Linien als „Bahnshuttle“ ausgehend vom Bf Großbeeren konzipiert, welche außerhalb des Taktschemas Am Wall geplant waren und flexibel Anschlüsse zum SPNV aufnehmen konnten
- Es zeigte sich, dass mit geringen Anpassungen auch für wichtige Achsen ein 20-Minutentakt durch Linienüberlagerungen möglich war. Hierzu wurden die „Bahnshuttles“ in das übrige Angebot integriert und tw. verlängert.
- Die Vorteile dieses Ansatzes sind:
 - Dichtere Taktfolge nach Berlin, Teltow sowie durch das GVZ und die Ortslage Großbeeren
 - Drei statt zwei Rendezvous-Anschlüsse pro Stunde im Knoten am Wall und somit Entlastung des Knotens
 - Allgemein höhere Redundanz bei Anschlussverlusten
 - Nur geringfügige Erhöhung der gesamten Betriebsleistung
- → daher wurde das ursprüngliche Konzept entsprechend angepasst

Maßnahmenbaustein „Bahnshuttle“ Großbeeren:

-  Konzeption eines von den übrigen Linien unabhängigen Angebots zur HVZ zur Anbindung der Ortslage Großbeeren und die aufkommensstärksten Haltestellen im GVZ mit kurzen Übergangszeiten an die Regionalbahn am Bf Großbeeren.
-  Im Bf Großbeeren treffen sich die Züge aus Nord- und Südrichtung ungefähr zeitgleich, somit sind auch Umsteigerelationen in Nord- und Süd-Richtung möglich (RE 4, künftig RE 3).
-  Durch die alleinige Ausrichtung auf die Bahnverknüpfung bestehen keine weiteren Fahrplanabhängigkeiten, der Anschluss kann dementsprechend knapp gestaltet werden, nur bei Verspätungen erfolgt eine angepasste, spätere Abfahrt (Anschlusssicherung).
-  Bei späteren Fahrplananpassungen der Bahn, kann der Bahnshuttle zeitlich nachgeführt werden, ohne das Gesamtkonzept anpassen zu müssen.
-  → Gegenüber dem ursprünglichen Konzept wurden die „Bahnshuttle“-Linien nun in das Grundangebot des 20-Min-Taktes überführt. Die Linie G6 könnte bei Bedarf auch wieder als eigenständiger „Bahnshuttle“ außerhalb des Knotenkonzepts verkehren.

Konzeptansatz 2020

Rahmen:

-  Inbetriebnahme Flughafen BER
-  Inbetriebnahme S Waßmannsdorf

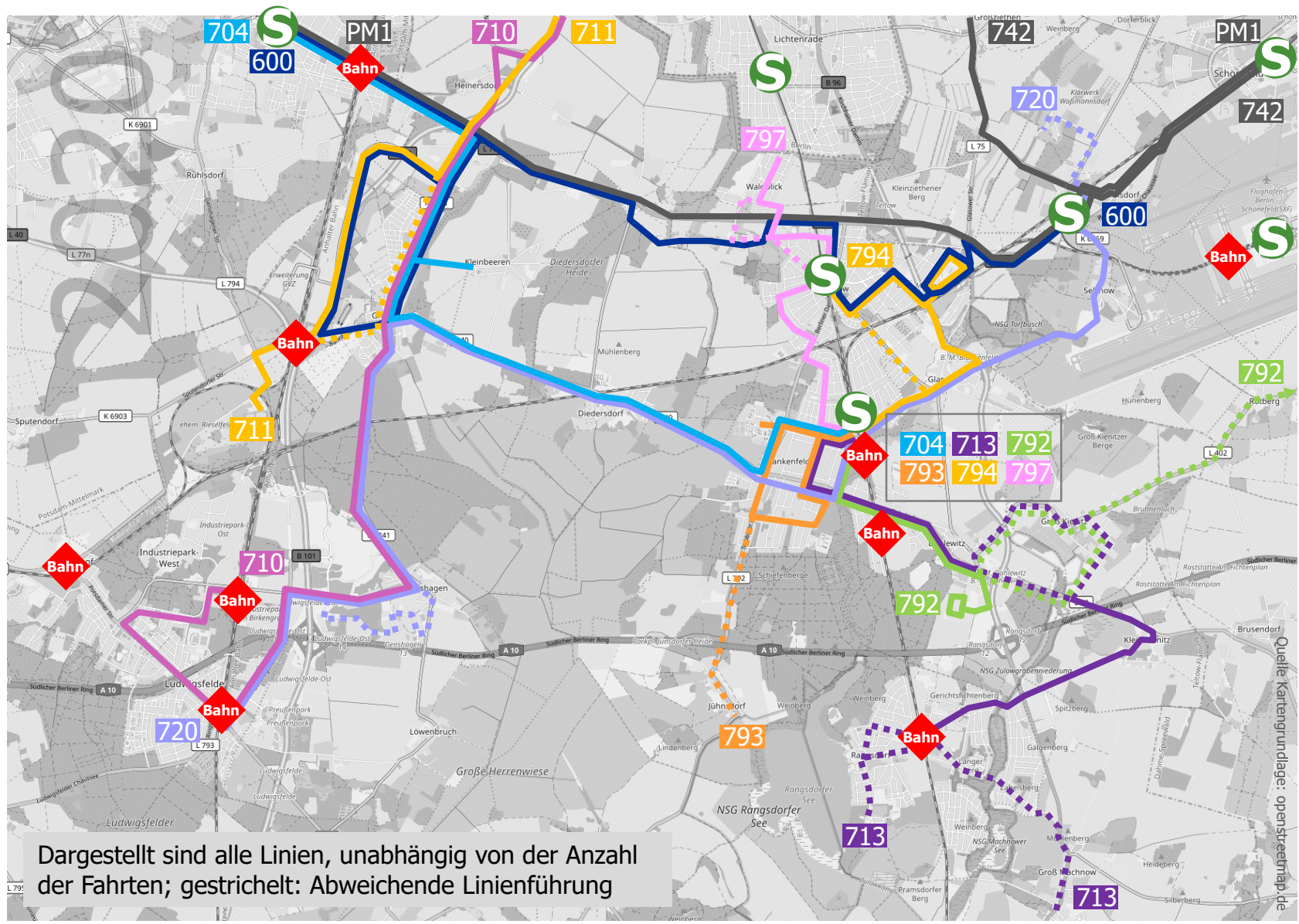
Konzeptmaßnahmen:

-  Verlängerung Linie 600
über Lückefeld bis S Waßmannsdorf (Stundentakt, Einführung des Sonntagsverkehrs, Beibehaltung der Schleifenfahrt in Großbeeren)
-  Verlängerung Linie 720
über Selchow bis S Waßmannsdorf und Verdichtung auf PlusBus-Standard (Stundentakt werktags und 2-h-Takt am Wochenende)

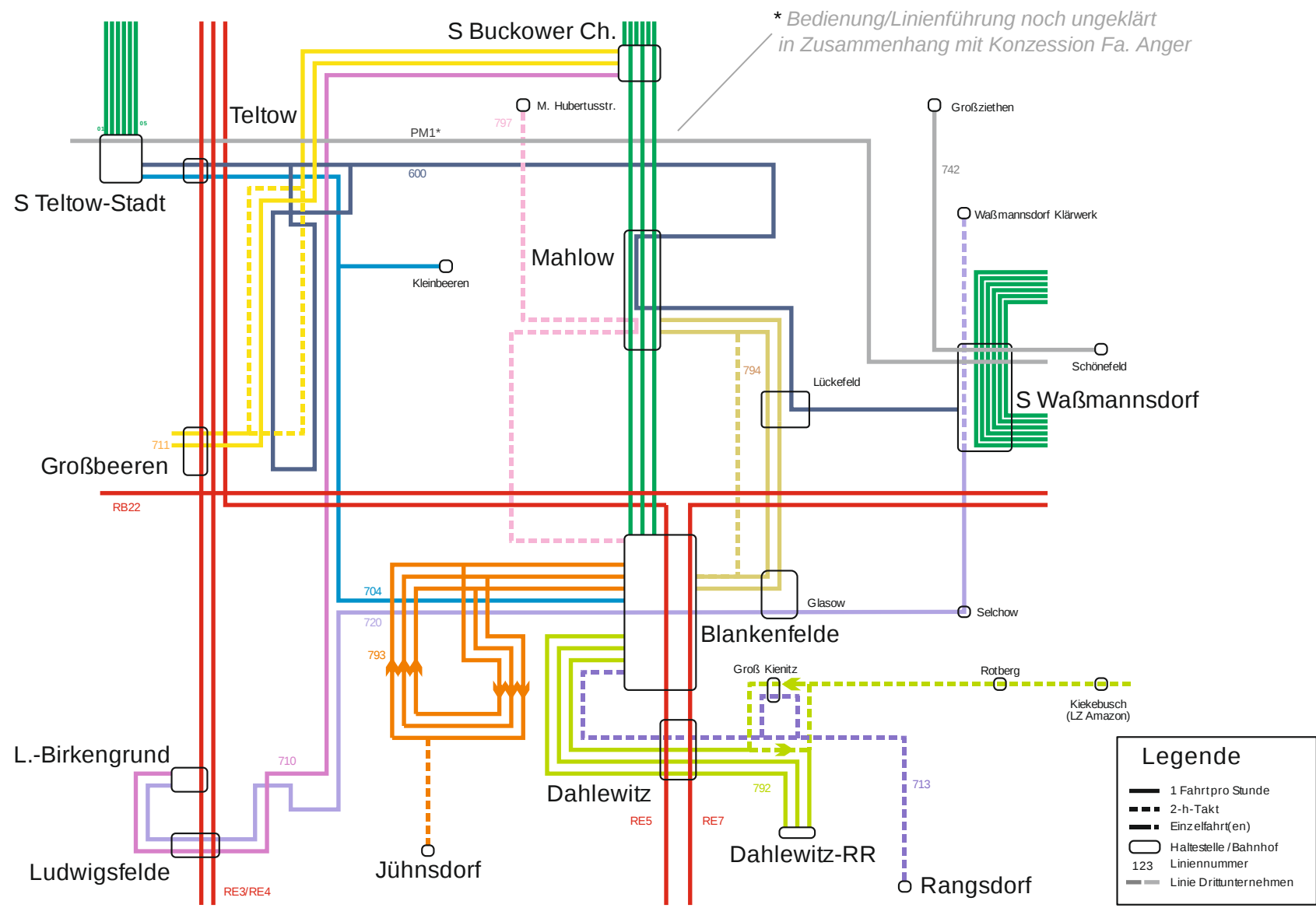
(nachrichtlich:)

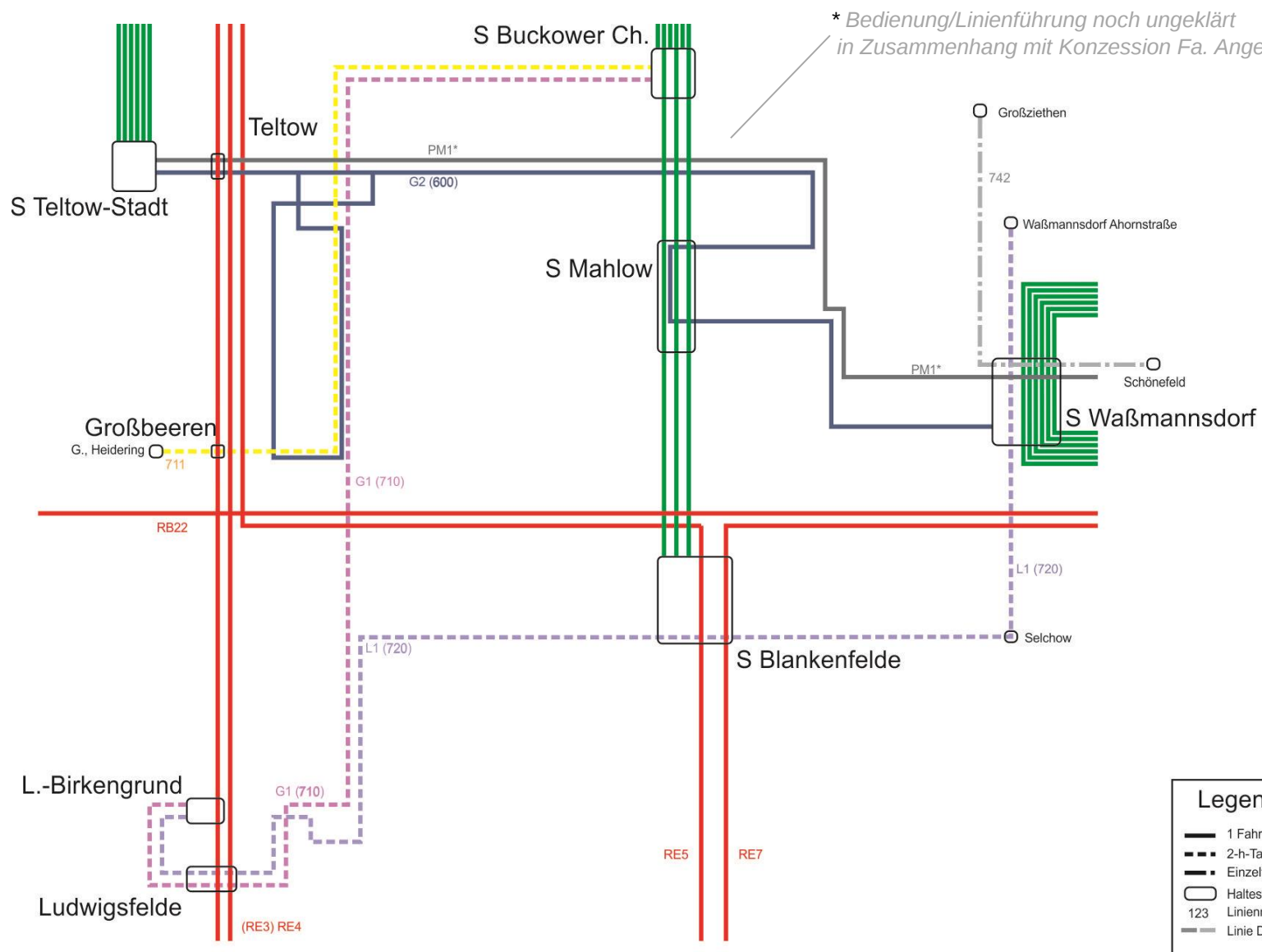
-  Neue Linie aus Potsdam bis BER
(Fa. Anger, Stundentakt, zuschlagpflichtig, kein Halt im Kreisgebiet TF)
-  Mögliche weitere Linie (PM1) aus dem Bereich TKS in den Bereich Großbeeren
(Linienführung, Taktfolge und Finanzierung noch ungeklärt)
-  Verlegung Endhaltestelle Linie 797 nach Mahlow, Waldblick erst ab 2022
(Grund: Umsetzungszeitraum unklar)

Untersuchungsgebiet und Liniennetz HVZ



Fahrplanschema / Taktkarte morgendliche HVZ





Legende

- 1 Fahrt pro Stunde
- 2-h-Takt
- Einzelfahrt(en)
- Haltestelle / Bahnhof
- 123 Liniennummer
- Linie Drittunternehmen

Fahrplanangebot (zur groben Orientierung)

		Mo-Fr			Sa		So	
		HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	600 Teltow – Großb. – Mahl. – S Waß.	60	60	-	60	-	60	-
	792 Blankenfelde – Dahlewitz RR	20	EF	-	-	-	-	-
	793 Blankenfelde Ortslinie (-Jühn.)	20	20-60	-	-	-	-	-
	794 Blankenf. - Mahlow	20-60	60	-	EF	-	-	-
	720 Ludwigsf. – Blankenf. - S Waß.	60	60	-	120	-	120	-
	704 Teltow – Gb. - Blf.	60	EF	-	-	-	-	-
	710 Bk.C. – Gb. - Ludwigsfelde	60	60	-	120	-	120	-
	711 Bk.C. – Großb. - Heidering	40-60	60	-	120	-	120	-
	797 Hubertus – Mahlow – Blankenf.	EF	EF	-	-	-	-	-
	713 Blankenfelde – Rangsdorf – Gr.M.	EF	EF	-	-	-	-	-
	PM1* (P -) TKS – S Waß. (– BER)	60	60	-	60	-	60	-

Ohne Verstärker-, Stich- und Schülerfahrten EF = Einzelfahrten * nachrichtlich, Planungen des Lkr. PM

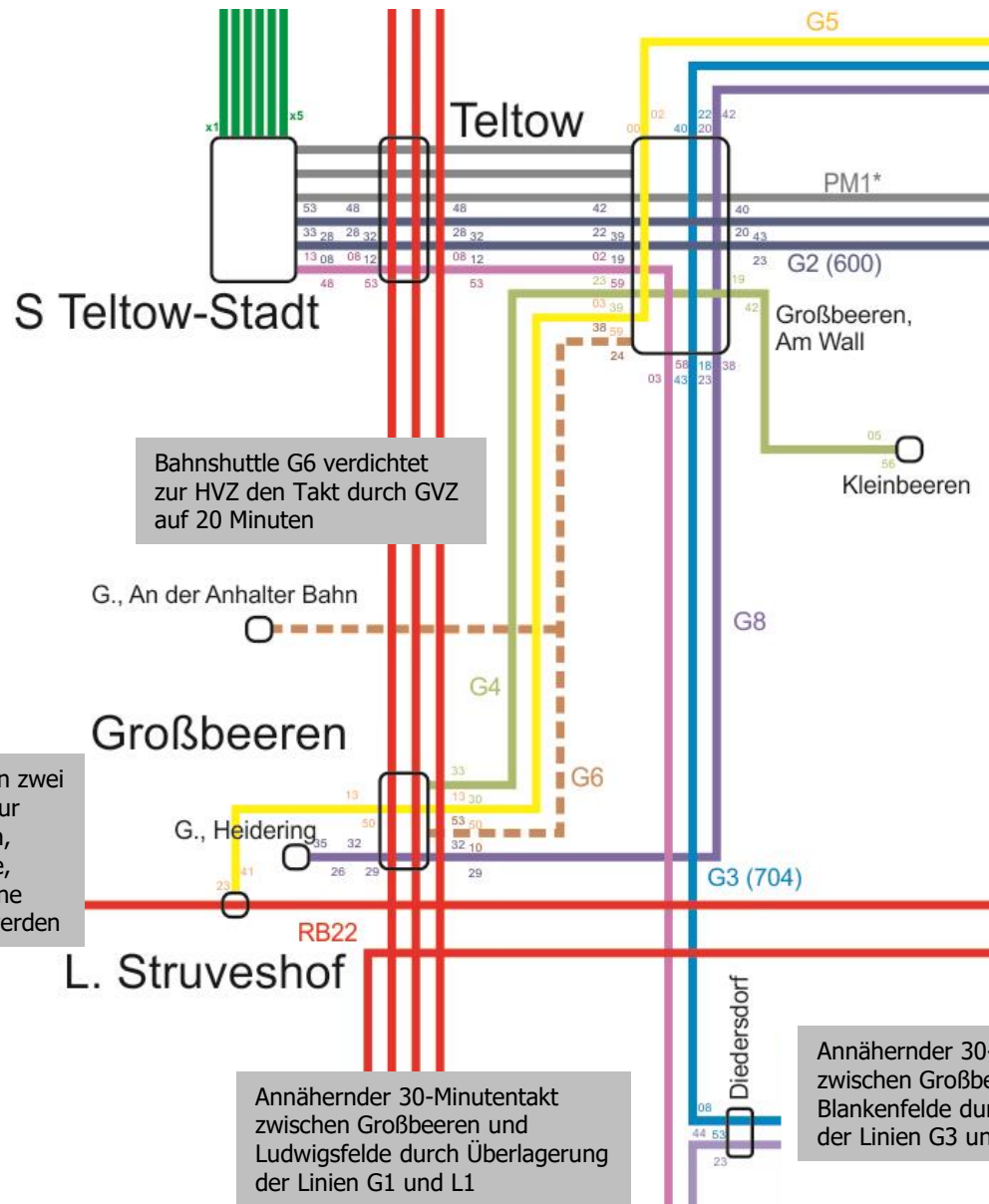
Konzeptansatz 2022

Rahmen:

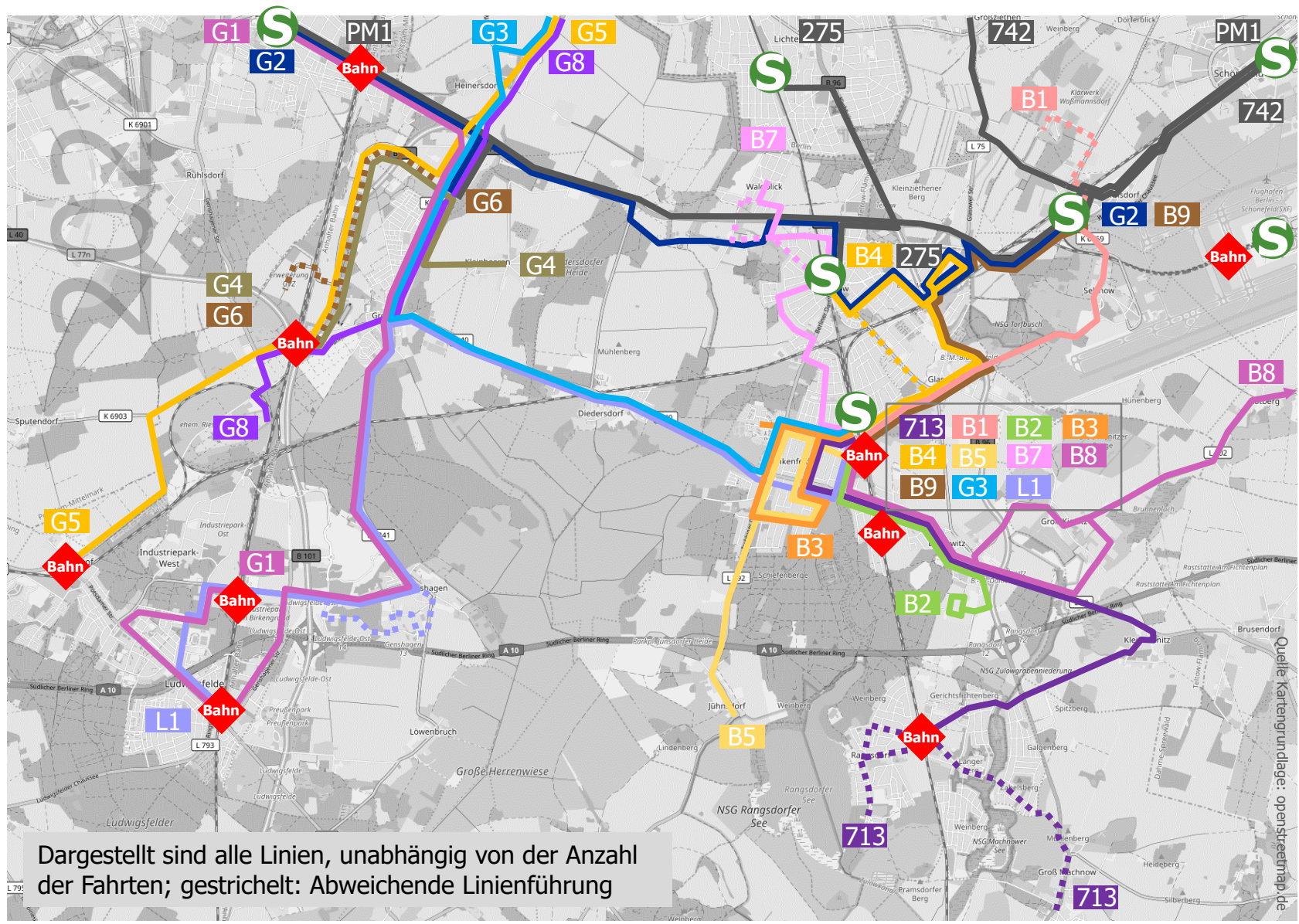
-  Vertragsbeginn Netz Elbe-Spree mit Ausweitung des Angebots im SPNV
-  Inbetriebnahme Bus-Knoten Großbeeren, Am Wall
-  Deutlicher Leistungsaufwuchs im Buskonzept
-  Baumaßnahmen Dresdner Bahn mit tlw. Sperrung der Bahnübergänge

Konzeptmaßnahmen:

-  Umsetzung Linienkonzept Großbeeren
Linien im Stundentakt überlagert zum 20-Minutentakt auf wichtigen Achsen
-  Taktverdichtung der Linie 600/G2 (auf 20/40-Min-Takt)
-  Neuordnung Linienkonzept im Ortsverkehr Blankenfelde und Mahlow,
teilweise mit Trennung der Linien aufgrund gesperrter Bahnübergänge
-  Verlängerung einer Linie aus Berlin-Lichtenrade (z.B. 275) nach S Mahlow
-  Aufwertung der Fahrten Blankenfelde – Kiekebusch – Waltersdorf (- ...) zu einer eigenständigen Linie
-  Linie Blankenfelde-Jühnsdorf als Rufbus (B5)
-  Verlegung Endhaltestelle Linie 797 von Hubertusstraße nach Waldblick

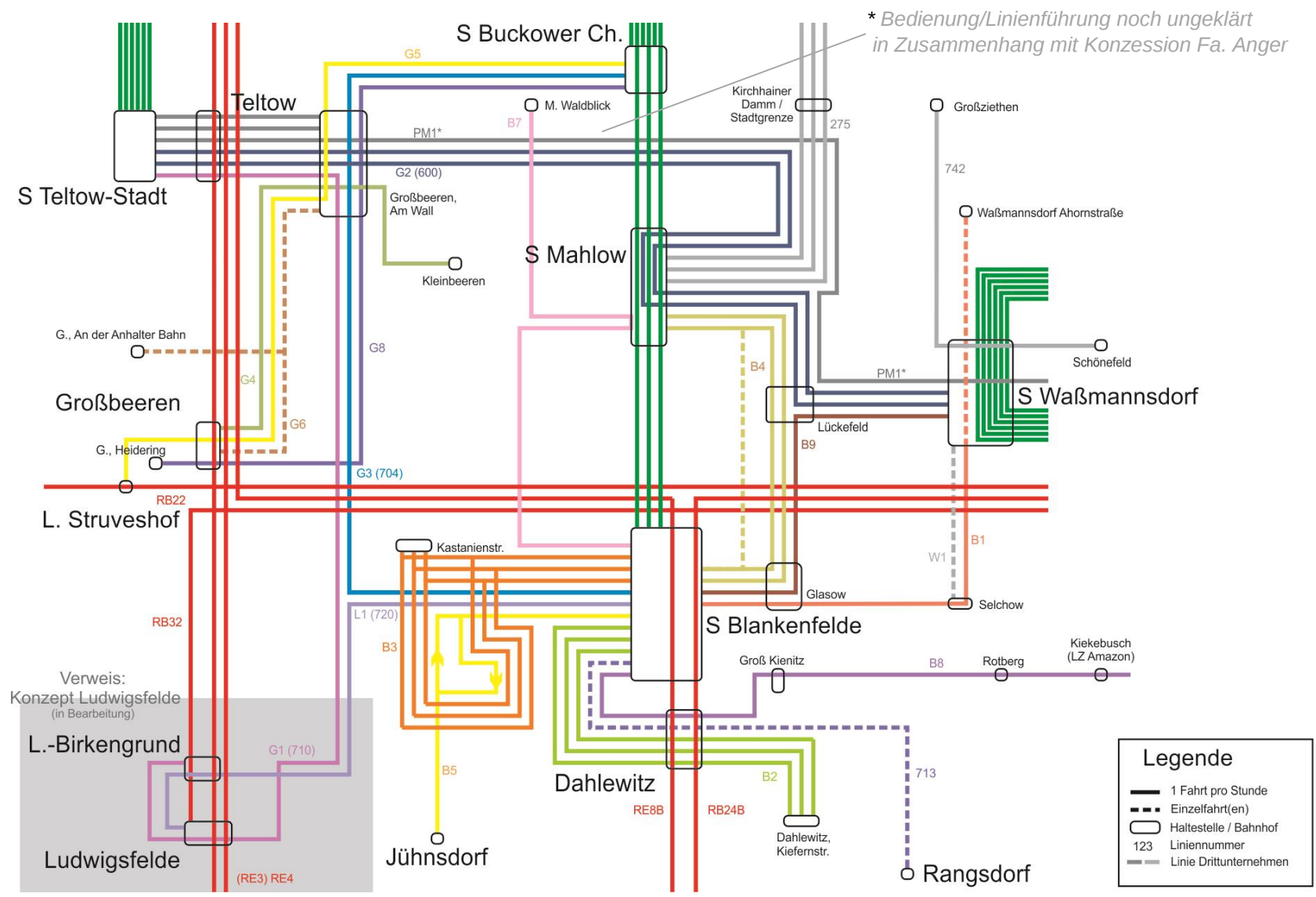


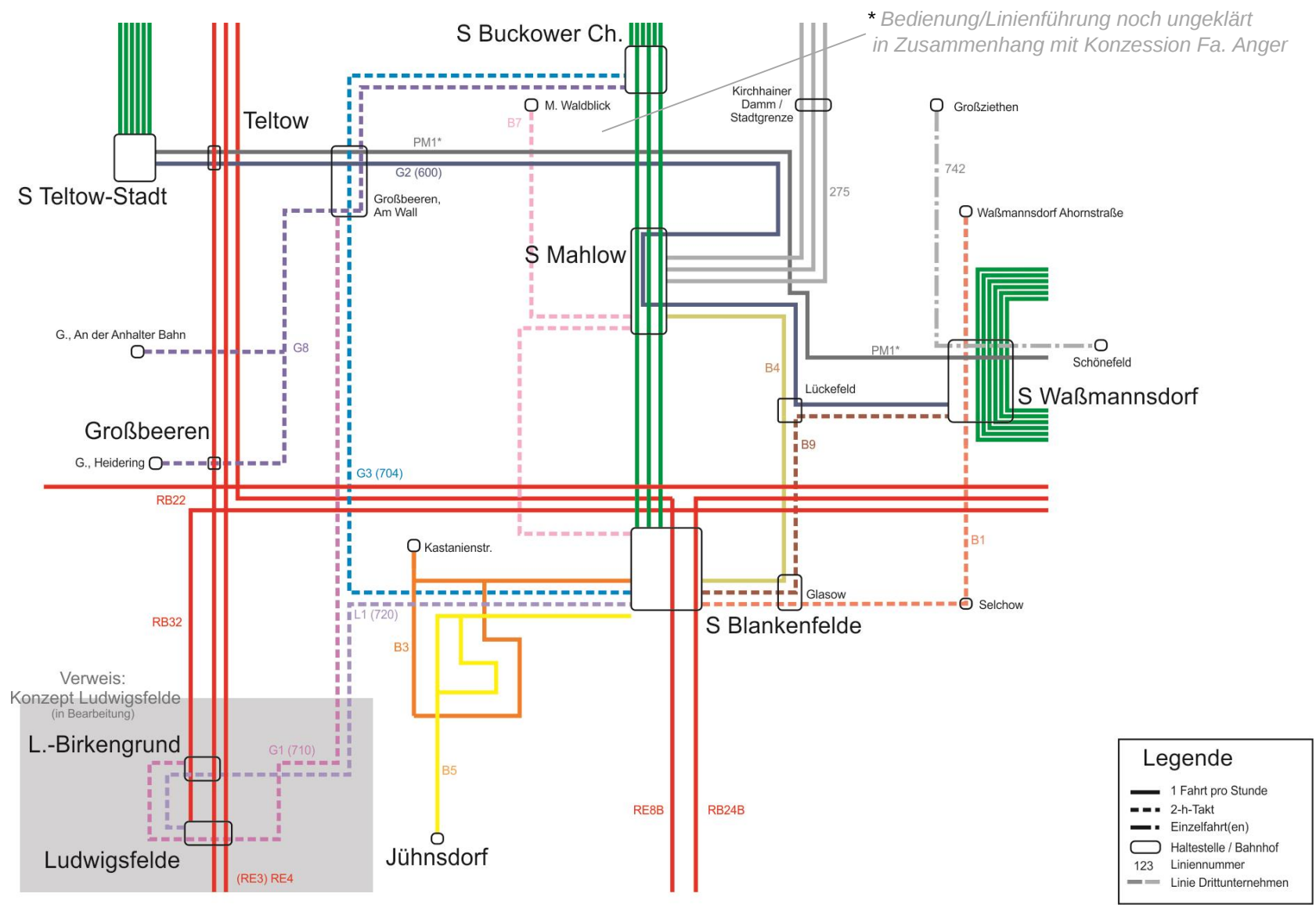
Untersuchungsgebiet und Liniennetz HVZ



Dargestellt sind alle Linien, unabhängig von der Anzahl der Fahrten; gestrichelt: Abweichende Linienführung

Fahrplanschema / Taktkarte morgendliche HVZ





Fahrplanangebot (zur groben Orientierung)

		Mo-Fr			Sa		So	
		HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
G2	600 Teltow – Großb. – Mahl. – S Waß.	30	30	-	60	-	60	-
B2	792 Blankenfelde – Dahlewitz RR	20	60	-	-	-	-	-
B3	793 Blankenfelde Ortslinie	20	20-60	-	60	-	60	-
B4	794 Blankenf. - Mahlow	20-40	20-60	-	60	-	60	-
L1/B1	720 Ludwigsf. – Blankenf. – S Waß.	60	60	-	120	-	120	-
G4	Großbeeren – Kleinbeeren	60	60	-	-	-	-	-
G3/B9	704 Bk.C. – Gb. - Blf. - Mahl. - S Waß.	60	60	-	120	-	120	-
G1	710 Teltow – Gb. - Ludwigsfelde	60	60	-	120	-	120	-
G5	711 Bk.C. – Großb. - L. Struveshof	60	60	-	120	-	120	-
G6	Großbeeren Bhf - G., Am Wall	EF	-	-	-	-	-	-
G8	Bk.C. - Gb. - Heidering	60	60	-	120	-	120	-
B7	797 Waldblick – Mahlow – Blankenf.	60	60	-	120	-	120	-
B5	Blankenfelde - Jühnsdorf	Rufb.	Rufb.	-	Rufb.	-	Rufb.	-
B8	Blankenf. - Dahlewitz - Kiekeb.	60	60	-	-	-	-	-
713	713 Blankenfelde – Rangsdorf – Gr.M.	EF	EF	-	-	-	-	-
	275 Lichtenrade - Mahlow	20	20	-	20	-	20	-
	PM1* (P -) TKS – S Waß. (– BER)	60	60	60	60	60	60	60

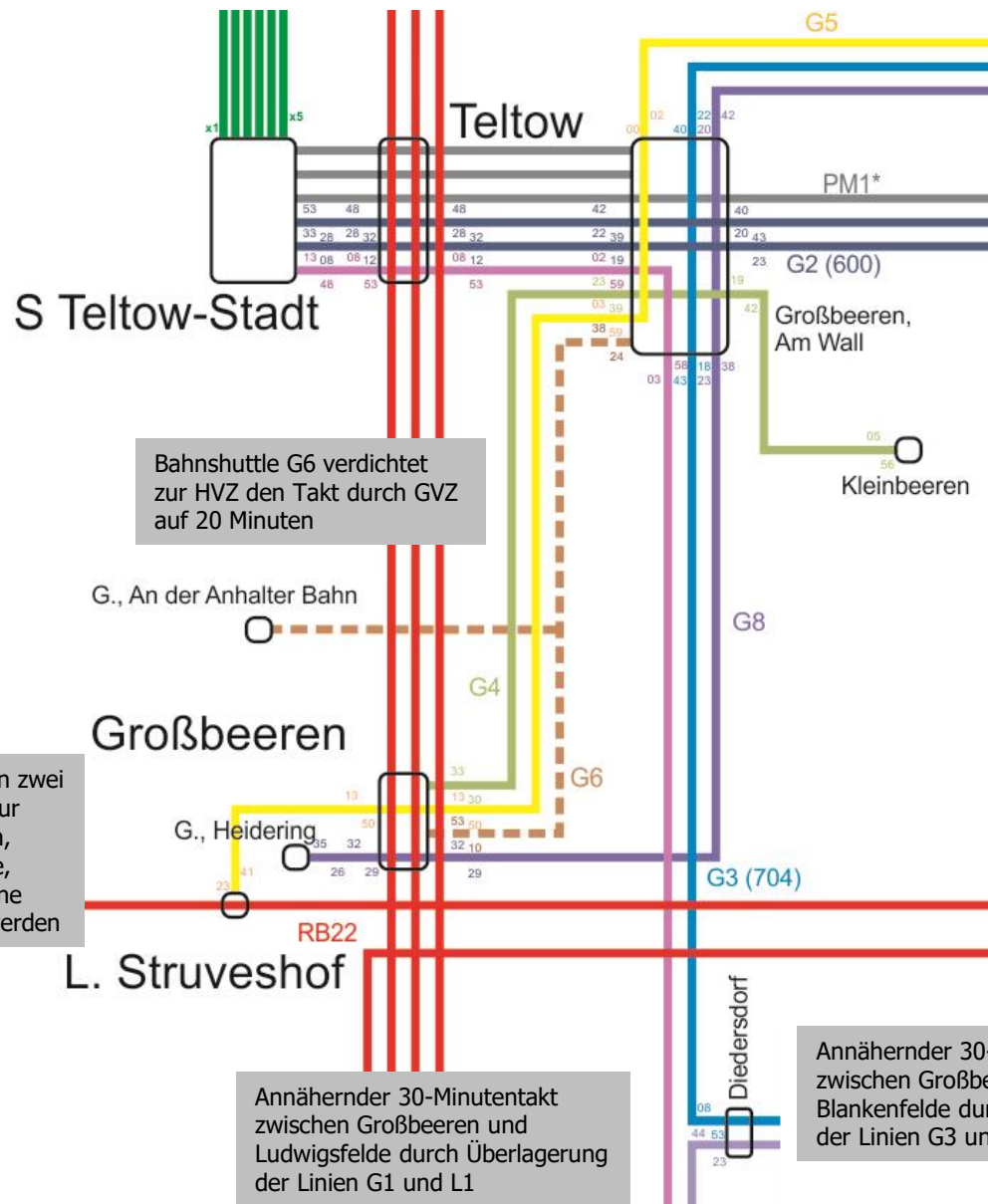
Konzeptansatz 2025

Rahmen:

-  Inbetriebnahme Dresdner Bahn in Berlin (Abschluss der Baumaßnahmen)
-  Abschluss der BÜ-Beseitigung in Blankenfelde-Mahlow
-  Angebotsausweitung im Regionalverkehr (u.a. zusätzliche Verstärkungstakte bei Anhalter und Dresdner Bahn)

Konzeptmaßnahmen:

-  Linienkonzept im Ortsverkehr Blankenfelde
Verdichtung und Anpassungen in Mahlow, auch unter Einbeziehung von S Waßmannsdorf
-  Vereinigung der geteilten Buslinien durch Abschluss Bauarbeiten BÜs



Taktknoten Minute 00

G1 nach S Teltow

G1 nach Ludwigsfelde

G5 nach S Buckower Chaussee

G5 nach Struveshof

Taktknoten Minute 20

G2 nach S Teltow

G2 nach S Waßmannsdorf

G3 nach S Buckower Chaussee

G4 nach Bahnhof Großbeeren

G8 nach JVA Heidering

Taktknoten Minute 40

G2 nach S Teltow

G2 nach S Waßmannsdorf

G3 nach S Waßmannsdorf

G4 nach Kleinbeeren

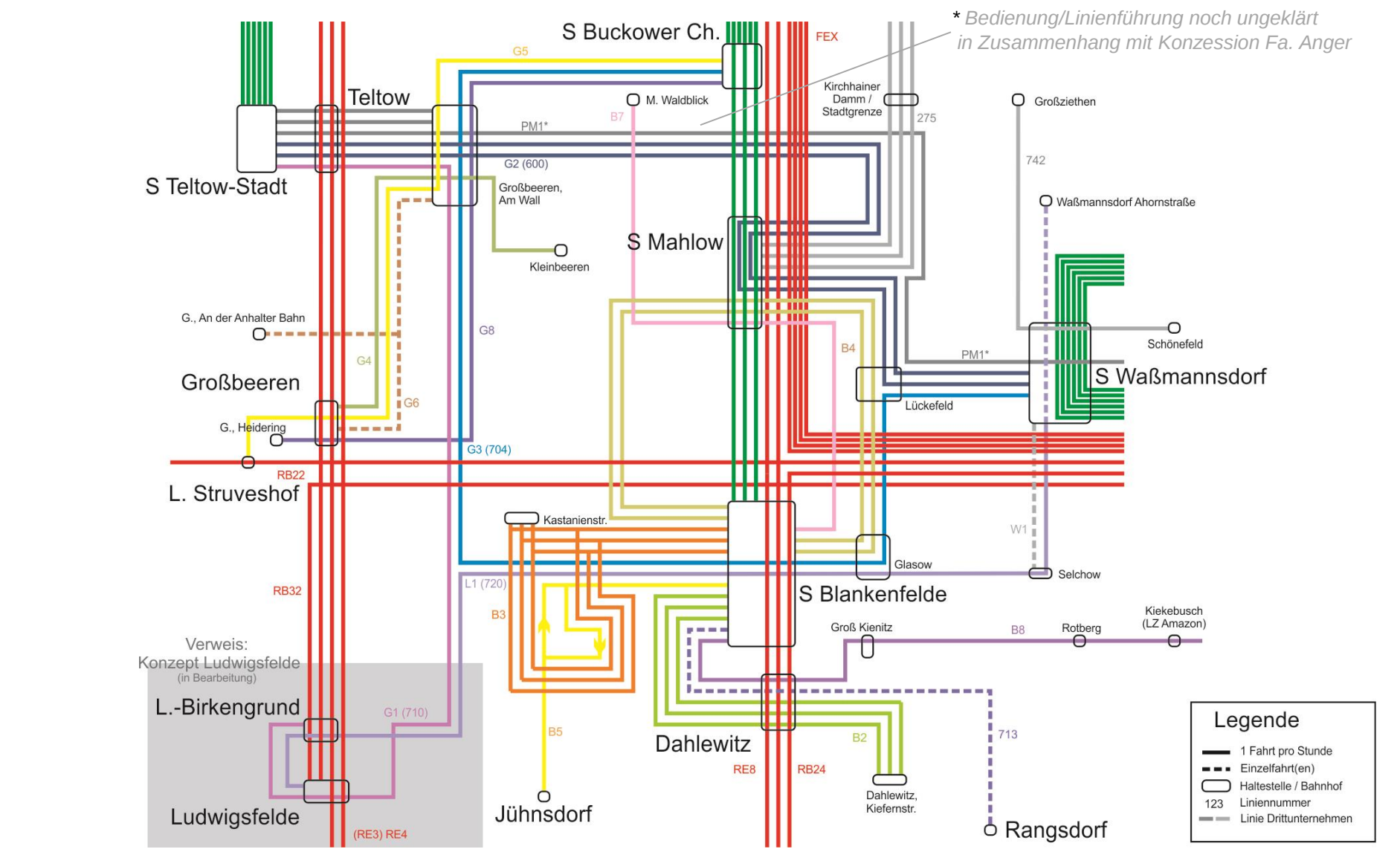
G8 nach S Buckower Chaussee

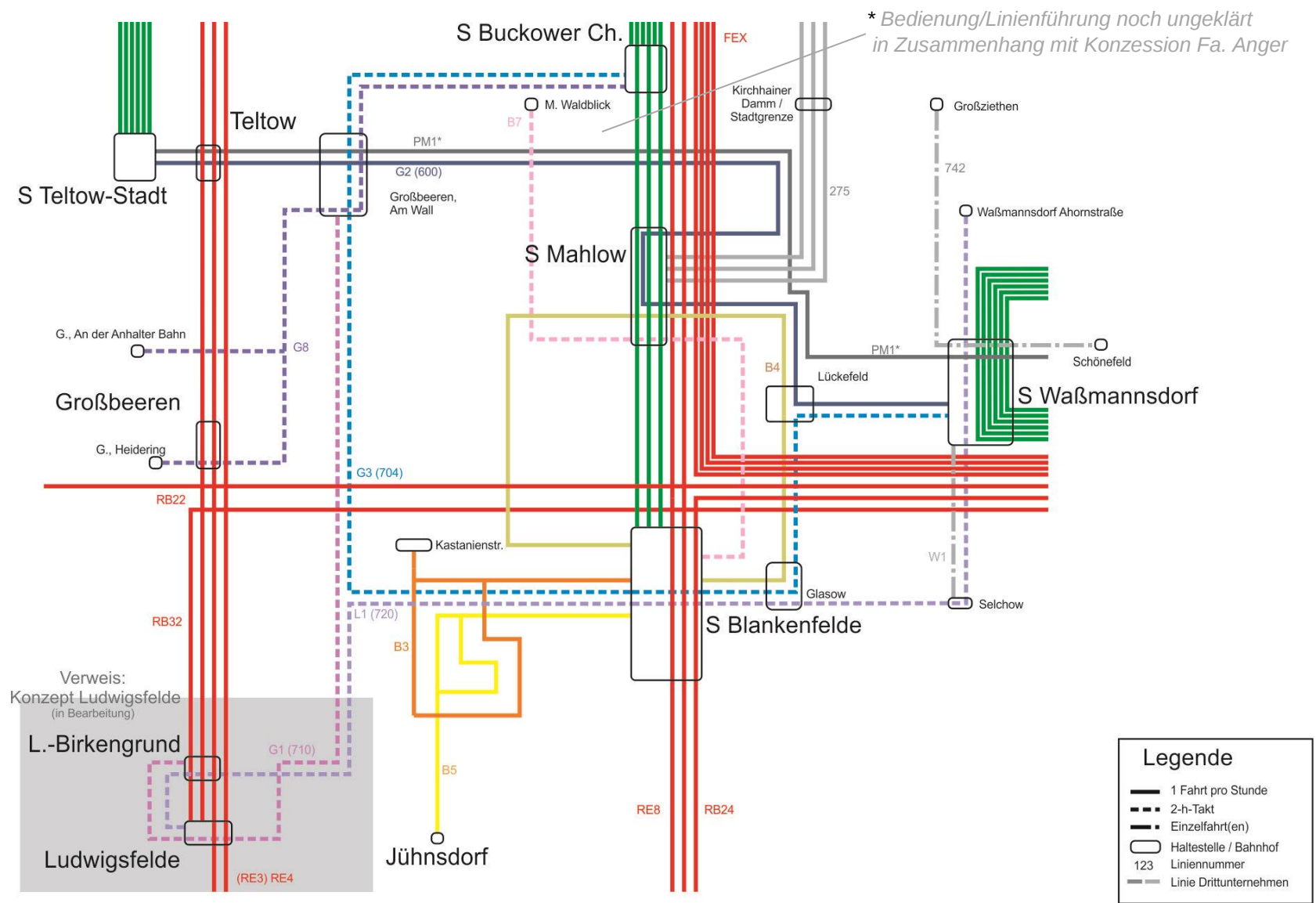
(**G6** nach Bf Großbeeren)*

*Fahrplan kann dynamisch an Ankünfte/Abfahrten der RE-Züge am Bf Großbeeren abgestimmt werden („Bahnshuttle“)

Die Anlage bietet weitere Kapazitäten für die Aufnahme oder Verdichtung weiterer Relationen wie z.B. zur Osdorfer Str.







Fahrplanangebot (zur groben Orientierung)

			Mo-Fr			Sa		So	
			HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
G2	600	Teltow – Großb. – Mahl. – S Waß.	30	30	-	60	-	60	-
B2	792	Blankenfelde – Dahlewitz RR	20	60	-	-	-	-	-
B3	793	Blankenfelde Ortslinie	20	20-60	-	60	-	60	-
B4	794	Blankenf. - Mahlow – Blankenf.	20-40	20-60	-	60	-	60	-
L1	720	Ludwigsf. – Blankenf. – S Waß.	60	60	-	120	-	120	-
G4		Großbeeren – Kleinbeeren	60	60	-	-	-	-	-
G3	704	Bk.C. – Gb. - Blf. - Mahl. - S Waß.	60	60	-	120	-	120	-
G1	710	Teltow – Gb. - Ludwigsfelde	60	60	-	120	-	120	-
G5	711	Bk.C. – Großb. - L. Struveshof	60	60	-	120	-	120	-
G6		Großbeeren Bhf - G., Am Wall	EF	-	-	-	-	-	-
G8		Bk.C. - Gb. - Heidering	60	60	-	120	-	120	-
B7	797	Waldblick – Mahlow – Blankenf.	60	60	-	120	-	120	-
B5		Blankenfelde - Jühnsdorf	Rufb.	Rufb.	-	Rufb.	-	Rufb.	-
B8		Blankenf. - Dahlewitz - Kiekeb.	60	60	-	-	-	-	-
713	713	Blankenfelde – Rangsdorf – Gr.M.	EF	EF	-	-	-	-	-
	275	Lichtenrade - Mahlow	20	20	-	20	-	20	-
	PM1* (P -)	TKS – S Waß. (– BER)	60	60	60	60	60	60	60
	PM1* (P -)	TKS - Großbeeren, Am Wall	20	20	-	-	-	-	-

Ohne Verstärker-, Stich- und Schülerfahrten EF = Einzelfahrten * nachrichtlich, Planungen des Lkr. PM Rufb. = Rufbus

Konzeptionelle Verknüpfungspunkte zum SPNV sind:

Lkr. Teltow-Fläming:

-  Ludwigsfelde Bf
-  Struveshof Bf
-  (Birkengrund Bf)
-  Großbeeren Bf
-  S Blankenfelde Bf
-  S Mahlow

Lkr. Potsdam-Mittelmark

-  S Teltow Stadt
-  Teltow Bf

Lkr. Dahme-Spreewald

-  S Waßmannsdorf

Land Berlin

-  S Buckower Chaussee
-  S Lichtenrade
-  (perspektivisch auch: S Osdorfer Str.
oder S Lichterfelde Süd)

Konzeptionelle Verknüpfungspunkte innerhalb des Busnetzes sind:

Lkr. Teltow-Fläming:

-  Großbeeren Am Wall
-  Ludwigsfelde Bf
-  S Blankenfelde Bf
-  S Mahlow

	Positiv	Neutral / Sachlage	Negativ
2019	Eingespieltes Angebot	Aktueller (geringster) Leistungsumfang	- Taktlücken - Wechselnde Linienführungen - Angebotsdichte entspricht nicht mehr vergleichbaren Siedlungsdichten
2020	- Anschluss an den Flughafen (via S Waßmannsdorf) aus GB und Ludwigsfelde als Vorlauf RB32 - Einführung Wochenendverkehr (auf einigen Linien)	- Maßnahmen können noch ohne Knoten GB am Wall umgesetzt werden - Nur geringer Leistungszuwachs	- Vorteile des Gesamtkonzeptes kommen noch nicht zum Tragen - Evtl. nicht abgestimmtes Angebot auf der nördlichen tangentialen Achse
2022	- Angebotsverbesserungen in Blankenfelde-Mahlow - Anbindung Berlin-Lichtenrade - Separierung, Strukturierung: Dahlewitz RR, Gr. Kienitz, Kiekebusch, Jühnsdorf - Verdichtung Flughafenanbindung nördliche Tangentiale	- Maßnahmen bedingen Umsetzung GB Knoten am Wall - Zeitraum der Baumaßnahmen Dresdener Bahn und damit Einschränkungen in der Durchbindung und Bahnhofserreichbarkeit - Größter Leistungszuwachs	- Vorteile des Gesamtkonzeptes kommen noch nicht zum Tragen. - Infrastrukturерweiterung S Waßmannsdorf erforderlich/ Voraussetzung (ist eigentlich kein Nachteil, wird aber vrs! zu einem Problem...)
2025	- Gesamtkonzept umgesetzt, damit ähnliche Angebotsdichte mit vergleichbaren Siedlungsstrukturen in Brandenburg - Merkbare Linienführungen - Vermehrt Direktverbindungen - Bessere Erschließung - Geringere Störung des Bus- durch den Bahnverkehr	- Abschluss der Baumaßnahme Dresdner Bahn - Abschluss der Bauarbeiten bei den Unterführungen Blankenfelde-Mahlow mit Durchfahrmöglichkeit	Unterführungen können Linienführungen mit Durchbindungen (oder Betriebsfahrten) erzwingen, wenn keine bahnhofsnahe Wendemöglichkeiten geschaffen werden

	Buskilometer/Jahr [in Tsd]				
	Gesamt	davon in LDS	davon in PM	davon in TF	davon in Berlin
Jahr 2019	1.385	-	35	1.270	80
ab Dez 2020 (2021)	1.750	110	40	1.520	80
ab Dez 2022 (2023)	2.190	200	75	1.830	85
ab Dez 2025 (2026)	2.270	200	75	1.910	85

Aufwuchs 2019-(2021)	+365	+110	+5	+250	+0
Aufwuchs 2019-(2023)	+805	+200	+40	+560	+5
Aufwuchs 2019-(2026)	+885	+200	+40	+640	+5

Übersicht Betriebsaufwand (zur groben Orientierung)

	%	Fahrzeuge
2020	20 %	+ 2 - 3
2022	50 %	+ 8 - 10
2025	60 %	+ 8 - 10

Bezugsgröße für die Kilometerleistung, den prozentualen Zuwachs und die Fahrzeuganzahl ist das Jahr 2019

Grundlage ist das Angebot 2019 der Linien im Nordraum TF

-  Inklusive Linienanteile in benachbarten Landkreisen (PM, LDS) und Berlin
-  Inklusive Buskonzept Großbeeren
-  Ohne Linienkonzept Ludwigsfelde (jedoch mit 710 und 720)
-  Ohne Linie PM1 / Anger und 275
-  Linie 720 kann in LDS mit der RVS gemeinsam betrieben werden
-  Die Linie 742 kann weitestgehend entfallen

Die Linie 720 und perspektivisch die Linie 600 könnten unter dem Markennamen PlusBus verkehren.

Verbinden von mindestens zwei Mittelzentren:

 720 Ludwigsfelde – Blankenfelde-Mahlow – Waßmannsdorf (Schönefeld)

 600 Teltow – Blankenfelde-Mahlow – Waßmannsdorf (Schönefeld)

Direkte Linienführung

(Linie 600 nach Umsetzung Linienkonzept Großbeeren mit dem Knoten „Am Wall“)

Anschlüsse zum SPNV bestehen in:

Ludwigsfelde, Blankenfelde, S Waßmansdorf, S Mahlow, S Teltow

Im Konzept ist der entsprechend der Kriterien benötigte Angebotsumfang bereits berücksichtigt (mindestens 15 Taktfahrten/ je Richtung, Angebot am Wochenende)

Es besteht nur ein bedingter Parallelverkehr zum SPNV da andere Zugangsstellen und Ortsteile bedient werden.

Vorteile:

 Die wichtigen überregionalen Linien werden gegenüber dem Stadt- und Ortsverkehren hervorgehoben

 Durch das Land erfolgt eine Anreizfinanzierung von derzeit 0,40 € je km

720: 130.000 €/Jahr

600: 100.000 €/Jahr

- **Für die Buslinien des Konzepts sind jeweils Musterfahrpläne erstellt worden. Diese wurden für die einzelnen Bezugsjahre erstellt und werden als Anlage der Endfassung der Dokumentation beigelegt.**

- **Bei der Erstellung der Fahrpläne wurde beachtet:**
 - Keine Verschlechterung des heutigen Zustandes beim Fahrplanangebot
 - Verbesserung der Umsteige- und Anschlussbeziehungen
 - PlusBus-Linien mit mindestens 15 Fahrten Mo-Fr und 6 am Wochenende
 - Übrige Linien mit einer Basis Betriebszeit von 5 bis 20 Uhr
(in Einzelfällen bereits ab 4 Uhr und bis 23 Uhr – u.a. G1 und G2 ab 4:00, G6 und G8 bis 23:00)
 - Heutige Schülerfahrten sind unverändert enthalten

- **Die späteren realen, dann verkehrlich und betrieblich optimierten Fahrpläne werden durch die VTF (ggf. auch in Abstimmung mit den benachbarten Verkehrsunternehmen) erstellt.**

Zusammenfassung Buskonzept Ludwigsfelde

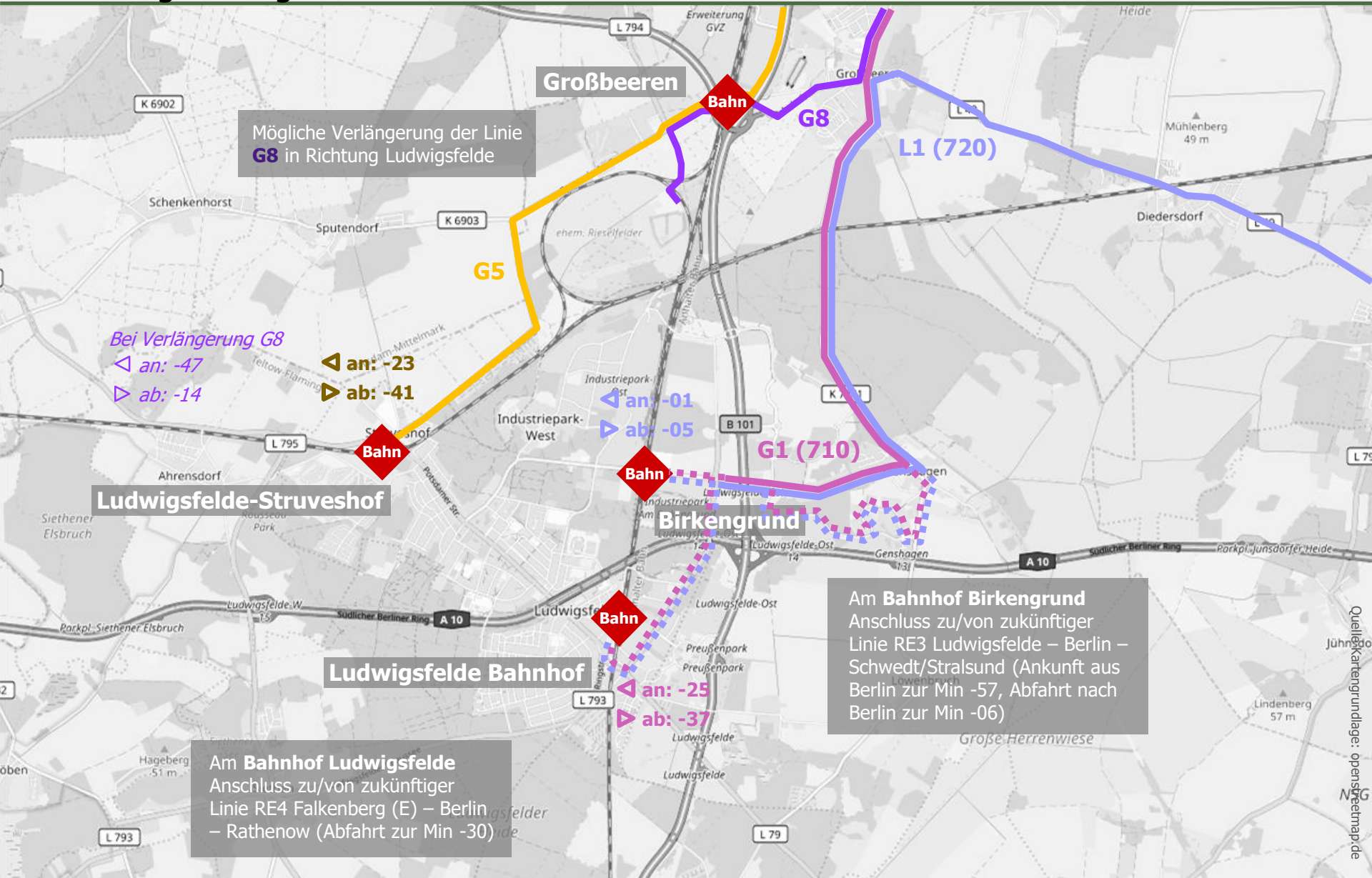
- Die ein- und ausbrechenden regionalen Linien bleiben vom Grundsatz unverändert; angepasst werden die lokalen Linien, teilweise werden beide innerhalb des Stadtgebietes miteinander verknüpft
- Die lokalen Linien verkehren im Stundentakt und überlagern sich teilweise zu einem 30-Min-Takt und nehmen damit den 30-Min-Takt des SPNV in Ludwigsfelde Bf auf
- Zwischen Ludwigsfelde Bf und Struveshof Bf wird eine „schnelle Achse“ im 20-Min-Takt konzipiert
- Die Bedienung kleinerer Ortsteile erfolgt künftig durch Rufbusse

Wechselwirkungen zum Konzept Nordraum

- Die ein- und ausbrechenden regionalen Linien G1/710 und L1/720 sind entsprechend berücksichtigt
- Die Linie L1/720 ist als PlusBus mit der entsprechenden Angebotsqualität und den weiteren Kriterien integriert

Konzept Ludwigsfelde

Anbindung Ludwigsfelde an das TF-Nordraum-Netz



Maßnahmenvorschläge

-  Einführung der Linien G1, G5 und L1 in das Stadtgebiet Ludwigsfelde zur Beibehaltung umsteigefreier Verbindungen auf wichtigen Relationen
-  Herstellung eines angenäherten 30-Minutentakts im Bereich Großbeeren Denkmal – Genshagen – Ludwigsfelde Bf (wahlweise auch Birkengrund Bf) durch die Linien G1 (710) und L1 (720)
-  Im Bereich Großbeeren – Diedersdorf - Blankenfelde ergibt sich durch Überlagerung der Linien L1 und G3 ein annähernder 30-Minutentakt und am Wochenende ein Stundentakt
-  Nutzung der Linie G5 (oder G8) als Baustein der im dortigen Konzept enthaltenen „schnellen Achse“ zwischen Ludwigsfelde Bf und Struveshof Bf

Leistungsvolumen

-  Die Linien G1 (710) und L1 (720) gelten als regionale Linien und sind ab Ludwigsfelde Bf von der Betriebsleistung dem Konzept Nordraum und nicht dem Konzept Ludwigsfelde zugeordnet
-  Der übrige Stadtverkehr Ludwigsfelde sowie die Verdichtungen im Abschnitt Struveshof Bf – Ludwigsfelde Bf sind dem Konzept Ludwigsfelde zugeordnet

Startkonzept (2020):

- Die Fa. Anger hält eine Konzession für eine Expresslinie von Potsdam zum BER, wobei zwischen Teltow und Schönefeld (und somit im Kreis TF) keine weiteren Halte vorgesehen sind. Die Fahrten im Stundentakt sind zuschlagpflichtig.
- Es bestehen Überlegungen, eine Linie aus dem Bereich TKS bis nach Großbeeren zu verlängern. Die Linienführung, Taktfolge und die Finanzierung ist noch in Abstimmung.

Zielkonzept (2025):

- Im NVP des Landkreises PM ist eine stündliche Linie von Potsdam über Teltow zum BER enthalten. Diese sollte (ohne Einbindung in die Knotenzeiten) über Großbeeren am Wall geführt werden.
- Generell wird auch ohne Flughafen-Durchbindung die Führung von Linien aus dem Lkr. PM über den Knoten am Wall begrüßt. Zur Vermeidung von Umsteigevorgängen ist eine Verlängerung dieser Linie(n) bis Großbeeren Denkmal oder in das GVZ eine sinnvolle Option. Die Minutenlagen sind hierbei bei der Auswahl der Linien zu beachten.

Weitere Maßnahmen

Anforderungen aus Fahrgastsicht

-  Klare, einheitliche und merkbare Linienführungen
-  Gleichbleibende Takte und Minutenlagen
-  Klar zugeordnete Haltestellen
-  Nicht zu lange und nicht zu kurze Übergangszeiten zum SPNV
-  Geringe Aufenthaltszeiten durchgehender Linien an Busknoten
-  Zuverlässiger Betrieb

Konsequenzen

-  Hohe Pünktlichkeit des Busverkehrs zur Anschlussaufnahme der Buslinien untereinander (Knoten am Wall) sowie als SPNV-Zubringer
-  Im Falle von verspäteten Zügen können pünktliche Abfahrten eines SPNV-Bus-Abbringers problematisch werden. Abhilfe können konzeptionell erweiterte Umsteigezeiten oder separate „Bahnshuttles“ sein. Taktfolgen von 20 Minuten bilden dann eine gute Rückfallebene.

Maßnahmenansätze

-  Abschluss der BÜ-Beseitigung in Blankenfelde-Mahlow
-  Erweiterung der Bushaltestellenanlagen an SPNV-Verknüpfungsstellen
 - Bf Blankenfelde
 - Bf Mahlow
 - Bf Waßmannsdorf
 - Bf Großbeeren
 - (Bf Ludwigsfelde)

Ausbau Infrastruktur

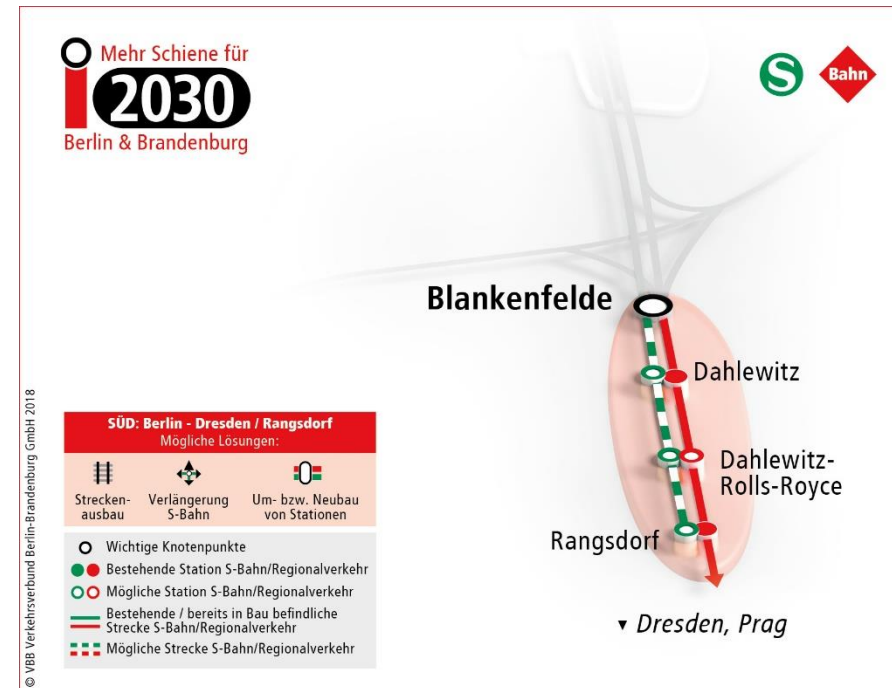
Ausbau des Bahnhofes im Zuge der Dresdner Bahn und der S-Bahn-Verlängerung

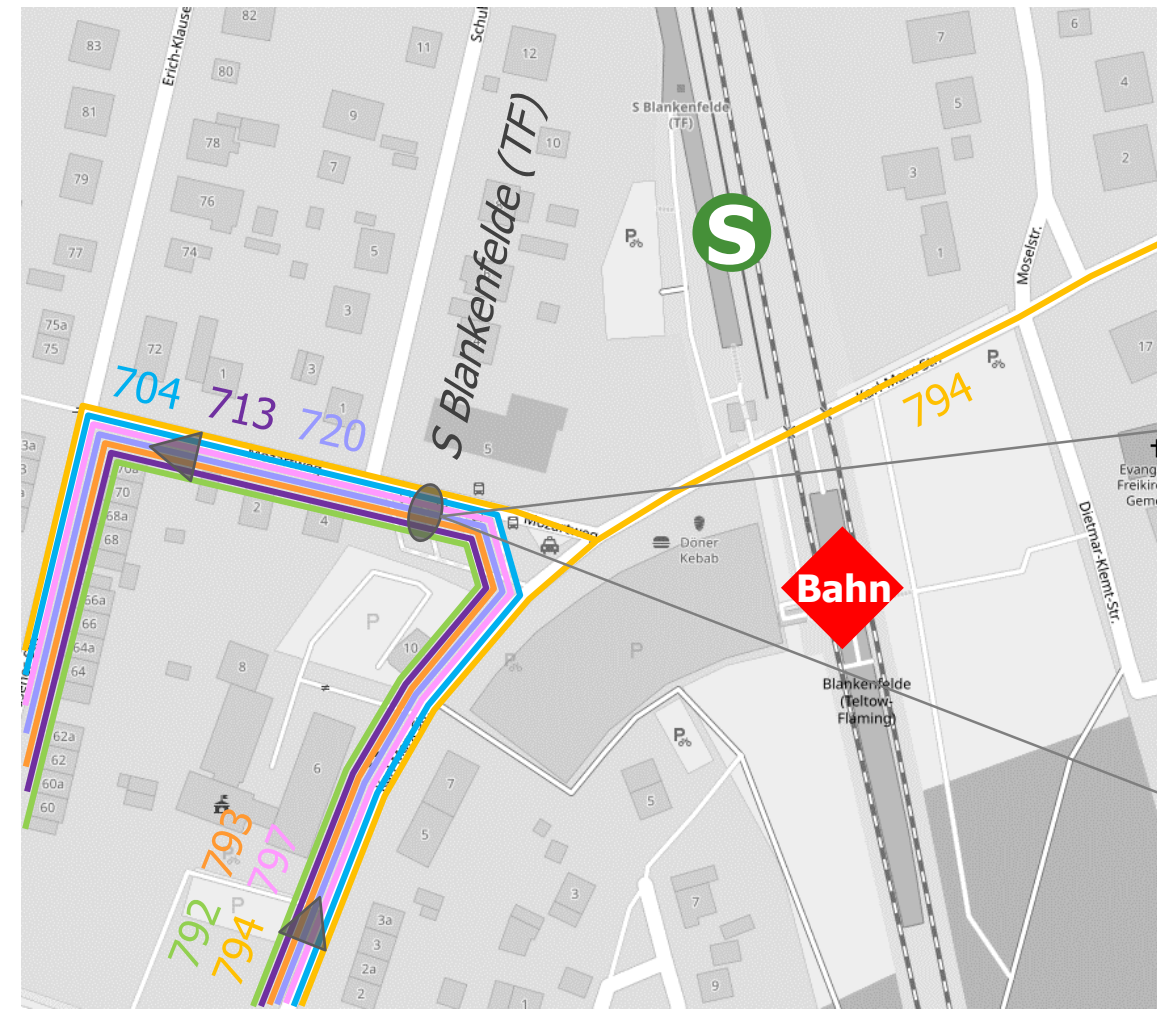
- „Kombi-Bahnsteig“ in Blankenfelde: S-Bahnsteige und Regio-Bahnsteige werden integriert
- Bestehender Bahnübergang wird durch Unterführung ersetzt

- **Neuordnung des Busverkehrs im Raum Teltow-Fläming**

- Neue Buslinien, die den Bahnhof Blankenfelde bedienen und tw. dort auch perspektivisch enden
- Dichtere Takte und Einsatz von mehr Fahrzeugen
- Bislang keine Barrierefreiheit des Busknotens

→ **Ausbau des Busknotens notwendig**



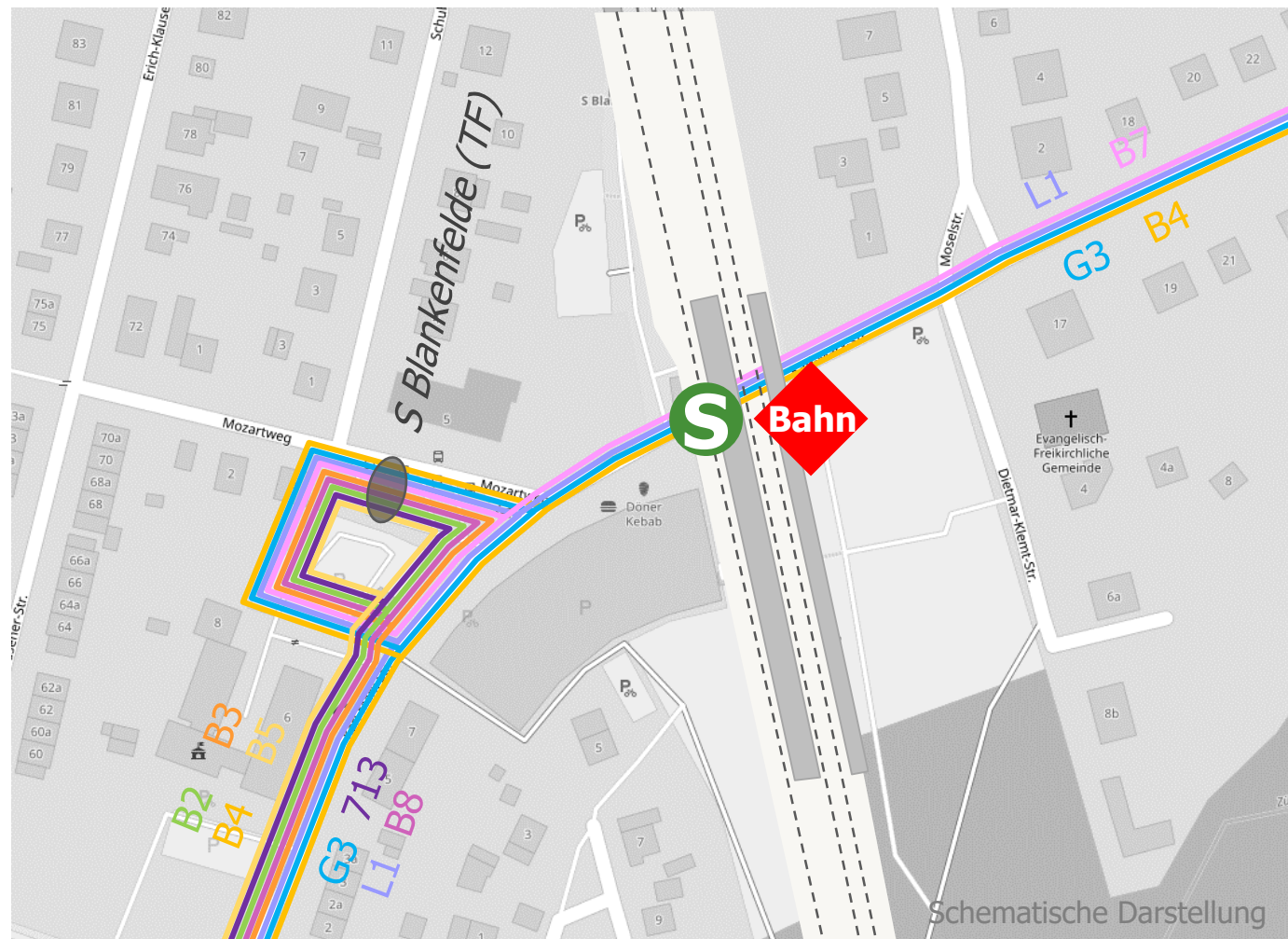


Quelle Karte: openstreetmap.de



- Linien 794 wird als Ringlinie ausgeführt (Linie B4)
- Linie 797 wird mit geändertem Linienweg geführt (Linie B7)
- Neue Linie B8 (und B5 als Rufbus)
- Verlängerung der Linien 704 (G3) und 720 (L1) bis S Waßmannsdorf
- Taktverdichtung auf allen Linien
- Umbau des Bahnhofes im Zuge des Ausbaus der Dresdner Bahn inkl. Bau einer Straßenunterführung

→ der bestehende Busbahnhof muss sich an diese Änderungen anpassen, hierbei sind 6 bis 9 Bussteige erforderlich



- Neuer Busbahnhof S Blankenfelde würde 9 Abfahrtspositionen benötigen, bei Annahme eines integralen Umsteigeknotens
- Mehr Platz für Busbahnhof notwendig
- Bis 2025 werden Bahnübergänge durch Unterführungen ersetzt sein → keine Wartezeit an BÜ → mehr Fahrten über Karl-Marx-Straße möglich (mehr Flexibilität bei Linienplanung)

Quelle Karte: openstreetmap.de

Taktknoten Minute 00

- B2** nach Dahlewitz, Eschenweg
- B3** nach Blankenfelde, Tiliastr.
- B4** nach S Mahlow ↻
- (**B5** nach Jühnsdorf, Dorfstr.)

- B8** nach Waltersdorf, Am Rondell
- G3** nach S Buckower Chaussee
- G3** nach S Waßmannsdorf

Taktknoten Minute 20

- B2** nach Dahlewitz, Eschenweg
- B3** nach Blankenfelde, Tiliastr.
- B4** nach S Mahlow ↻

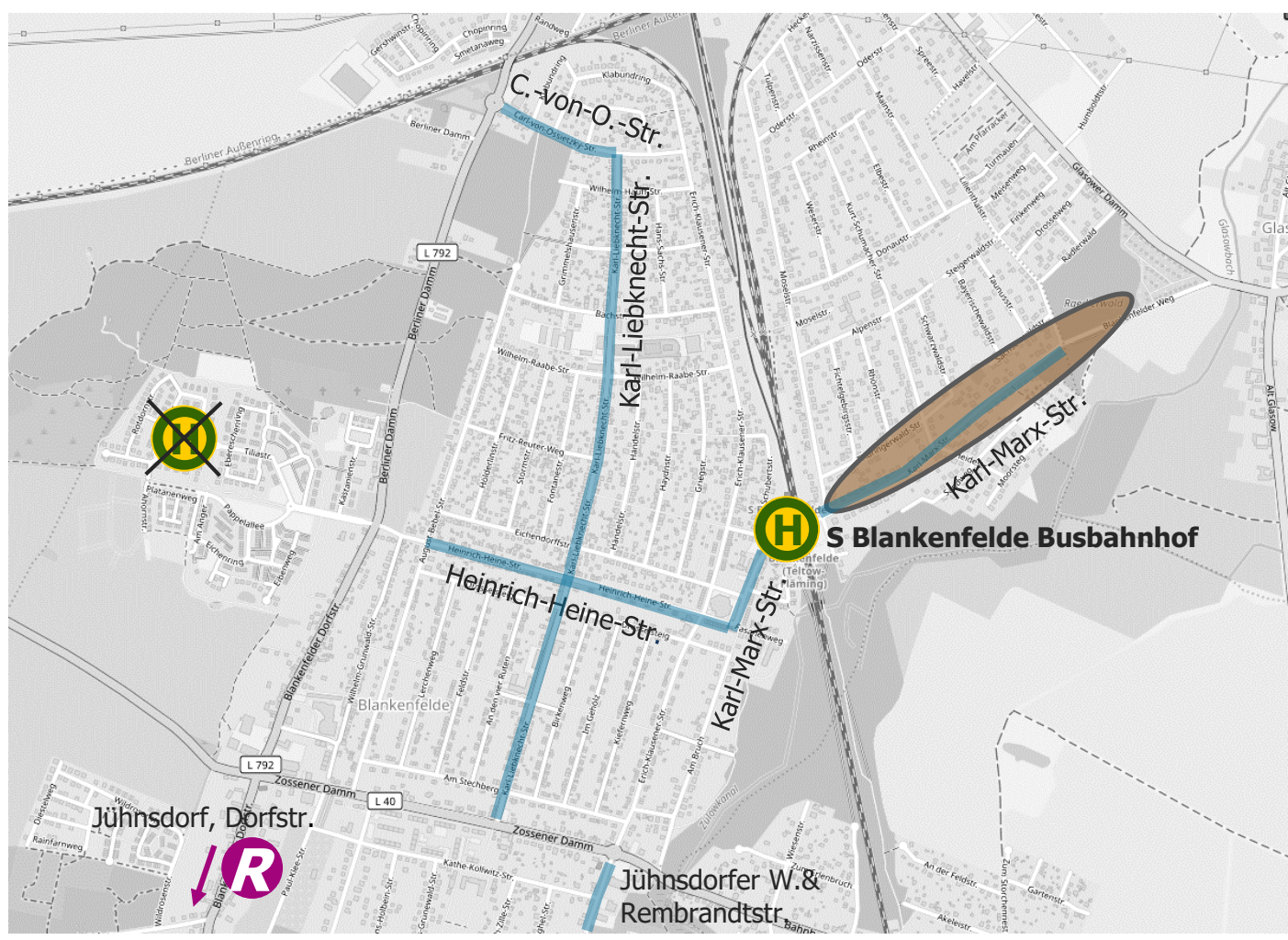
- B7** nach Mahlow, Waldblick

Taktknoten Minute 40

- B2** nach Dahlewitz, Eschenweg
- B3** nach Blankenfelde, Tiliastr.
- B4** nach S Mahlow ↻
- B4** nach S Mahlow ↻

- L1** nach S Waßmannsdorf
- L1** nach Ludwigsfelde Bhf

Einzelfahrten **713** nach Groß Machnow



Quelle Karte: openstreetmap.de

-  Engstellen auf Straßen durch Parallelparken im öffentlichen Straßenraum → Parkverbote und Straßenausbau notwendig (—)
-  Haltestelle Tiliastraße wird nicht mehr angefahren (⊗)
-  Beengte Verhältnisse an Wendestelle in Jühnsdorf, Dorfstraße → Einsatz von Kleinbussen (Rufbus )
-  Neubau Haltestelle S Blankenfelde ()
-  Befestigung Randstreifen K.-Marx-Str. ()

Aktuell:

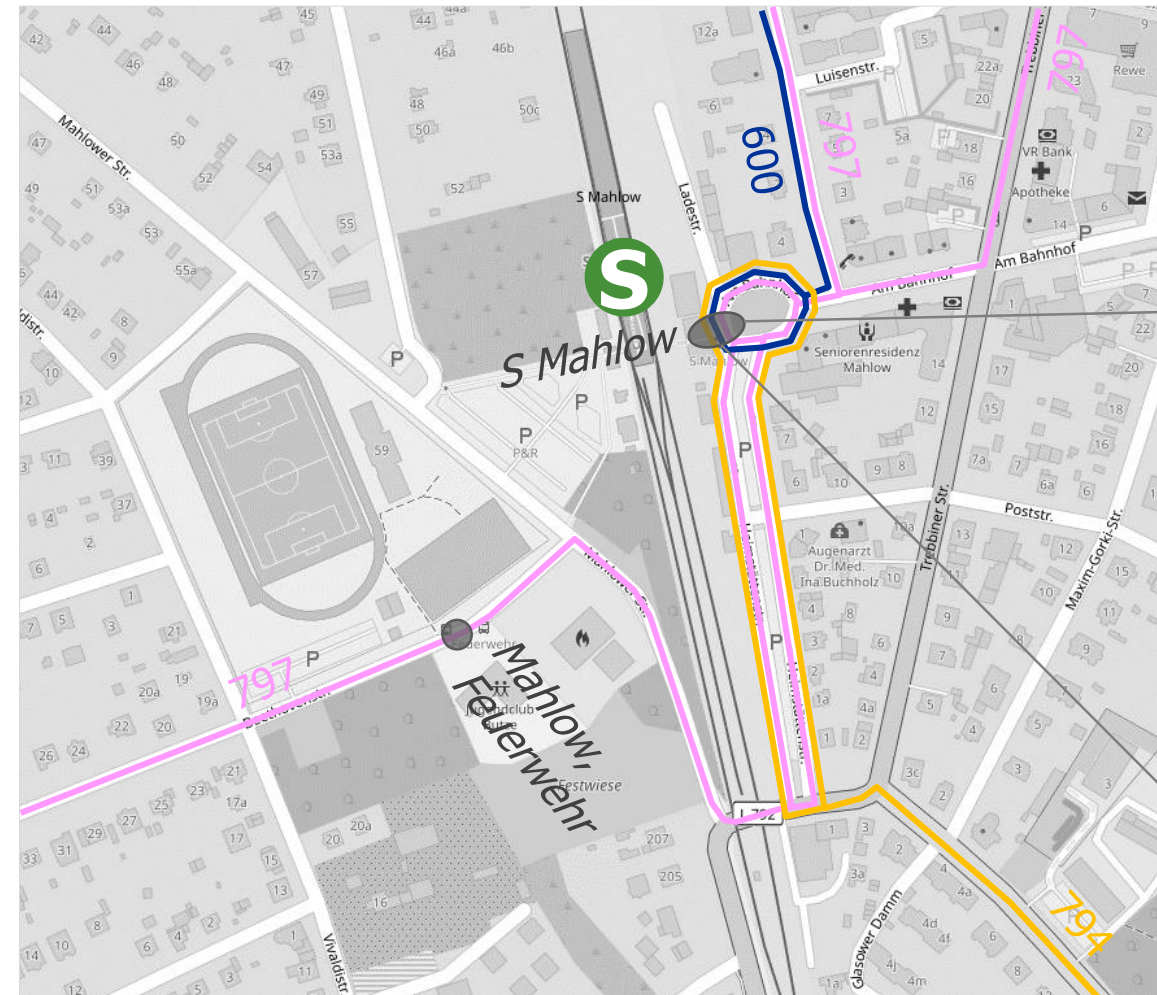
- Lediglich eine Busbucht mit zwei Masten vor dem Stationsgebäude (östlicher Zugang)
- Busse fahren auch von Vorplatz (Am Bahnhof) ab, ohne den Bussteig zu benutzen
- Beengte Platzverhältnisse für neue Haltestellenmasten am östlichen Zugang
- Aktuell von den Linien 600/794 (durchgebunden) und 797 angefahren
- Ungenutzte Haltestelle auf Westseite des Bahnhofes (neben P+R-Anlage)

Zukünftig:

- Bei Umsetzung Buskonzept Nordraum TF wesentlich höheres Busaufkommen erwartet, da zusätzliche Linien geplant
- Ersatz des Bahnübergangs durch eine Unterführung und damit Änderung der Fahrwege der Busse

→ bauliche Anpassungen notwendig

Heutige Situation



Quellen: Karte: openstreetmap.de; Fotos: eigene Quelle



-  Durchbindung der Linie 600 bis S Waßmannsdorf
 - kein gemeinsamer Umlauf mit Linie 794 mehr

-  Möglichkeit, eine temporäre Haltestelle der neuen Linie 600 in der Trebbiner Straße zu errichten
 - längere Umsteigezeit zwischen S-Bahn und Linie 600 (Fußweg ~200m)
 - aber begradigter Linienvverlauf und Entlastung der Haltestelle S Mahlow

- Linie 794 wird als Ringlinie ausgeführt (Linie B4)
- Linie 797 wird mit geändertem Linienweg geführt (Linie B7)
- Linie 275 wird evtl. von der Berliner Stadtgrenze bis S Mahlow verlängert
- Taktverdichtungen auf allen Linien

→ Bau eines Busbahnhofes an der West- oder Ostseite des Bahnhofes für 4 bis 6 Bussteige ist erforderlich

Taktknoten Minute 00

B4 nach S Blankenfelde ↻
B4 nach S Blankenfelde ↻
275 nach S Lichtenrade

600 nach S Teltow Stadt
600 nach S Waßmannsdorf
B7 nach S Blankenfelde

Taktknoten Minute 20

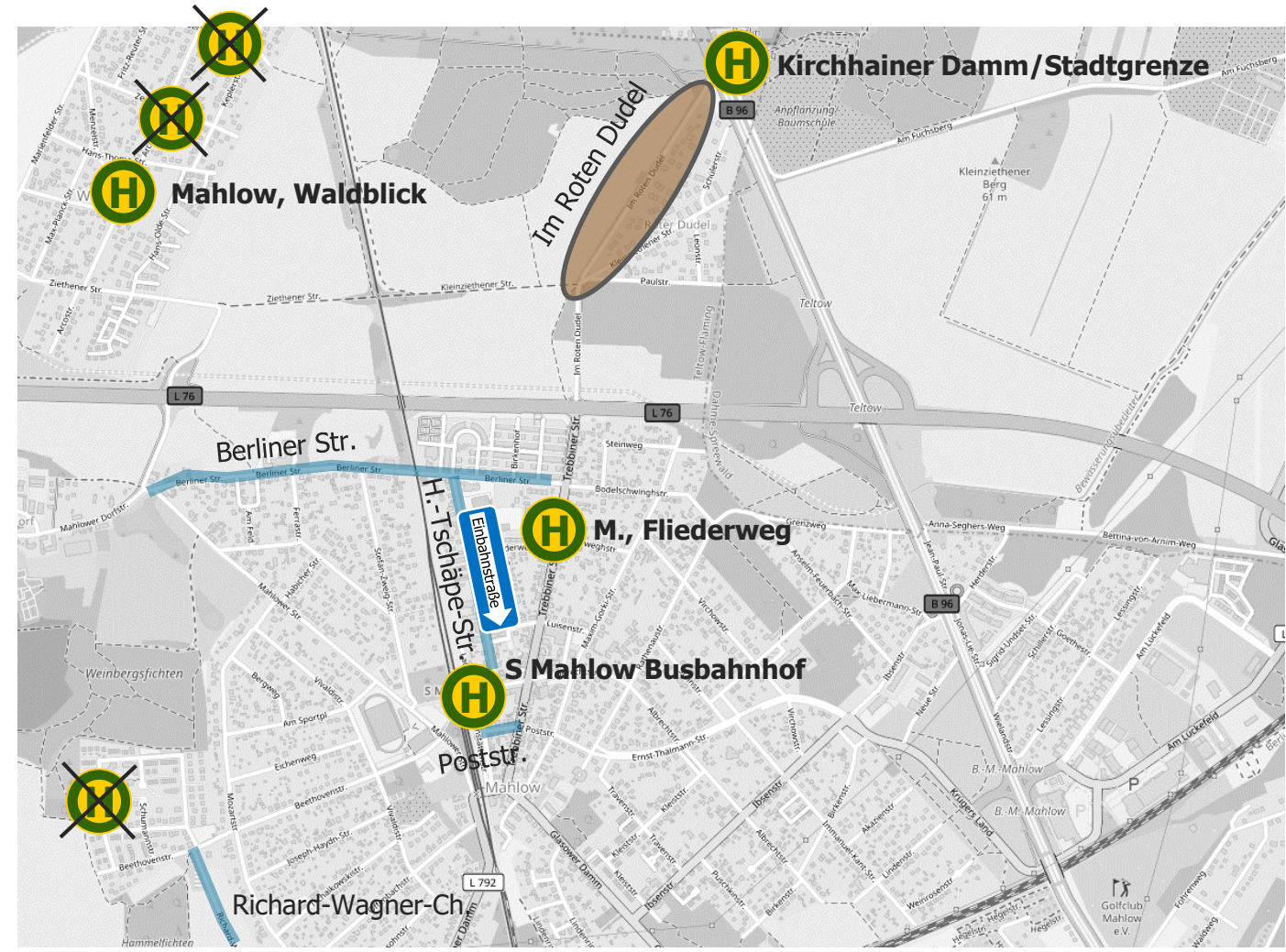
B4 nach S Blankenfelde ↻
275 nach S Lichtenrade

600 nach S Teltow Stadt

Taktknoten Minute 40

B4 nach S Blankenfelde ↻
275 nach S Lichtenrade

600 nach S Waßmannsdorf
B7 nach M. Waldblick



Quelle Karte: openstreetmap.de

- Engstellen auf Straßen durch Parallelparken im öffentlichen Straßenraum → Parkverbote und Straßenausbau notwendig (—)
- Neue Haltestelle am Bahnhof S Mahlow, in Mahlow, Waldblick und neuer Richtungsmast an der Hst. Mahlow, Fliederweg (H) (?)
- Haltestellen M., L-Bernstein-Ring, Hubertusstraße und Zeppelinstraße nicht mehr angefahren (X)
- Im Roten Dudel nicht für Busdurchfahrten geeignet → Verlegung Hst. Kirchhainer Damm und Umfahrung oder Ausbau Im Roten Dudel (○)
- Einbahnstraßenregelung in H.-Tschäpe-Str. (Einbahnstraße) oder Führung ÖPNV über Trebbiner Straße

Fazit

Es kann festgehalten werden:

-  Das Bus-Angebot im Nordraum des Landkreises TF kann mit überschaubarem Aufwand an neue Anforderungen ausgerichtet und ausgebaut werden.
-  Mit zusätzlich rund 600.000 Buskm/Jahr im Landkreis wird die Situation für über 50.000 Einwohner und über 20.000 Beschäftigte deutlich verbessert.
-  Das neue Angebot schließt damit an die Qualität im ÖPNV benachbarter oder ähnlich strukturierter Gebiete auf.
-  Die Maßnahmen können schrittweise, beginnend Q4 2020 zur Eröffnung des Flughafens BER, umgesetzt werden. (Buskm 2020)
-  Zielhorizont sollte die vollständige Inbetriebnahme der Dresdener Bahn in den Jahren nach 2025 sein.
-  Der Ausbau der Infrastruktur (Busbahnhöfe, vom Busverkehr befahrener Straßen) ist unabdingbar.
-  Die Umsetzung erfolgt durch den Landkreis TF bzw. die VTF im Rahmen der in den nächsten Jahren gegebenen finanziellen Möglichkeiten.