

ÖPNV-KONZEPT WUSTERMARK 2024



MIT LINIENKONZEPT-VORSCHLAG
FÜR DEN NAHVERKEHRSPLAN DES
LANDKREISES HAVELLAND 2025



Herausgeberin:

Gemeinde Wustermark
FB II - Gemeindeentwicklung, Klimaschutz & Soziales
Hoppenrader Allee 1
14641 Wustermark

www.wustermark.de/nahverkehr

Per Beschluss der Gemeindevertretung Wustermark vom 27. Februar 2024.

© für alle Grafiken und Fotos: Gemeinde Wustermark
© für Kartenmaterial: OpenStreetMap contributors von vbb.de

Fachkundig unterstützt durch:

Mobility Institute Berlin (mib)
Neue Schönhauser Straße 20
10178 Berlin

mit seinem Team:

Jakob Baum
Torben Greve
Niklas Hoffmann
Hans Leister
Helene Loy
Detlef Woiwode

GELEITWORT



Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Wustermark,

unsere Gemeinde hat in den vergangenen Jahrzehnten eine äußerst dynamische Entwicklung vorgelegt. Viele Tausend Arbeitsplätze sind geschaffen worden, vor allem im Güterverkehrszentrum, im Designer Outlet Berlin und in Karls Erlebnisdorf. Zugleich wuchs die Bevölkerung in den letzten 20 Jahren um 3.000 Personen an. Ein weiteres Bevölkerungswachstum in den kommenden zehn Jahren um rund 5.000 Menschen wird erwartet. Besonders die Umnutzung ehemals militärisch genutzter Flächen in Elstal schafft viel Raum für neues Wohnen und attraktives Gewerbe.

Dort, wo über 100 Jahre harsche Befehle, Militärflieger, Schüsse und Panzerketten zu hören waren, erklingt nun ausgelassenes Kinderlachen und Vogelgezwitscher. Eine schönere Entwicklung hätte es für die Gemeinde und ihre Ortsteile wohl kaum geben können.

Eine solch dynamische Entwicklung erfordert natürlich auch eine mitwachsende Infrastruktur. Um die klimapolitisch dringend gebotene Mobilitätswende voranzubringen, aber auch um die Straßeninfrastruktur zu entlasten, möchte die Gemeinde Wustermark mit dem vorliegenden ÖPNV-Konzept einen Beitrag leisten, die Busverkehre in Elstal, Wustermark, Priort, Buchow-Karpzow, Hoppenrade, Wernitz und Dyrotz zu verdichten, ihre Bedienzeiten auszuweiten und mit Verbesserungen bei den Linienführungen viele Menschen zum Umstieg auf die „Öffis“ zu motivieren.

Das hier vorgeschlagene Linienkonzept stellt einen Entwurf dar, von dem die Gemeindevertretung und ich als Bürgermeister uns wünschen, dass möglichst viele Maßnahmen im Rahmen des Nahverkehrskonzepts 2025 des Landkreises Havelland aufgenommen werden.

Mein persönlicher Dank gilt in diesem Zusammenhang dem Landkreis Havelland und der kreiseigenen Havelbus Verkehrsgesellschaft für das zuverlässige und bereits in den vergangenen Jahren stetig verbesserte Verkehrsangebot auch in unserer Gemeinde!

Für die sehr visionäre Zusammenarbeit an diesem ÖPNV-Konzept möchte ich mich zum einen beim Mobility Institute Berlin (mib) und hier besonders bei Jakob Baum, Torben Greve, Niklas Hoffmann, Hans Leister, Helene Loy und Detlef Woiwode bedanken. Zum anderen gebührt mein herzlicher Dank allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Unternehmen, die sich bei unseren diversen Beteiligungsformaten eingebracht haben.

Mögen wir gemeinsam nachhaltig in Bewegung bleiben!

Herzlich, Ihr Bürgermeister Holger Schreiber

INHALT

Seite

5 Ziele des Konzepts

6 Ausgangslage

7 Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Gemeinde Wustermark

8 Bus-Bestandsnetz

9 Stärken und Schwächen

10 Nutzung des SPNV

11 Umstieg zwischen Bahn und Bus

12 Anschlüsse zwischen Bahn und Bus

14 Angebotslücken

15 Schleifenfahrten

16 Angebotszeiten

18 Haltestellendichte und Haltestellenwünsche

20 Fahrgastinformation

21 Zugänge

22 Bürgerbeteiligung

24 Nutzungsverhalten

25 Qualität des ÖPNV

26 Verbindungswünsche

27 Zielkonzeption

28 Linie 662 Elstal Bahnhof - Campus Jungfernsee

29 Linie 663 PlusBus Nauen Bahnhof - Dallgow-Döberitz, Havelpark

30 Linie 650 PlusBus Nauen Bahnhof - Potsdam Hauptbahnhof

31 Linie X37 Elstal, Designer Outlet - U Ruhleben

32 Linie X32 Elstal, Designer Outlet - Bahnhof Spandau

33 Linie 648 Wustermark Bahnhof - GVZ Wustermark

34 Linie 649 Elstal Bahnhof - GVZ Brieselang

35 Linie 643 Wustermark Bahnhof - Ketzin Bahnhof - Nauen Bahnhof

36 Linie N49 Nachtbus Brieselang Bahnhof - Berlin Zoo

37 Zukunftsnetz Wustermark

38 Zusammenfassung

39 Neue Haltestellen

40 Barrierefreiheit

ZIELE

Mehr Direktverbindungen

Ich erreiche meine zentralen Ziele ohne Umstiege.

Dichtere Takte

Ich muss nicht lange auf den Bus warten, auch weil sich die Linien gut ergänzen.

Bessere Anschlüsse

Ich komme mit dem Bus zum Zug und zurück, ohne lange Wartezeiten.

Mehr Verlässlichkeit

Ich habe mehr Fahrtmöglichkeiten, um an mein Ziel zu kommen – wichtig bei Zug-Verspätungen.

Verbesserte Erschließung

Ich komme schnell am Ziel an, weil ich nicht lange zur Haltestelle laufen muss.

Erweiterte Betriebszeiten

Ich erreiche auch am Abend und Wochenende mein Ziel.

AUSGANGSLAGE

Die Gemeinde Wustermark befindet sich in einer Phase starken Wachstums in den Bereichen Wohnraum, Freizeit und Gewerbe. Um einen möglichst hohen Anteil der bestehenden und der zusätzlich entstehenden Verkehre über den Umweltverbund aus öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Rad- und Fußverkehr abzuwickeln, hat die Gemeindevertretung beschlossen, ein Konzept zur Weiterentwicklung des Busverkehrs zu erarbeiten.

Im ersten Schritt der Erarbeitung des vorliegenden Konzepts wurde die Ausgangssituation ermittelt. Leitfragen hierbei waren:

1. Entspricht das Angebot den aktuellen Bedarfen?
2. Wird das Angebot den künftigen Bedarfen der Wachstumskerne in der Gemeinde entsprechen?
3. Wo gibt es Angebotslücken?
4. Wo fehlen Haltestellen?
5. Wie steht es um die Barrierefreiheit der Haltestellen?
6. Wie gut greifen Bahn- und Busfahrzeiten ineinander?
7. Wie gut ist die Abstimmung der Busfahrzeiten mit den Arbeitszeiten der im Gemeindegebiet arbeitenden Menschen?


Bei der Analyse wurden verschiedene Wege beschritten:

- Untersuchung des Liniennetzes, der Fahrpläne und der Auslastung des bestehenden Bus-Angebots im Rahmen der zur Verfügung stehenden Daten. Stichprobenartige Überprüfung der Nutzungszahlen.

- Online-Befragung über einen Zeitraum von drei Wochen im Juni 2022 plus persönliche Beteiligung mit dem Wustermarker Beteiligungsbus an drei Standorten. Hieran haben 366 Personen teilgenommen.
- Separate Befragung der Unternehmen im Güterverkehrszentrum, insbesondere in Bezug auf die Wohnorte der Angestellten und deren Schichtzeiten.
- Mehrere Ortsbefahrungen und Abgleich der Haltestellenstandorte mit den tatsächlichen Bedarfen.
- Beratungen mit dem Landkreis Havelland, Nachbarkommunen, Verkehrsunternehmen und großen Arbeitgebern.
- Beteiligung der Gemeindepolitik im Rahmen eines Workshops.

Um für eine umfassende Mobilitätswende bereit zu sein, bedarf es vielerlei Maßnahmen. Vor allem müssen Betriebszeiten verlängert und Takte verdichtet werden, um die Menschen, die aktuell noch auf ein Auto angewiesen sind, dauerhaft in Bus und Bahn zu locken.

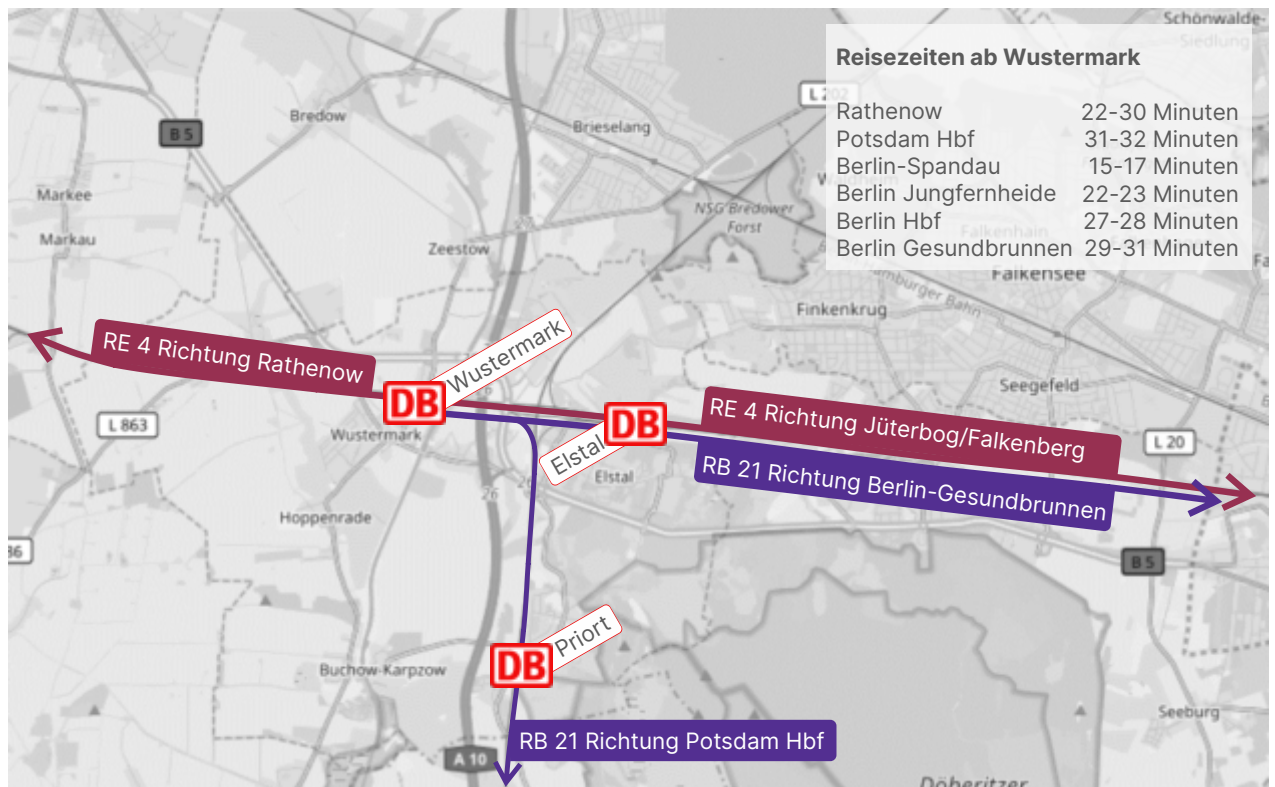
Darüber hinaus sollten Verbindungen, die derzeit noch fehlen, geschaffen werden, insbesondere um Umstiege zu reduzieren und Fahrzeiten zu verkürzen (nach Falkensee, zwischen Kartzow und Priort, ins Olympische Dorf, nach Berlin-Spandau).

Nicht zuletzt senken auch attraktivere und gepflegtere sowie barrierefreie Haltestellenbereiche und an einigen Stellen auch die Verringerung von Haltestellenabständen die Hürden, regelmäßig den ÖPNV zu nutzen. 

Mit der Bahn in drei Hauptstädte


Das Angebot an Regionalzügen (SPNV) bietet direkte Verbindungen der drei Bahnhöfe nach Berlin und in die Landeshauptstadt Potsdam sowie von Wustermark und Elstal in die Kreisstadt Rathenow.

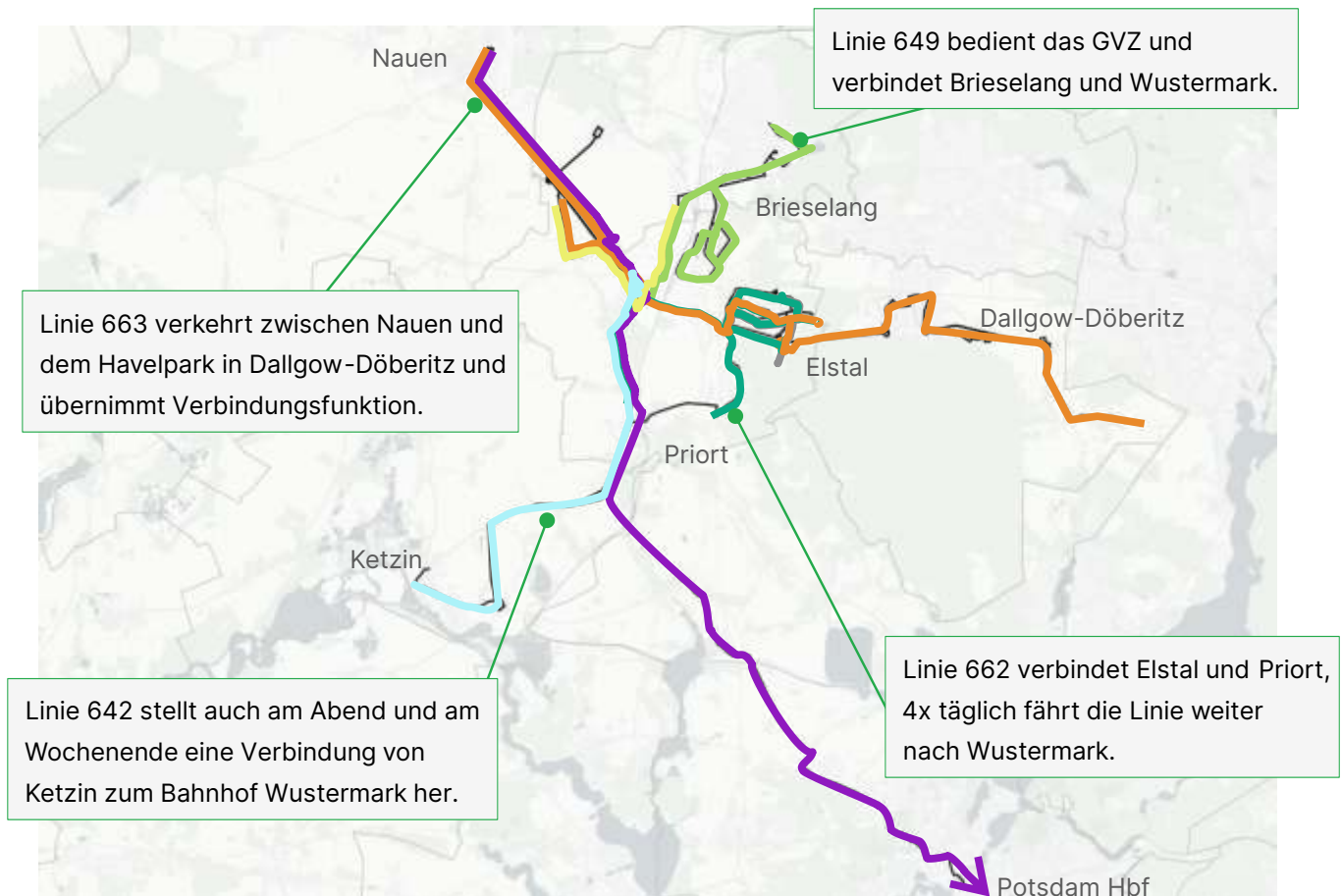
Die Linien RE 4 und RB 21 verkehren täglich durchgehend im 60-Minuten-Takt. Zwischen Wustermark und Berlin Jungfernheide ergibt sich durch die Überlagerung beider Linien nahezu ein 30-Minuten-Takt. 🕒



Übersicht über RegionalBahn- und RegionalExpress-Linien und die Bahnhöfe im Gemeindegebiet

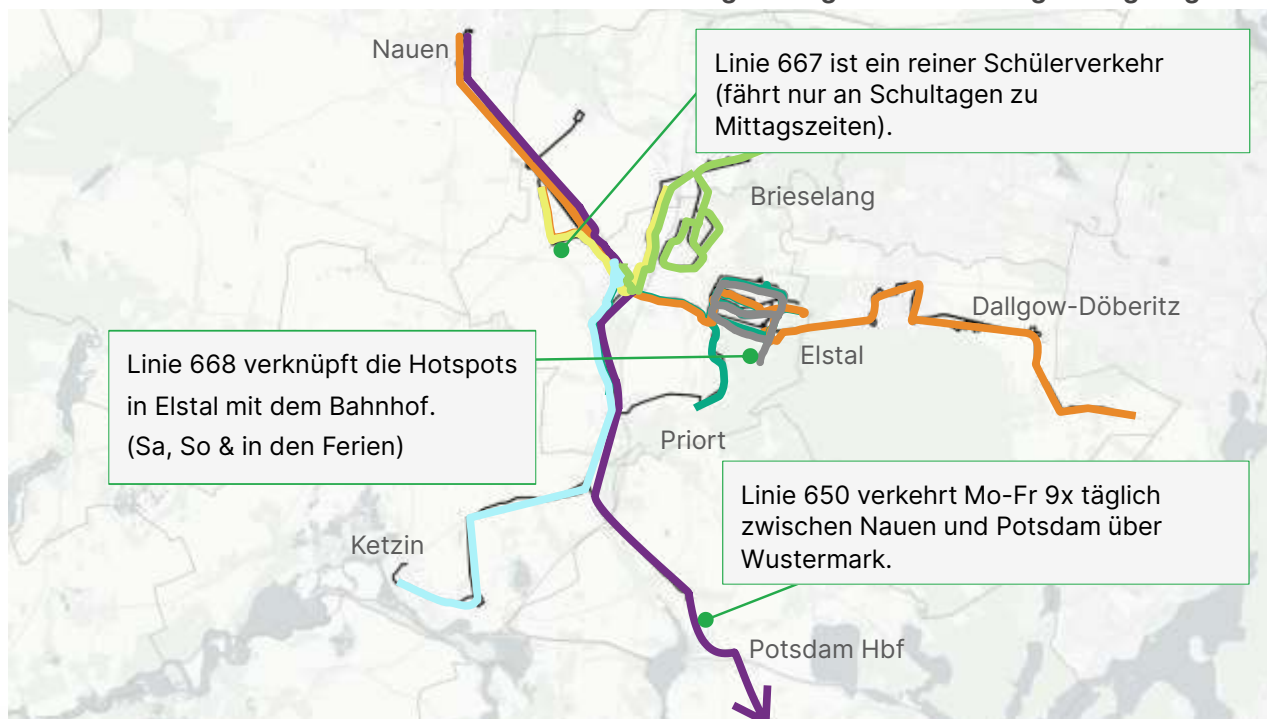
Das Bus-Kernnetz

Vier Buslinien bilden das Kernnetz der Gemeinde Wustermark. Diese Linien werden in der Regel montags bis freitags im 60-Minuten-Takt, am Wochenende teils deutlich seltener, durch die Havelbus Verkehrsgesellschaft bedient. 



Kernnetz des Busverkehrs

Unregelmäßig verkehrende Ergänzungsangebote



STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

AUS PERSPEKTIVE DER FAHRGÄSTE

Gute Umsteige-
verbindungen zu
Zügen von/nach
Berlin

Schnell und
häufig
von/nach
Berlin

Gute Nutzung des
ÖPNV im gemeinde-
überschreitenden
Verkehr

Bahnhofsvorplatz
Wustermark
schlecht zu
erreichen

Schleifenfahrten
führen zu frustrieren-
der mehrfacher
Vorbeifahrt an
Kreuzungen und zu
langen Fahrzeiten

Zeitlich stark
eingeschränktes
Angebot durch
kurze Betriebszeiten

Angestellte im GVZ
haben oft nur ein
langames oder gar
kein ÖPNV-Angebot
zu ihren Schichtzeiten

Fahrgäste gelangen
nicht oder nur
unregelmäßig
direkt zu wichtigen
Zielen in umlie-
genden Gemeinden

Aus Neubaugebieten
und im Ortsteil
Wustermark teilweise
längere Fußwege
erforderlich

Ausrichtung auf Züge
von/nach Berlin be-
dingt teilweise lange
Wartezeiten beim
Umstieg in andere
Richtungen

Das Liniennetz
ist nicht intuitiv
verständlich


BAHN-NUTZUNG

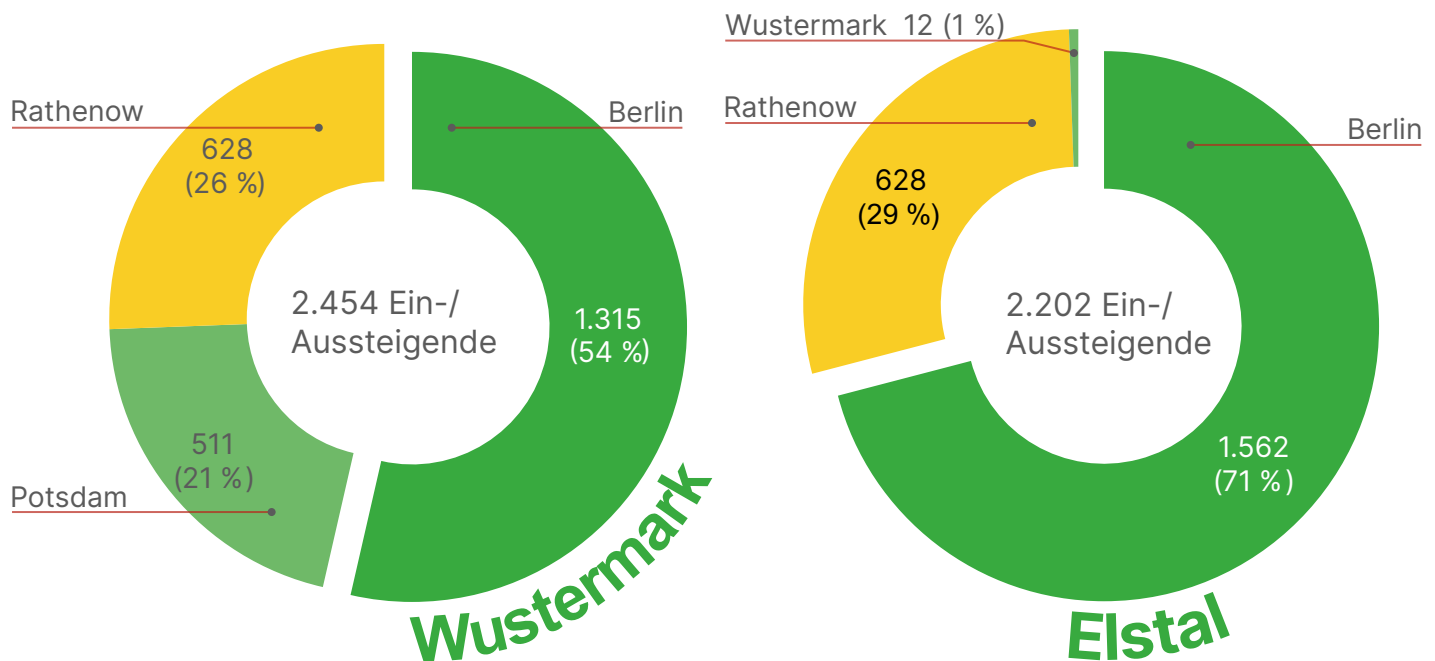
Hinsichtlich der Fahrgastfrequenz ist auffällig, dass die Zahl der Ein- und Aussteigenden in Wustermark höher ist als in Elstal.

Durch die Durchbindung der Linie RB21 von Potsdam über Wustermark nach Berlin Gesundbrunnen könnten sich diese Zahlen allerdings auch weiterentwickelt haben.

Weitere Faktoren, die eine Änderung der Zahlen bewirkt haben könnten: Der gestiegene Anteil der Menschen, die zumindest zum Teil im Homeoffice arbeiten sowie die Einführung des 49-Euro-Tickets. Durch dieses in der gesamten Bundesrepublik

gültige Nahverkehrsticket ist die Tatsache, dass Wustermark der letzte Bahnhof im Berliner Tarifbereich C ist, nicht mehr so relevant wie früher. So können beispielsweise Fahrgäste aus den westlich von Wustermark gelegenen Dörfern nun ohne finanzielle Auswirkungen auch die Züge ab Nauen nutzen.

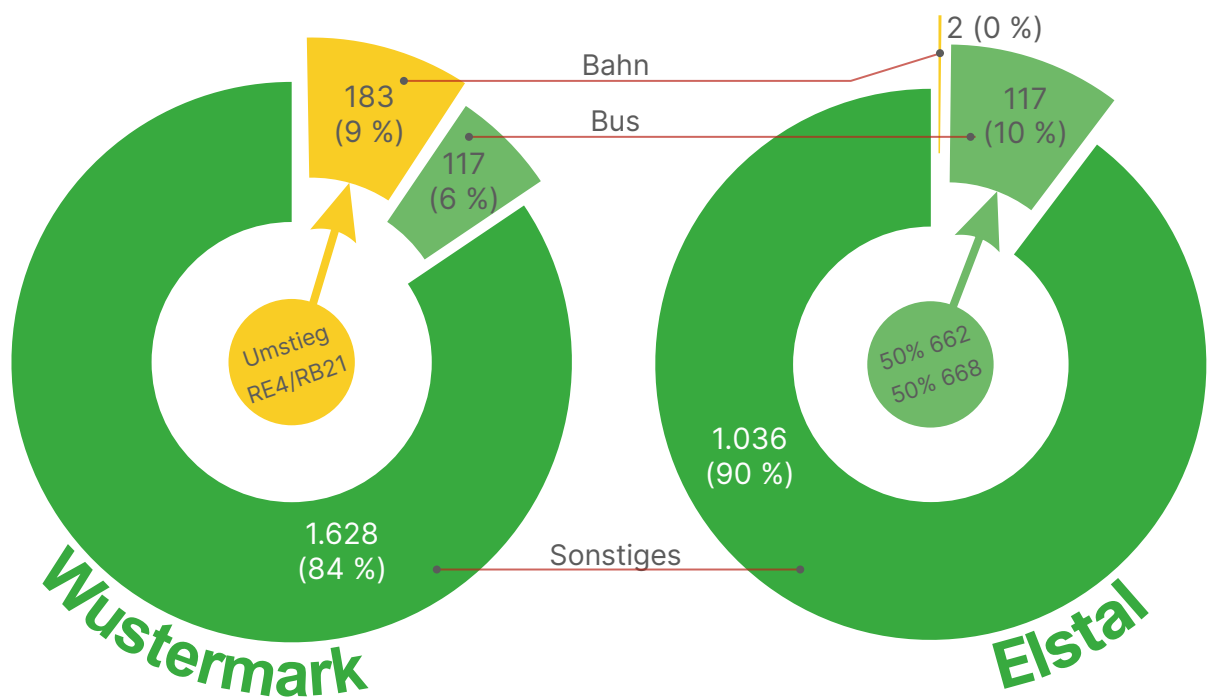
Die Stationserhebungen der Deutschen Bahn für die einzelnen Bahnhöfe vor der Pandemie weisen für Wustermark unter der Woche knapp 2.500 Ein- und Aussteigende (2018), für Elstal waren die gut 2.200 Personen (2020) 



Berlin ist das mit Abstand beliebteste Reiseziel der SPNV-Nutzenden.

Die Zahlen stammen von den regelmäßig durch die Deutsche Bahn durchgeführten Stationserhebungen. Für die neue Linienführung der RB 21 lagen bei Redaktionsschluss noch keine Zahlen vor.

Derzeit kommen nur bis zu 10% der RE4- und RB21-Fahrgäste mit dem Bus zum Bahnhof.



Auch die Zahlen zu Anschlussverkehrsmitteln stammen von den DB-Stationserhebungen. Die Werte geben die Summe der Ein- und Aussteigenden an.

Die Fahrgäste, die nicht mit dem Bus anreisen, nutzen in der Regel das Auto, das Fahrrad oder kommen zu Fuß zum Bahnhof. In Wustermark sind dies 84% der Bahnreisenden, in Elstal sogar 90%. 🚶

Bahnhof Wustermark

Ankunft		Minute		Abfahrt	
00	01	02	03	04	05
06	07	08	09	10	11
12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29
30	31	32	33	34	35
36	37	38	39	40	41
42	43	44	45	46	47
48	49	50	51	52	53
54	55	56	57	58	59
60	61	62	63	64	65
66	67	68	69	70	71
72	73	74	75	76	77
78	79	80	81	82	83
84	85	86	87	88	89
90	91	92	93	94	95
96	97	98	99	100	101

Bahnhof Elstal

[illegible]

Übersicht über Ankunfts- und Abfahrzeiten der Züge und Busse an den Bahnhöfen Wustermark und Elstal

ANSCHLÜSSE

In Wustermark sind alle Anschlüsse auf den RE 4 ausgerichtet

Am Bahnhof Wustermark sind die Busanschlüsse auf die Züge der Linie RE 4 abgestimmt, die stündlich in Wustermark verkehren. Somit ist aus Richtung Berlin und Rathenow eine Weiterfahrt innerhalb von maximal 15 Minuten in Richtung Nauen, Brieselang und Ketzin gewährleistet.

Beim Umstieg vom Bus in den RE4 bestehen Umsteigezeiten von bis zu 12 Minuten, je nach Buslinie und Fahrtrichtung.

Anfang Februar 2024 wurde die Linie 663 auf dem Abschnitt zwischen Nauen Bahnhof und Wustermark Bahnhof auf zwei Fahrten pro Stunde verstärkt, um auf die veränderten Fahrtzeiten des Bahn-Regionalverkehrs zu reagieren.

Lange Umsteigezeiten in Elstal

In Elstal besteht eine Umstiegszeit von 12 Minuten für Reisende aus Berlin, die in Richtung zu Zielen in Elstal oder Priort weiterfahren möchten.

Fahrgäste aus Rathenow warten unter der Woche 55 Minuten auf den Anschlussbus, am Wochenende und in den Ferien ist die Umstiegszeit mit 2 Minuten sehr knapp bemessen.

Reisende aus Potsdam warten 19 Minuten auf den Anschluss.

Wer vom Bus in den Zug umsteigen möchte, hat nach einer Viertelstunde Anschluss in Richtung Berlin und nach 18 Minuten in Richtung Potsdam.

Reisende nach Rathenow geraten hier mit 59 Minuten Wartezeit erneut ins Hintertreffen (am Wochenende und in den Ferien 24 Minuten durch einen dichteren Takt auf der Linie 668). 🕒

FEHLENDE DIREKT- VERBINDUNGEN

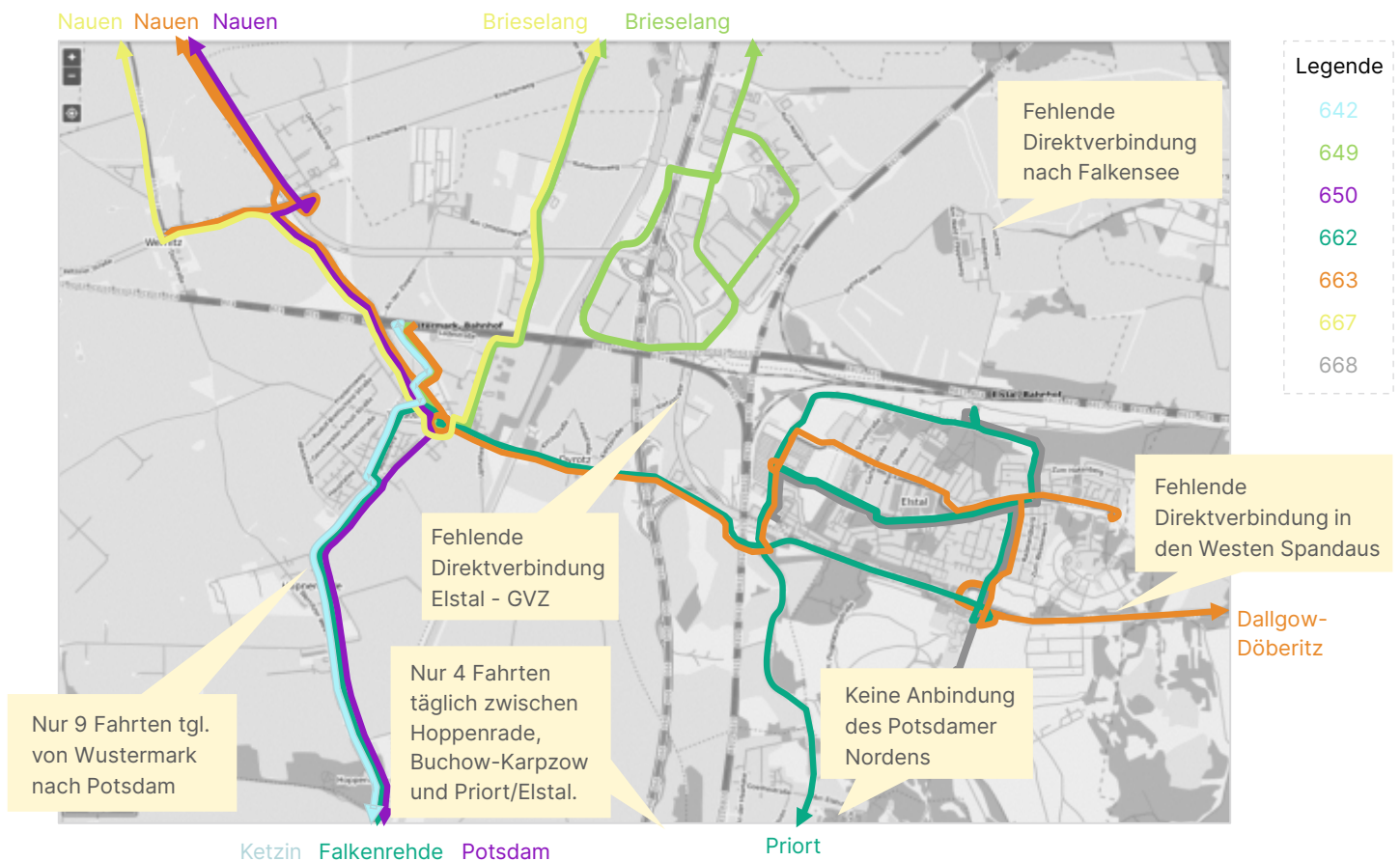
Jeder Umstieg bedeutet Fahrzeitverlängerung, Unsicherheit angesichts möglicher Verspätungen und oftmals ungeschütztes Warten bei Wind und Wetter. Daher ist es für die Fahrgäste ausschlaggebend, dass eine Fahrt mit möglichst wenigen Umstiegen bewältigt werden kann.

Hierbei fällt ins Auge, dass es keine Direktverbindung von Wustermark oder Elstal in die größte Nachbarkommune Falkensee gibt.

Aber auch die stark nachgefragte Linie 650 von Nauen über Wustermark, Hoppenrade und Buchow-Karpzow nach Potsdam stellt nur unregelmäßig eine Direktverbindung in die Landeshauptstadt her.

Bei der Betrachtung des Ortsteils Priort fällt auf, dass die Linie 662 mit langer Wendezeit am Bahnhof Priort endet, während die Potsdamer Linie 609 nur drei Kilometer entfernt in Kartzow bis zu 40 Minuten Wendezeit aufweist. Diese ineffiziente Lücke lässt sich nur mit der Grenze zwischen dem Landkreis Havelland und der Landeshauptstadt Potsdam erklären.

Für die Bedienung des Designer Outlet und von Karls Erlebnisdorf besteht außerdem eine Lücke zwischen Havelpark und Elstal. Angestellte und Gäste der Hauptattraktionen, die aus dem Spandauer Westen anreisen, müssen so mehrfach umsteigen, um an ihr Ziel zu gelangen. 🚶



SCHLEIFENFAHRTEN


Schleifenfahrten werden durch die Fahrgäste als störend empfunden, da Orte mehrfach durchfahren werden, ohne dass diejenigen, die weiterfahren möchten, ihrem Ziel näherkommen. In Einzelfällen sind Schleifenfahrten ohne Alternative. Grundsätzlich sollte aber nach Linienführungen gesucht werden, die ohne solche Umwege auskommen.

Besonders augenfällig ist die lange Schleifenfahrt der Linie 649 durch das Güterverkehrszentrum. Fahrgäste, die von Wustermark nach Brieselang fahren möchten, sehen von der Autobahnbrücke in Zeestow bereits fast ihr Ziel, bevor sie eine 15-minütige Umwegfahrt durch das GVZ in Kauf nehmen müssen, um anschließend wieder von derselben Anschlussstelle aus ihr Ziel anzusteuern. Auf diese Weise wird die Relation Wustermark-Brieselang nur durch Personen genutzt, die über keine Alternative (Auto, Fahrrad) verfügen. 🚫



Schleifenfahrten auf dem Gebiet der Gemeinde Wustermark

ANGEBOTSZEITEN

Im Kernnetz fahren die Busse im Wesentlichen im 60-Minuten-Takt. Am Wochenende existieren weitreichende Angebotslücken. Einige Linien verkehren am Wochenende gar nicht oder nur mit wenigen Einzelfahrten. Eine Ausnahme bildet die Linie 668, die am Wochenende und in den Schulferien zwei Mal stündlich den Bahnhof Elstal mit dem Designer Outlet und Karls Erlebnisdorf verbindet. 

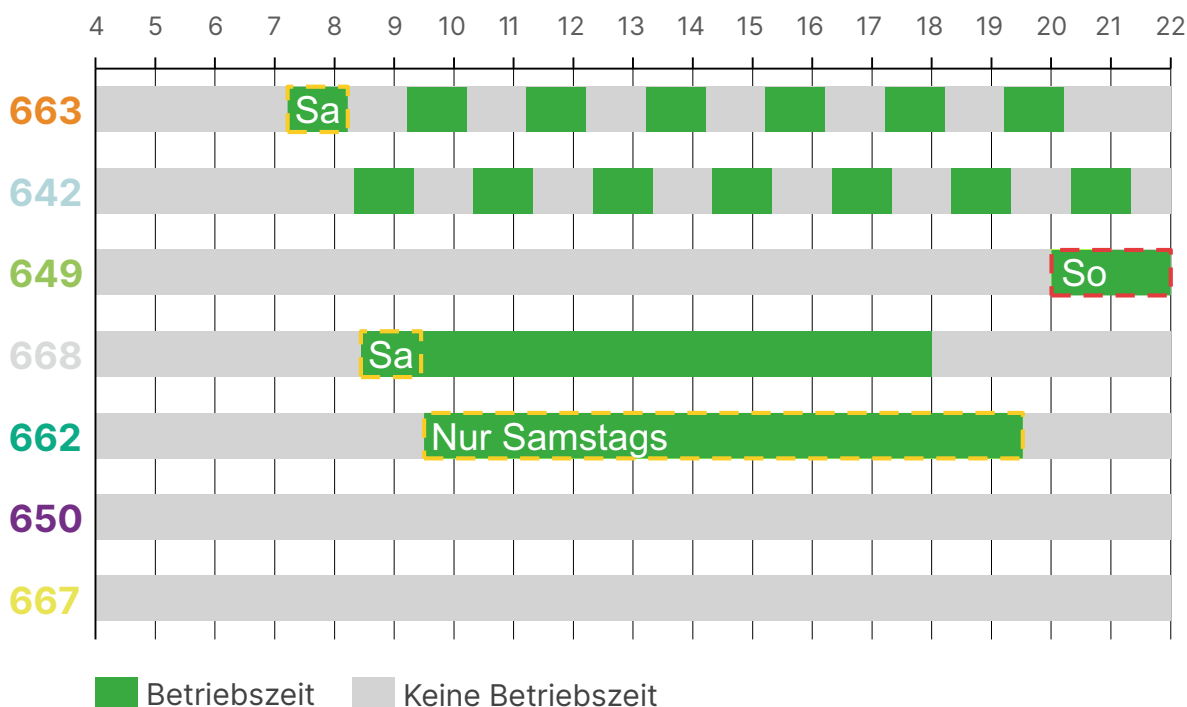
Montag - Freitag

Abfahrten Wustermark oder Elstal Bahnhof




Wochenende

Abfahrten Wustermark oder Elstal Bahnhof



Abgleich der Angebotszeiten mit den Bedarfen der Unternehmen und der in der Gemeinde Wustermark arbeitenden Menschen


Während der Analysephase wurde anhand der Öffnungszeiten der Einkaufs- und Freizeitdestinationen sowie der Schichtzeiten im GVZ untersucht, inwieweit die Angebotszeiten des Busverkehrs mit den realen Bedarfen der Unternehmen und deren Belegschaften übereinstimmen.

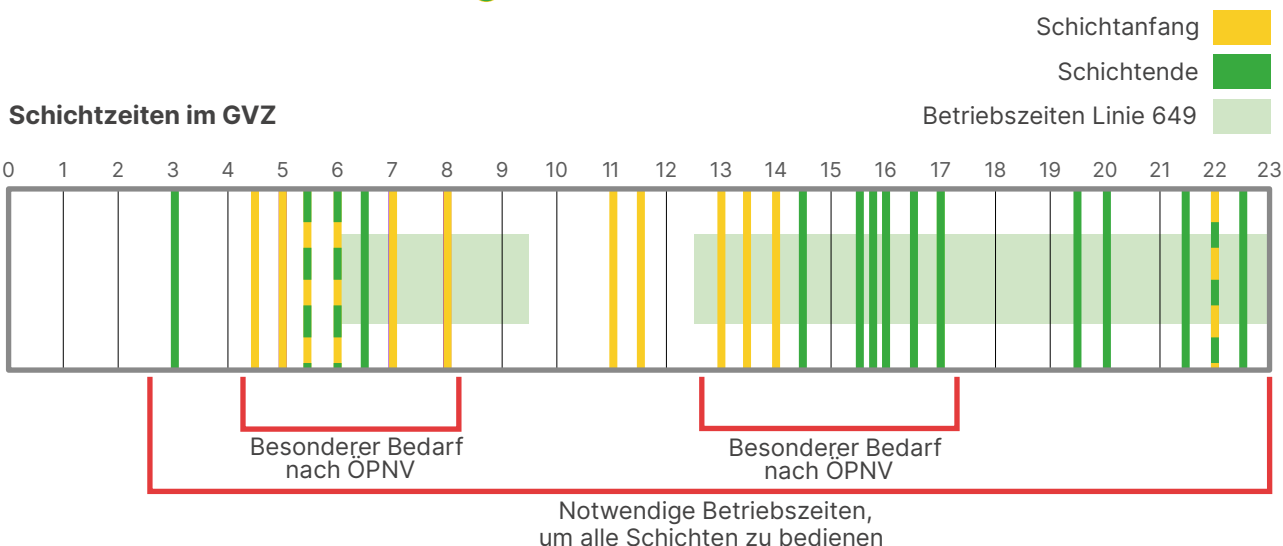
Diejenigen Angestellten, die erst nach der Schließzeit Ihres Betriebs den Heimweg antreten können, sind in vielen Fällen auf das Auto oder andere individuelle Lösungen angewiesen, da der letzte Bus bereits früher fährt. Dieses Problem besteht vor allem an den Wochenenden. 



Öffnungszeiten wichtiger Fahrtziele


Die Schichtzeiten im GVZ zeigen, dass den ganzen Tag Bedarf nach Bussen besteht. Auch in frühen Morgen- und späten Abendstunden.

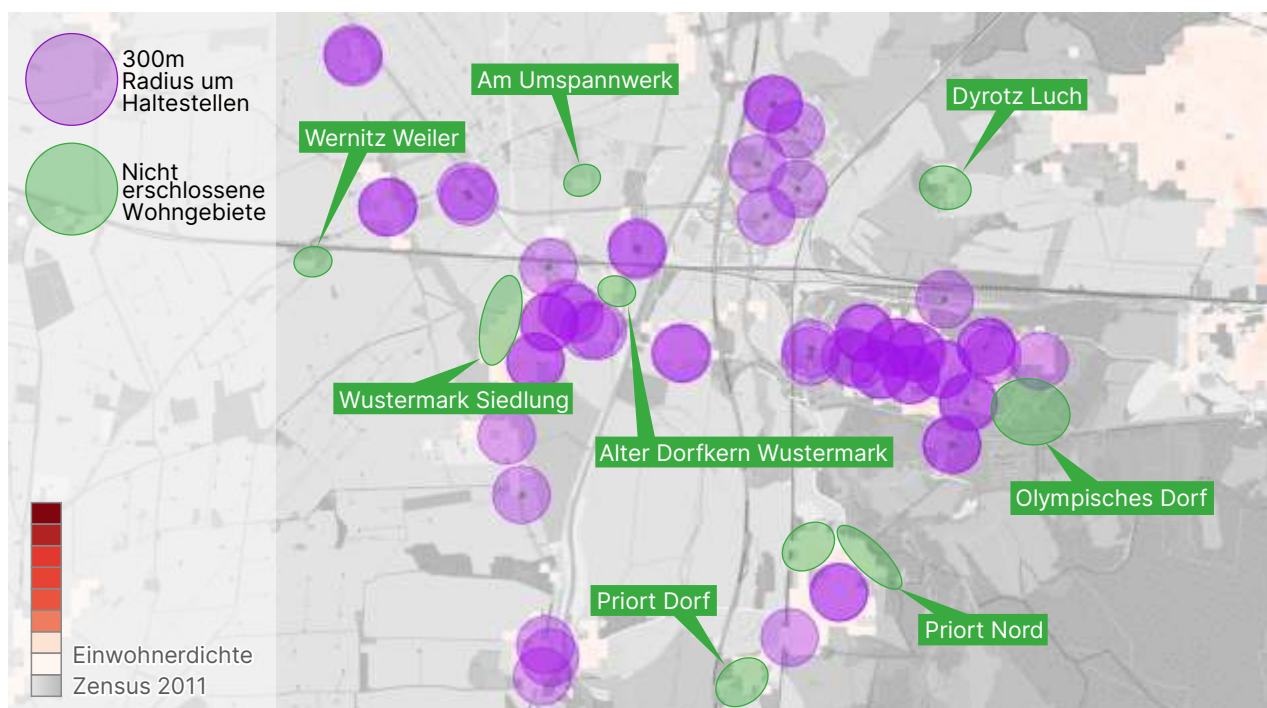
Bei genauer Betrachtung der Schichtzeiten der einzelnen Unternehmen, fällt auf, dass es bei den wenigsten Schichten möglich ist, ohne unzumutbare Wartezeiten mit dem Bus zur Arbeit und nach der Schicht auch wieder zum Bahnhof fahren zu können. Bestätigt wird diese Tatsache dadurch, dass einzelne Unternehmen eigene Shuttlebusse organisieren und dass viele GVZ-Angestellte vom Bahnhof aus mit dem Fahrrad oder E-Scooter zu ihrer Arbeitsstelle fahren. 



HALTESTELLENDICHTE

Bei der Planung von ÖPNV-Angeboten gilt es als Norm, Haltestellenabstände in Siedlungsgebieten in der Regel in einem Radius von nicht mehr als 300 Metern zu planen. Ein größerer Abstand macht es für Menschen mit motorischen Einschränkungen schwieriger und für Menschen, die über einen PKW verfügen unbequemer, den Bus zu nutzen. Ein signifikanter Sprung in der Nutzungsfreundlichkeit kann nochmals mit Haltestellenabständen von 200 Metern erreicht werden, ohne die Fahrzeiten nennenswert zu verlängern.


Im Gebiet der Gemeinde Wustermark ist in den Siedlungsgebieten zumeist der empfohlene 300-Meter-Radius eingehalten. Größere Abstände sind insbesondere in Priort und Wustermark festzustellen. Die Splittersiedlungen Wernitz Weiler, Dyrotz Luch und Am Umspannwerk sind durch den ÖPNV bisher nicht erschlossen. Auch das Olympische Dorf verfügt bisher über keinen Busanschluss. 

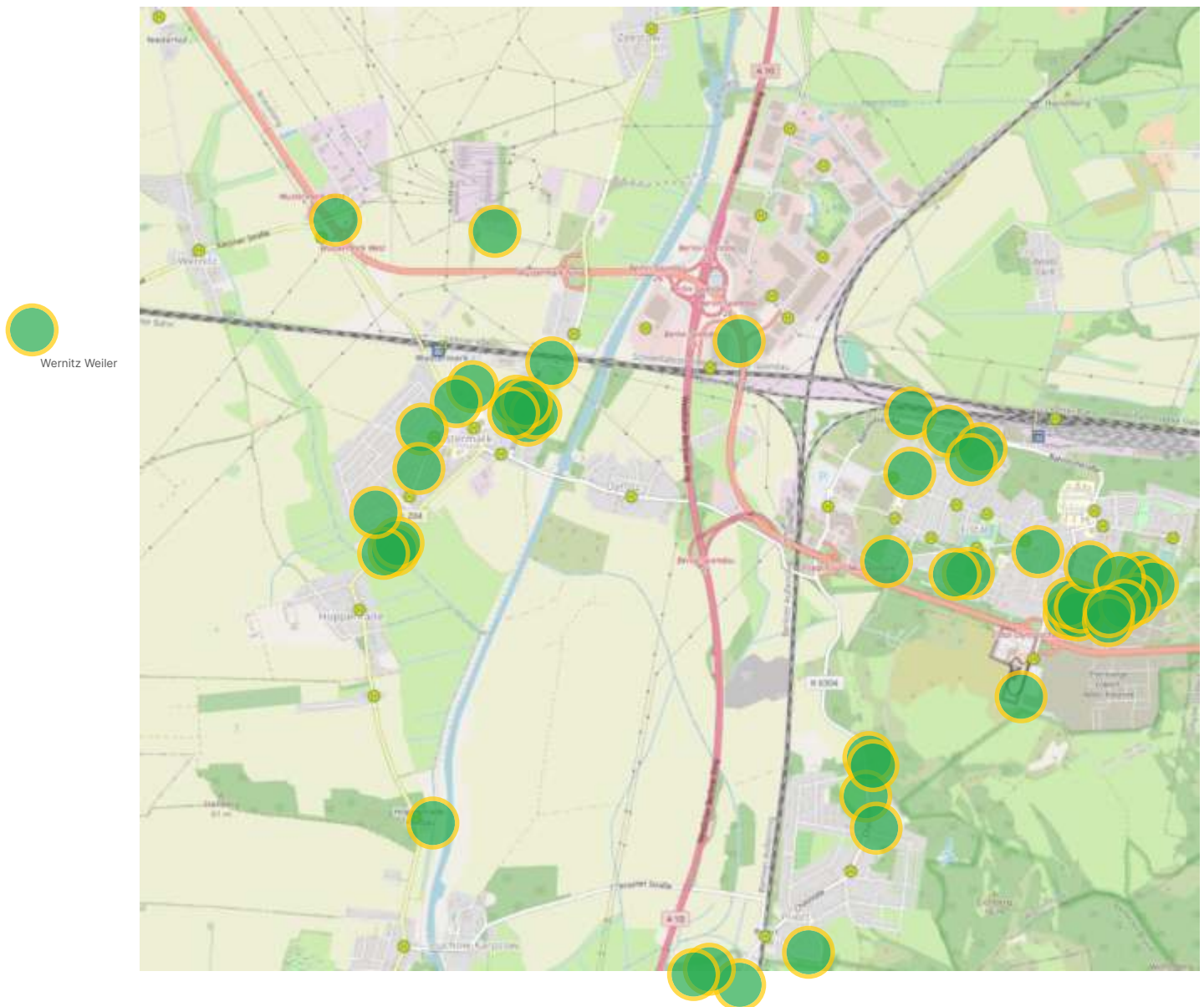


In Violett sind die 300-Meter-Radien um bestehende Haltestellen dargestellt.

Die grünen Felder zeigen, welche Wohngebiete bisher nur schlecht mit dem Bus erreichbar sind.

Haltestellenwünsche

Die Befragung der Einwohnerschaft hat ergeben, dass sich die Bürgerinnen und Bürger genau an denjenigen Stellen, an denen bei der Analyse fehlende Haltestellen identifiziert wurden, eine feinmaschigere Erschließung wünschen. 



Auf die Frage nach dem Wunsch nach zusätzlichen Haltestellen zeigten sich Schwerpunkte innerhalb der Ortsteile:

Priort

- Altes Dorf
- Chaussee (Nördlicher Teil)

Elstal

- Karl-Liebknecht-Platz
- Bahnhofstraße (Höhe Eisenbahnersiedlung)
- Olympisches Dorf

Wustermark

- Potsdamer Chaussee (Höhe Mittelallee)
- Friedrich-Rumpf-Straße (Höhe Kirche)

Weitere Haltestellenwünsche einzelner Personen:

Wustermark

- Gewerbegebiet Zeestow (Abfahrt B5 Ri. Nauen)
- Am Umspannwerk
- Hamburger Straße (Höhe Alte Siedlung)
- Wernitz Weiler

Elstal

- Heidelerchenallee
- Gartenstraße (östlich Designer Outlet)
- Unter den Kiefern/Ahornweg

Priort

- Am Upstall/An der Lämmerwiese

Hoppenrade

- Hoppenrade Ausbau

FAHRGASTINFORMATION

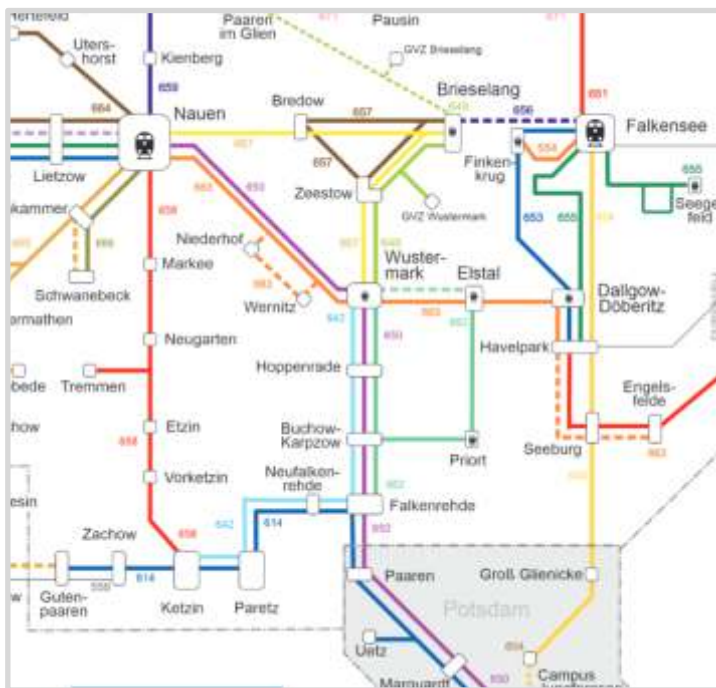
Havelbus bietet auf seiner Website umfangreiche und aktuelle Informationen zu Fahrplänen und Fahrplanänderungen sowie verschiedene Informationen über das Unternehmen.


Überarbeitungswürdig erscheint die Darstellung des Liniennetzes. Hier ist derzeit nur teilweise ersichtlich, welche Haltestellen die einzelnen Linien anfahren. Die Linienführungen sind stark schematisiert dargestellt und aufgrund der verschiedenen

Linienäste teilweise schwer nachzuvollziehen.

Im Sinne einer klaren Fahrgastinformation wäre ein Liniennetz sinnvoll, welche alle Haltestellen umfasst und die Linienverläufe eindeutiger darstellt.

Auch die Strecken des Regionalverkehrs der Deutschen Bahn sollten auf dem Liniennetz Berücksichtigung finden, um die entsprechenden Umsteigemöglichkeiten sichtbar zu machen. 🚶🏻♂️



Bei der Befragung der Öffentlichkeit gaben 44% Fahrgäste, die den ÖPNV nur selten nutzen, an, das Liniennetz sei nicht oder eher nicht verständlich. Bei den Personen, die den ÖPNV regelmäßig nutzen, lag der Anteil bei 20%. 

Ein positives Beispiel für eine klare und verständliche Netzspinne ist das Liniennetz von Werder (Havel):



BAHNHOF WUSTERMARK

Lange
Umsteigewege
zwischen Bus
und Bahn

Treppe nur an
einem der beiden
Bahnsteigenden:
Großer Umweg bei
häufigen Ausfällen
des Aufzugs

Fußweg aus
Richtung Friedrich-
Rumpf-Straße
abmarkiert auf der
Fahrbahn hinter
parkenden Autos:
Gefahr für Kinder

Zu wenige Halte-
positionen für
Busse:
Zeitweise teilen sich
6 Busse 2 Halte-
stellen



Unbefestigter
Trampelpfad als
kürzester Weg
zur Ortsmitte

Niedrige Aufenthalts-
qualität durch wenige
Unterstell- und
Sitzmöglichkeiten

Zu wenige
Fahrradabstell-
möglichkeiten

Keine Möglichkeit,
das Rad sicher
anzuschließen

BÜRGERBETEILIGUNG ÖPNV-KONZEPT WUSTERMARK

Was gefällt Ihnen
am Nahverkehr?

Was würden
Sie verbessern?



Machen Sie mit!

**9. Juni
vor Ort im
historischen Bus**

14.00 Rewe Wustermark
16.00 Bahnhof Wustermark
18.00 Bahnhof Elstal



**1.-23. Juni
Online
Umfrage**

oder persönlich
im Rathaus



www.wustermark.de/nahverkehr


mib

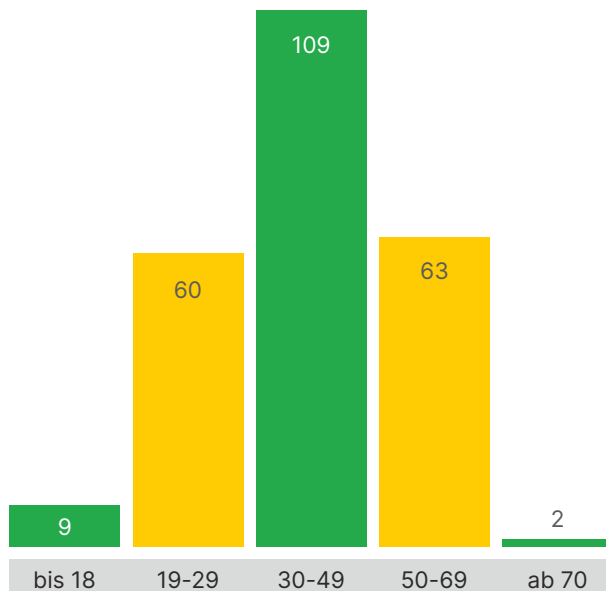
Mit diesen Plakaten wurde an Straßenlaternen, in gemeindlichen Informationskästen und im Amtsblatt auf die Befragung aufmerksam gemacht.

BÜRGERBETEILIGUNG


An der Online-Befragung haben 336 Personen teilgenommen. Bei einer Einwohnerschaft von rund 11.000 Personen im Zeitraum der Erhebung entspricht das einem Anteil von 3,1 % der Bevölkerung.

In Papierform eingereichte Beantwortungen wurden im Rathaus digitalisiert und der Online-Befragung zugeschlagen.

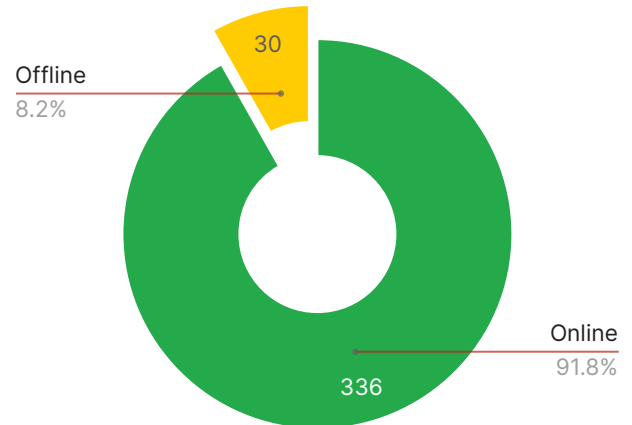
Bei der Befragung vor Ort mit dem historischen Beteiligungsbus wurden an einem Donnerstag nachmittag an drei verschiedenen Plätzen in den Ortsteilen Elstal und Wustermark für jeweils 90 Minuten ebenjene Fragen gestellt, die auch bei der Online-Befragung beantwortet werden sollten. Hieran haben sich 30 Personen aktiv beteiligt. Der weitaus größere Teil der angesprochenen Personen hat dem Team von Mobility Institute Berlin und Gemeindeverwaltung seine Schwerpunkte und Anregungen mündlich mitgeteilt. Auch diese Impulse sind in die Erstellung der Zielkonzeption eingeflossen. 




Altersstruktur der Befragten

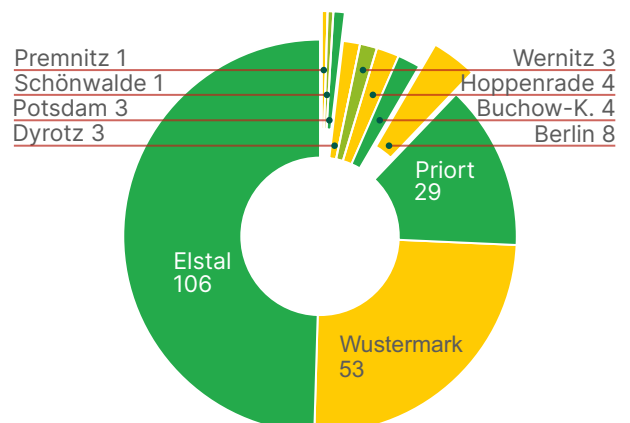
Die Altersstruktur der Befragten spiegelt ein hohes Interesse besonders der jüngeren und mittleren Generation wider. 

Anzahl der Teilnehmenden



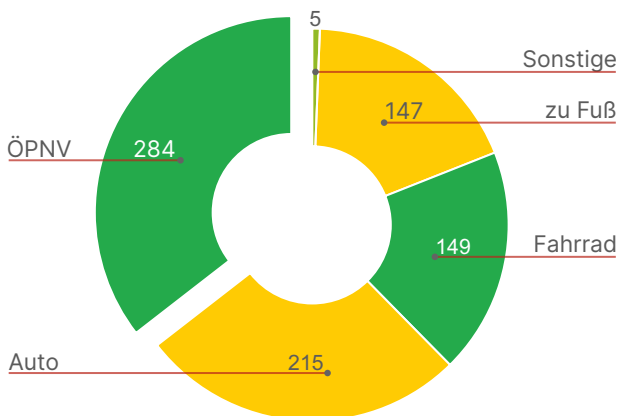
Bei der Untersuchung der Wohnorte der Teilnehmenden zeigt sich, dass das Interesse in den Ortsteilen unterschiedlich hoch ist. Während sich in Elstal und Priort jeweils 2% der Bevölkerung beteiligt haben, liegt der Anteil in Wustermark bei 1,7% sowie in Hoppenrade und Buchow-Karpzow bei jeweils 1% der Einwohner*innen. 

Wohnorte der Befragten



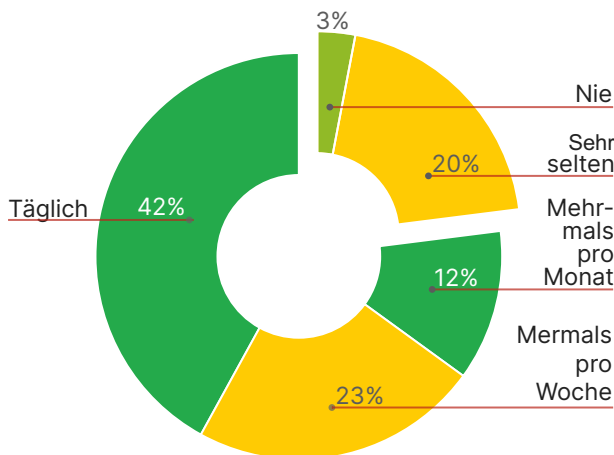
Nutzungsverhalten

Welche Verkehrsmittel nutzen Sie häufig?



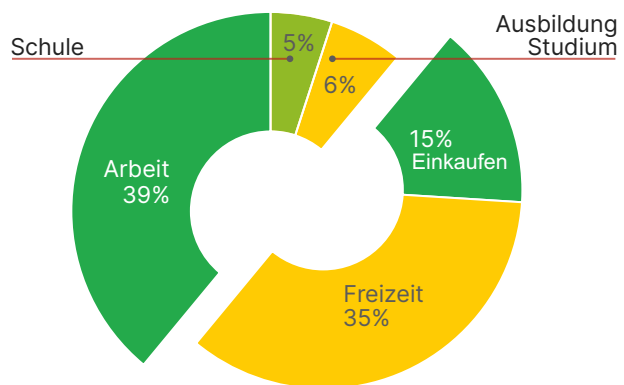
Von 366 Personen, die diese Frage beantwortet haben, nutzen 78% regelmäßig den ÖPNV, dicht gefolgt vom Auto mit 59%. Jeweils 40% der Befragten bewegen sich aber auch regelmäßig mit dem Fahrrad oder zu Fuß fort. 🚲

Wie häufig nutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel?



Über 65% der Teilnehmenden nutzt den ÖPNV mehrmals pro Woche oder täglich. 🚲

Für welchen Weg nutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel?




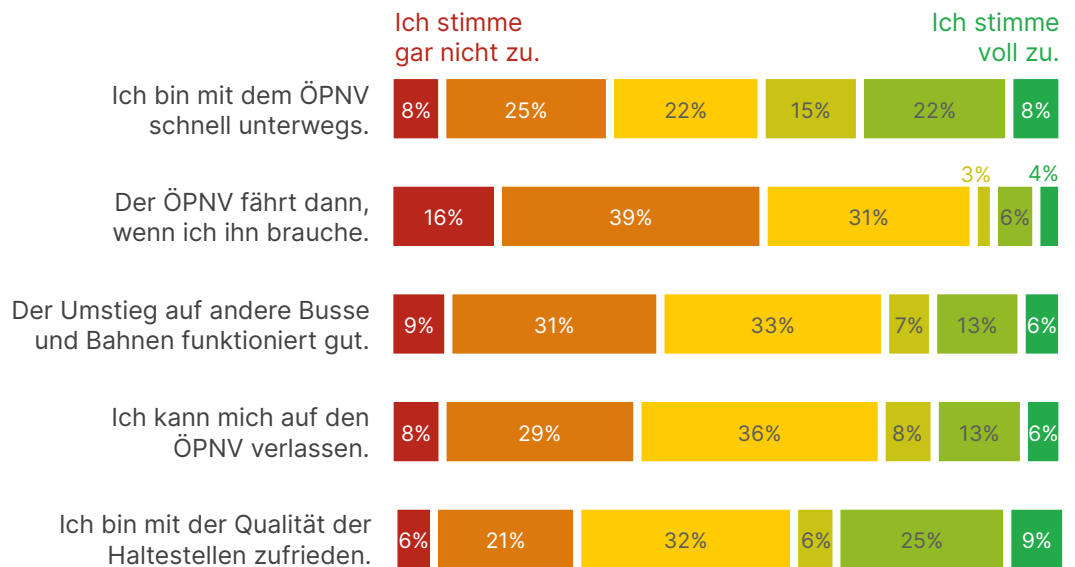
Bei der Frage nach dem Zweck der ÖPNV-Nutzung liegen Pendelfahrten vorne. Fahrten zur Arbeit, zur Ausbildung, zum Studium und zur Schule zusammen gerechnet einen Anteil von 50% aus. 🚲

QUALITÄT DES ÖPNV

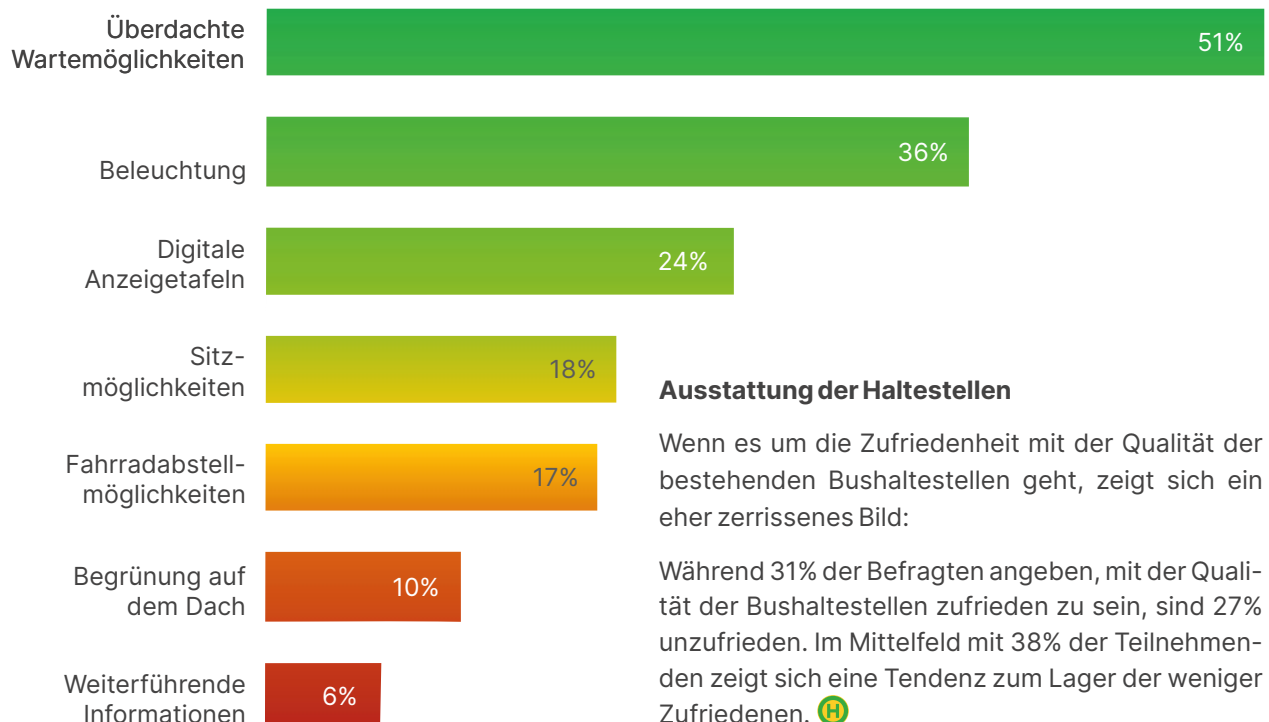
Bei der Abfrage der Qualität des ÖPNV zeigen sich nach Wahrnehmung der Befragten deutliche Defizite in den vier abgefragten Bereichen:

Während 33% der Teilnehmenden der Ansicht sind, mit dem ÖPNV sei man nicht schnell unterwegs, geben 55% der Befragten an, die Bedienzeiten des ÖPNV stimmten nicht mit ihrem tatsächlichen Bedarf überein.

40% bemängeln die Umstiegsbeziehungen zwischen den unterschiedlichen öffentlichen Verkehrsmitteln und 37% der Befragten gibt an, sich nicht auf den ÖPNV verlassen zu können. 




Welche Eigenschaften wünschen Sie sich von einer Haltestelle?



Ausstattung der Haltestellen

Wenn es um die Zufriedenheit mit der Qualität der bestehenden Bushaltestellen geht, zeigt sich ein eher zerrissenes Bild:


Während 31% der Befragten angeben, mit der Qualität der Bushaltestellen zufrieden zu sein, sind 27% unzufrieden. Im Mittelfeld mit 38% der Teilnehmenden zeigt sich eine Tendenz zum Lager der weniger Zufriedenen. 

VERBINDUNGSWÜNSCHE

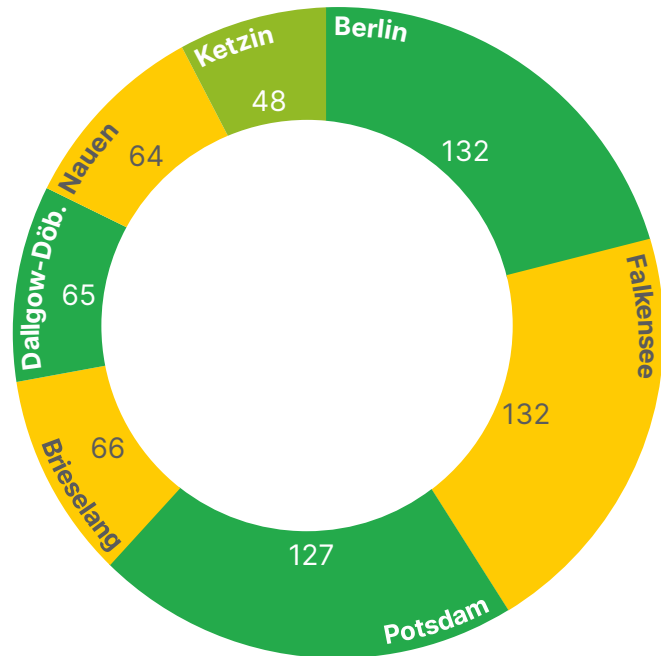
Zum Thema Verbesserung von Verbindungen wurden die Teilnehmenden zum einen nach Nachbargemeinden befragt, in die die Verbindungen verbessert werden sollten.

Im zweiten Schritt konnten die Befragten in eine Karte einzeichnen, welche Verbindungen ihnen fehlen.

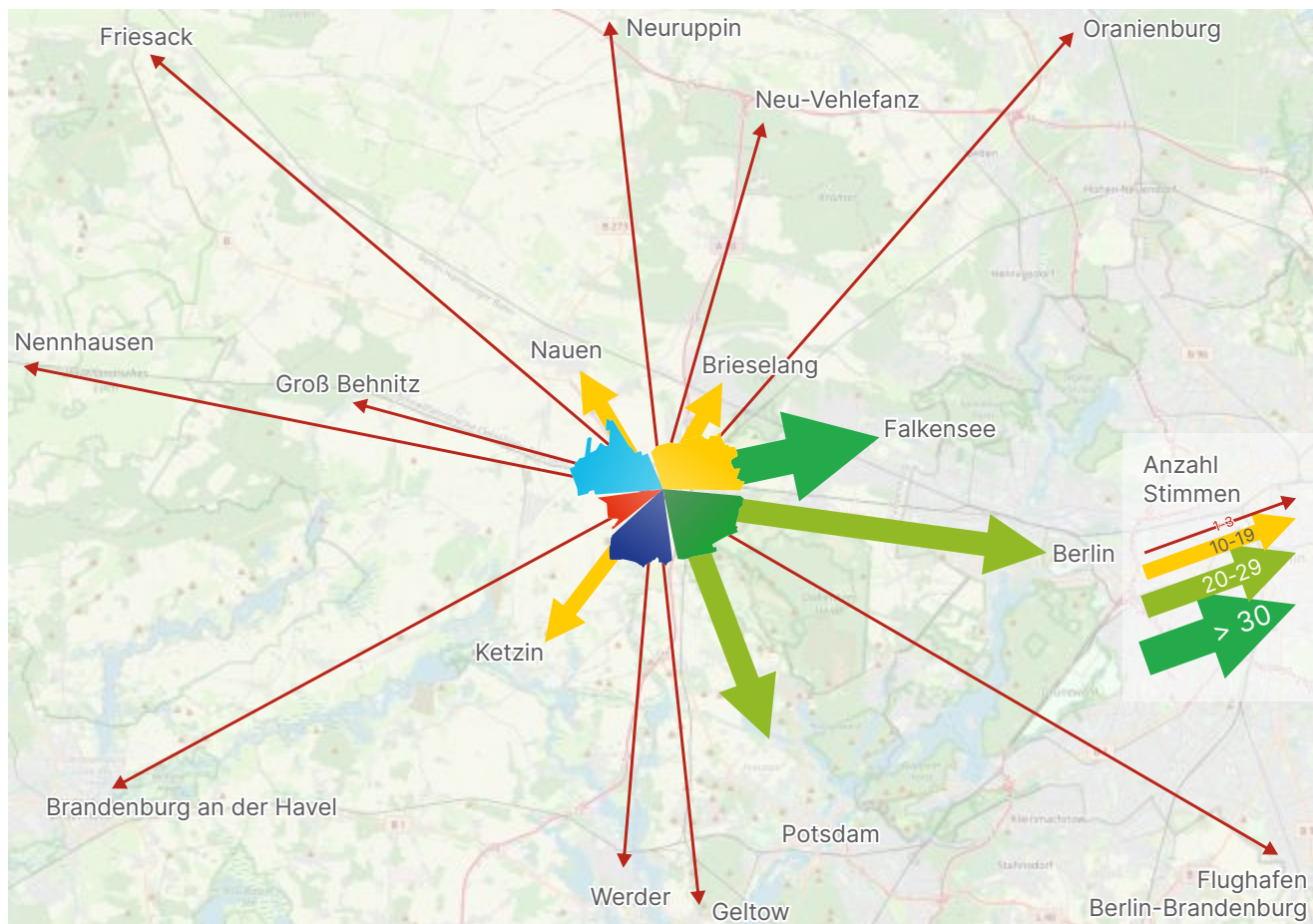
Hier wünschen sich die ÖPNV-Nutzenden vor allem Direktverbindungen nach Falkensee, aber auch Angebotsverbesserungen nach Potsdam und Berlin. Ebenfalls wichtig sind den Befragten zusätzliche Verbindungen nach Ketzin, Nauen und Brieselang.

Einzelne Teilnehmende votierten für Direktverbindungen nach Friesack, Nennhausen, Brandenburg an der Havel, Werder, Geltow, Neuruppin und Oranienburg sowie zum Flughafen BER. 

In welche Nachbargemeinden sollten die ÖPNV-Verbindungen aus Wustermark verbessert werden?



Zu welchen Zielen wünschen Sie sich eine Direktverbindung?



ZIELGRUPPEN

Drei Zielgruppen sind besonders wichtig für das ÖPNV-Konzept

Einwohner*innen

Direkte Verbindungen in die Nachbargemeinden und Berlin. Erschließungsqualität und Bedienzeiten verbessern

Arbeitnehmer*innen

Schnelle und zeitlich passende Erreichbarkeit der Arbeitsplätze

Besucher*innen

Anbindung an touristische Ziele, möglichst ohne umzusteigen

Wir müssen die Bedürfnisse **aller Zielgruppen** für die ÖPNV-Weiterentwicklung beachten.

ZIELKONZEPTION

Die Zielkonzeption des ÖPNV-Konzepts Wustermark 2024 greift die Bedarfe auf, die in der Analyse durch das Mobility Institute Berlin ermittelt wurden. Besondere Berücksichtigung findet dabei die Bedarfserhebung im Rahmen der zahlreichen Beteiligungsschritte. Dabei ist es der Gemeinde Wustermark besonders wichtig, dass Bahnanschlüsse optimiert werden und dass auf einzelnen, stärker frequentierten Streckenabschnitten eine Überlappung von Linien nahezu einen Halbstundentakt ermöglicht.

Schrittweise Umsetzung

Die momentan noch angespannte Personalsituation bei den Verkehrsunternehmen bedingt, dass das Konzept schrittweise umgesetzt wird. Die Priorität liegt hierbei auf Lückenschlüssen (Linie 609/662 Potsdam–Priort–Elstal), der Einrichtung einer Direktverbindung aus der Gemeinde Wustermark nach Falkensee (Linie X37 Berlin–Spandau–Falkensee–Dallgow–Döberitz–Elstal) und der Verstärkung des Verkehrs auf der Linie 650 (Potsdam–Buchow–Karpzow–Hoppenrade–Wustermark–Wernitz–Niederhof–Nauen) als PlusBus im Stundentakt. Für die zweite Hälfte dieses Jahrzehnts erwarten die Verkehrsunternehmen eine Entspannung bei der Personallage. Der demographische Knick wird dann überwunden sein und die Zahl einzustellender Fahrpersonale wird die Zahl der in Rente gehenden oder aus anderen Gründen die Arbeitsstelle wechselnden Angestellten übertreffen. Zudem setzen die Busunternehmen vermehrt auf die Ausbildung von Fahrer*innen in hauseigenen Fahrschulen, was die

Bindung an das jeweilige Unternehmen erhöhen soll.

Bei der Einrichtung der Direktverbindung nach Falkensee und weiter nach Berlin–Spandau spielt der Gemeinde und dem Landkreis in die Hände, dass der Berliner Senat zunehmend bestrebt ist, die Einfeldler aus Brandenburg vom Auto auf den ÖPNV zu locken, um das Berliner Straßennetz zu entlasten.

Die Reihenfolge der einzelnen Maßnahmen spiegelt zugleich die Priorisierung durch die Gemeinde Wustermark wider, wobei zu beachten ist, dass ein Teil der Maßnahmen nur in Paketen sinnvoll umsetzbar ist.

Verhältnis Gemeinde zu ÖPNV-Aufgabenträgern

Die Zielkonzeption soll den Aufgabenträgern (Landkreis Havelland, Landeshauptstadt Potsdam und Senat von Berlin) als fundiert erarbeitete Handreichung für die Weiterentwicklung der Busverkehre dienen, welche das Gebiet der Gemeinde Wustermark mit erschließen. Die finale Entscheidung über die Bestellung konkreter Fahrleistungen liegt nicht in der Hand der einzelnen Kommunen, sondern bei ebenjenen Aufgabenträgern. Die Weiterentwicklung unterliegt dabei verschiedenen Faktoren. Neben den tatsächlichen Bedarfen bestimmen vor allem die finanzielle Ausstattung der Verkehrsunternehmen und deren personelle Kapazitäten die Möglichkeiten, wie ambitioniert die Verkehrswende in diesem Bereich vorangetrieben werden kann. 🏠

ZIELE

Mehr Direktverbindungen

Ich erreiche meine zentralen Ziele ohne Umstiege.

Dichtere Takte

Ich muss nicht lange auf den Bus warten, auch weil sich die Linien gut ergänzen.

Bessere Anschlüsse

Ich komme mit dem Bus zum Zug und zurück, ohne lange Wartezeiten.

Mehr Verlässlichkeit

Ich habe mehr Fahrtmöglichkeiten, um an mein Ziel zu kommen – wichtig bei Zug-Verspätungen.

Verbesserte Erschließung

Ich komme schnell am Ziel an, weil ich nicht lange zur Haltestelle laufen muss.

Erweiterte Betriebszeiten

Ich erreiche auch am Abend und Wochenende mein Ziel.

Elstal Bahnhof ↔ Campus Jungfernsee

662

Im Stundentakt von Elstal und Priort in die Landeshauptstadt

- Durchbindung von Potsdam bis nach Elstal mit Lückenschluss Priort–Kartzow
- Kombination mit bisheriger Linie 609 Potsdam Campus Jungfernsee–Kartzow
- Erschließung Neubaugebiet Krampnitz, Anschluss Marquardt Bf
- In Zukunft Liniennummer 662
- Betriebszeit: 5.00–24.00 Uhr | 60-Minuten-Takt



Musterfahrlage:

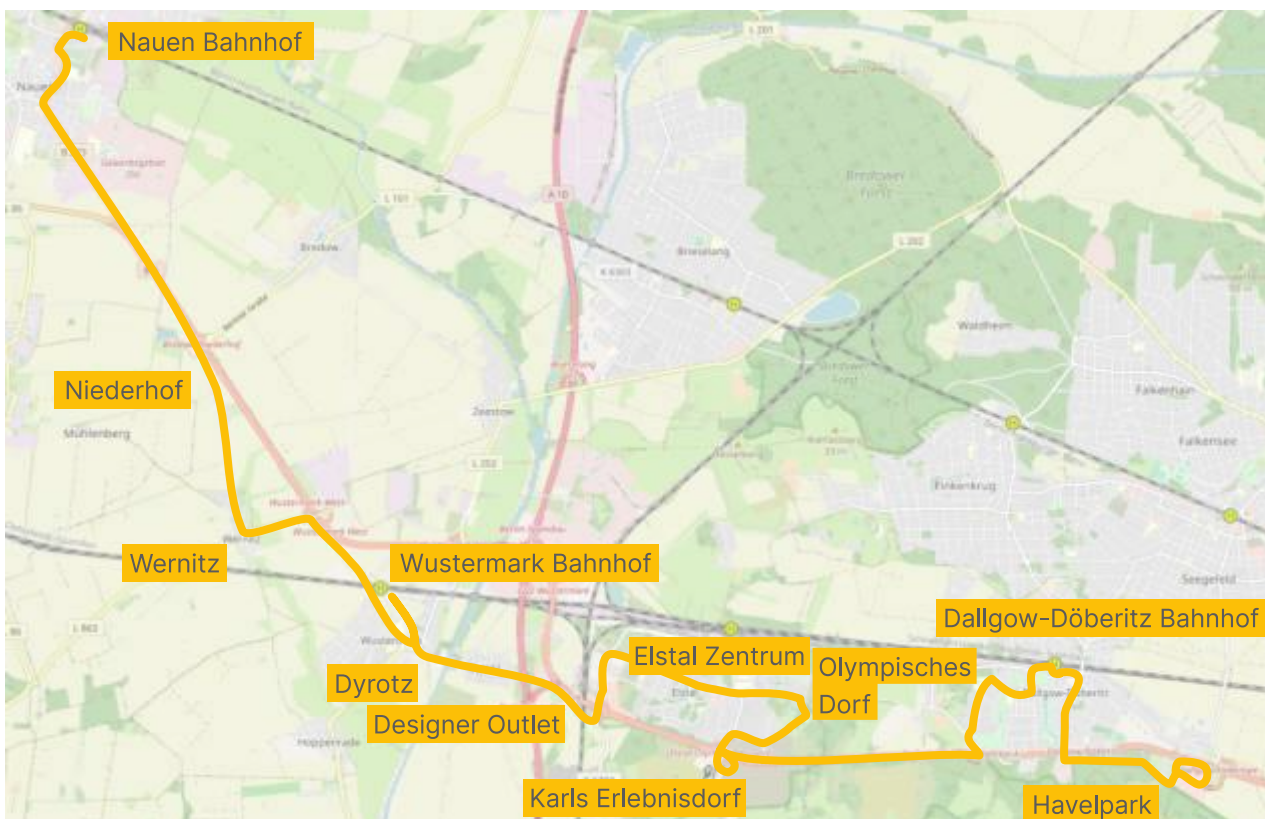


663

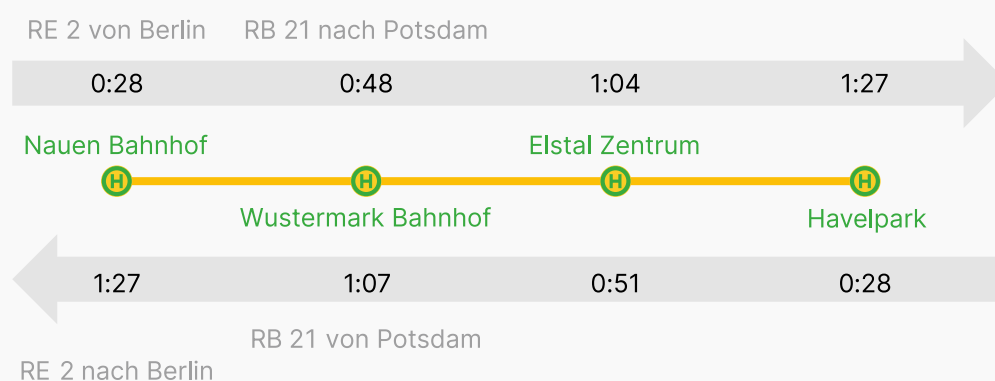
Nauen Bahnhof ↔ Dallgow-Döberitz, Havelpark

Optimierung der Bahnanschlüsse und Erschließung Elstal Bahnhof

- Beibehaltung des erfolgreichen Linienkonzepts
- Mit Erschließung Olympisches Dorf nach Fertigstellung 2. Bauabschnitt
- Abschnitt Nauen–Wustermark: 30-Minuten-Takt durch Überlappung mit Linie 650
- 60-Minuten-Takt Montag–Samstag



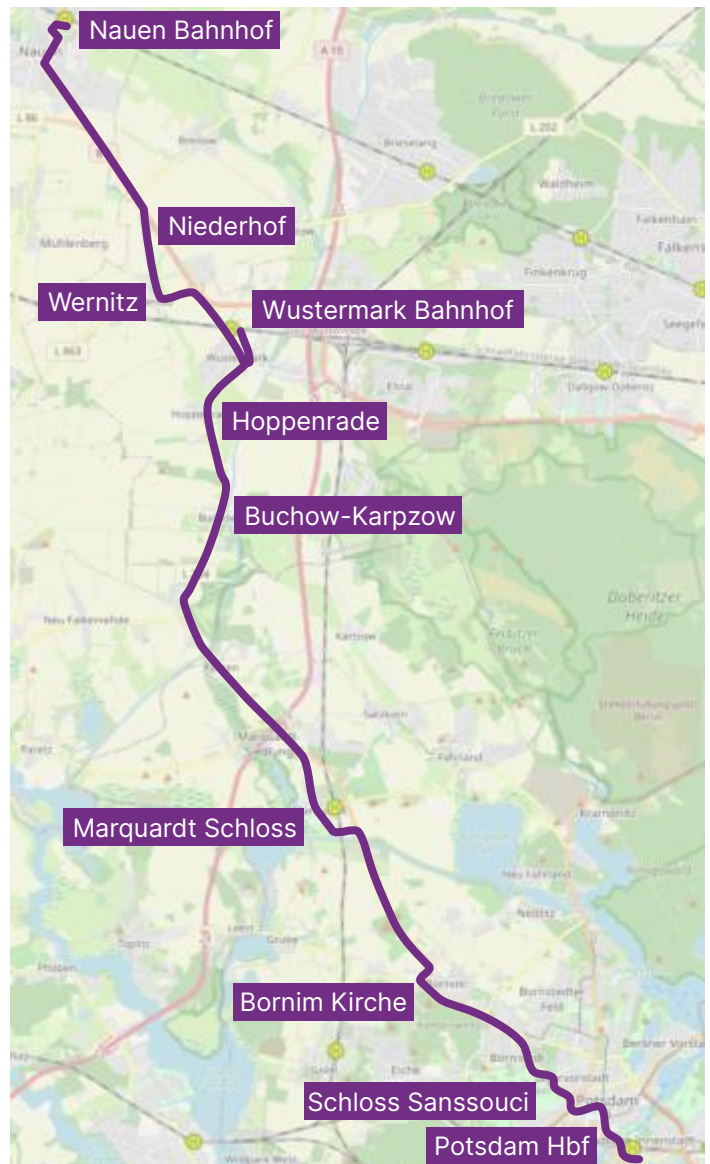
Musterfahrlage:



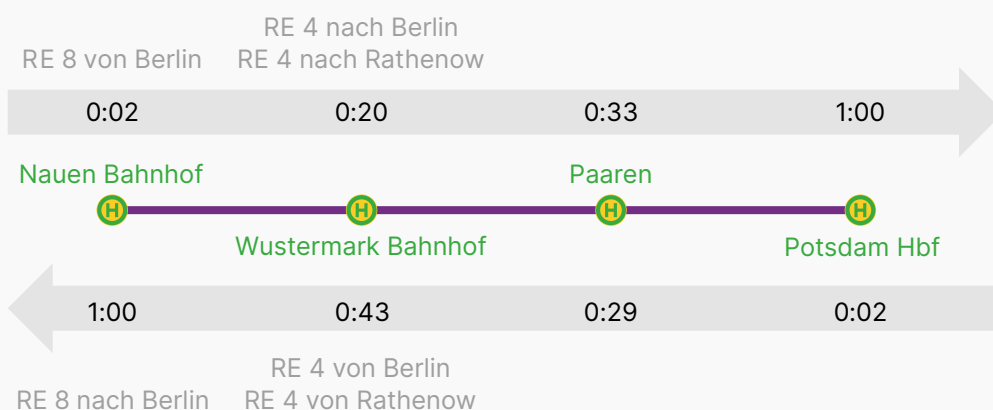
Nauen Bahnhof ↔ Potsdam Hauptbahnhof

Ausbau zur PlusBus-Linie im Stundentakt

- Weiterentwicklung der heute bereits gut angenommenen Linie
- Ausbau zur PlusBus-Linie im Stundentakt
- Alle Fahrten über Wustermark Bahnhof, Wernitz und Niederhof
- Wichtig: Beibehaltung der direkten Linienführung bis zum Potsdamer Hbf
- Nahezu 30-Minuten-Takt mit Linie 663 auf dem Abschnitt Nauen–Wustermark



Musterfahrlage:

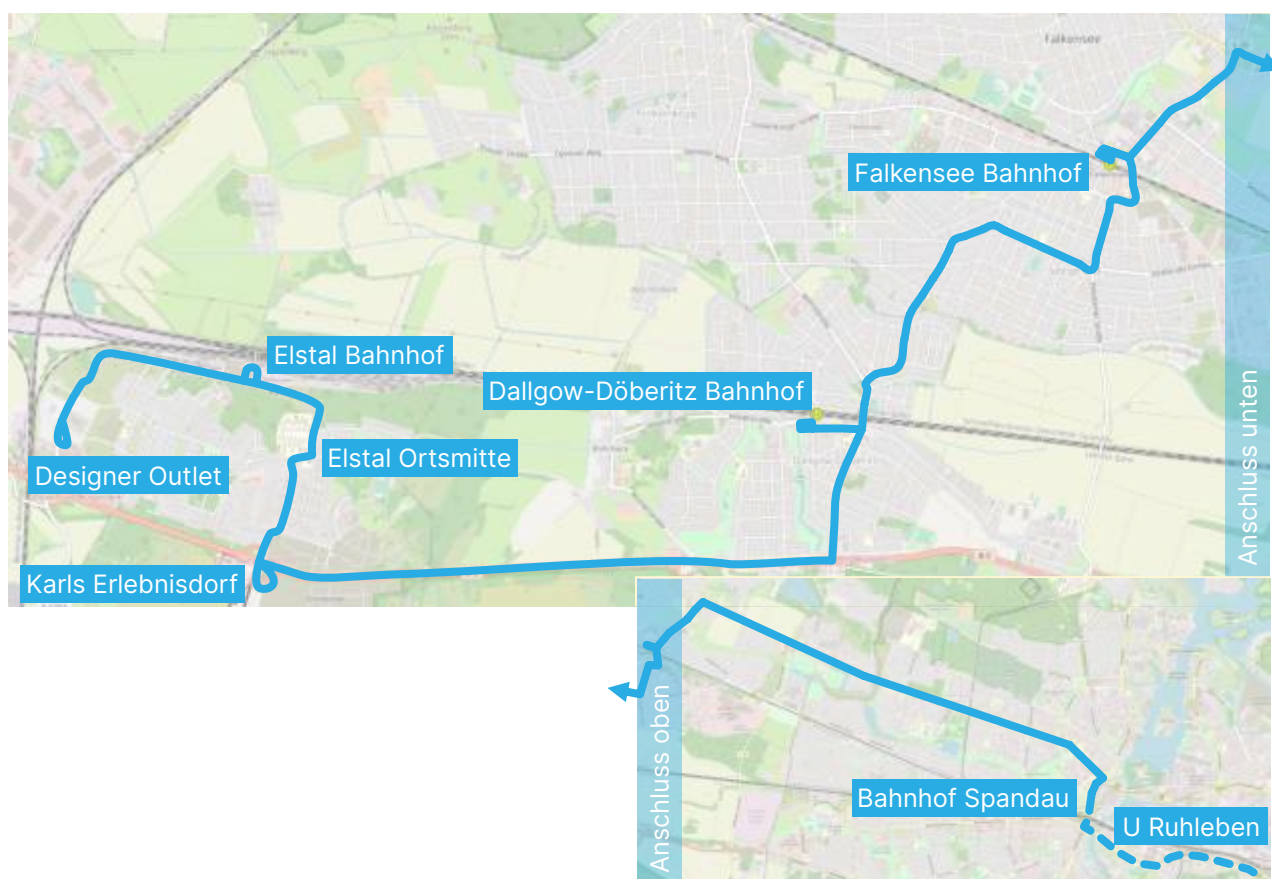


X37

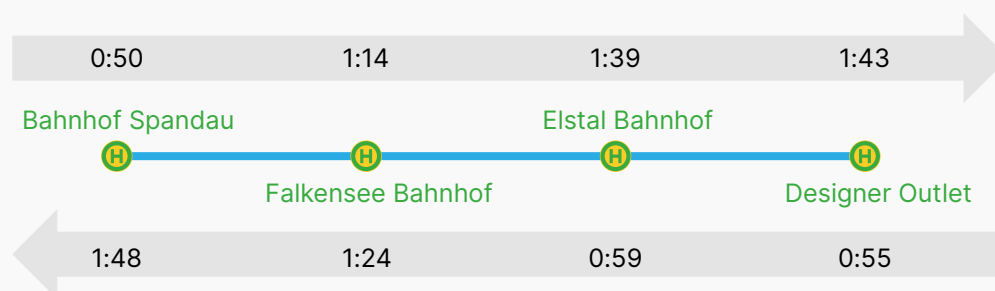
Designer Outlet ↔ Falkensee Bahnhof ↔ U Ruhleben

Direktverbindung von Elstal über Falkensee nach Spandau

- Verlängerung der bestehenden Linie X 37 der BVG
- Über Bahnhof Spandau, Falkensee Bahnhof und Dallgow-Döberitz nach Elstal
- In Elstal Halt bei Karls Erlebnisdorf, in der Ortsmitte, am Bahnhof und am Designer Outlet
- Halt in Dallgow-Döberitz Bahnhof ist möglich
- Betriebszeit: 6.00 bis 23.00 Uhr | 20-Minuten-Takt



Musterfahrlage:

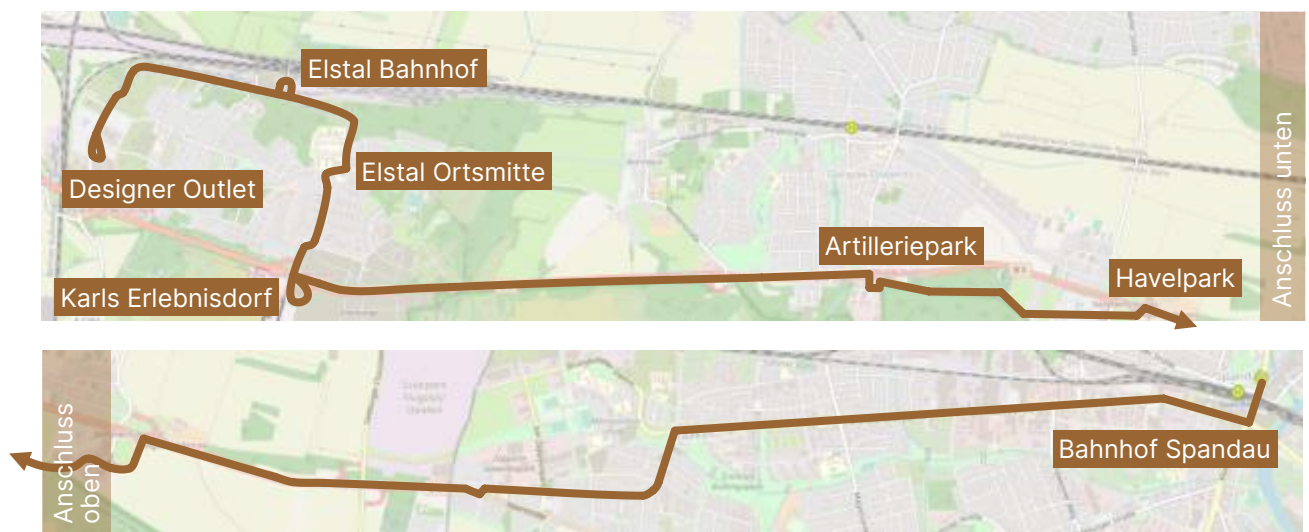


Designer Outlet ↔ Bahnhof Spandau

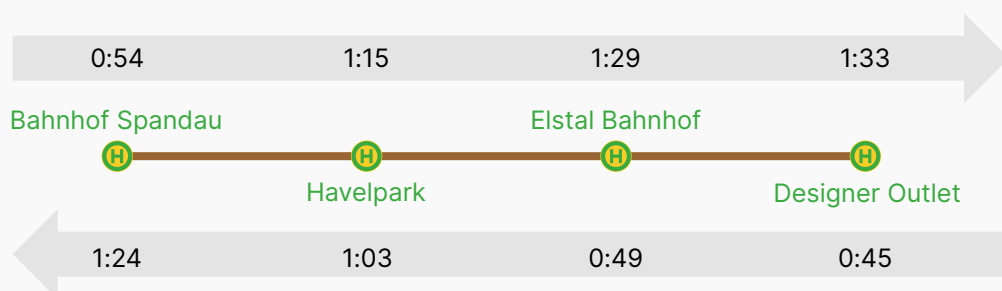
X32

Ersetzt M32 Spandau–Havelpark mit Verlängerung nach Elstal

- Dallgow-Döberitz-Ast des M32 wird zum eigenständigen ExpressBus
- 20-Minuten-Takt (10-Minuten-Takt in Kombination mit X37)
- 3 Minuten beschleunigt durch Auslassen von Haltestellen zwischen Havelpark und Spandau
- Wertvolle Ergänzung für Wustermarker Einpendler aus dem westlichen Spandau



Musterfahrlage:

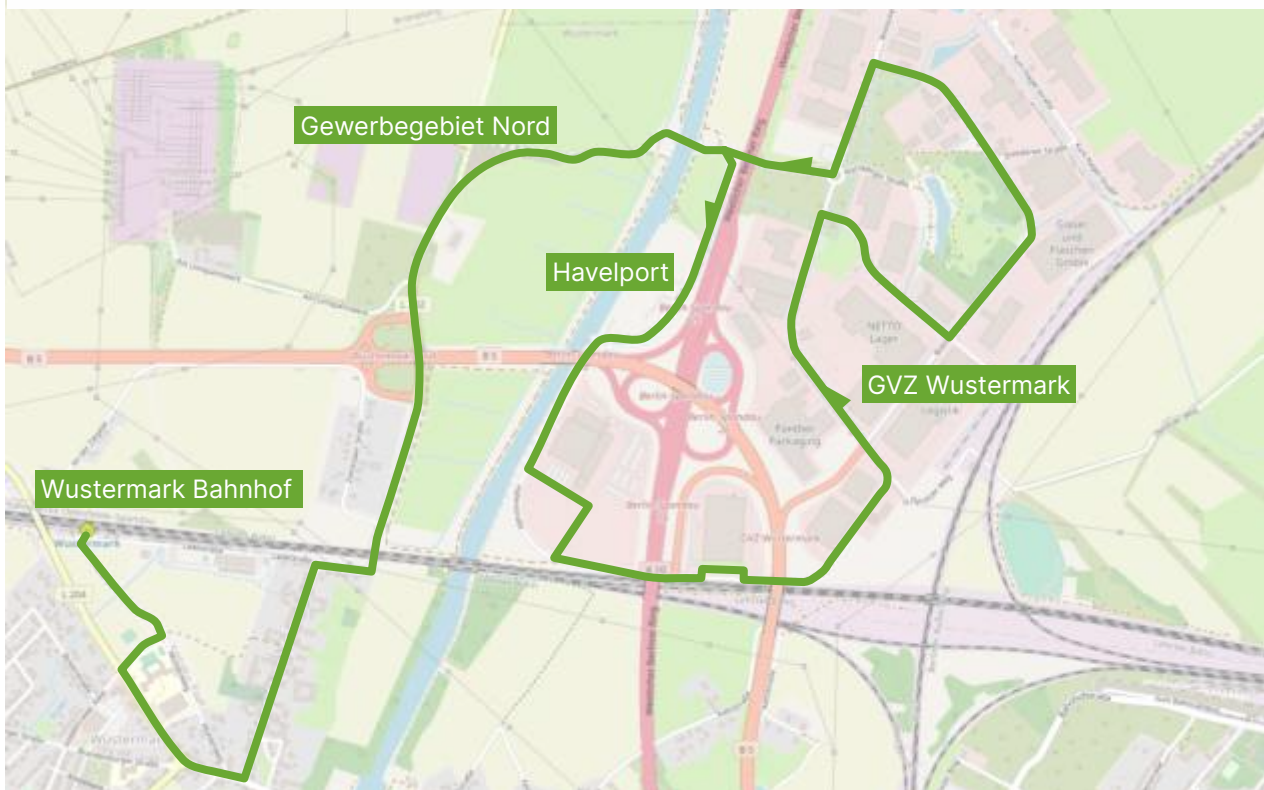


648

Ringlinie Wustermark Bahnhof ↔ Wustermark GVZ

Zubringer vom Zug ins GVZ - zweimal stündlich

- Eigene GVZ-Linie zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und der Arbeitsplätze im GVZ
- Anschlüsse an alle Züge des RE 4 am Bahnhof Wustermark
- Betriebszeit: 5.00 bis 23.30 Uhr | 30-Minuten-Takt
- Inklusive Erschließung des neuen Gewerbegebiets Nord
- Detaillierter Fahrtverlauf hängt von den finalen Fahrzeiten nach Fertigstellung der Kuhdammbrücke und der straßenseitigen Erschließung des Gewerbegebiets Nord sowie konkreten Bahnfahrzeiten bei Einführung der Linie ab. Laut Landesnahverkehrsplan ist für 2027 ein 30-Minuten-Takt beim RE 4 geplant.



Musterfahrlage:

RE 4 von Berlin
RE 4 von Rathenow

0:38

RE 4 nach Berlin
RE 4 nach Rathenow

1:02

Wustermark Bahnhof



Wustermark Bahnhof

0:32

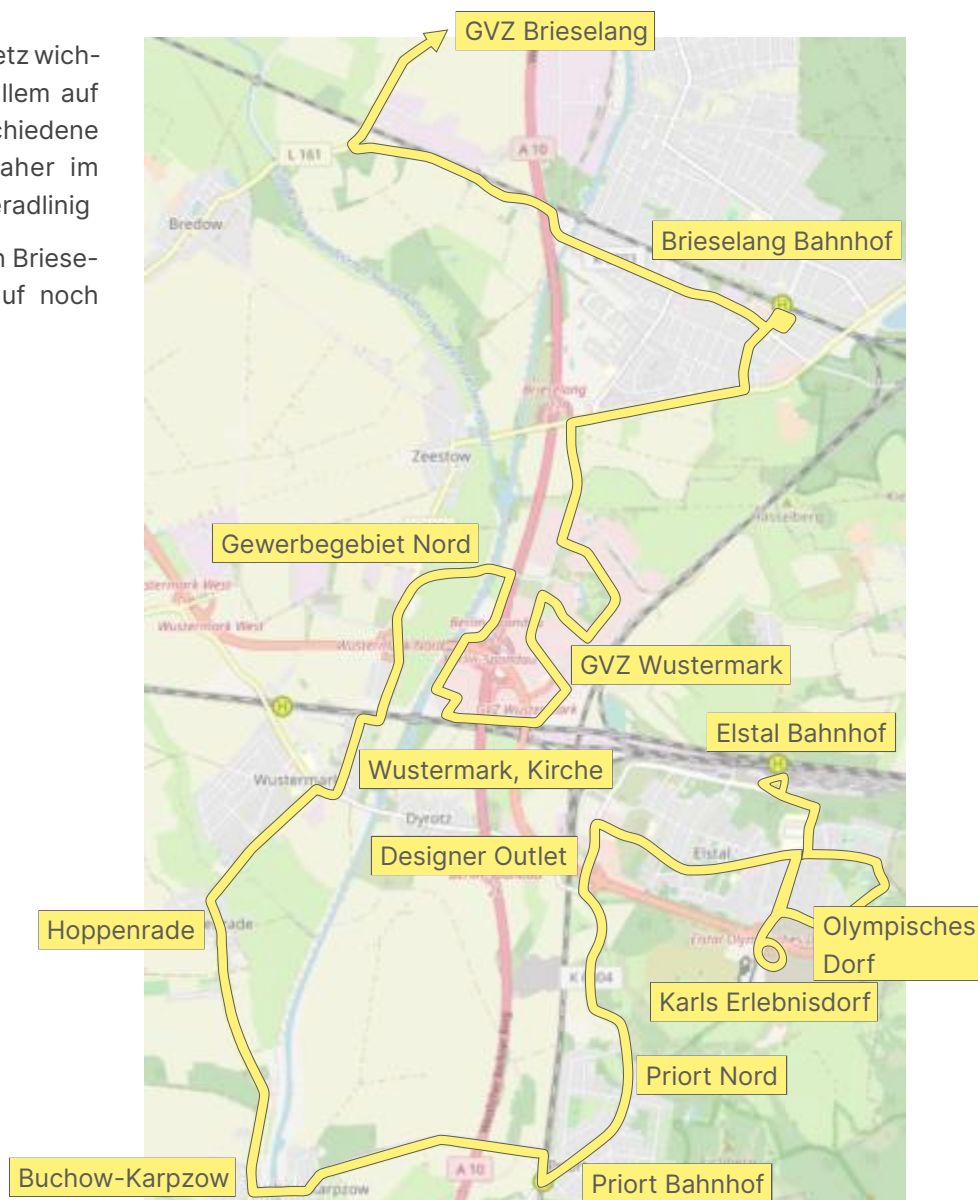
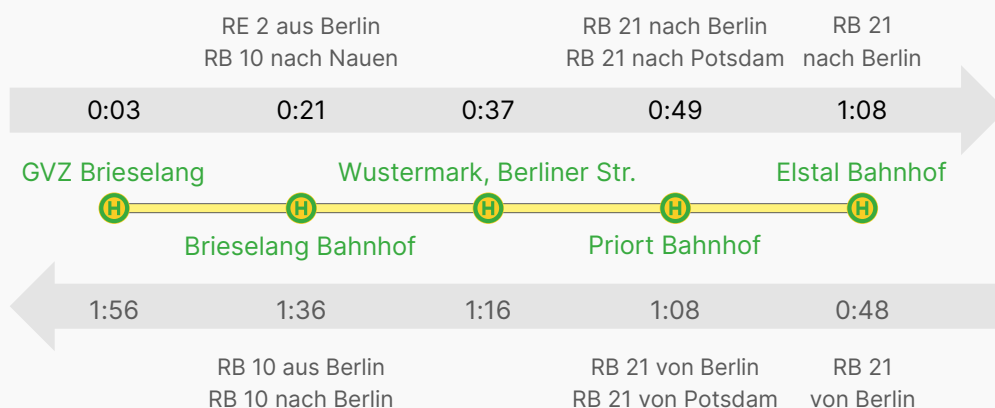
RE 4 nach Berlin
RE 4 nach Rathenow

0:08

RE 4 von Berlin
RE 4 von Rathenow

Verbindung aller Ortsteile & Anbindung GVZ an Bahn-Achsen

- Linie schließt im Gesamtnetz wichtige Lücken und ist vor allem auf Teilabschnitten für verschiedene Zielgruppen attraktiv, daher im Gesamtverlauf weniger geradlinig
- Erweiterte Erschließung in Brieselang möglich, Linienverlauf noch zu erörtern
- Betriebszeit: 5 bis 23 Uhr
60-Minuten-Takt

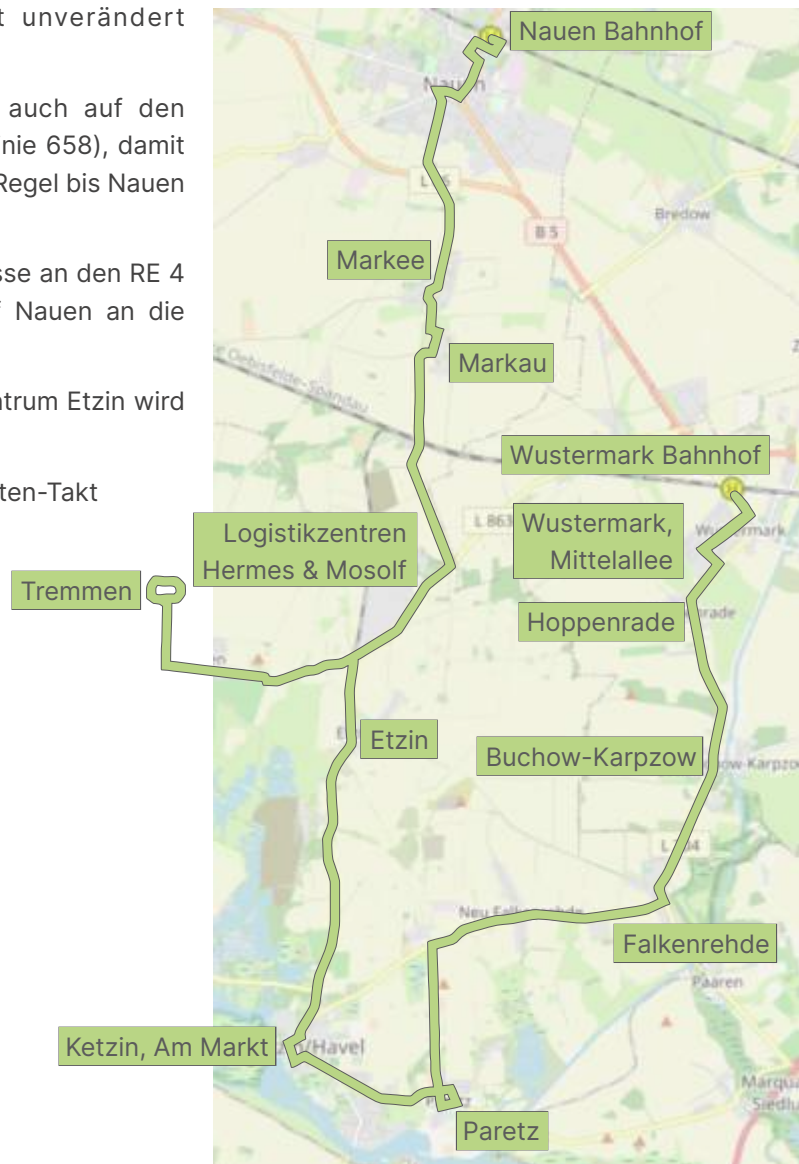
**Musterfahrlage:**

642

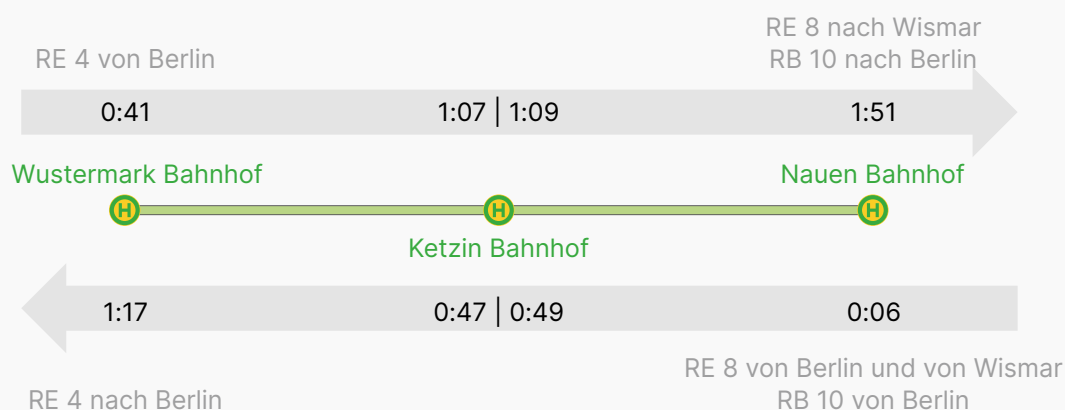
Wustermark Bahnhof ↔ Ketzin ↔ Nauen Bahnhof

Stündlich in die Havelstadt und weiter nach Nauen

- Bewährte Bestandslinie bleibt unverändert erhalten
- Übertragung der Liniennummer auch auf den Abschnitt Ketzin–Nauen (aktuell Linie 658), damit sichtbar wird, dass der Bus in der Regel bis Nauen weiterfährt
- Am Bahnhof Wustermark Anschlüsse an den RE 4 von/nach Berlin und am Bahnhof Nauen an die Züge von/nach Berlin und Wismar
- Haltestelle am Hermes Logistikzentrum Etzin wird bei allen Fahrten angefahren
- Betriebszeit: 5 bis 23 Uhr | 60-Minuten-Takt



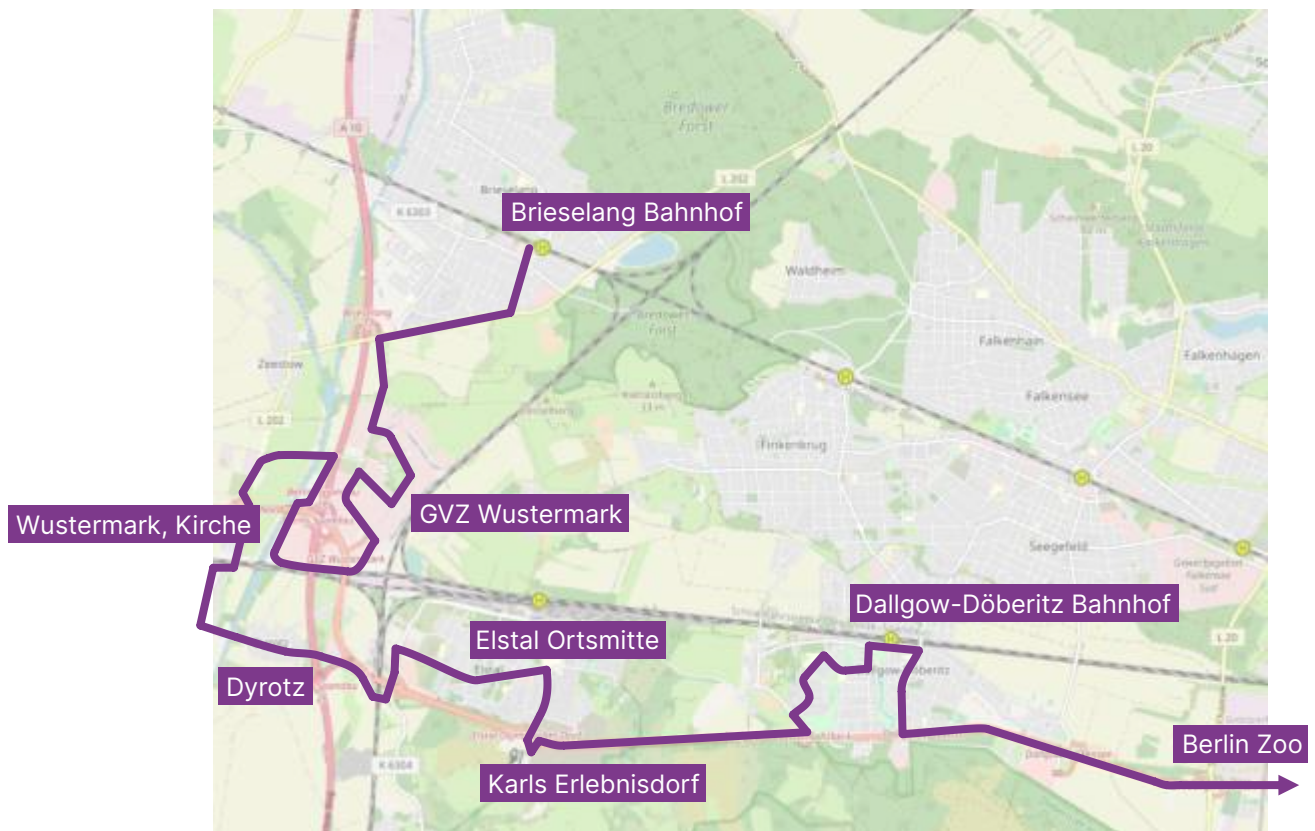
Musterfahrlage:



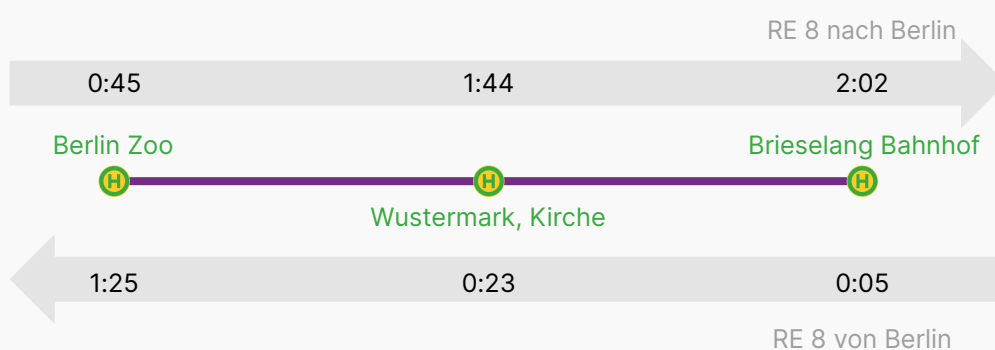
Brieselang Bahnhof ↔ Wustermark ↔ Berlin Zoo

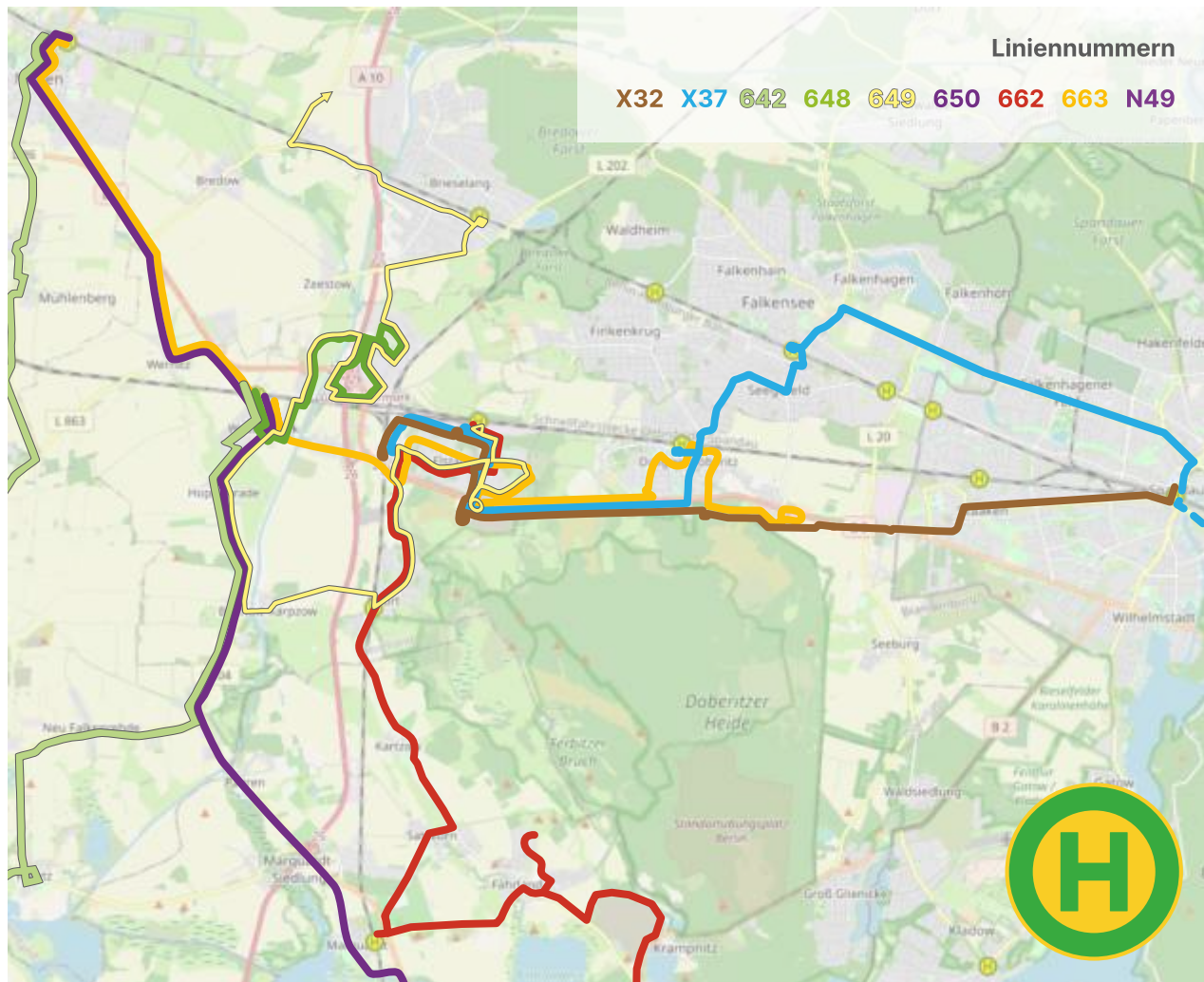
In der Nacht nach Hause, auch wenn kein Zug mehr fährt

- Pendel- und Freizeitverkehr auch nachts vermehrt auf den ÖPNV verlagern
- Nächtliche Schichtwechsel im GVZ werden abgedeckt
- Weiter als M49 auf Berliner Gebiet
- Zentraler Nachtbusknoten Zoologischer Garten wird erreicht
- Betriebszeit: 23-5 Uhr | 60-Minuten-Takt im Havelland (30-Minuten-Takt in Berlin)









Musterfahrlage:






So sieht das Gesamtnetz aus, wenn alle Maßnahmen aus diesem Konzept umgesetzt sind.

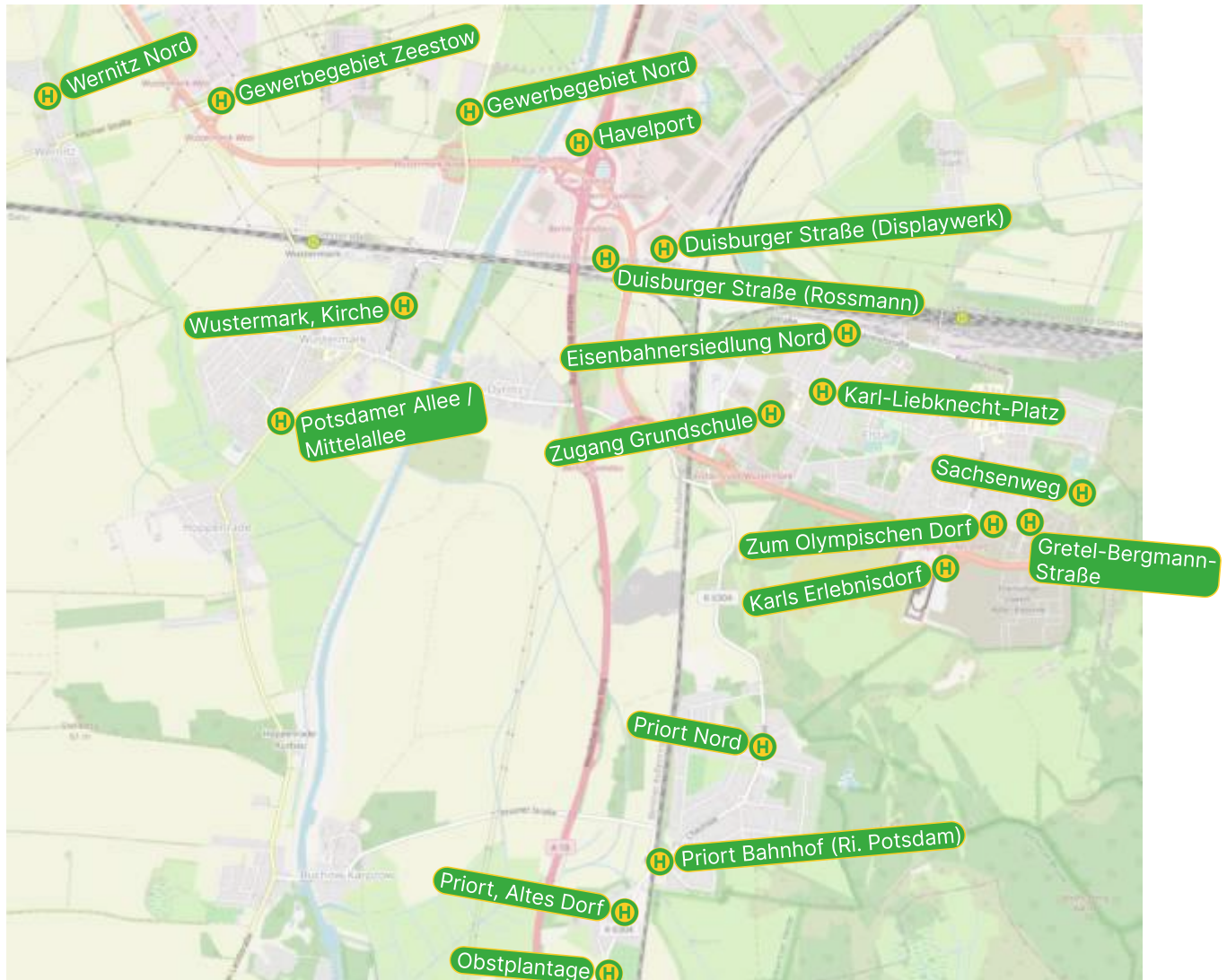
Das Busnetz wird für alle Menschen, die in Wustemark leben und arbeiten, deutlich attraktiver.

	Wustemark	Elstal	Weitere Ortsteile
Mehr Direktverbindungen Weniger Umsteigen 	3 x stündlich GVZ, Buchow-Karpzow und Hoppenrade 2 x stündlich Elstal, Wernitz und Nauen 1 x stündlich Ketzin, Potsdam, Priort Nachts nach Berlin Zoo	6 x stündlich Spandau 4 x stündlich Dallgow 3 x stündlich Falkensee 2 x stündlich Priort 1 x stündlich Potsdam und Brieselang Nachts nach Berlin Zoo	Von Priort nach Potsdam (Nord) und Brieselang Von Buchow-Karpzow und Hoppenrade nach Brieselang und Elstal 2x stündlich von Wernitz und Niederhof nach Nauen und Wustemark
Dichtere Takte Weniger Wartezeiten 	60-Minuten-Grundtakt auf allen Linien 30-Minuten-Takt auf Abschnitten, auf denen sich Linien überlagern (Nauen - Wustemark - Buchow-Karpzow)	Innerorts 10-Minuten-Takt durch Taktüberlagerungen Mehr Fahrten nach Dallgow-Döberitz und zum Havelpark Häufiger nach Priort und Wustemark	Von Priort 2 x stündlich nach Elstal Von Buchow-Karpzow und Hoppenrade 2 x stündlich nach Wustemark sowie stündlich nach Potsdam
Bessere Anschlüsse Kürzere Reisezeiten 	Am Bahnhof Busanschlüsse von allen Zügen der Linien RE 4 und RB 21 Arbeitsplätze in der Gemeinde sind deutlich besser mit dem ÖPNV zu erreichen. In der Regel ist kein Auto mehr zum Pendeln notwendig.	Am Bahnhof Bus-Anschlüsse von jedem Zug aus Berlin ins gesamte Ortsgebiet von Elstal. Vom Bahnhof aus 8 x stündlich in die Ortsmitte, zum Outlet und zu Karls sowie 2 x stündlich ins Olympische Dorf	Optimale Anschlüsse an die RB 21 in Priort nach Berlin und Potsdam aus Wustemark, Hoppenrade und Buchow-Karpzow
Mehr Verlässlichkeit Bessere Umstiegszeiten 	Möglichst längere Übergangszeiten von den Zügen zum Bus als umgekehrt Ziel: Mindestens 8 Minuten beim Umstieg vom Zug auf den Bus, mindestens 5 Minuten (in Wustemark 8 Minuten) vom Bus zum Zug.		
Verbesserte Erschließung Kürzere Fußwege 	Zahlreiche neue Haltestellen verkürzen die Fußwege Ziel: Maximal 300 Meter bis zur nächsten Haltestelle		
Erweiterte Betriebszeiten Bessere Verfügbarkeit 	Durchgehendes Angebot der Taglinien von 5.00 bis 23.00 Uhr (662 und 663 bis 24.00 Uhr) Nachtangebot von 23.00 bis 5.00 Uhr - mit direkten Anschlüssen am Nachtknoten Berlin Zoo und dem RE 8 in Brieselang nach Berlin und zum Flughafen BER	Durchgehendes Angebot der Taglinien von 5.00 bis 23.00 Uhr	

BAULICHE MAßNAHMEN

Um dem Ziel, einen maximalen Haltestellenabstand von 300 Metern einzuhalten, nahekomen zu können, müssen sukzessive neue Haltestellen errichtet werden.

Zur Umsetzung dieser Neueinrichtungen bedarf es einer Priorisierung, konkreter Planungen und der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel. 



An diesen Stellen sollten zusätzliche Haltestellen geplant und gebaut werden.

Für die Neuerrichtung von Haltestellen wird empfohlen, zunächst folgende Haltestellen herzurichten:


Bahnhof Priort

Für die Durchbindung der Linie 662 muss die Haltestelle an der Chaussee (Mitfahrbank) für Busse reaktiviert werden. Sinnvoll wäre darüber hinaus eine straßenbündige Haltestelle in Fahrtrichtung Elstal, da die Wendeschleife aus Potsdam kommend nicht anfahrbar ist. Auf Höhe des alten Dorfs sollte eine Haltestelle an der Landesstraße errichtet werden, ggf. auch bei der Obstplantage.

Elstal Puschkinstraße


Um ein sicheres Ein- und Aussteigen für die Grundschüler*innen zu gewährleisten, sollte auf Höhe des Grundschulzugangs ein Haltestellenpaar mit Wetterschutz eingerichtet werden.

Olympisches Dorf

Im Zuge der Fertigstellung des 2. Bauabschnitts sollte dringend die Erschließung des Olympischen Dorfs mit einem regelmäßigen Busangebot erfolgen. Hierfür sollten 2 bis 3 Haltestellen eingeplant werden. 

BARRIEREFREIHEIT

Viele Haltestellen in der Gemeinde Wustermark entsprechen nicht den Normen, die beispielsweise für taktile Leitsysteme oder optimale Sitzhöhen gelten.

Um Barrieren systematisch abzubauen, sollte die Gemeinde Wustermark eine Prioritätenliste erstellen, wann an welchen Haltestellen Barrierefreiheit hergestellt werden soll. Diese Prioritätenliste sollte eng mit dem Inklusionsbeirat und dem Seniorenbeirat abgestimmt und durch die Gemeindevertretung beschlossen werden. Für die schrittweise Umsetzung sollte ein auskömmlicher Haushaltstitel eingerichtet werden. 



In Wustermark gibt es vorbildliche Haltestellenbereiche ohne Barrieren...

...aber auch Haltestellen, die dringend aufgewertet werden sollten.



WUSTERMARK BEWEGEN.