



Landkreis Potsdam-Mittelmark · Niemöllerstraße 1 · 14806 Bad Belzig

Herr
Andreas Schramm
Fraktion DIE LINKE/PIRATEN/Tierschutz PM

über Büro des Kreistages

Ihr Zeichen:
Unser Zeichen:

DER LANDRAT

Dezernat - Ordnung, Sicherheit und
Verkehr

Fachdienst Schülerbeförderung und
Verkehrsmanagement

Postanschrift:

Postfach 11 38, 14801 Bad Belzig

Ihr Kontakt beim Landkreis:

Frau Anke Wollweber
Telefon: 03327 739-244

mobilitaet@potsdam-mittelmark.de

Datum: 27.11.2025

Ihre Anfrage A/2025/086 vom 07.11.2025 – Zukunftsfähige Mobilität für den Landkreis Potsdam-Mittelmark als zentrale Aufgabe für einen starken Wirtschaftsstandort und für eine nachhaltige Daseinsvorsorge ganzheitlich betrachten

Sehr geehrter Herr Schramm,

Ihre Anfrage beantworte ich wie folgt:

1. Welche Projekte zum Thema Mobilität (Fuß-, Fahrrad-, Personen- und öffentlichem Nahverkehr) werden derzeit vom Landkreis mit welchen Kostensummen durchgeführt? Welche Schwerpunkte werden unter der angespannten Haushaltslage gesetzt?

Schülerbeförderung

Entsprechend § 112 BbgSchulG hat der Landkreis Potsdam-Mittelmark als Träger der Beförderung von Schülerinnen und Schülern diese in eigener Verantwortung durch Satzung zu regeln. Im Landkreis Potsdam-Mittelmark wird dies durch die Satzung über die Schülerbeförderung und Erstattung von Schülerfahrtkosten des Landkreises Potsdam-Mittelmark umgesetzt. Der Landkreis Potsdam-Mittelmark übernimmt unter bestimmten Voraussetzungen die Kosten für Schülerfahrkarten und verzichtet auf finanzielle Eigenanteile für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern an allgemeinbildenden Schulen. Des Weiteren organisiert er den Schülerspezialverkehr und freigestellten Schülerverkehr. Dafür wendet er im Haushaltsjahr 2025 ca. 10,3 Mio. € auf.

Die Organisation der Schülerbeförderung ist eine zentrale Aufgabe, die darauf abzielt, den Schulweg für alle Schülerinnen und Schüler sicher und zuverlässig zu gestalten. Entsprechend § 112 Abs. 2 BbgSchulG soll die Schülerbeförderung in den öffentlichen Personennahverkehr

Kontaktieren Sie uns:
Telefon: 033841 91-0
Fax: 033841 91-218
kontakt@potsdam-mittelmark.de

Besuchen Sie uns auf:
potsdam-mittelmark.de

Landkreis Potsdam-Mittelmark
IBAN: DE93 1605 0000 3502 2213 23
Mittelbrandenburgische Sparkasse
Steuer-ID: DE18 11 61 118



(ÖPNV) eingegliedert werden. Daraus ergibt sich eine komplexe Netzstruktur, die von der Liniennführung auf die Schülerströme und von der Fahrplangestaltung auf die Schulanfangs- und -endzeiten ausgerichtet ist. In der Folge wird das Angebot zwischen 7.00 und 8.00 Uhr und zwischen 12.00 und 16.00 Uhr erbracht. Insgesamt erfordert die Organisation des Schülerverkehrs im Landkreis kontinuierliche Anpassungen und Verbesserungen.

Öffentlicher Personen Nahverkehr (ÖPNV)

- Im Jahr 2024 wurde die Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2025–2029 fertiggestellt und durch den Kreistag beschlossen. In diesem Rahmen wurde das Anforderungsprofil für den kommunalen Nahverkehr umfangreich überarbeitet. Die Qualitätsanforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge und die Ausstattung der Haltestellen sind im Wesentlichen fortgeführt worden. Die Anforderungen des neuen Nahverkehrsplan bildeten die Grundlage für die Direktvergabe des Nahverkehrsnetzes an regiobus Potsdam Mittelmark GmbH. Die Umsetzung des Gesamtnetzes und die Integration der privaten Verkehrsunternehmen ab 1.6.2026 hat aktuell Priorität in der Planung. Für 2026 plant der Landkreis mit ca. 35 Mio. € Zuschüsse an die Verkehrsunternehmen, wovon 26 Mio. € Kreismittel im Haushalt eingeplant wurden. Weitere Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan wie regionale Überplanungen, zusätzliche Haltestellen oder die Erstellung eines Konzeptes zum OnDemand Verkehr werden je nach Haushaltslage verfolgt.
- Zum 1. Juni 2026 wird der Busverkehr im Landkreis Potsdam-Mittelmark neu organisiert. Der neue Verkehrsvertrag basiert auf einem durch den Landkreis entwickelten Konzept, das von regiobus Potsdam Mittelmark GmbH umgesetzt wird. Das neue Liniennetz beruht auf umfangreichen Fahrgastzählungen. Sehr gering ausgelastete Fahrten unter 1-3 Fahrgästen, vor allem am Abend und an Wochenenden, entfallen oder werden reduziert. Der Schülerverkehr bleibt erhalten und wird an neue Schulzeiten angepasst. Gleichzeitig entstehen neue oder verbesserte Umsteigeverbindungen, etwa in der Region Buckautal-Fläming mit Anbindungen an den Bahnverkehr der Linien RE1 und RE7. Mit dem Konzept Buckautal-Fläming verbessern wir die Verbindungen im Südwesten des Kreises und sorgen für mehr Verlässlichkeit und Flexibilität. Die finanziellen Auswirkungen der Verkehrsplanungen sind in den Zuschüssen des Landkreises an regiobus Potsdam Mittelmark GmbH bereits berücksichtigt.
- Das sogenannte Nuthetal-Konzept konnte wie geplant im April 2024 in die Umsetzung gehen. Die Buslinie 613 ermöglicht seither Fahrgästen aus den Gemeinden Nuthetal, Michendorf und Schwielowsee einen Umstieg auf den Regionalverkehr am Bahnhof Saarmund, etwa in Richtung Flughafen BER. Mit der Stadt Potsdam wurde zudem eine verbesserte Anbindung des Einkaufszentrums Sterncenter durch die Linie 613 vereinbart. Im September erfolgte eine Online-Umfrage bei den Fahrgästen um mehr über die Bedürfnisse der Fahrgäste zu erfahren und herauszufinden, welche Anpassungen das Angebot noch attraktiver machen könnte. Die Auswertung der Umfrage soll bis Ende 2025 erarbeitet werden. Darüber hinaus ist mit den Gemeinden, die sich finanziell an dem Angebot beteiligen, vereinbart, das neue Angebot nach zwei Jahren zu evaluieren und wenn möglich, zu verstetigen.



- Der Landkreis bereitet derzeit gemeinsam mit der regiobus Potsdam Mittelmark GmbH die Einführung von batterieelektrischen Bussen im Stadtverkehr vor. Hierfür wurde eine umfangreiche Machbarkeitsuntersuchung für die Betriebsstandorte der regiobus Potsdam Mittelmark GmbH durchgeführt. Eine Beschlussvorlage zur Erstellung eines ganzheitlichen Elektrifizierungskonzeptes durch regiobus Potsdam Mittelmark GmbH liegt derzeit dem Kreistag vor. Eine qualifizierte Kostenschätzung kann zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht abgegeben werden.

ÖPNV Invest

Zur Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur (barrierefreier Neu-, Aus-, Umbau von Haltestellen, Wendeschleifen, Park+Ride (P+R) und Bike+Ride- Anlagen (B+R), Bahnhofsvorplätze, Leit- und Informationssysteme) in den kreisangehörigen Kommunen reicht der Landkreis Investitionsmittel des Landes und eigene Haushaltsmittel weiter. Hierüber ist auch die Herrichtung von Mobilstationen förderfähig. Dafür standen 2023 und 2024 1.000 T€ und 2025 750.000 € zur Verfügung. In 2026 werden dies noch 250.000 € (dann ausschließlich Landesmittel) sein.

Darüber hinaus hat das Land von 2023-2026 zusätzliche Mittel in Höhe von 3,8 Mio. € zur Umsetzung der Verkehrswende, zur Entlastung der Umwelt und zur Absenkung des Anteils fossiler Energiequellen im Verkehr gewährt. Für diese Mittel wurden im jeweiligen Jahr eine Sonderrücklage gebildet, die im Zuge der Elektrifizierungsstrategie von regiobus Potsdam Mittelmark GmbH verwendet werden sollen.

Mobilitätsmanagement

Für Projekte im Bereich der Mobilität sind im Haushalt des Landkreises – abgesehen von der Rili ÖPNV Invest - keine finanziellen Mittel vorgesehen. Der Landkreis führt keine eigenen Projekte im klassischen Sinne durch. Derzeit ist die Aufgabe der Mobilitätsmanagerin, Netzwerkarbeit zu betreiben, Stakeholder zu koordinieren und Anbieter und Nachfragende zusammenzubringen. Schwerpunkt ist dabei die Verbesserung der Mobilitätsangebote an Bahnhöfen, die Sichtbarmachung und Digitalisierung vorhandener Angebote, die Etablierung von Carsharing sowie die Unterstützung von Kommunen bei der Beantragung entsprechender Fördermittel.

Radverkehr

Unter Berücksichtigung des am 10.10.2024 beschlossenen Radverkehrskonzept des Landkreises war in diesem Jahr die schrittweise Umsetzung einzelner Maßnahmen vorgesehen. Der aktuelle Stand dieser Projekte ist im Punkt 9 detailliert aufgeführt.



2. Welche Wirkungen sollen diese Mobilitätsprojekte auf Daseinsvorsorge und Wirtschafts- und Tourismusförderung erzielen?

I. Daseinsvorsorge

- Erreichbarkeit, Teilhabe und Lebensqualität
 - Sicherstellung des Zugangs zu Arbeit, Bildung, Gesundheitsversorgung und Freizeitangeboten
 - Verbesserung der Anbindung ländlicher Räume (Planregionen 3 und 4) durch bedarfsorientierten ÖPNV.
 - Erhöhung der Chancengleichheit durch barrierefreie Haltestellen und barrierearme Mobilitätsangebote.

- Umwelt- und Gesundheitsaspekte, Klimaschutz:
 - emissionsarme Verkehrsmittel verbessern Luftqualität und reduzieren Lärm.
 - Förderung aktiver Mobilität (Gehen, Radfahren) mit gesundheitsfördernden Effekten.
 - CO²-Reduktion

II. Wirtschaftsförderung

- Standortattraktivität, Prozesse und Arbeitsmarkt
 - Steigerung der Standortattraktivität für Unternehmen durch bessere Erreichbarkeit.
 - Optimierung logistischer Prozesse durch vernetzte, multimodale Verkehrslösungen.

- Arbeitsmarkt und Fachkräftebindung
 - Erleichterung von Gewinnung und Bindung von Fachkräften durch verbesserte Pendelinfrastruktur.

- Innovations- und Investitionsimpulse
 - Neue Mobilitätsformen (E-Mobilität, Sharing, autonome Systeme).
 - Mobilitätsprojekte fördern Digitalisierung und nachhaltige Entwicklung.

III. Wirkung auf die Tourismusförderung

Erreichbarkeit, Attraktivität und Wertschöpfung

- Erreichbarkeit touristischer Ziele
 - Gute Verkehrsanbindung erhöht die Besuchszahlen.
 - ÖPNV-Angebote reduzieren die Abhängigkeit vom Auto

- Attraktivität des touristischen Angebots
 - Radwege und andere nachhaltige Mobilitätsangebote erfüllen die wachsende Nachfrage nach klimafreundlichem Reisen.



- Wertschöpfung und Aufenthaltsdauer
 - Verbesserte Erreichbarkeit verschiedener Attraktionen, erhöht die Verweildauer und Ausgaben pro Gast.

3. Sind diese Mobilitätsprojekte aufeinander abgestimmt und verfolgen einen ganzheitlichen Ansatz?

Ja, die Mobilitätsprojekte sind aufeinander abgestimmt und verfolgen einen ganzheitlichen Ansatz. Sie berücksichtigen verschiedene Mobilitätsformen, Verkehrsträger, integrieren Infrastruktur, Umwelt- und Sozialaspekte und zielen auf eine vernetzte, nutzerfreundliche Mobilität ab.

4. Sind Mobilitätsaspekte Bestandteil der Wirtschaftsförderung? Gibt es im Rahmen der Wirtschaftsförderung spezifisch geförderte Projekte zur Mobilität der Arbeitnehmer?

Mobilitätsaspekte waren und sind Bestandteil der Wirtschaftsförderung, z.B. in den folgenden Projekten:

- die Erprobung eines Kleingütermitnahmesystem
- die Attraktivierung von Bahnhöfen (Unterstützung der Kommunen bei Errichtung von Radabstellanlagen an Bahnhöfen)
- die Verbesserung der Erreichbarkeit von Unternehmen/ Gewerbegebieten
- die Erprobung und Digitalisierung von Mitfahrangebote

Darüber hinaus beschäftigt sich auch die AG Gewerbeflächen u.a. mit dem Thema Mobilität und der Anbindung von Gewerbegebieten an den ÖPNV. Zu den Projekten und Maßnahmen erfolgt ein regelmäßiger fachlicher Austausch zwischen dem Fachdienst digitale Infrastruktur und Wirtschaft (FD32) und dem Fachdienst Mobilitätsmanagement (FD 26).

Derzeit gibt es keine spezifisch geförderten Projekte zur Mobilität von Arbeitnehmern. Bis 2025 war es jedoch möglich über die Klimaschutzrichtlinie betriebliche Mobilitätskonzepte gefördert zu bekommen. Durch die Zusammenführung zweier Richtlinien und dadurch, dass zukünftig nur noch Kommunen gefördert werden, ist dies zukünftig nicht mehr vorgesehen.

5. In welchen Mobilitätsprojekten wird darauf eingegangen, dass der Landkreis-Potsdam-Mittelmark die höchste Zahl der Auspendelnden im Land Brandenburg hat? Welche Mobilitätsprojekte berücksichtigen in diesem Zusammenhang die Verkehrsströme innerhalb des Landkreises, zwischen ländlichem Raum und Metropolregion sowie zum benachbarten Land Berlin?

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark betreibt gemessen an den geleisteten Fahrplankilometern das dichteste ÖPNV-Netz aller Brandenburger Landkreise. Bei der Konzeption des ÖPNV-Netzes



spielen die Quell- und Zielorte des grenzüberschreitenden Pendlerverkehrs eine wichtige Rolle. So wurden in 2024 rund 18 % der durch den Landkreis beauftragten Verkehrsleistungen auf den Gebieten der Städte Potsdam, Brandenburg an der Havel und Berlin erbracht.

Darüber hinaus bieten wir auf neun Verkehrsachsen in Potsdam-Mittelmark Linien in PlusBus-Qualität. Hiermit wollen wir die Vorteile des Bahnverkehrs weiter in die Fläche tragen. Die PlusBusse verkehren von Montag bis Freitag im Stundentakt - von früh bis spät - mit angenehmen Umsteigezeiten zum Zug. Zusätzlich fährt der PlusBus auch am Wochenende zuverlässig durch die Region.

Auch durch Mobilstationen sollen sowohl Angebote für Auspendelnde als auch Einpendelnde geschaffen werden und ein Angebot für die letzte Meile ermöglicht werden. Grundsätzlich ist auch hier die Berücksichtigung von Quell-Ziel-Bewegungen von elementarer Bedeutung. Niemand möchte sein Sharing-Fahrzeug an einer Gemeindegrenze abstellen müssen nur weil diese eben auf einer Karte existiert. Dennoch betrifft dies unterschiedliche Zuständigkeiten und die Umsetzung ist sehr komplex. Die Erfahrung zeigt schon im suburbanen Raum ist dies nicht per se umsetzbar. Für den ländlichen Raum kommen solche vernetzten Angebote erst gar nicht in Frage. Hier gilt es andere Lösungen zu finden, wie z.B. die Digitalisierung und Sichtbarkeit vorhandener Angebote.

6. Was wurde 2024/2025 hinsichtlich Mobilitätsmanagement und Förderung von umweltverträglichen Mobilitätsangeboten unternommen?

Nachdem die beantragten Landesfördermittel zur Umsetzung von 10 Mobilstationen im Landkreis nicht bewilligt wurden, wurde das Projekt der Mobilstationen neu aufgestellt. Vor dem Hintergrund der laufenden Haushaltskonsolidierung verzichtet der Landkreis derzeit auf eine eigene finanzielle Beteiligung an neuen Vorhaben im Bereich der Mobilstationen. Stattdessen wird ein beratender Ansatz verfolgt. Der Landkreis unterstützt die Städte und Gemeinden aktiv bei der Entwicklung eigener Mobilitätslösungen (z. B. Fahrradabstellanlagen, Bikesharing-, Carsharing- oder Ladeinfrastruktur), ohne selbst Projektträger zu sein. Eine enge Zusammenarbeit existiert hier auch mit der Bike&Ride-Offensive der Deutschen Bahn (DB B+R). Mit den folgenden Kommunen wird aktuell an der Umsetzung von Mobilstationen gemeinsam gearbeitet:

Gemeinde Nuthetal	Bhf. Potsdam/Rehbrücke	DB B+R-Prozess ist gestartet, Flächenprüfung läuft
Gemeinde Michendorf	Bhf. Michendorf	DB B+R-Prozess läuft, Flächenprüfung ist abgeschlossen, nächste Schritte in Planung
Stadt Beelitz	Bhf. Beelitz-Heilstätten	DB B+R-Prozess läuft, Flächenprüfung ist abgeschlossen, nächste Schritte in Planung, diverse Gespräche wgn. Carsharing geführt

Amt Brück/ Gemeinde Borkheide	Bhf. Borkheide	DB B+R-Prozess läuft, Flächenprüfung ist abgeschlossen, Fördermittel wurden beantragt
Stadt Bad Belzig	Bhf. Bad Belzig	Anlage befindet sich im Bau, wird 1. Mobilstation inkl. RadPark, Fahrradverleih wird digitalisiert
	Klein Glien	1. Stufe im Leader-Prozess erfolgreich, nun Antragsstellung beim Land bis 28.2.26
Gemeinde Wiesenburg	Bhf. Wiesenburg	DB B+R-Prozess ist gestartet
Stadt Werder (Havel)	Bhf. Werder (Havel)	Baubeginn für Mobilstation mit inkl. RadPark in 2026
Gemeinde Seddiner See	Bhf. Seddin	Keine Voraussetzung für Mobilstation, deshalb Weiterbegleitung als RadPark mit dem VBB
Stadt Teltow		Gespräche zur Anbindung des Hereon- und SeeLab-Campus durch Schaffung einer Mobilstation

Weiterhin ist es ein besonderes Anliegen des Landkreises, dass diese dezentralen, kommunalen Bausteine in die VBB-Fahrgastinformation integriert werden, um deren Sichtbarkeit und Nutzbarkeit für die Fahrgäste deutlich zu verbessern. Hier kündigte der VBB zuletzt an, im IV.-Quartal 2025 eine technische Möglichkeit zur Einpflege derartiger Daten zur Verfügung zu stellen.

Darüber hinaus war die Mobilitätsmanagerin auf einer Vielzahl von Veranstaltungen zu Gast um über Mobilität allgemein und konkret in Bezug auf den Landkreis zu informieren. Dies war z.B. anlässlich folgender Veranstaltungen und Formate:

- „Mobilität in Michendorf“ – Rede und Antwort im Rahmen der Projektwoche der Michendorfer Schule
- 2. Nachhaltigkeitstag in Bensdorf
- Ausschusssitzung für Soziales und Kita Groß Kreuz
- Treffpunkt Wirtschaft PM in Wiesenburg
- „Mobilität vor Ort“ in Fohrde
- Ausschusssitzung in Borkheide
- Stadtradeln-Eröffnung in Michendorf
- Regionalteam-Treffen in der Planregion 3 in Groß Kreuz
- Vortrag zu Mobilstationen auf der Kreativsause in Klein Glien
- Vorstellung der Mobilstationen zur Regionale (Staatskanzlei)
- Rede & Antwort beim Kinder- und Jugendbeirat
- Vortrag in der TH Wildau



7. Wie ist der derzeitige Umsetzungsstand bezüglich des Projektes „Mobilitätsstationen in PM“? Wo wurden zwischenzeitlich Mobilitätsstationen in Betrieb genommen? Welche Wirkungen hatte das Projekt bisher und welche Kosten sind entstanden bzw. sind noch zu erwarten? Inwieweit werden die Mobilitätsstationen von Kindern, alten Menschen mit und ohne Behinderungen genutzt?

Der Landkreis hat von 2020 – 2023 Fördermittel für die Konzepterstellung von landesweiten Mobilstationen erhalten. Insgesamt erhielt der Landkreis Mittel in Höhe von 448.444,70 € und zahlte einen Eigenanteil von 112.281,95 €. Im Ergebnis wurde die Marke „Mobilstation“ entwickelt, die anschließend vom VBB übernommen wurde und nunmehr – neben dem PlusBus und dem RadPark - fester Bestandteil der VBB-Markenwelt geworden ist.

Ergebnis war auch die Empfehlung das kreisliche Verkehrsunternehmen dahingehend weiter zu entwickeln, zukünftig selbst Sharinganbieter zu werden und somit auch selbst Angebote der letzten Meile zu schaffen. Darüber hinaus wurden 10 + 2 Standorte identifiziert, die zunächst als Mobilstationen ausgebaut werden sollten:

- 1) Bahnhof Potsdam/Rehbrücke
- 2) Bahnhof Michendorf
- 3) Bahnhof Borkheide
- 4) Bahnhof Brück
- 5) Brück, Rathaus
- 6) Bahnhof
- 7) Bad Belzig, Klein Glien
- 8) Bad Belzig, Papendorfer Weg
- 9) Werder (Havel), Am Gutshof
- 10) Bahnhof Seddin

Die „+2“-Standorte sind die Bahnhöfe Werder (Havel) und Bad Belzig. Diese erhalten Fördermittel aus dem Landes-Projekt „Modulares Fahrradparken“ kurz "RadPark" Anlagen. Mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung sowie dem VBB besteht Einigkeit, dass an beiden genannten Standorten nun Mobilstationen mit integriertem RadPark entstehen.

Der Standort in Bad Belzig befindet sich derzeit bereits im Bau und soll Anfang 2026 eröffnet werden. Bad Belzig bietet dann sowohl die erste Mobilstation des Landkreises als auch die erste Station landesweit die Mobilstation und RadPark kombiniert. Um das Kriterium für eine Mobilstation erfüllen zu können müssen zwei Mobilitätsangebote mit mindestens einem Sharing-Angebot kombiniert werden. Sharing wird vom VBB derart definiert, dass die Leihe 24/7 möglich sein muss. In Werder (Havel) ist dies mit dem vorhanden Bikesharinganbieter Nextbike bereits vorhanden. In Bad Belzig existiert jedoch ein „analoger“ Fahrradverleih. Deshalb ist vorgesehen,



die aus dem Vorgänger-Projekt entwickelte Konzeptidee zur Digitalisierung des vorhandenen Fahrradverleihs umzusetzen.

Zur Umsetzung weiterer Stationen unterstützt der Landkreis aktiv in Frage kommende und interessierte Kommunen (siehe Antwort zu Frage 6). Bis auf eine evtl. Förderfähigkeit über die kreisliche Richtlinie ÖPNV-Invest, die sich ausschließlich auf Investitionen bezieht, kann der LK diese jedoch nicht finanzieren. Die Unterstützung erfolgt in der Regel personeller Art in Form von Koordinationsarbeit und Fördermittelakquise (siehe Klein Glien).

Im Entwurf des Haushaltes 2026/27 sind keine Mittel für die Umsetzung von Mobilstationen vorgesehen. Das weitere Vorgehen zielt – abweichend von der ursprünglich vorgesehenen Variante der kreisweiten Betreuung durch regiobus Potsdam Mittelmark GmbH – auf eine individuelle Betreuung bzw. Finanzierung je einzelnen Standort ab und auf Findung von Ankermietern. Somit wird vorab geklärt, ob eine komplette Re-Finanzierungs-Variante existiert bevor die entsprechende Station geschaffen wird.

Da bislang noch keine Mobilstation existierten, können noch keine konkreten Wirkungen benannt werden. Ziel des Landkreises ist es jedoch, Angebote der ersten und letzten Meile zu schaffen und so die Mobilität von Menschen, die nicht mit dem eigenen Auto mobil sein wollen oder können, zu verbessern. Mobilstationen sind grundsätzlich barrierefrei geplant. In Bezug auf die dort mitunter inkludierten Bushaltestellen ist die Anwendung des kreislichen Planungsleitfadens für „Bushaltestellen als barrierefreie Mobilitätsknotenpunkte in Potsdam-Mittelmark“ stets selbstverständlich. Zielgruppe sind jedoch nicht ausdrücklich Kinder und Menschen mit Behinderungen. Dies ergibt sich schon daraus, dass für die Nutzung eines Carsharing-PKWs ein Führerschein erforderlich ist, E-Scooter dürfen erst ab 12 Jahren benutzt werden und Leihfahrräder sind zwar höhenverstellbar, jedoch bedürfen zur Nutzung sicherlich eine gewissen Mindestgröße.

Darüber hinaus würde selbst bei erfolgreicher Einführung mehrerer Mobilstationen die tatsächliche Nutzung von Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Behinderung nicht ausgewertet werden können da diese Daten nicht erfasst werden.

8. Wie ist der derzeitige Umsetzungsstand zur „Zukunftslinie RE 7“? Welche Kosten sind in welchem Zeitraum zu erwarten? Welche Maßnahmen wurden für die Regionen getroffen, die nicht an die „Zukunftslinie RE 7“ angebunden sind?

Die „Zukunftslinie RE7“ ist kein konkretes Projekt welches eine definierte Beschreibung inkludiert. Der Begriff wird im Kontext der regionalen Entwicklungsstrategie des Landes Brandenburg verwendet, da die Zukunftslinie das Teilprojekt 3 des gemeinsam mit der Stadt Potsdam existierenden Regionalen Schlüsselvorhaben „Nachhaltige Mobilität“ ist. Das Versprechen des Landes war, diese Schlüsselvorhaben prioritär bei der Vergabe von Fördermitteln zu berücksichtigen.



Trotz dieser Zusage wurden beantragte Mittel für die Umsetzung von 12 Mobilstationen – vordergründig an Bahnhöfen entlang des RE7 – im Jahr 2024 abgelehnt.

Gleichzeitig wird der Begriff genutzt um dem Land gegenüber der wachsenden Bedeutung der Bahnlinie herauszustellen und letztlich zu verstärken.

9. Welche Maßnahmen wurden auf Grundlage des Radverkehrskonzeptes, beschlossen am 10.10.2024 (BeschlussNr. 2024-7/040), in Angriff genommen, befinden sich in Umsetzung bzw. wurden umgesetzt? Bitte mit Angabe der bereits verausgabten und noch erforderlichen Finanzmittel??

Mit dem beschlossenen Radverkehrskonzept ist eine schrittweise Umsetzung einzelner Maßnahmen geplant. Folgende Projekte aus dem Radverkehrskonzept sind in Planung:

- Gründung der AG Rad (Kapitel 7.1 Organisation und Zuständigkeiten)
- Einrichtung von Dauerzählstellen zum Monitoring des Radverkehrsaufkommens mit der Anschaffung von Radfahrzählgeräten (Kapitel 7.2 Radverkehrsmonitoring): Die Ausschreibung bzw. die Anschaffung der Zählgeräte wird aktuell durch den FD Digitale Infrastruktur und Wirtschaft begleitet. Die Kosten belaufen sich auf ca.10.000 €.
- Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes im Land Brandenburg (Kapitel 4.4 Anforderungen an übergeordnete Netze): In die Erarbeitung des Radnetzes des Landes Brandenburg wurde im Rahmen von Stellungnahmen und Beteiligungen das Zielnetz des Landkreises dem Land zur Verfügung gestellt.
- AGFK Projekte vom Landkreis Potsdam-Mittelmark initiierte Projekte zur Umsetzung von Fahrradstraßen, Einrichtung von Schutzstreifen außerorts Diese Projekte sollen als niederschwellige und kostengünstige Maßnahme geprüft werden, um den Radverkehr sicherer zu gestalten.
- Umsetzung STADTRADELN Kampagne (Kapitel 6.1 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit): Die Kampagne ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit und soll die Bevölkerung zum Rad fahren motivieren. Vom 07.09. bis 27.09.2025 nahm der Landkreis an der diesjährigen Aktion teil. Hierbei radelten Bürgerinnen und Bürger aus Potsdam-Mittelmark gemeinsam mit den Kommunen Teltow, Stahnsdorf, Nuthetal, Schwielowsee, Werder (Havel), Brück, Treuenbrietzen, Bad Belzig und Wiesenburg.
- Für die Netzwerkarbeit und die Kampagnenbegleitung stehen der Radverkehrsbeauftragten in 2025 10.000€ und in 2026 5.000 € zur Verfügung.
- Durch den Kreisstraßenbetrieb befindet sich aus dem Radverkehrskonzept der Radwegneubau K6907 zwischen Ferch und Bhf. Lienewitz in Vorbereitung. Umsetzung ab 2026 ist zusammen mit Straßenausbau geplant, vsl. Radweganteil ca. 1,05Mio. € zzgl. Kompensationskosten für Eingriffe in Natur und Umwelt i.H.v. ca. 300T€



10. Werden die verfügbaren Finanzmittel zur Investitionsförderung für die ÖPNV-Infrastruktur der Gemeinden und Verkehrsunternehmen in 2025 voraussichtlich ausgeschöpft oder wird es sich erneut ähnlich gestalten wie in den Jahren 2023/2024, in denen 2,8 Mio. Euro verfügbar waren, aber nur 1,1 Mio. Euro abgerufen wurden? Welche Gründe führen zu diesem zögerlichen Abfließen von Fördermitteln?

In 2023 und 2024 standen jeweils 1 Mio. € zur Verfügung. Diese Mittel setzten sich aus Zuwendungen für die Barrierefreiheit des Landes und kreislichen Mitteln zusammen. Hinzu kamen Mittel aus Vorjahren die zwar vorhabenbezogen bewilligt und diese HH-Mittel entsprechend übertragen worden waren, jedoch noch nicht von den Kommunen abgerufen wurden. Der Übertrag von Mittel sowie das zaghafte Abrufen der Mittel durch die Kommunen basiert auf mehreren Gründen. Aufgrund der aktuell prekären finanziellen Lage und zunehmender (Bau-)Preissteigerungen besteht ein erhöhter Finanzbedarf zur Umsetzung der Vorgaben der Barrierefreiheit seitens der Kommunen. Die Kommunen stellten seit 2023 Anträge recht zurückhaltend, da größtenteils bereits der Eigenanteil einer Kommune an einem Projekt (zumeist 25 % der Gesamtkosten) eine große finanzielle Belastung darstellt. Hinzu kommen teils sehr lange Lieferzeiten von Baumaterialien und steigende Planungskosten. Gerade in 2023/24 waren z.B. eingehende Angebote derart hoch, dass sie die geschätzten Kosten um ein Vielfaches überstiegen. Meist verzögerten sich auch Baumaßnahmen z.B. wegen Personalmangel in den Verwaltungen oder unerwartet langwierigen Abstimmungen mit Beteiligten (z.B. Straßenbaulastträger).

Für 2025 befinden sich derzeit noch Anträge in Höhe von 229.963,37 € in der Prüfung, drei weitere Haltestellen kommen voraussichtlich in der letzten Nov.-Woche hinzu. Die Fördermittelhöhe für die bislang 4 bewilligten Maßnahmen beträgt 342.094,39 €. Sollten alle beantragten Anträge genehmigt werden können würden entsprechend nach aktuellem Stand Mittel in Höhe von 177.942,24 € nicht abgerufen werden, weil dafür keine Anträge gestellt wurden.

11. Wie ist der Stand der im Rahmen der Aktivitäten „Smart.Land.Regionen“ entwickelten Projekte? Inwieweit werden z.B. die Mobilitätsplattform „bbnavi“, die App „Comby“ oder „Digitale Mitfahrbank“ genutzt? Welche Wirkungen wurden erzielt? Welche Kosten sind entstanden bzw. werden noch entstehen? Inwieweit beeinflussen Sicherheitsaspekte, z.B. für Fahrer, Kinder und Frauen, die Nutzung bzw. schränken diese ein? Sind diese Angebote mit anderen Mobilitätsangeboten, wie z.B. ÖPNV verknüpft??

Das Förderprojekt Smarte.Land.Regionen wurde zum 31.12.2024 gemäß dem Zuwendungsbescheid mit den förderfähigen Projektvorhaben abgeschlossen. Darin wurde planmäßig eine Digitalstrategie für den Landkreis entwickelt sowie mit der App „Comby“ eine digitale Anwendung für Mitfahrbanke, die aktuell im Landkreis genutzt werden kann. Dazu wurden auch die vorhandenen analogen Mitnahmebanke im Landkreis mit Infotafeln versehen, sodass der Dienst genutzt werden kann. Derzeit wird der Dienst vom Entwickler und Projektpartner von Smarte.Land.Regionen Fraunhofer IESE gehostet und betrieben.



Die funktionale Nutzung ist zwar möglich, die Nutzungsreichweite ist allerdings aus verschiedenen Gründen begrenzt:

- Die technische Einbindung in bbnavi oder in alternative Mobilitätsplattformen/-dienstleistungen (Schnittstellen), um mit anderen Mobilitätsangeboten verknüpft zu werden, ist bisher nicht gegeben, was u.a. Ziel des Projekts für eine multimodale Lösung war. Das wurde insbesondere durch die Entwicklungen zu bbnavi verwehrt (siehe Abschnitt bbnavi).
- Eine umfängliche Einführung und Bewerbung des Dienstes im Rahmen einer betreuten Pilotphase, die erforderlich wäre und wobei auch der Dienst weiterentwickelt/optimiert würde, konnte aufgrund von Ressourcenmangels (Personal/Zeit/finanzielle Mittel) bisher nicht erfolgen. Hierfür wäre insbesondere der Vertrauensaufbau zu Mitfahrangeboten zentral, um Ängste und Vorbehalte abzubauen. Der Dienst Comby wurde erst kurz vor Ende des Förderprogramms fertig entwickelt und ging erst zum 1. Oktober 2024 online (Live), sodass im Rahmen des Förderprogramms nicht mehr die ursprünglich geplante Einführungsphase realisiert werden konnte.
- Die Weiterentwicklung des Dienstes ist durch die aktuelle Betreiberlösung erschwert.

Trotz dessen wurde insbesondere auch seitens kommunaler Vertreter, im Landkreis und deutschlandweit, gesteigertes Interesse an dem Dienst und dem Thema „Mitfahren“ deutlich. Dies lässt sich insbesondere auch durch Bedarfe auf Grund von geplanten Einsparungen im ÖPNV aber auch zeitweilige Streckensperrungen im Regionalverkehr von wichtigen Pendlerstrecken erklären. Vermehrt ist das auch an medialen Berichterstattungen zum Thema Mitfahren und Thema bei Mobilitätsworkshops, wie z.B. Hackathons, erkennbar.

Inwieweit beeinflussen Sicherheitsaspekte, z.B. für Fahrer, Kinder und Frauen, die Nutzung bzw. schränken diese ein?

Sicherheitsaspekte spielen in Mobilitätsangeboten zum Mitfahren eine sehr große Rolle, was auch in einer Bedarfsermittlung vor Entwicklung des Dienstes Comby ermittelt wurde. Daher bedarf es sowohl wichtiger technischer Funktionen in der/den Anwendung/en, die diese berücksichtigen, als auch eine umfängliche Einführungsphase auf sozialpsychologischer Ebene, um Vertrauen aufzubauen.

In der App Comby gibt es bisher verschiedene implementierte Sicherheitsfunktionen, um diesem Bedarf gerecht zu werden:

- Anlegen von Nutzerprofilen (E-Mail-Verifizierung) und ggf. zusätzliche Verifizierung durch kommunale Verifizierungen (Mitfahr-Aufkleber)
- Bewertung der Fahr-/Mitfahrenden
- Meldemöglichkeit bei Problemen mit Fahr-/Mitfahrenden



- Suche nach Mitfahrmöglichkeiten nur bei weiblichen Fahrerinnen
- FAQ u.a. zu versicherungsrechtlichen Fragen und Richtlinien/Empfehlungen zum Nutzungsverhalten, wie. z.B. Nutzungsempfehlung erst ab 16 Jahren

In einer technischen Weiterentwicklung der App würde vor allem auch der Sicherheitsaspekt weiter berücksichtigt, insbesondere wenn diese auch für die neu erweiterte Nutzergruppe von Kindern (Aktuell nicht unter 16 empfohlen) sicher nutzbar werden soll.

Welche Kosten sind entstanden bzw. werden noch entstehen?

Kosten sind bisher allein im Rahmen des Förderprogramms Smarte.Land.Regionen entstanden, wobei 10% auf den Landkreis Potsdam-Mittelmark entfallen. Durch die starken Verknüpfungen der Vorhaben innerhalb des Förderprojekts (Digitalstrategie & App), lässt sich eine Kostenaufstellung allein für die Anwendung pauschal schwer beziffern. Maximaler Eigenanteil für das gesamte Fördervorhaben in Potsdam-Mittelmark beläuft sich laut Bewilligungsbescheid auf 54.377,44 €. (Hinweis: Das Förderprogramm wurde noch nicht abschließend abgerechnet.)

Da der Dienst aktuell und voraussichtlich noch bis Ende 2026 durch Fraunhofer IESE im Rahmen einer Förderung weiterbetrieben wird, entstehen dem Landkreis Potsdam-Mittelmark derzeit keine Kosten durch den Betrieb des Dienstes Comby. Zukünftig würden Kosten für den Betrieb, umfängliche Bewerbung und potenzielle technische Weiterentwicklung des Dienstes anfallen, die aktuell nicht abgebildet werden können. Eine weitere analoge Ausstattung der Bänke (z.B. Beschilderung) kann perspektivisch durch interessierte Kommunen und entsprechende Förderungen übernommen werden.

bbnavi

Die Digitalagentur Brandenburg stellte den Pilotkommunen von 2022 bis 2023 die technische Plattform bbnavi zur Verfügung, koordinierte die Einbindung der verfügbaren offenen Daten und begleitete die Kommunen bei der eigenen Datenerfassung. Seit Mitte 2023 war der Landkreis Potsdam-Mittelmark eine dieser Pilotkommunen. Erfasst wurden vorrangig die Standorte der Mitfahrbänke des Landkreises. Bevor weitere Daten erfasst werden konnten wurde die Datenbank Ende 2023 durch den VBB übernommen. Dieser wiederum verfolgte andere Open-Data-Ansätze, so dass letztlich die Webseite bzw. die technische Plattform zum 01.07.2025 eingestellt wurde.

Momentan arbeitet der VBB an einem neuen Dateneingabetool: Der „VBB POI-Editor“. Damit können, so der VBB, kommunale Mobilitätsangebote der ersten und letzten Meile eigenständig vor Ort erfasst und gepflegt werden. Der Landkreis wartet derzeit noch auf die angekündigte Informationsveranstaltung und der Zurverfügungstellung des Zugangs und wird dann die ersten Daten eintragen. Diese werden anschließend unmittelbar in der VBB-Fahrinfo-Karte sichtbar.



Dies vereinfacht Kommunen erweiterte Mobilitätsangebote in die VBB-Mobilitätsplattform zu integrieren. Ziel des Landkreises ist es, so durchgehende Mobilitätsketten sichtbar zu machen.

12. In welchem Allgemeinzustand sind die kreiseigenen Verkehrswege? Wie soll bei einer Instandhaltungsquote von ca. 0,75% (2024: bei 361 km eine Teilsanierung von 5 km Kreisstraßen und kreisstraßenbegleitenden Radwegen) ein funktionierendes Verkehrsnetz, das u.a. für den ÖPNV benötigt wird, aufrechterhalten werden?

Der Zustand von Straßen im LK PM wird in Anlehnung an die Zusätzlichen technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien zur Zustandserfassung und –bewertung von Straßen (ZTV ZEB-Stb) in den Zustandswerten von 1,0 (sehr gut) bis 5,0 (sehr schlecht) bewertet. Hierbei werden Zustandsmerkmale wie Unebenheiten, Spurrinnen und Griffigkeit sowie Risse, Flickstellen und sonstige Oberflächenschäden erfasst und bewertet.

Bei der letzten flächendeckenden Erfassung der Zustandswerte Anfang 2024 betrug der durchschnittliche Straßenzustandswert im LK PM 3,3. Unter Berücksichtigung einer rechnerischen Straßenzustandsverschlechterung von 0,14 Punkten pro Jahr und der vom LK PM durchgeführten Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen ist aktuell von einer durchschnittlichen Zustandsnote von 3,4 im gesamten Kreisstraßennetz auszugehen.

Auf Grund der aktuell zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln und dem vorhandenen Personal ist zukünftig von einer weiteren Verschlechterung des Straßenzustands auszugehen. Um die Straßenzustandsnote konstant zu halten, wären bei unserem Kreisstraßennetz von 310km (ohne Radwege) und einer durchschnittlichen Liegedauer von 25 – 30 Jahren ca. 11km Kreisstraßen pro Jahr zu sanieren bzw. zu erneuern.

Freundliche Grüße

Marko Köhler
Landrat