

Mobilitätskonzept Landkreis Oberhavel

Abschlusspräsentation – Inhalte des Mobilitätskonzeptes
26.01.2021 – Kreistagssaal Oranienburg



Analyse

- **Ziel 1:** Weniger Verkehrsaufwand
- **Ziel 2:** Energiesparende Verkehrsmittel
- **Ziel 3:** Gute Erreichbarkeit
- **Ziel 4:** Moderne Infrastruktur
- **Ziel 5:** Mobilität und Lebensqualität

Im ersten Teil des Projektes erfolgte die Analyse der Ausgangssituation in den Modulen 2 – 12

Modul 2: Wirtschafts- und Lieferverkehr

Modul 3: Straßennetz

Modul 4: Schienennetz

Modul 5: Wasserstraßen

Modul 6: Luftverkehr

Modul 7: Rad- und Fußverkehr

Modul 8: Elektromobilität

Modul 9: ÖPNV

Modul 10: Digitalisierung und Vernetzung

Modul 11: Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerschaftliches Engagement

Modul 12: Fuhrparke von öffentlichen Verwaltungen und Unternehmen

Die Ergebnisse der Analysen sind im Ergebnisbericht dokumentiert.

Analyse der Ausgangssituation

Die Analyse erfolgte unter besonderer Berücksichtigung der aktuellen Situation im Landkreis Oberhavel, z.B.:

- Verkehrsentwicklung
- Bevölkerungsentwicklung (Zuzug aus Berlin)
- Entwicklung im Bereich des Luftverkehrs
- Konzept i2030 und verbesserte Anschlüsse an den SPNV
- Neue Entwicklungen im Bereich Digitalisierung und neuer Medien
- Stärkung des Wachstumskerns im Süden und der ländlichen Regionen

Vorstellung des Mobilitätskonzeptes Oberhavel MOBIL 2040.

Dr. Johannes Theißen (Projektleiter team red)

Modul 1: Stabilisierung der Mobilität in allen Räumen des Landkreises

Grundlagen:

- aktuelle Raum- und Bevölkerungsstruktur sowie vorliegende Prognosen (liegen vor)
- Analyse der Infrastruktur, bestehender und geplanter Mobilitätsangebote einschl. BVWP (erfolgte in den einzelnen Modulen)

Bewertung:

- Punktesystem zur Erreichbarkeit und zur Priorisierung von Maßnahmen – auf Basis der Zuarbeiten aus allen Modulen bei der Analyse

MODUL 1 - STABILISIERUNG DER MOBILITÄT IN ALLEN RÄUMEN DES LANDKREISES

Nr.	MAßNAHME	WIRKUNGSBEGINN	CO ₂ -EINSPARUNG	MIV-REDUZIERUNG IN FZ-KM PRO JAHR	MIV-REDUZIERUNG
H1	UMSETZUNG DER STRAßENBAUPROJEKTE DES BVWP	2020	KEINE, ANSTIEG DER EMISSIONEN	ANSTIEG DER MIV-FAHRLEISTUNGEN UM 11,2 MIO. FZ-KM PRO JAHR	KEINE

Anmerkung zu H1: Die im Bereich Straßenbau geplanten bzw. in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen des BVWP werden nach Einschätzung der Gutachter in Summe zu einer Verlagerung vom ÖV (vor allem von der Bahn) zum MIV in einer Größenordnung von 4% der Verkehrsleistung (tägliche Wegelänge) führen, weil der Pkw gegenüber der Bahn Reisezeitvorteile gewinnt.

Modul 2: Wirtschafts- und Lieferverkehr

Was kann im Landkreis Oberhavel getan werden?

Z.B.: Güterverkehr

- Verlagerung von Transporten auf die Bahn und das Binnenschiff gemäß Kreisentwicklungskonzept
- Verkehrsbeschränkungen in den Städten/Verkehrslenkung

KEP-Dienste

- Einführung von gemeinsamen Verteilstationen am Stadtrand, z.B. in Oranienburg und Hennigsdorf
- Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge

Beispiele für emissionsfreie Citylogistik:

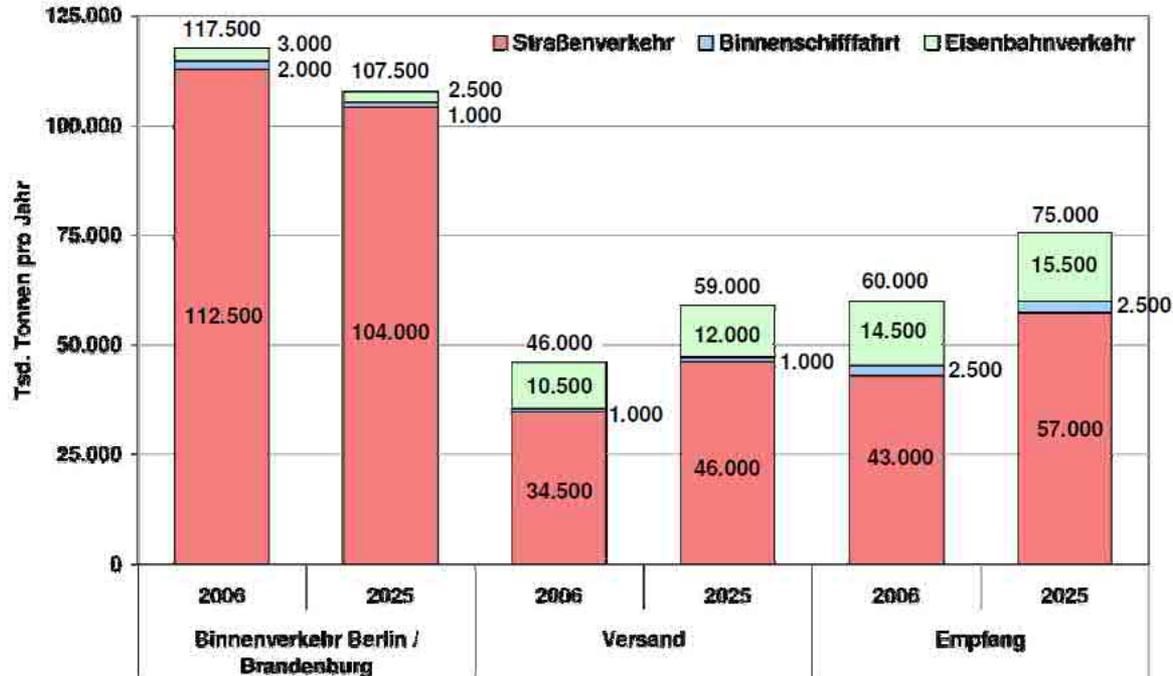


(Quellen: UPS, Hermes, GO, DHL, GLS)

Möglichkeiten des Kreises und der Städte und Gemeinden (rechtliche Prüfung erforderlich):

- Verbot der Einfahrt in die Innenstädte mit Fahrzeugen über x Tonnen
- Verbot der Einfahrt in die Innenstadt mit Dieselfahrzeugen (bzw. Verbrennerfahrzeugen)
- Lieferbeschränkung auf die Stunden zwischen 7 und 10 Uhr
- Bereitstellung von Gelände für einen zentralen Hub
- Einrichtung von dezentralen Hubs in den Städten, um von dort per Lastenrad die Feinverteilung zu übernehmen

Verkehrsaufkommen im Güterverkehr nach Verkehrsträgern (Bundesprognose)



Quelle:
Gesamtverkehrsprognose
2015 Brandenburg Berlin

Entwicklung im Kurier-, Express- und Paketmarkt (KEP)



Quelle: BIEK –
KEP-Studie 2019

Schwerpunkte im Rahmen eines integrierten Güterverkehrssystems sind:

- Schaffung effizienter Schnittstellen im Güterverkehr (lokale Güterverkehrszentren);
- Erhalt und Ausbau des Anschlussbahnsystems;
- bedarfsgerechter Ausbau der Wasserstraßen und Hafenanlagen;
- Umsetzung von umwelt- und stadtverträglichen Logistiklösungen in den größeren Städten
- Verlagerung von transportintensiven Gewerbe- und Industriebetrieben auf weniger sensible Standorte außerhalb der Siedlungszentren.

MODUL 2 – WIRTSCHAFTS- UND LIEFERVERKEHR

NR.	MAßNAHME	WIRKUNGSBEGINN	CO ₂ -EINSPARUNG	MIV-REDUZIERUNG IN FZ-KM PRO JAHR	MIV-REDUZIERUNG
H2	KEP-DIENSTLEISTER: FLOTTENUMSTELLUNG AUF 15% E-FAHRZEUGE	2022	+	KEINE	KEINE
H3	EINFÜHRUNG GEMEINSAMER VERTEILSTATIONEN AM STADTRAND	2024	+	KEINE, ABER 7.500 LIEFERVERKEHRS- FAHRTEN WENIGER IN DEN INNENSTÄDTEN	KEINE
H4	NACHTLIEFERUNG NUR MIT EMISSIONSARMEN ODER EMISSIONSFREIEN FAHRZEUGEN	2023	+	KEINE	KEINE
H5	VERLEGUNG VON GÜTERVERKEHR AUF DIE BAHN	2021	+	KEINE	KEINE

Zu **H2 – H5**: Die in diesen Handlungsfeldern vorgesehenen Maßnahmen tragen dazu bei, die durch die prognostizierte Steigerung der KEP-Dienste und den zunehmenden Güterverkehr auf der Straße zu erwartenden Mehrbelastungen zu kompensieren.

Modul 3: Straßennetz im Landkreis Oberhavel

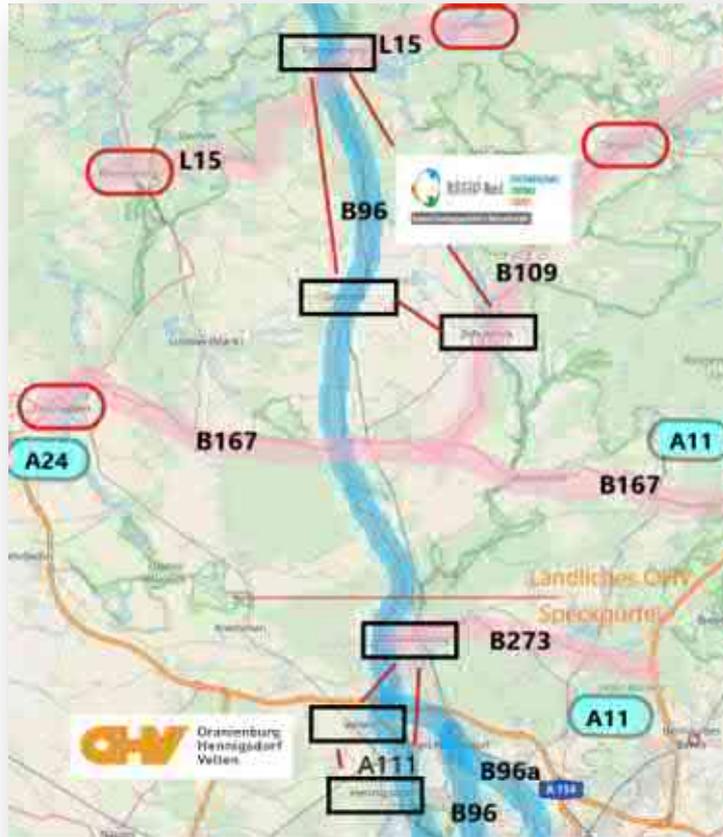
Grundsätzliche Überlegungen

Rolle des MIV im Spagat zwischen objektiven Möglichkeiten und der (v.a. politisch bestimmten) Entwicklung des Umweltverbundes:

MIV nach wie vor bedeutsam für die Alltagsmobilität im Landkreis

Rolle des Wirtschaftsverkehrs – einschl. Chancen und Risiken –

- Motorisierter Straßenverkehr auch in Zukunft essentieller Bestandteil des Mobilitäts-Mix
 - aber: Zunehmende Belastung für Bewohner und Umwelt, v.a. in städtischen und suburbanen Räume
- = Grenze bereits erreicht bzw. abzusehen = Handlungsbedarf!



Vielfältige Aufgaben in einem „zweigeteilten“
Landkreis („Ländliches OHV“ und „Speckgürtel“)

Überregionale Anbindung des Landkreises

Anbindung an die Metropole Berlin

Regionale und lokale Erschließung

Verknüpfung regionaler Strukturen (Regionaler
Wachstums kern O-H-V, REGio Nord)

➤ Nutzung unterschiedlichster
Straßeninfrastrukturen nötig

räumliche Ausrichtung

Nutzungsintensität, Ausbaustandard, Erhaltungszustand

Rechtsträgerschaft



- Anbindung an A10 i.d.R. aus den nördlich und den „autobahnnah“ südlich gelegenen Gebieten unproblematisch
- **Kapazitätsprobleme** auf allen Verbindungen nach/von Berlin südlich des Autobahnringes
 - **Lösungen (Land Berlin!) nicht in Sicht!**
- Zum Teil erhebliche Belastungen für Mensch & Umwelt, sofern Straßen-führung innerorts erfolgt
 - **Handlungsbedarf**
 - Bearbeitung im Konzept

MODUL 3 - STRAßENNETZ

Nr.	MAßNAHME	WIRKUNGSBEGINN	CO ₂ -EINSPARUNG	MIV-REDUZIERUNG IN Fz-KM PRO JAHR	MIV-REDUZIERUNG IN %
H6	BEDARFSGERECHTER, ZEITNAHER AUSBAU DER ABGESTUFTEN LANDESSTRABEN IN ZUSTÄNDIGKEIT DES LK OHV	2020	KEINE	ANSTIEG DER Fz-KM UM 6,4 Mio./A	KEINE
H7	FUNKTIONALE NEUBETRACHTUNG DES KREISSTRABENNETZES	2025	KEINE	KEINE	KEINE
H8	UNTERSTÜTZUNG DER KOMMUNEN BEI DER ERSTELLUNG VON VERKEHRSKONZEPTEN	2020	INDIREKT	INDIREKT	INDIREKT
H9	UNTERSTÜTZUNG DER KOMMUNEN BEI DER STABILISIERUNG DES VERKEHRSFLOSSES UND DER STAUVERMEIDUNG, Z.B. DURCH STRABENBAULICHE MAßNAHMEN WIE ABBIEGESPUREN UND OPTIMIERTE AMPELSCHALTUNGEN	2020	INDIREKT	KEINE	KEINE
H10	UNTERSTÜTZUNG BEI DER UMSETZUNG DER LÄRMAKTIONSPÄNE DER KOMMUNEN	2021	INDIREKT	KEINE	KEINE
H11	ENTWICKLUNG EINES KONZEPTS ZUR BEDARFSGERECHTEN OPTIMIERUNG DES MIV IM LK OHV	2021	KEINE	KEINE	KEINE

Modul 4: Schienennetz im Landkreis Oberhavel

Ausbau Schienennetz



Strategische Entwicklung Infrastruktur

i2030 beinhaltet für OHV essentielle Projekte:

- Kremmener Bahn (S-Bahn-Verlängerung Hennigsdorf – Velten, RE-/RB-Trasse Hennigsdorf – Berlin-Gesundbrunnen)
- Wiederherstellung Stammstrecke „Heidekrautbahn“ Abzweig Schönwalde – Berlin-Wilhelmsruh



Quelle: www.fahrinfo.vbb.de; www.googlemaps.de

lfd. Nr.	Ausgangspunkt	Zielpunkt	ÖV-Verkehrsmittel / h:min /	MIV / h:min /	über...	Reisezeit im Vergleich zur "Konkurrenz"	
						SPNV	MIV
VON STATIONEN AN DER NORDBAHN UND DER TEMPLINER STRECKE							
RegionalExpress-Halte - nur Nordbahn							
Bhf. Fürstenberg	Bhf. Gransee	RE5	00:14	00:24		58%	
	Bhf. Oranienburg	RE5	00:32	01:02		52%	
	Bhf. Hennigsdorf	RE5 + RB20	01:20	01:09			86%
	Bhf. Velten	RE5 + Bus 824	01:23	01:05			78%
	Bhf. Birkenwerder	RE5 + S1	00:49	01:07		73%	
	Berlin-Gesundbrunnen	RE5	01:05	01:29		73%	
	Berlin Hbf	RE5	01:11	01:29		80%	
Hp Dannenwalde							
Bhf. Gransee	Bhf. Oranienburg	RE5	00:18	00:39		46%	
	Bhf. Hennigsdorf	RE5 + RB20	01:08	00:47			69%
	Bhf. Velten	RE5 + Bus 824	01:11	00:44			59%
	Bhf. Birkenwerder	RE5 + S1	00:37	00:45		82%	
	Berlin-Gesundbrunnen	RE5	00:51	01:06		77%	
	Berlin Hbf	RE5	00:57	01:07		85%	
	RegionalBahn-Halte Templiner Bahn + Nordbahn						
Hp Vogelsang	Bhf. Oranienburg	RB12	00:41	00:45	L21	ca. gleich	
	Bhf. Hennigsdorf	RB12 + RB20	01:44	00:56			54%
	Bhf. Velten	RB12 + Bus 824	01:28	00:55			62%
	Bhf. Birkenwerder	RB12 + S1	00:54	00:52		ca. gleich	
	Berlin-Ostkreuz	RB12	01:17	01:26	B109, B167, A11	89%	
	Berlin-Gesundbrunnen	RB12 + RE5	01:20	01:14	B109, B96, A111		87%
	Berlin Hbf	RB12 + RE5	01:28	01:17	B109, B96, A111		88%
Hp Zehdenick-Neuhof							
Bhf. Zehdenick	Bhf. Oranienburg	RB12	00:41	00:45	L21	ca. gleich	
	Bhf. Hennigsdorf	RB12 + Bus 824	01:02	00:56			90%
	Bhf. Velten	RB12 + Bus 824	01:19	00:55			70%
	Bhf. Birkenwerder	RB12 + S1	00:54	00:52		ca. gleich	
	Berlin-Ostkreuz	RB12	01:17	01:26	B109, B167, A11	89%	
	Berlin-Gesundbrunnen	RB12 + RE5	01:20	01:14	B109, B96, A111	ca. gleich	
	Berlin Hbf	RB12 + RE5	01:28	01:11	B109, B96, A111		81%

Reisezeitvergleich SPNV – MIV (Auszug)

Von der Nordbahn, aber auch von der Templiner Strecke

- sind i.d.R. Bahnhöfe in OHV und Berlin mit dem ÖV schneller oder etwa gleichschnell erreichbar
- bestehen Reisezeit-Defizite für den ÖV in Richtung Regionaler Wachstumskern O-H-V
→ Lösung?
- ist sowohl der Berliner Westen und das Zentrum, als auch der Osten gut per ÖV zu erreichen

➤ Gute Voraussetzung für nachhaltige Mobilität

lfd. Nr.	Station	Linie(n)	Bahnsteig - /tlw. mehrere Bstg./	
			Länge /m/	Höhe /cm/
	Nordbahn			
1	Fürstenberg/Havel	RE5	224 / 224 / 150	30 / 30 / 30
2	Dannenwalde	RE5	140 / 140	55 / 76
3	Gransee	RE5	210,5 / 210,9	76 / 76
4	Löwenberg	RE5 RB 12 / RB54	140 / 140 / 140	55 / 55
5	Grüneberg	RB12	140 / 140	55 / 55
6	Nassenheide	RB12	140 / 140	55 / 55
7	Sachsenhausen	RB12	140 / 140	55 / 55
8	Oranienburg (Fernverkehrshalt!)	RE5 RB12 / RB20 S1	240 / 240 / 280 / 280 270 / 270	76 / 76 / 76 / 76 96 / 96
9	Lehnitz	S1	160 / 160	103 / 103
10	Borgsdorf	S1	187 / 187	103 / 103
11	Birkenwerder	RB20 S1 / S8	153,5 / 152,7	96 / 96
12	Hohen Neuendorf	S1 / S8	157 / 157	103 / 103
	Templiner Strecke			
13	Vogelsang	RB12	143	30
14	Zehdenick-Neuhof	RB12	100	55
15	Zehdenick		100	55
16	Bergsdorf		100	55
	BAR			
17	Hohen Neuendorf/West	RB20	162	103
18	Bergfelde	S8	180 / 180	96
	Kremmener Bahn			
19	Beetz-Sommerfeld	RE6	100	96
20	Kremmen	RE6 RB55	100 58	76 76
21	Bärenklau	RB55	50	76
22	Schwante	RB55	50	76
23	Vehlefanzen	RB55	50	76
24	Hennigsdorf	RB20 RE6 + RB55 S25	140 / 160 121 / 125 117 / 135	76 / 76 76 / 76 103 / 103

Eingesetzte Fahrzeuge

RE5: 4-teilige Dosto-Züge (mit Ellok oder Twindexx-Vario-Tw), L= 136,4 + Lok bzw. 133,7 m

➤ Auf Linie RE5 vorh. Bstg.-Längen 140 m für dringend notwendige Kapazitätserweiterung (6-Wagen-Züge!) nicht ausreichend!!!

• **RE6 / RB55:** Diesel-GTW (auf RE6 in Doppeltraktion), L= 40,9 m bzw. 2 x 40,9 m = 81,8 m

• **RB12:** dreiteilige Diesel-Talent-Tw, L= 48,4 m (tlw. in Doppeltraktion)

• **RB20:** vierteilige Talent-E-Triebzüge, L 66,9 m

➤ Für übrige Linien vorh. Bstg.-Längen derzeit ausreichend (Thema Barrierefreiheit im Konzept (h = **30 cm**) noch gesondert zu betrachten!)



An den meisten Stationen bestehen bereits Angebote für P+R und B+R

Vollerhebung von 14.08.-10.09.2019 an Normalverkehrstagen (Di-Mi-Do, Schultag, keine Baustelle) zu Angebot und Nachfrage P+R und B+R

Unterschiedliche Qualität der Anlagen

6 Stationen ohne P+R-Angebot, 9 Stationen mit Überlastung bzw. Auslastung über 95 %

4 Stationen ohne B+R-Angebot, 10 Stationen mit Überlastung der Fahrradständer

Arbeitsschritt: Berechnung Einsteigerpotenzial und Potenzial Zubringerverkehr, das noch erschlossen werden kann

MODUL 4 - SCHIENENNETZ

Nr.	MAßNAHME	WIRKUNGS- BEGINN	CO ₂ - EINSPARUNG	MIV-REDUZIERUNG IN Fz-KM PRO JAHR	MIV- REDUZIERUNG IN %
H12	UMSETZUNG DER MAßNAHMEN AUS DEM PROGRAMM I2030 UND DARÜBER HINAUS: <ul style="list-style-type: none"> • DURCHBINDUNG PRIGNITZ- EXPRESS ÜBER HENNIGSDORF NACH BERLIN- GESUNDBRUNNEN • VERLÄNGERUNG DER S-BAHN NACH VELTEN • EINBINDUNG DER HEIDEKRAUTBAHN ÜBER DIE STAMMSTRECKE NACH BERLIN- GESUNDBRUNNEN • AUSBAU REGIONALBAHNHOF BIRKENWERDER UND ZUSÄTZLICHER RE-HALT • 2-GLEISIGER AUSBAU DER S1 ZUR EINFÜHRUNG EINES 10- MINUTEN-TAKTES BIS ORANIENBURG 	2023	+++	32,2 Mio. Fz-KM	1,8%
H13	EINSATZ FÜR DIE VERLÄNGERUNG DER BAHNSTEIGE IN LÖWENBERG UND DANNENWALDE AUF 175M LÄNGE	2025	+	1.6 Mio. Fz-KM	0,1%
H14	ERSTELLUNG EINER REGIONALEN SPNV-SCHWACHSTELLENANALYSE	2021	INDIREKT	INDIREKT	INDIREKT
H15	VERDICHTUNG DES SPNV-ANGEBOTES	2022	+	10,7 Mio. Fz-KM	0,6%
H16	EINSATZ VON WASSERSTOFFZÜGEN BEI DER NEB	2022	+	KEINE	KEINE
H17	VERLÄNGERUNG DER HEIDEKRAUTBAHN VON ZÜHLSDORF BIS LIEBENWALDE	2027	+	1,4 Mio. Fz-KM	0,1%
H18	Ausbau P+R und B+R Anlagen an Bahnhöfen	2022	++	2,0 Mio. Fz-km	0,1%

Modul 5: Wasserstraßen im Landkreis Oberhavel



„Nutzungs-missing-link“ zwischen den Wassersportrevieren

Auf den Bundeswasserstraßen, die ganz oder teilweise im Kreisgebiet verlaufen

- **Oder-Havel-Kanal**, einschl. Oranienburger Kanal und Havel im Stadtgebiet Oranienburg und Veltener Stichkanal
- Obere Havelwasserstraße einschl. Wentow-, Templiner- und Lychener Gewässer
- Havelkanal

besteht auf den **rot markierten Abschnitten Sportboot-Führerscheinpflcht!**



Neubau der Schleuse Friedenthal

stellt das Wasserstraßenkreuz Oranienburg wieder her

bindet die wassertouristische Infrastruktur Oranienburgs perfekt in das WIN-Netz ein

bietet künftig wieder eine attraktive Verbindung zu den Ruppiner Gewässern



Modul 5 - Wasserstraßen

Nr.	MAßNAHME	WIRKUNGS-BEGINN	CO ₂ -EINSPARUNG	MIV-REDUZIERUNG IN Fz-KM PRO JAHR	MIV-REDUZIERUNG
H19	UMSTELLUNG DER BOOTSFLOTTEN IM TOURISMUS- UND CHARTERVERKEHR AUF EMISSIONSFREIE ODER EMISSIONSARME ANTRIEBE	2020	+	KEINE	KEINE
H20	HERSTELLUNG VON LANDSTROMANLAGEN IN ALLEN HÄFEN IM LANDKREIS	2022	++	KEINE	KEINE
H21	INTERMODALES MOBILITÄTSMANAGEMENT GÜTERVERKEHR	2025	++	NICHT BEZIFFERBAR, DA KEINE AUSGANGSDATEN	1% VERMINDERUNG LKW-VERKEHR
H22	NEUBAU DER SCHLEUSE FRIEDENTHAL IN ORANIENBURG	2022	KEINE	KEINE	KEINE
H23	SANIERUNG DER KANALSEITENDÄMME AM RUPPNER KANAL UND KREMMENER RHIN	2020	KEINE	KEINE	KEINE
H24	SANIERUNG DER TIERGARTENSCHLEUSE UND DER SCHLEUSE HOHENBRUCH	2030	KEINE	KEINE	KEINE
H25	EINRICHTUNG EINER BOOTSVERBINDUNG ZEHDENICK – ZIEGELEIPARK MILDENBERG	2025	+	250.000 Fz-Km	0,02%

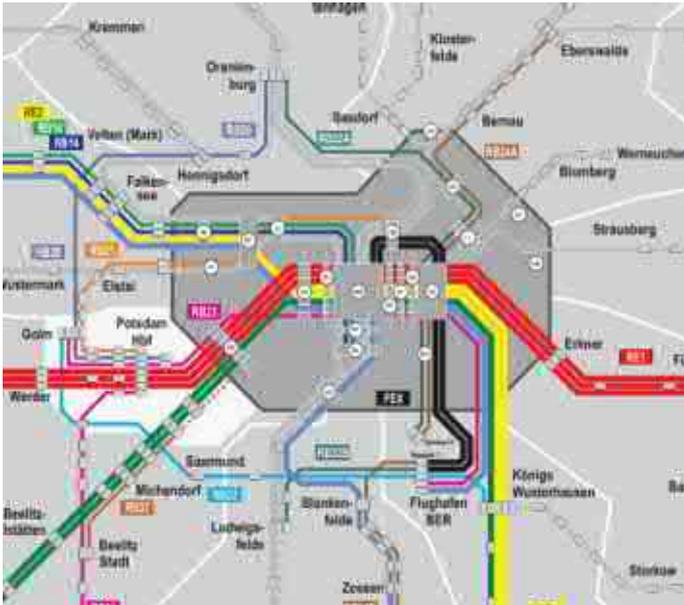
Modul 6: Luftverkehrsanbindung des Landkreises Oberhavel

Mittelzentrum	Flughafen	Verkehrsmittel	Entfernung in Zeit	Kosten in Euro	Umsteigen	Taktfrequenz
Oranienburg	TXL	S1 - Bus M21 - Bus 128	54min	3,40	2	alle 20 Minuten
Oranienburg	TXL	S1 - S42 - Bus TXL	1h 2min	3,40	2	alle 40 Minuten
Oranienburg	TXL	RE5 - S42 - Bus TXL	47min	3,40	2	alle 60 Minuten
Oranienburg	SXF	RB12 - S8 - Bus 164	1h 12min	3,40	2	alle 60 Minuten
Oranienburg	SXF	S1 - RB14 oder RE7	1h 31min	3,40	1	alle 20 Minuten
Oranienburg	SXF	RE5 - S45	1h 12min	3,40	1	alle 60 Minuten
Starnberg, München	MUC	Schienerverkehr	1h 12min	11,60	1	alle 20 Minuten
Bad Nauheim, Frankfurt	FRA	Schienerverkehr	57min	8,60	1	alle 60 Minuten
Euskirchen, Köln	CGN	Schienerverkehr	1h 5min	7,38	1	alle 30 Minuten
Zekeriyaköy, Istanbul	IST	Bus	1h 34min	0,70	0	alle 1h 20 Minuten
Zekeriyaköy, Istanbul	IST	Bus	2h 36min	3,60	2	alle 30 Minuten
Wil, Schweiz	ZRH	Schienerverkehr	33min	9,30	0	alle 30 Minuten
Driebergen-Zeist, Niederlande	AMS	Schienerverkehr	47min	11,40	0	alle 30 Minuten
Driebergen-Zeist, Niederlande	AMS	Schienerverkehr	53min	11,40	1	alle 30 Minuten
Hatfield, UK	LHR	Schienerverkehr	1h 34min	16,80	1	alle 30 Minuten
Trångsund, Schweden	ARN	Schienerverkehr	47min	31,70	1	alle 15 Minuten
Hillerød, Dänemark	CPH	Schienerverkehr	1h 13min	13,40	2	alle 10 Minuten

Anbindung von Oranienburg im Europäischen Vergleich

VBB Projekt i2030

neue Linie **RB32** verbindet Oranienburg ab **2022** über Ostkreuz
stündlich & direkt mit dem BER



Verbindung ab 2022



Verbindung ab 2025

MODUL 6 - LUFTVERKEHRSANBINDUNG

Nr.	MAßNAHME	WIRKUNGSBEGINN	CO ₂ -EINSPARUNG	MIV-REDUZIERUNG IN FZ-KM PRO JAHR	MIV-REDUZIERUNG
H26	UMSETZUNG DER MAßNAHMEN ZUR ANBINDUNG DES LK OHV AN DEN FLUGHAFEN BER	2020	+	KEINE DATENGRUNDLAGE	KEINE DATENGRUNDLAGE
H27	DAUERHAFT FÜHRUNG DES FLUGHAFENEXPRESS BIS BERLIN-GESUNDBRUNNEN	2023	+	KEINE DATENGRUNDLAGE	KEINE DATENGRUNDLAGE

Modul 7: Rad- und Fußverkehr im Landkreis Oberhavel

Handlungsschwerpunkte (1):

Radwege an Bundesstraßen:

Realisierung durchgehender, straßenbegleitender Radwege entlang der B96 und der B167

Radwege an Landesstrassen:

Realisierung durchgehender, straßenbegleitender Radwege an allen Landesstrassen

Ortsdurchfahren:

Realisierung von radverkehrsgeeigneten Ortsdurchfahrten
im Sinne von Lückenschlüssen

Ortsumfahrungen:

Keine Priorisierung der Realisierung von Radverkehrsanlagen

Querverbindungen der Radwege im Landkreis:

Realisierung tangentialer und attraktiver Verbindungen für die folgenden Relationen:

Fürstenberg – Rheinsberg – Templin

Gransee – Zehdenick

Velten – Hennigsdorf - Oranienburg (östlich weiter bis Bernau)

Neuruppin – Löwenberg – Liebenwalde – Eberswalde (B167)

Handlungsschwerpunkte (2):

Radschnellwege:

Realisierung von 4 Radschnellverbindungen zwischen dem Landkreis Oberhavel und dem Land Berlin mit Anschluss an das geplante Netz Berliner Radschnellwege :

Velten-Hennigsdorf-Berlin Spandau (16km)

Oranienburg-Berlin Tegel (21 km)

Hohen Neuendorf – Berlin Reinickendorf (entlang B96)

Mühlenbeck – Berlin Mitte (18km)

Vernetzung der Radwege:

Es soll angestrebt werden, dass Radwege kreisgrenzüberschreitend geplant und realisiert werden. Dies gilt auch für die Anschlüsse an das Berliner Radwegenetz

Verknüpfung Radverkehr und ÖPNV

Erweiterung des Angebotes an (zugangsgesicherten) Fahrradabstellanlagen an wichtigen ÖPNV-Stationen (SPNV und Bus). Realisierung einer geeigneten Förderrichtlinie des Landkreises

Touristische Radwege:

Ertüchtigung des bestehenden, gut ausgebauten Netzes von touristischen Radwegen und Realisierung von erforderlichen Lückenschlüssen auf der Basis des vorliegenden Unterhaltungskonzepts und mit zusätzlicher Berücksichtigung der Route „Rund um Berlin“. Keine Priorisierung des Neubaus von weiteren touristischen Radrouten

MODUL 7 - RAD- UND FUßVERKEHR

Nr.	MAßNAHME	WIRKUNGSBEGINN	CO ₂ -EINSPARUNG	MIV-REDUZIERUNG IN FZ-KM PRO JAHR	MIV-REDUZIERUNG IN %
H28	MACHBARKEITSSTUDIE RADSCHNELLWEGE SOWIE ZEITNAHE UMSETZUNG DER ERGEBNISSE	2022	+++	23,7 Mio. Fz-Km	1,3%
H29	UMSETZUNG VON BMM-KONZEPTEN ZUR FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS	2021	+	1,8 Mio. Fz-Km	0,1%
H30	REALISIERUNG TANGENTIALER UND ATTRAKTIVER VERBINDUNGEN IM LANDKREIS (ALS KREISNETZ)	2022	+++	18 Mio. Fz-Km	1%
H31	ÜBERARBEITUNG DES NETZPLANS RADVERKEHR SOWIE PRÜFUNG DER KRITERIEN UND BERATUNG IM AUSSCHUSS FÜR WIRTSCHAFT, MOBILITÄT UND DIGITALISIERUNG	2021	KEINE	KEINE	KEINE
H32	REALISIERUNG SICHERER ÜBERWEGE FÜR RADFAHRENDE IM AUßERORTSVERKEHR	2022	KEINE	KEINE	KEINE
H33	BETRIEB DES INFORMATIONS- UND QUALITÄTSMANAGEMENTS (IQM) IM RADVERKEHR	2022	INDIREKT	INDIREKT	INDIREKT

Modul 8: Elektromobilität im Landkreis Oberhavel

Ist-Analyse

- Geografische Analyse:
 - Im Norden und in der Mitte überwiegend ländlicher Raum, nahezu keine Ladeinfrastruktur.
 - Im Süden befinden sich bereits etliche Ladesäulen, inkl. leistungsfähiger DC-Stationen.
- Zielgruppen:
 - Viele Einwohner verfügen über einen Parkplatz auf privatem Grund und können ein Elektroauto über eine eigene Wallbox laden
-> Geringer Bedarf nach öffentlicher Ladeinfrastruktur
 - Touristen erwarten Ladeinfrastruktur an den Points of Interest (PoI), wegen saisonaler Nachfrage kann diese aber selten wirtschaftlich betrieben werden.



Standortvorschläge Übersicht

- Zielsetzung:
 - Füllung geografischer Lücken
 - Verdichtung an Orten mit vermutlich steigender Nachfrage
- Unterscheidung der Standortvorschläge nach:
 - A-Standorte: kurzfristiger Aufbau sinnvoll
 - B-Standorte: Ausbau bei steigender Nachfrage oder touristische Standorte mit vermutlich geringer Wirtschaftlichkeit



Ort	Straße	Kategorie	Lat	Long
Fürstenberg / Havel	Parkplätze am Markt	A	53.18547	13.14539
Fürstenberg / Havel	Gedenkstätte Ravensbrück	B	53.19085	13.16277
Neuglobsow	Stechlinseeparkplatz	B	53.14825	13.05131
Gransee	Schinkelplatz	A	53.00788	13.15558
Gransee	Straße des Friedens	B	53.00226	13.16305
Löwenberg	Karl-Marx-Platz	B	52.89656	13.15057
Oranienburg	Gedenkstätte Sachsenhausen	B	52.76377	13.26017
Oranienburg	André-Pican-Straße / T.U.R.M	B	52.74896	13.25598
Oranienburg	Stralsunder Straße 10	B	52.75585	13.24737
Velten	Poststr. 36	A	52.68741	13.17948
Velten	Bahnhof	B	52.68464	13.17313

Als zusätzlicher Standort für öffentliche Ladeinfrastruktur ist der Parkplatz der Kreisverwaltung aufzunehmen. In Gransee ist zu prüfen, ob statt des Standortes „Straße des Friedens“ eine andere geeignete Fläche im unmittelbaren Bahnhofsumfeld zur Verfügung steht.

MODUL 8 - ELEKTROMOBILITÄT

Nr.	MAßNAHME	WIRKUNGSBEGINN	CO ₂ -EINSPARUNG	MIV-REDUZIERUNG IN FZ-KM PRO JAHR	MIV-REDUZIERUNG IN %
H34	UMSTELLUNG ALLER PKW DER FLOTTE DER KREISVERWALTUNG VON FOSSILEN MOTOREN AUF ELEKTROMOTOREN (MIT ANNAHME VERKAUFSVERBOT FOSSILER PKW 2035)	2020	++++	KEINE	KEINE
H35	AUFBAU DER LIS AN DEN IDENTIFIZIERTEN STANDORTEN	2022	+	KEINE	KEINE
H36	EINRICHTUNG EINER LOTSENSTELLE E-MOBILITÄT	2021	KEINE	KEINE	KEINE
H37	BEREITSTELLUNG EINER LIS-ONLINEKARTE MIT AKTUELLEN DATEN AUF DER WEBSEITE DES LK	2021	KEINE	KEINE	KEINE

Modul 9: ÖPNV im Landkreis Oberhavel



Quelle:
Auszug VBB-
Kartographie

Status quo im Landkreis OHV

Erbringung der Verkehrsleistungen im konzessionierten Linienverkehr auf Basis eines Öffentlichen Dienstleistungsvertrages durch die kreiseigene OVG Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH

Festlegungen des jeweils aktuellen Nahverkehrsplanes bilden dafür die Grundlage. Derzeit gültig NVP 2017 – 2021. Bearbeitung des folgenden NVP ab Frühjahr 2020. Aussagen der Mobilitätsstrategie OHV 2040 sollen einfließen

OVG betreibt derzeit 42 Linien; davon eine Linie als Gemeinschaftskonzession mit den Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) - AÖR –

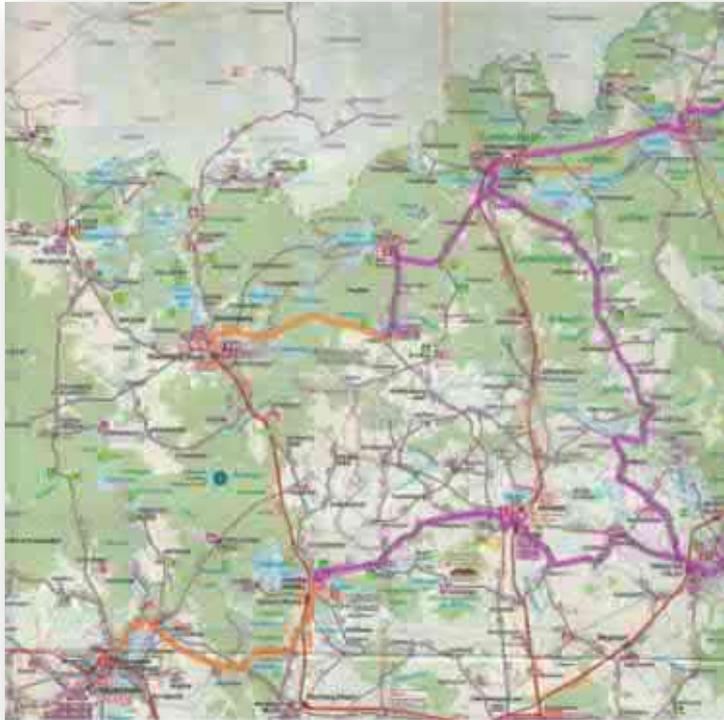
davon

12 Linien im Taktverkehr (tgl.) = knapp 30% (tlw. in Stadtverkehrsqualität!)

19 Linien vorrangig für Schülerverkehr = ca. 45%

Resultierend aus dem Fahrgastpotenzial z.T. deutliche Unterschiede zwischen „Süd-“ und „Nordkreis“

Im Landkreis zusätzlich kreisgrenzenüberschreitende Verkehre auf 3 Linien durch Verkehrsunternehmen aus benachbarten Landkreisen (UM, OPR und BAR)



Nördliche Querverbindungen:

- BUS 517 Fürstenberg/Havel – Lychen – Templin
(derzeit SEV-Linie)
- BUS 836 Fürstenberg/Havel – Neuglobsow – Menz und weiter als neue Linie bis Rheinsberg
(vorrangig tourist. Bedeutung)

Mittlere Querverbindung:

- BUS 833 Zehdenick – Gransee + BUS 784 Gransee – Lindow und weiter bis Neuruppin

Dritte RegioNord-Verbindung

- BUS 838 Zehdenick – Fürstenberg/Havel



Südliche Querverbindung:

- In BAR mit PlusBus 894 aus Bernau und weiter mit BUS 805 (Liebenwalde – Wensickendorf – Oranienburg)
- BUS 824 Oranienburg – Leegebruch – Velten – Hennigsdorf
- BUS 800 Oranienburg – Leegebruch – Kremmen (und ggf. weiter in HVL bis Nauen)



Autonomer Kleinbus im Ortslinienverkehr;
Keitum/Sylt.

Foto: Wagner, 10/2019

Autonomes Fahren

- Technologie noch in der Probe- bzw. in der Zulassungsphase; rasante Entwicklung abzusehen
- Im Probe- bzw. tlw. bereits im Regelbetrieb (Shuttle-Dienste) im Ausland und auch in Deutschland im Einsatz
- Exzellente Möglichkeit mit minimalstem Personaleinsatz ÖV-Angebote vorzuhalten
- Einsatzmöglichkeiten für OHV:
 - Zur Flächenerschließung in Gebieten mit geringem Fahrgastpotenzial
 - Als Zubringer zu übergeordneten Bus-Hauptlinien oder zur Feinverteilung rund um SPNV-Halte
 - Im Ortslinienverkehr
- Erste Anwendung für OHV ab 2020/2021 in Gransee geplant



Mobilitätsstationen

- Verknüpfung nachhaltiger + innovativer Mobilitätsangebote unterschiedlichster Form
- Funktionen:
 - Abstellanlage für Fahrräder und Ausleihstation für Pedelecs
 - Verknüpfung SPNV + ÖPNV
 - Carsharing - Station
 - Ladestation für E-Fahrzeuge
- Errichtung
 - vorrangig an Verknüpfungsstellen SPNV – üÖPNV
 - aber auch – ggf. in „abgespeckter Form“ im aufkommensschwachen ländlichen Räumen an Schwerpunkthaltestellen der Hauptlinien

Beispiel aus der Region Hochstift, NRW. Seit 05/2017 direkt am Bhf. Altenbeken (Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter). (Gemeinde Altenbeken 9.200 EW; Teil der Tourismusregion Egge-Nord; u.a. Naturerbe Buchenwälder OWL)

MODUL 9 - ÖPNV

Nr.	MAßNAHME	WIRKUNGSBEGINN	CO ₂ -EINSPARUNG	MIV-REDUZIERUNG IN FZ-KM PRO JAHR	MIV-REDUZIERUNG IN %
H38	AUSBAU ÖPNV UND TAKTVERDICHTUNG IM RAHMEN DES NVP	2022	+++	10,8 Mio. Fz-KM	0,6%
H39	PRÜFUNG DER UMSETZUNG DER ERSTEN STUFE PLUSBUS-KONZEPT	2022	+	0,9 Mio. Fz-KM BEI UMSETZUNG	0,05%
H40	ERSTELLUNG KONZEPT AUTONOMES FAHREN	2022	INDIREKT	INDIREKT	INDIREKT
H41	ERSTELLUNG EINES KONZEPTE FÜR MOBILITÄTSSTATIONEN IM LANDKREIS	2022	INDIREKT	INDIREKT	INDIREKT
H42	EINRICHTUNG EINER KREISWEITEN MOBILITÄTSZENTRALE	2022	+	0,9 Mio. Fz-KM BEI UMSETZUNG	0,05%
H43	AUFBAU EINES ON DEMAND- ANGEBOTES FÜR PENDLER	2022	+	0,5 Mio. Fz-KM	0,03%
H44	ÖPNV UND TOURISMUS, EINSATZ VON GÄSTEKARTEN	2025	+	1 Mio. Fz-KM AUSWÄRTIGER FAHRERINNEN UND FAHRER	0,05%

Modul 10: Digitalisierung und Vernetzung im Landkreis Oberhavel

Die Digitalisierung im Landkreis Overhavel schreitet voran.

Beispiele für Pilotprojekte:

- Oranienburg nutzt digitale Steuerungsplattform für Kindertagesbetreuung (Provider Polyteia)
- „smartesgransee“: Stadt-App für Gransee, interaktive Schaufenster, Öffnungszeiten in Echtzeit (Provider REGiO-Nord GmbH)
- „Onleihe“ Oberhavel: Digitale Medien ausleihen (Provider sind die öffentlichen Bibliotheken im Landkreis)
- „QS-Notfall“: digitale EKG-Übertragungen vom Krankenwagen direkt ins Krankenhaus



Quelle: Polyteia

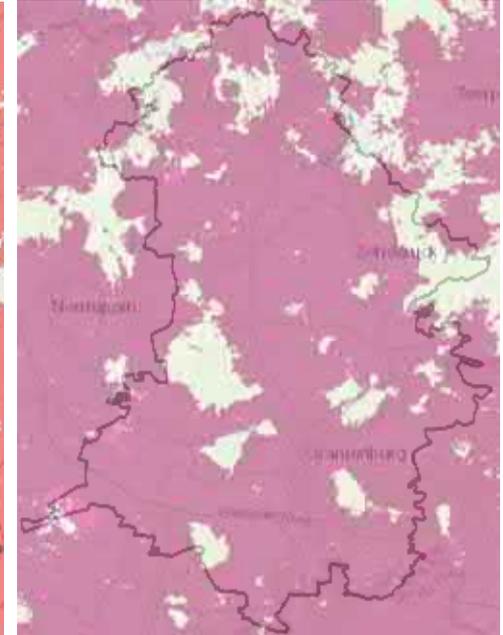


Quelle: drei-i-m.de

Mobilfunk-
Netzabdeckung im
Bereich Landkreis
Oberhavel mit
Mindestübertragungs-
geschwindigkeit von 3G
der Anbieter Vodafone
(links) und Telekom
(rechts).



Quelle: vodafone.de



Quelle: telekom.de

Modul 10 - Digitalisierung und Vernetzung

Nr.	MAßNAHME	WIRKUNGSBEGINN	CO ₂ -EINSPARUNG	MIV-REDUZIERUNG IN FZ-KM PRO JAHR	MIV-REDUZIERUNG IN %
H45	EINRICHTUNG EINER/EINES DIGITALISIERUNGSBEAUF- TRAGTEN DES LANDKREISES	2022	INDIREKT	INDIREKT	INDIREKT
H46	ERSTELLUNG GESAMTSTRATEGIE DIGITALISIERUNG UND VERNETZUNG	2022	INDIREKT	INDIREKT	INDIREKT
H47	DIGITALISIERUNG IM ÖPNV	2023	+	1,8 Mio. Fz-KM	0,1%

Modul 11: Öffentlichkeitsarbeit und bürgerschaftliches Engagement im Landkreis Oberhavel

Presseberichterstattung

Regier Austausch bei erster Mobilitätskonferenz

Der Landkreis Oberhavel bekommt ein Mobilitätskonzept – der Grundstein dafür wurde jetzt gelegt.

Von Corinna Werner

Oberhavel. Freizeitsportler, Azubis, Bauarbeiter und Rentner bewegen sich, die goldene Sonne hat sich über den Horizont gehoben. Auch die morgige Mobilität ist im Wandel. Die Mitglieder des Verkehrsbeirats sind sich einig: Die Zeit ist reif für die Änderung zu neuen Mobilitätskonzepten.

Der Verkehrsbeirat setzt sich aus Vertretern der verschiedenen Verkehrsmittel zusammen, um gemeinsam die Verkehrsplanung zu koordinieren. Am 21. März 2019 fand die 11. Sitzung des Verkehrsbeirats statt. Die Teilnehmer sind: Verkehrsbeirat, Verkehrsverbund Ost-Deutschland (VVO), Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), Verkehrsverbund Mitteldeutschland (VMD), Verkehrsverbund Südost (VSO), Verkehrsverbund Südost (VSO), Verkehrsverbund Südost (VSO).

Am 21. März 2019 fand die 11. Sitzung des Verkehrsbeirats statt. Die Teilnehmer sind: Verkehrsbeirat, Verkehrsverbund Ost-Deutschland (VVO), Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), Verkehrsverbund Mitteldeutschland (VMD), Verkehrsverbund Südost (VSO), Verkehrsverbund Südost (VSO).

Der Verkehrsbeirat hat sich mit dem Thema Mobilität auseinandergesetzt. Die Mitglieder des Verkehrsbeirats sind sich einig: Die Zeit ist reif für die Änderung zu neuen Mobilitätskonzepten.

Der Verkehrsbeirat hat sich mit dem Thema Mobilität auseinandergesetzt. Die Mitglieder des Verkehrsbeirats sind sich einig: Die Zeit ist reif für die Änderung zu neuen Mobilitätskonzepten.

Der Verkehrsbeirat hat sich mit dem Thema Mobilität auseinandergesetzt. Die Mitglieder des Verkehrsbeirats sind sich einig: Die Zeit ist reif für die Änderung zu neuen Mobilitätskonzepten.

Der Verkehrsbeirat hat sich mit dem Thema Mobilität auseinandergesetzt. Die Mitglieder des Verkehrsbeirats sind sich einig: Die Zeit ist reif für die Änderung zu neuen Mobilitätskonzepten.



Der Landkreis Oberhavel diskutiert ein Mobilitätskonzept. Von links: Landrat Wolfgang Zippert, VMD-Geschäftsführer Ralf Schöler, Verkehrsbeirat-Vizepräsident Ralf Schöler, Verkehrsbeirat-Vizepräsident Ralf Schöler, Verkehrsbeirat-Vizepräsident Ralf Schöler.

Workshops zur Zukunft der Mobilität

Veranstaltung in Gränze und Oranienburg werden Ideen für das geplante Mobilitätskonzept 2040 gesammelt. Die Ergebnisse fließen in ein. Beginn ist jeweils um 16 Uhr. Von Burkhard Kewer

Der Landkreis hat sich mit dem Thema Mobilität auseinandergesetzt. Die Mitglieder des Verkehrsbeirats sind sich einig: Die Zeit ist reif für die Änderung zu neuen Mobilitätskonzepten.

Der Verkehrsbeirat hat sich mit dem Thema Mobilität auseinandergesetzt. Die Mitglieder des Verkehrsbeirats sind sich einig: Die Zeit ist reif für die Änderung zu neuen Mobilitätskonzepten.



Die Ergebnisse der Workshops fließen in ein Mobilitätskonzept 2040 ein. Von Burkhard Kewer

So funktioniert die Methode „World Cafe“

Die Methode World Cafe ist eine Methode zur Zusammenarbeit von Teams. Sie ist eine Methode zur Zusammenarbeit von Teams. Sie ist eine Methode zur Zusammenarbeit von Teams.

Die Methode World Cafe ist eine Methode zur Zusammenarbeit von Teams. Sie ist eine Methode zur Zusammenarbeit von Teams. Sie ist eine Methode zur Zusammenarbeit von Teams.



Ein Beispiel für ein Mobilitätskonzept 2040. Von Burkhard Kewer

Bürgerschaftliches Engagement:

Hier wurde im Rahmen des Mobilitätskonzeptes eruiert, in welchem Rahmen zukünftig bürgerschaftliches Engagement zur Sicherstellung der Mobilität und zur Fortentwicklung des Kreises einbezogen bzw. eingefordert werden kann. Folgende Themenfelder wurden betrachtet:

- Einsatz von Bürgerbussen zur Erschließung abseits der Hauptrouten gelegener Ortschaften (Beispiel: Bürgerbus Gransee)
- Schaffung von Nahversorgungseinrichtungen in den abgelegenen Ortschaften (Lebensmittel, Post)
- Sicherstellung der medizinische Versorgung (z.B. durch private Fahrdienste zu Ärzten, Apotheken etc.)
- Schaffung von Mitfahrgelegenheiten in die zentralen Orte

Handlungsempfehlungen (11)

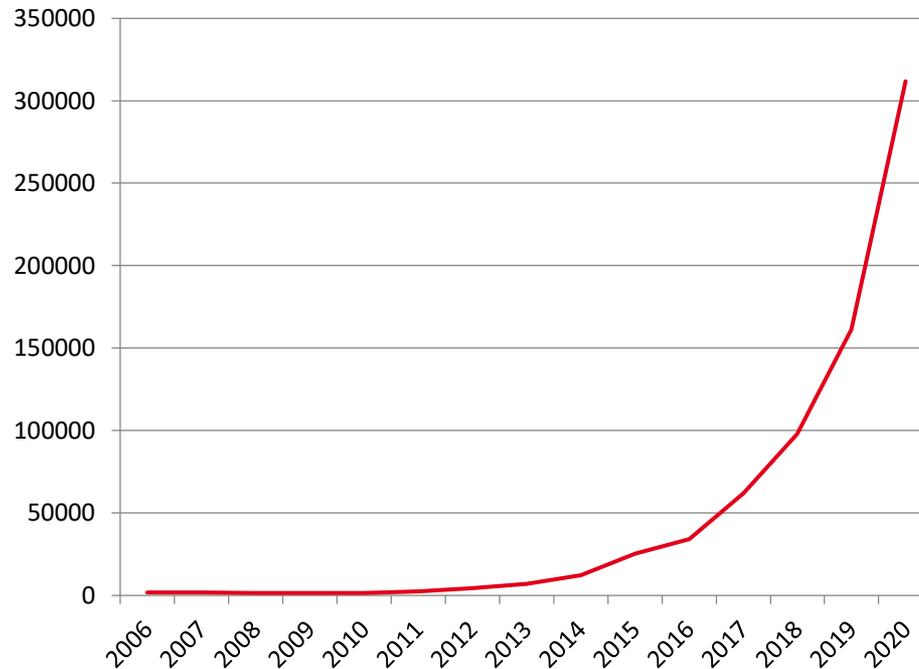
Modul 11 - Öffentlichkeitsarbeit und bürgerschaftliches Engagement

Nr.	MAßNAHME	WIRKUNGSBEGINN	CO ₂ -EINSPARUNG	MIV-REDUZIERUNG IN Fz-KM PRO JAHR	MIV-REDUZIERUNG IN %
H48	AUSBAU DER WEBSEITE DES LANDKREISES ZU EINEM ONLINE-PORTAL, AUF DEM AUCH BÜRGERINNEN UND BÜRGER IHRE STELLUNGNAHMEN UND FRAGEN VORBRINGEN KÖNNEN	2022	KEINE	KEINE	GERING
H49	SCHAFFUNG EINER FREIWILLIGENAGENTUR AUF KREISEBENE	2022	KEINE	KEINE	KEINE
H50	FÖRDERUNG VON BÜRGERBUSPROJEKTEN DURCH DEN LANDKREIS	2021	+	0,2 Mio. Fz-Km	0,01%

Modul 12: Fuhrparke im Landkreis Oberhavel

Aug 19	5001
Sep 19	5880
Okt 19	4979
Nov 19	4651
Dez 19	5748
Jan 20	7492
Feb 20	8154
Mrz 20	10329
Apr 20	4635
Mai 20	5578
Jun 20	8119
Jul 20	16798
Aug 20	16076
Sep 20	21188
Okt 20	23158
Nov 20	28965

Neuzulassung von
Elektrofahrzeugen (BEV)
in Deutschland 2019/20



Gesamtzulassungen von Elektrofahrzeugen (BEV) in Deutschland 2006 – 2020,
Quelle: KBA, eigene Grafik

Verkauf Fahrräder und E-Bikes in Deutschland (Menge in Mio. Stück)



- Der LK OHV verfügt derzeit über 53 Fuhrparkfahrzeuge (PKW)*
- 43 Hybridfahrzeuge Toyota Auris und Yaris,
10 Batterieelektrische Fahrzeuge E-Golf
- Fahrzeuge werden im Rahmen eines Mietvertrages durch die Holding bereitgestellt. Die Fahrzeuge werden seitens der Holding über 3 Jahre geleast
- Die Verträge für die Fahrzeuge laufen zum 31.12.2020 aus.



Stadt Hohen Neuendorf: mehrere Elektroautos, vier Ladestationen

Stadt Hennigsdorf: ein E-Auto, ein Hybridfahrzeug sowie zwei 2 E- Bikes, Ladeinfrastruktur in der Tiefgarage des Rathauses

Gemeinde Birkenwerder: drei Elektroautos (ein Kompaktwagen, ein Kleinwagen und ein Kastenwagen), zwei Ladesäulen mit je zwei Anschlüssen auf dem Rathausparkplatz (Foto)

Stadtwerke Velten: vier E-Fahrzeuge, eine Ladesäule zur Nutzung durch die Stadt, Elektromobilitätskonzept in Arbeit.

Gemeinde Mühlenbecker Land: ein E-Fahrzeug



Bereitstellen neuer Mobilitätsangebote für Bürgerinnen, Bürger und Unternehmen

- Bereitstellen der Möglichkeit für neue Zielgruppen, die Fahrzeuge des LK OHV gegen Entgelt nutzen zu können.
Hierfür erforderlich
 - IT-basierte Reservierungs- und Abrechnungsplattform
- Bereitstellen attraktiver Fahrzeuge, die dem Bedarf der Zielgruppen entsprechen
 - PKW und Transporter mit E-Antrieb
 - Fahrräder, Pedelecs und Lastenräder
- Aktive Vermarktung der Angebote mit einem attraktiven Tarifsysteem

MODUL 12 - FUHRPARKE

Nr.	MAßNAHME	WIRKUNGSBEGINN	CO ₂ -EINSPARUNG	MIV-REDUZIERUNG IN FZ-KM PRO JAHR	MIV-REDUZIERUNG
H51	FLOTTENUMSTELLUNG AUF 15% E-NICHTFOSSILE ANTRIEBE BEI DIENSTFAHRZEUGEN IN ALLEN KOMMUNEN	2020	++	KEINE	KEINE
H52	UMSTELLUNG DES LK-FUHRPARKS AUF NICHTFOSSILE ANTRIEBE	2021	++	KEINE	KEINE
H53	BESCHAFFUNG VON (WEITEREN) DIENSTRÄDERN UND -PEDELECS	2020	+	0,1 Mio. Fz-Km	0,01%
H54	PRÜFUNG DER EINFÜHRUNG VON E-CARSHARING FÜR DEN FUHRPARK DES LK OHV	2023	+	INDIREKT	INDIREKT
H55	EINFÜHRUNG NEUER MOBILITÄTSANGEBOTE IM LANDKREIS	2022	INDIREKT	INDIREKT	INDIREKT
H56	UMSTELLUNG DER LINIENBUSSE AUF NICHTFOSSILE ANTRIEBE	2023	++	KEINE	KEINE
H57	ENTWICKLUNG EINES KONZEPTEES ZUM EINSATZ VON WASSERSTOFF ALS ANTRIEBSTECNOLOGIE INKL. BLAUEM WASSERSTOFF	2026	INDIREKT	INDIREKT	INDIREKT

Wirkungen

Ausgangslage 2019

GEGENSTAND	EINHEIT	PKW-VERKEHR	BUSVERKEHR	LKW-VERKEHR
FAHRZEUGBESTAND (KBA 2019)	STÜCK	120.459	143	11.406
FAHRLEISTUNG	MIO. FZ-KM/A	1.800	5,5	331
VERBRAUCH DER VERBRENNUNGSMOTOREN	TJ/A	4.546	69	2.639
VERBRAUCH DER ELEKTROMOTOREN	TJ/A	1,2	0,0	0,0
THG-EMISSIONEN	KT CO _{2ÄQ} /A	327	5	200
JÄHRLICHE THG-EMISSION JE EINWOHNER	T CO _{2ÄQ} /EW	1,55	0,02	0,95

Situation 2040

GEGENSTAND	EINHEIT	PKW-VERKEHR	BUSVERKEHR	LKW-VERKEHR
FAHRLLEISTUNG	Mio. Fz-km/A	1.662	6,5	331
VERBRAUCH DER VERBRENNUNGSMOTOREN	TJ/A	1.259	0,0	1.478
VERBRAUCH DER ELEKTROMOTOREN	TJ/A	595	23,4	524
THG-EMISSIONEN	KT CO ₂ ÄQ/A	108	1	127
JÄHRLICHE THG-EMISSION JE EINWOHNER	T CO ₂ ÄQ/EW	0,529	0,003	0,625

Ergebnis: Veränderung der CO₂-Emission pro Einwohner/Jahr von 2,52 t CO₂ÄQ auf 1,16 t CO₂ÄQ = Reduzierung um 54%

Umsetzungsstrategie und Ressourcen

Umsetzungsstrategie

- **Vorgabe für den neuen Nahverkehrsplan des Landkreises**
- **Vorgabe für alle relevanten Entscheidungen des Landkreises und der kreiseigenen Gesellschaften**
- **Übernahme der Handlungsempfehlungen in die weitere Arbeit des Kreises**
- **Empfehlungen an die Kommunen zur Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen**
- **Bereitstellung der notwendigen Mittel im Kreishaushalt**
- **Überprüfung der Umsetzungsstrategie alle fünf Jahre, um gegebenenfalls nachsteuern zu können**

Benötigte Ressourcen

Personal:

1,0 Stellen (0,5 Digitalisierungsbeauftragter, 0,5 Lotsenstelle Elektromobilität)

Die Personalkosten der Mobilitätszentrale sind bei der OHBV/OVG zu veranschlagen, mit teilweiser Kostenübernahme durch den Landkreis.

Benötigte Ressourcen

Finanzen:

Ein Teil der angeführten Kosten ist durch Fördermittel finanzierbar. Auch fallen nicht alle genannten Kosten direkt beim Kreis an.

Einmalkosten: ca. 2.955.000 €

Jährliche Kosten: ca. 629.000 € im ersten Jahr + in vier Folgejahren Steigerung um je 450.000 € für den Busverkehr

Investitionskosten:

ca. 50.000.000 € für die Anschaffung von 90 Elektrobussen

ca. 25.000.000 € für den Bau der Radschnellverbindungen

ca. 3.000.000 € für die Errichtung der Ladeinfrastruktur für die Elektrobusse

Vision Oberhavel 2040

Verkehr im Jahre 2040

Zukunft im Verkehr: Express S-Bahn Berlin –
Oranienburg (Quelle: inside.bahn.de)



Grüne Städte



Vision 1: Vincent Callebaut, „2050 Paris Smart City“

Vision 2: Grüne Städte in Deutschland Volksgarten Köln (Foto: Marko Ferch)

Vielen Dank | Thank you | Merci



team red Deutschland GmbH
Almstadtstr. 7, 10119 Berlin, Germany

Tel +49 30.138 986-35
Fax +49 30.138 986-36

info@team-red.net
www.team-red.net

Projektleiter:
Dr. Johannes Theißen
Alte Bonner Str. 61
53229 Bonn
Tel. mobil 0160 7802961
Mail: johannes.theissen@team-red.net