

# Nahverkehrsplan

für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr  
des Landkreises Oberhavel

2022 - 2026



*direkt drüber!*  
oberhavel

# Nahverkehrsplan

Landkreis Oberhavel

Zeitraum 01.01.2022 bis 31.12.2026

## Auftraggeber:

Oberhavel Holding Besitz- und  
Verwaltungsgesellschaft mbH  
Annahofer Straße 1A  
16515 Oranienburg OT Germendorf

---

### Kontakt:

Oberhavel Holding Besitz- und  
Verwaltungsgesellschaft mbH  
T +49 3301 699-330  
sekr@ohbv.de

## Auftragnehmer:

IGES Institut GmbH  
Friedrichstraße 180  
10117 Berlin  
www.iges.de

---

### Kontakt:

Bereich Mobilitätsberatung  
T +49 30 230 809 0  
iges@iges.com

### Autoren

Simon Fager  
Christoph Gipp  
Jennifer Hardt  
Mine Henki  
Annkatrin Nickels

### Dokumentenversion

Kreistag Landkreis Oberhavel  
Beschluss Nr. 6/280 vom 08.12.2021

---

## Inhalt

<b>1.</b>	<b>Politische Zielstellungen und Rahmenbedingungen</b>	<b>15</b>
1.1	<b>Rechtliche Grundlage und Inhalte des NVP</b>	<b>15</b>
1.2	<b>Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben</b>	<b>15</b>
1.2.1	Rechtlicher Rahmen für den kommunalen ÖPNV	15
1.2.2	Rahmenvorgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern	17
1.2.3	Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung	18
1.3	<b>Rahmenvorgaben aus übergeordneten, kreislichen oder kommunalen Planungen und Konzepten</b>	<b>22</b>
1.4	<b>Verkehrspolitische Zielsetzungen</b>	<b>25</b>
<b>2.</b>	<b>Angebots-, Nachfrage- und Strukturdatenentwicklung</b>	<b>29</b>
2.1	<b>Struktur- und Bestandsanalyse</b>	<b>29</b>
2.1.1	Raum- und Verwaltungsstrukturen	29
2.1.2	Verkehrsinfrastruktur	30
2.1.3	Bevölkerungsentwicklung	31
2.1.4	Wirtschaftsstrukturelle Situation	33
2.1.5	Verflechtung von Beschäftigten im Landkreis Oberhavel (Pendelnde)	35
2.1.6	Freizeit- und touristische Schwerpunkte	40
2.2	<b>Schulen und Schülerverkehr</b>	<b>42</b>
2.2.1	Schulstandorte	42
2.2.2	Beförderung von Schülerinnen und Schülern	43
2.3	<b>Netz und Angebotsentwicklung im Öffentlichen Verkehr</b>	<b>45</b>
2.3.1	Verkehrsangebot im SPNV	45
2.3.2	Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)	47
2.3.3	Fernbuslinienverkehr	47
2.3.4	Verkehrsangebot im kommunalen ÖPNV	47
2.3.5	Alternative Mobilitätsangebote	51
2.3.6	Fahrzeugeinsatz im kommunalen ÖPNV	52
2.4	<b>Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte</b>	<b>52</b>
2.4.1	Zugangsstellen zum SPNV (Bahnhöfe und Haltepunkte)	52
2.4.2	Zugangsstellen des kommunalen ÖPNV (Haltestellen)	53
2.4.3	Verkehrsträgerverknüpfung	54
2.4.4	ÖPNV-Vorbehaltsstraßennetz	55
2.5	<b>Tarife, Vertrieb, Fahrgastinformation und Marketing</b>	<b>56</b>
2.5.1	Tarife	56
2.5.2	Vertrieb	56
2.5.3	Fahrgastinformation	57
2.5.4	Kundenservice und Marketing	58
2.6	<b>Bilanzierung sowie Stärken und Schwächen des ÖPNV</b>	<b>59</b>
2.6.1	Bewertung vorhandenes Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage	59
2.6.2	Bewertung der Qualität im Schülerverkehr	60

---

---

2.6.3	Bewertung Zugänglichkeit und Lage der SPNV-Zugangsstellen	61
2.6.4	Zugänglichkeit und Komfort der eingesetzten Verkehrsmittel des kommunalen ÖPNV	62
2.6.5	Bewertung flexibler und alternativer Bedienformen	62
2.6.6	Bewertung wesentlicher Bedarfe der Kernzielgruppen	63
2.6.7	Handlungsbedarf aus Sicht der kreisangehörigen Kommunen	66
<b>3.</b>	<b>Mobilitätsnachfrage</b>	<b>69</b>
<b>3.1</b>	<b>Modal Split, Verkehrsaufkommen MIV und einzelne Mobilitätskennwerte</b>	<b>69</b>
3.1.1	Verkehrsverhalten und Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)	69
3.1.2	Pkw-Bestand und Motorisierung	70
<b>3.2</b>	<b>Prognose der Bevölkerungs- und Schulentwicklung</b>	<b>71</b>
3.2.1	Zukünftige Bevölkerungsentwicklung mit Berücksichtigung relevanter Altersgruppen	71
3.2.2	Prognostizierte Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte im Landkreis Oberhavel	73
<b>3.3</b>	<b>Entwicklung des Fahrgastaufkommens im ÖPNV</b>	<b>74</b>
3.3.1	Derzeitiges Fahrgastaufkommen im SPNV	74
3.3.2	Derzeitiges Fahrgastaufkommen im kommunalen ÖPNV	75
3.3.3	Prognostizierte Entwicklung der Fahrgastnachfrage im kommunalen ÖPNV	75
<b>4.</b>	<b>Angebots- und Qualitätsvorgaben für den kommunalen ÖPNV</b>	<b>78</b>
<b>4.1</b>	<b>Elemente des Angebotskonzeptes</b>	<b>78</b>
<b>4.2</b>	<b>Vorgaben zur Erschließungsqualität</b>	<b>80</b>
4.2.1	Sicherung der räumlichen Mindesterschließung	80
4.2.2	Haltstelleneinzugsbereiche	80
<b>4.3</b>	<b>Vorgaben zur Angebotsqualität: Zielnetz 2026</b>	<b>81</b>
4.3.1	Grundansatz zur Definition einer ausreichenden Verkehrsbedienung	81
4.3.2	Netzhierarchie für das Netz des kommunalen ÖPNV	82
4.3.3	Verbindungsrelationen im Hauptnetz I	85
4.3.4	Verbindungsrelationen im Hauptnetz II	86
4.3.5	Mindestbedienvorgaben Hauptnetz I und Hauptnetz II	87
4.3.6	Verbindungsrelationen und Mindestbedienvorgaben im Ergänzungsnetz	87
4.3.7	Verbindungsrelationen und Mindestbedienvorgaben in den Stadt-Umland-Verkehren	88
4.3.8	Verbindungsrelationen und Qualitätsempfehlung Netzebene Tourismusnetz	90
<b>4.4</b>	<b>Anforderungen an die Beförderung von Schülerinnen und Schülern</b>	<b>91</b>
<b>4.5</b>	<b>Einsatz flexibler Bedienformen im kommunalen ÖPNV</b>	<b>93</b>

---

---

<b>4.6</b>	<b>Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem kommunalen ÖPNV</b>	<b>96</b>
4.6.1	Unterstützung alternativer Mobilitätsangebote	96
4.6.2	Mischform Bürgerbus	96
<b>5.</b>	<b>Qualitätsstandards</b>	<b>98</b>
<b>5.1</b>	<b>Vorgaben zur Vernetzungsqualität: Anschlüsse und Verknüpfungspunkte</b>	<b>98</b>
5.1.1	Grundsätze zur Vernetzung von öffentlicher Mobilität	98
5.1.2	Anschlussicherung und Anschlussqualität	98
5.1.3	Verknüpfungspunkte	99
5.1.4	Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad	101
5.1.5	Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV (inkl. Taxi)	103
5.1.6	Berücksichtigung der PBefG-Novelle	103
<b>5.2</b>	<b>Infrastrukturqualität Haltestellen</b>	<b>104</b>
<b>5.3</b>	<b>Fahrzeugqualität</b>	<b>107</b>
<b>5.4</b>	<b>Qualität des Betriebsablaufs</b>	<b>109</b>
<b>5.5</b>	<b>Dienstleistungsqualität</b>	<b>111</b>
<b>5.6</b>	<b>Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst</b>	<b>112</b>
<b>5.7</b>	<b>Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität</b>	<b>113</b>
5.7.1	Anwendung VBB-Tarif	113
5.7.2	Weiterentwicklung des VBB-Tarifs	113
5.7.3	Anforderungen an den Vertrieb von Fahrausweisen	114
5.7.4	Marketing unter der Dachmarke Landkreis Oberhavel / VBB	115
<b>5.8</b>	<b>Qualität der Fahrgastinformation</b>	<b>115</b>
<b>5.9</b>	<b>Zukunftskonzept</b>	<b>117</b>
5.9.1	Nachhaltigkeits- und Umweltstandards	117
5.9.2	Optionen und Möglichkeiten der Automatisierung und Autonomisierung des ÖPNV	120
<b>5.10</b>	<b>Anforderungen zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 sowie Ausnahmeregelungen</b>	<b>120</b>
5.10.1	Rechtsgrundlagen	120
5.10.2	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit	122
5.10.3	Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit	127
5.10.4	Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung zum Erreichen der Barrierefreiheit erforderlich	127
<b>5.11</b>	<b>Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg</b>	<b>129</b>
<b>5.12</b>	<b>Anforderungen und Maßnahmen in Notfällen</b>	<b>130</b>
<b>6.</b>	<b>Zielkonzept zur Entwicklung des kommunalen ÖPNV</b>	<b>131</b>
<b>6.1</b>	<b>Maßnahmen im Schienenverkehr (SPNV, S-Bahn)</b>	<b>131</b>
<b>6.2</b>	<b>Maßnahmen im kommunalen ÖPNV zur Erreichung Zielnetz 2026 und zur Verbesserung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern</b>	<b>135</b>

---

6.2.1	Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit	135
6.2.2	Prüfung der Aufwertung von Verbindungsrelationen	136
6.2.3	Prüfung mögliche PlusBus-Linien	136
6.2.4	Verbesserung der Anbindung von Gewerbegebieten	138
6.2.5	Weiterentwicklung touristischer Verkehre zur Anbindung Freizeit- und touristischer Schwerpunkte	139
6.2.6	Maßnahmen zur Verbesserung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern	141
6.2.7	Prüfung der ÖPNV-Anbindung neuer Wohngebiete	142
6.2.8	Weitere Maßnahmen im Bereich des nördlichen Kreisgebietes (Weiterer Metropolenraum)	143
6.2.9	Weitere Maßnahmen im Bereich des südlichen Kreisgebietes (Berliner Umland)	144
<b>6.3</b>	<b>Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfung</b>	<b>146</b>
6.3.1	Maßnahmen Verknüpfung Bus-Bus / Bus-Bahn	146
6.3.2	Verknüpfung ÖPNV und Fahrrad sowie Pkw	147
6.3.3	Weiterentwicklung von Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsstationen	147
<b>6.4</b>	<b>Maßnahmen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und zur Beschleunigung des kommunalen ÖPNV</b>	<b>149</b>
<b>6.5</b>	<b>Unterstützende Maßnahmen zur ÖPNV-Vermarktung</b>	<b>151</b>
<b>7.</b>	<b>ÖPNV-Management: Investition, Finanzierung, Steuerung</b>	<b>153</b>
<b>7.1</b>	<b>ÖPNV-Management</b>	<b>153</b>
7.1.1	Aufgabenträgerorganisation und Koordination	153
7.1.2	Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation	153
<b>7.2</b>	<b>Qualitätssteuerung und Qualitätscontrolling sowie Berichtswesen</b>	<b>155</b>
<b>7.3</b>	<b>Linienbündel und vorgesehene Form der Leistungsvergabe</b>	<b>156</b>
7.3.1	Linienbündel	156
7.3.2	Vergabe von Leistungen des kommunalen ÖPNV	157
<b>7.4</b>	<b>Realisierungs- und Finanzierungsrahmen: Finanzierung des kommunalen ÖPNV</b>	<b>157</b>
7.4.1	Finanzierungssystematik für den kommunalen ÖPNV	157
7.4.2	Weiterentwicklung der VVPlusBus bzw. Überführung in eine langfristig gesicherte Finanzierung	160
7.4.3	Kostenschätzung Mehrbedarf zur Umsetzung der Mindestbedienvorgaben	160
7.4.4	Kostenschätzung Mehrbedarf zur Umsetzung der Prüfaufträge sowie des Tourismusnetzes	161
7.4.5	Aufnahme und Finanzierung von neuen Angeboten des kommunalen ÖPNV in den Nahverkehrsplan	162
7.4.6	Sonstige Finanzierungsinstrumente zur (Mit-) Finanzierung von Angeboten des kommunalen Nahverkehrs (über die definierten Mindestbedienstandards hinaus)	164

---

<b>7.5</b>	<b>Investitionsbedarf</b>	<b>165</b>
7.5.1	Finanzbedarf für Investitionen der kreisangehörigen Kommunen	165
7.5.2	Investitionsbereich Fahrzeuge und technische ÖPNV-Infrastruktur	167
<b>Zusammenfassung</b>		<b>168</b>
A1	Derzeitiger Angebotsumfang im SPNV	177
A2	Derzeitiger Angebotsumfang im kommunalen ÖPNV	179
A3	Allgemeinbildende Schulen im Landkreis Oberhavel	188
A4	Entwicklung der Fahrgastnachfrage im Landkreis Oberhavel	193
A5	Zuordnung der Haltestellen zu Haltestellenkategorien im Landkreis Oberhavel	194
A6	Übersicht des Verfahrens zur Erstellung des Nahverkehrsplans 2022 - 2026	211
A7	Stellungnahmen aus der Vorabbeteiligung der Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des NVP 2022 - 2026	212
<b>Abbildungen</b>		<b>8</b>
<b>Tabellen</b>		<b>9</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>		<b>12</b>
<b>Literaturverzeichnis</b>		<b>170</b>

---

**Abbildungen**

Abbildung 1:	Zentrale Orte und Raumkategorien im Landkreis Oberhavel	19
Abbildung 2:	Raum- und Verwaltungsstruktur im Landkreis Oberhavel	29
Abbildung 3:	Übergeordnete Straßen- und Schieneninfrastruktur im Landkreis Oberhavel	30
Abbildung 4:	Gewerbegebiete im Landkreis Oberhavel	34
Abbildung 5:	Einpendelnde in den Landkreis Oberhavel	36
Abbildung 6:	Auspendelnde aus dem Landkreis Oberhavel	38
Abbildung 7:	Pendelnde innerhalb des Landkreises Oberhavel	39
Abbildung 8:	Schulstandorte allgemeinbildende Schulen im Landkreis Oberhavel im Schuljahr 2020/2021	43
Abbildung 9:	Quelle-Ziel-Beziehungen zwischen Schulstandort und Wohnort der Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2020/2021	45
Abbildung 10:	Status quo Liniennetz im Landkreis Oberhavel (Übersicht)	48
Abbildung 11:	Entwicklung der Betriebsleistung im kommunalen ÖPNV	49
Abbildung 12:	Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)	69
Abbildung 13:	Entwicklung des Motorisierungsgrades 2014 bis 2019	71
Abbildung 14:	Prognose der Schülerzahlen je Schuljahr im Landkreis Oberhavel	73
Abbildung 15:	Ebenen zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im kommunalen ÖPNV	79
Abbildung 16:	Wesentliche Planungsprämissen zur Festlegung von Netzhierarchie und Bedienstandards	82
Abbildung 17:	Netzebenen im Landkreis Oberhavel	83
Abbildung 18:	Zielnetz 2026 im Landkreis Oberhavel (Übersicht)	84
Abbildung 19:	Mögliche Gestaltung flexibler Bedienformen	94
Abbildung 20:	Entwicklung der Anzahl behinderter und schwerbehinderter Menschen im Landkreis Oberhavel 2010 – 2020	122
Abbildung 21:	Maßnahmenplan Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit	128
Abbildung 22:	Wesentliche Ziele von Mobilitätsstationen	148
Abbildung 23:	Finanzierungsgrundsätze für den kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg	158

---

Abbildung 24: Übersicht Verfahren zur Erstellung des Nahverkehrsplans 2022 - 2026	211
---	-----

### **Tabellen**

Tabelle 1: Maßnahmen des LNVP zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs	21
Tabelle 2: Bevölkerung im Landkreis Oberhavel 2019 sowie Veränderung gegenüber 2016	32
Tabelle 3: Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Oberhavel	33
Tabelle 4: Top 10 der aufkommenstärksten Ein- und Auspendelndenströme des Landkreises Oberhavel	40
Tabelle 5: Top 10 der aufkommenstärksten Pendelndenströme innerhalb des Landkreises Oberhavel	40
Tabelle 6: Entwicklung Gästeankünfte 2015 bis 2019 im Landkreis Oberhavel	42
Tabelle 7: Schulen und Schülerzahlen im Landkreis Oberhavel im Schuljahr 2020/2021	42
Tabelle 8: Status quo der SPNV-Angebote 2020 im Landkreis Oberhavel	46
Tabelle 9: Verkehrsunternehmen und Liniengenehmigungen inkl. Laufzeit	49
Tabelle 10: DFI-Anlagen im Landkreis Oberhavel	53
Tabelle 11: Wichtige derzeitige Verknüpfungspunkte mit dem kommunalen ÖPNV im Landkreis Oberhavel	54
Tabelle 12: Wesentliche Mobilitätsbedarfe der einzelnen Kernzielgruppen	66
Tabelle 13: Bedarfe und Hinweise aus Sicht der kreisangehörigen Kommunen (zusammenfassende Auswahl)	67
Tabelle 14: Bestand an zugelassenen Pkw im Landkreis Oberhavel 2019 sowie Veränderung gegenüber 2014	70
Tabelle 15: Bevölkerungsprognose nach Ämtern und amtsfreien Kommunen im Landkreis Oberhavel	72
Tabelle 16: Fahrgastaufkommen (Ein- und Aussteigende Mo-Fr) im SPNV	74
Tabelle 17: Haltestelleneinzugsbereiche zur Sicherung der räumlichen Mindesterschließung	81
Tabelle 18: Verbindungsrelationen der Netzebene Hauptnetz I	85
Tabelle 19: Verbindungsrelationen der Netzebene Hauptnetz II	86
Tabelle 20: Mindestbedienvorgaben Hauptnetz I und Hauptnetz II	87

---

---

Tabelle 21:	Mindestbedienvorgaben im Ergänzungsnetz	88
Tabelle 22:	Verbindungsrelationen Stadt-Umland-Verkehre	89
Tabelle 23:	Mindestbedienvorgaben Stadt-Umland-Verkehre	90
Tabelle 24:	Verbindungsrelationen und empfohlene Bedienqualität Netzebene Tourismusnetz, Verkehrszeitraum Mo-So	90
Tabelle 25:	Mindestbedienanforderungen für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern	92
Tabelle 26:	Abgrenzung Bedienformen im kommunalen ÖPNV und alternative Angebotsformen	94
Tabelle 27:	Wichtige Verknüpfungspunkte mit dem kommunalen ÖPNV des Landkreises Oberhavel	100
Tabelle 28:	Perspektivische Verknüpfungspunkte mit dem kommunalen ÖPNV	101
Tabelle 29:	Haltestellenkategorien nach Ein- und Aussteigendenzahlen	104
Tabelle 30:	Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie	105
Tabelle 31:	Mögliche alternative Antriebstechnologien für den Landkreis	119
Tabelle 32:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV	123
Tabelle 33:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen	124
Tabelle 34:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunfts- und Informationssystemen	125
Tabelle 35:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit im Betrieb und in der Unterhaltung der Infrastruktur	126
Tabelle 36:	Linienbündel mit Linienzuordnung und Laufzeitende der Liniengenehmigungen	157
Tabelle 37:	Vorgesehene nichtinvestive Mittel für den kommunalen ÖPNV im Landkreis Oberhavel für die Jahre 2022 bis 2026	160
Tabelle 38:	Jährliche Kostenauswirkungen Hauptnetz I und II sowie Stadt-Umland-Verkehre zur Erreichung des Zielniveaus	161
Tabelle 39:	Jährliche Kostenauswirkungen zur Umsetzung Prüfaufträge und Tourismusnetz	162
Tabelle 40:	Investitionsbedarfe der Städte, Gemeinden sowie des Amtes Gransee und Gemeinden	167
Tabelle 41:	Angebotsumfang SPNV im Landkreis Oberhavel	177

---

---

Tabelle 42:	Angebotsumfang kommunaler ÖPNV im Landkreis Oberhavel	179
Tabelle 43:	Allgemeinbildende Schulen im Landkreis Oberhavel mit Schülerzahlen	188
Tabelle 44:	Entwicklung des Fahrgastaufkommens je Linie im Landkreis Oberhavel zwischen 2016 und 2019	193
Tabelle 45:	Zuordnung der Haltestellen zu Haltestellenkategorien im Landkreis Oberhavel	194
Tabelle 46:	Stellungnahmen aus der Vorabbeteiligung der Ämter und amtsfreien Kommunen zur Fortschreibung des NVP 2022 - 2026	212

---

**Abkürzungsverzeichnis**

<b>Abkürzung</b>	<b>Erläuterung</b>
Abs.	Absatz
AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
AÖR	Anstalt öffentlichen Rechts
Art.	Artikel
B	Bundesstraße
B+R	Bike and Ride
BAB	Bundesautobahn
BBG	Barnimer Busgesellschaft mbH
BbgBGG	Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz)
BbgSchulG	Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz)
BE	Berlin
BER	Flughafen Berlin-Brandenburg
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BKG	Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
BU	Berliner Umland
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe AÖR
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EG	Europäische Gemeinschaft
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz)
EU	Europäische Union
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
GVBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
Havelbus	Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH
KAG BB	Kommunalabgabengesetz für das Land Brandenburg
KInvFG	Kommunalinvestitionsförderungsgesetz

---

<b>Abkürzung</b>	<b>Erläuterung</b>
LEP HR	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg
LEP2007pro	Landesentwicklungsprogramm 2007 der Länder Berlin und Brandenburg
LNVP BB	Landesnahverkehrsplan Brandenburg
LSA	Lichtsignalanlage
MiD	Mobilität in Deutschland
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NEB	Niederbarnimer Eisenbahn AG
NVP	Nahverkehrsplan
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
OHBV	Oberhavel Holding Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG BB	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
ÖPNVfV	Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung)
ORP	Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH
OVG	Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
POI	Points of Interest („ <i>interessanter Ort</i> “)
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)
RWK O-H-V	Regionaler Wachstumskern Oranienburg, Hennigsdorf und Velten
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TSI PRM	Technische Spezifikation für die Interoperabilität. Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität
üÖPNV	Übriger öffentlicher Personennahverkehr (= kommunaler ÖPNV)
UVG	Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

---

---

<b>Abkürzung</b>	<b>Erläuterung</b>
VO	Verordnung
VVBV	Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren
VVPlusBus	Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren
WMR	Weiterer Metropolenraum
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

---

## 1. Politische Zielstellungen und Rahmenbedingungen

### 1.1 Rechtliche Grundlage und Inhalte des NVP

Das ÖPNVG BB bildet die rechtliche Grundlage des vorliegenden Nahverkehrsplans des Landkreises Oberhavel für den Zeitraum 01.01.2022 bis 31.12.2026.

Das ÖPNVG BB regelt den öffentlichen Personennahverkehr auf Schienen, Straßen und Gewässern. Dies beinhaltet sowohl den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch den übrigen öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV).

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im SPNV obliegt nach § 3 Abs. 1 ÖPNVG BB dem Land Brandenburg. In Verbindung mit Abs. 4 ÖPNVG BB ist das Land Brandenburg damit Aufgabenträger des SPNV. Demgegenüber ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im üÖPNV entsprechend § 3 Abs. 3 ÖPNVG BB die freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. In Verbindung mit Abs. 4 ÖPNVG BB sind die Landkreise und kreisfreien Städte **Aufgabenträger des üÖPNV bzw. des kommunalen ÖPNV**.

Der kommunale ÖPNV im Landkreis Oberhavel wird entsprechend § 1 ÖPNVG BB bestimmt und umfasst die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr sowie in alternativen Bedienungsformen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Im Landkreis Oberhavel umfasst dies damit alle Buslinienverkehre in Form des konventionellen Linienverkehrs und in Form des Bedarfsverkehrs.

Mit der Erarbeitung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum 2022 bis 2026 nutzt der Landkreis Oberhavel als Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV die Möglichkeit, entsprechend § 8 ÖPNVG BB einen Nahverkehrsplan u.a. mit folgenden Inhalten aufzustellen:

- ◆ Angaben zu Bestand und zur zukünftigen Entwicklung der Netz- und Linienentwicklung bzw. Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots,
- ◆ Angaben zu Bestand und zur erwarteten Entwicklung des Fahrgastaufkommens sowie
- ◆ Angaben zum Investitions- und Finanzierungsbedarf.

### 1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben

#### 1.2.1 Rechtlicher Rahmen für den kommunalen ÖPNV

Folgende rechtliche Grundlagen und sonstige Vorgaben bilden wichtige Rahmenbedingungen für die Gestaltung des kommunalen ÖPNV im Landkreis Oberhavel:

- ◆ Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007
-

hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste,

- ◆ Verordnung (EU) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates,
- ◆ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1960), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822),
- ◆ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG BB) vom 26. Oktober 1995 (GVBl.I/95, [Nr. 20], S.252), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. Dezember 2017 (GVBl.I/17, [Nr. 30]),
- ◆ Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG) vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691),
- ◆ Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S.1467,1468), zuletzt geändert durch Art. 9 des Gesetzes vom 2. Juni 2021 (BGBl. I S. 1387),
- ◆ Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz - BbgBGG) vom 11. Februar 2013 (GVBl.I/13 [Nr. 05]), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (GVBl.I/18, [Nr. 38], S.16).

Weitere übergeordnete Rechtsgrundlagen insbesondere zur Sicherung der Finanzierung des kommunalen ÖPNV bestehen mit folgenden Gesetzen:

- ◆ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 14. Juli 2020 (BGBl. I S. 1683),
  - ◆ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S.100), zuletzt geändert durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S.1328),
  - ◆ Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung - ÖPNV-FV) vom 03. Januar 2005 (GVBl.II/05, [Nr. 02], S.42), zuletzt geändert durch Verordnung vom 18. Januar 2018 (GVBl.II/18, [Nr. 4]),
  - ◆ Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren (VVBV) vom 12. Dezember 2013 (ABl./14, [Nr. 01], S.3), zuletzt geändert durch Erlass des MIL vom 8. Juni 2017 (ABl./17, [Nr. 27], S.606),
  - ◆ Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (VVPlusBus).
-

Im September 2015 haben sich Bund und Länder darauf geeinigt, die Regionalisierungsmittel bis zum Jahr 2030 fortzuschreiben. Die Mittel wurden ab 2016 auf jährlich acht Milliarden Euro erhöht und in den Folgejahren jährlich mit einer Rate von 1,8 % dynamisiert. Die Aufteilung der Mittel auf die Bundesländer erfolgt nach dem „Kieler Schlüssel“ (Verteilung des Geldes nach Einwohnendenzahl und Zugkilometern), auf den sich die Länder im Oktober 2014 geeinigt hatten. Durch die Einbeziehung der Einwohnendenzahlen erhalten die ostdeutschen Länder mittelfristig sinkende Mittel. Bei einem Bund-Länder-Spitzengespräch wurde am 16. Juni 2016 eine Einigung erzielt. Demnach wird der Bund die Mittel um jährlich 200 Millionen Euro aufstocken, womit die ostdeutschen Länder ihr Verkehrsangebot nicht einschränken müssten.

Während sich Bund und Länder Ende September 2015 auch auf eine Fortführung des Bundesprogramms der Gemeindeverkehrsfinanzierung (Bundes-GVFG) im bisherigen Umfang nach 2019 verständigt hatten, gibt es für die 2019 ausgelaufene Förderung nach dem EntflechtG keine einheitliche Folgeregelung. Brandenburg hat im Finanzplan des Landes Brandenburg für die Jahre 2018 bis 2022 festgelegt, dass die Förderung von Investitionen in den SPNV und kommunalen ÖPNV nach Außerkrafttreten des EntflechtG ab 2020 aus Landesmitteln erfolgen soll<sup>1</sup>. Auch der Finanzplan des Landes Brandenburg für die Jahre 2020 bis 2024 sieht eine Förderung von Investitionen in den SPNV und den kommunalen ÖPNV aus Bundes- und Landesmitteln vor.<sup>2</sup>

### **1.2.2 Rahmenvorgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern**

Der Landkreis Oberhavel ist Träger der Beförderung von Schülerinnen und Schülern und als solcher ist eine weitere wesentliche rechtliche Grundlage für den Nahverkehrsplan das Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz - BbgSchulG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 02. August 2002 (GVBl.I/02, [Nr. 08], S.78), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (GVBl.I/18, [Nr. 35], S.15).

Der Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern kommt als integraler Bestandteil des kommunalen ÖPNV-Angebots im Landkreis Oberhavel eine besondere Bedeutung zu.

#### **Satzung zur Beförderung von Schülerinnen und Schülern**

Entsprechend § 112 BbgSchulG ist der Landkreis Oberhavel Träger der Beförderung von Schülerinnen und Schülern und hat dies in eigener Verantwortung durch Satzung zu regeln. Im Landkreis Oberhavel wird dies durch die Satzung zur Beförderung von Schülerinnen und Schülern für den Landkreis Oberhavel vom 16. Juni 2021 umgesetzt.

---

<sup>1</sup> Vgl. Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg 2018.

<sup>2</sup> Vgl. Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg 2020.

---

Als gleichzeitiger Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV bemüht sich der Landkreis Oberhavel – auch gegenüber dem Aufgabenträger des SPNV (Land Brandenburg) – darum, dass die Fahrpläne und Beförderungsleistungen der öffentlichen Verkehrsmittel in seinem Gebiet den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler hinreichend Rechnung tragen.

Die Beförderung von Schülerinnen und Schülern soll entsprechend § 112 Abs. 2 BbgSchulG sowie entsprechend § 2 Abs. 5 ÖPNVG BB in Verbindung mit § 43 Ziffer 2 in den öffentlichen Personennahverkehr eingegliedert werden. Diese Vorgabe wurde im Landkreis Oberhavel bereits weitgehend umgesetzt.

### **Schulentwicklungsplanung des Landkreises Oberhavel ab 2016**

Die Schulentwicklungsplanung ist entsprechend dem BbgSchulG eine pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Die Schulentwicklungsplanung schafft gemäß § 102 BbgSchulG eine planerische Grundlage für ein möglichst wohnungsnahes und alle Bildungsgänge umfassendes Schulangebot.

Die aktuell gültige Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung des Landkreises Oberhavel für einen Planungshorizont ab 2016 wurde auf Basis der von den landkreisangehörigen Kommunen sowie den Schulträgern von Schulen in öffentlicher und freier Trägerschaft zur Verfügung gestellten Daten aufgestellt. Der Schulentwicklungsplan weist u.a. das bestehende Schulnetz sowie den künftigen Schulbedarf aus. Die 6. Fortschreibung des Schulentwicklungsplanes des Landkreises Oberhavel ab 2022 liegt derzeit im Entwurfsstand vor.

### **1.2.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung**

#### **Landesentwicklung**

Seit 2019 gilt der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR). Dieser konkretisiert als überörtliche und zusammenfassende Planung die Grundsätze der Raumordnung des am 1. Februar 2008 in Kraft getretenen Landesentwicklungsprogramms 2007 (LEPro 2007) und setzt einen Rahmen für die künftige räumliche Entwicklung in der Hauptstadtregion. Der LEP HR schreibt ein System Zentraler Orte sowie Vorgaben zur Sicherung der großräumigen und überregionalen Erreichbarkeiten und Verkehrsverbindungen fest.

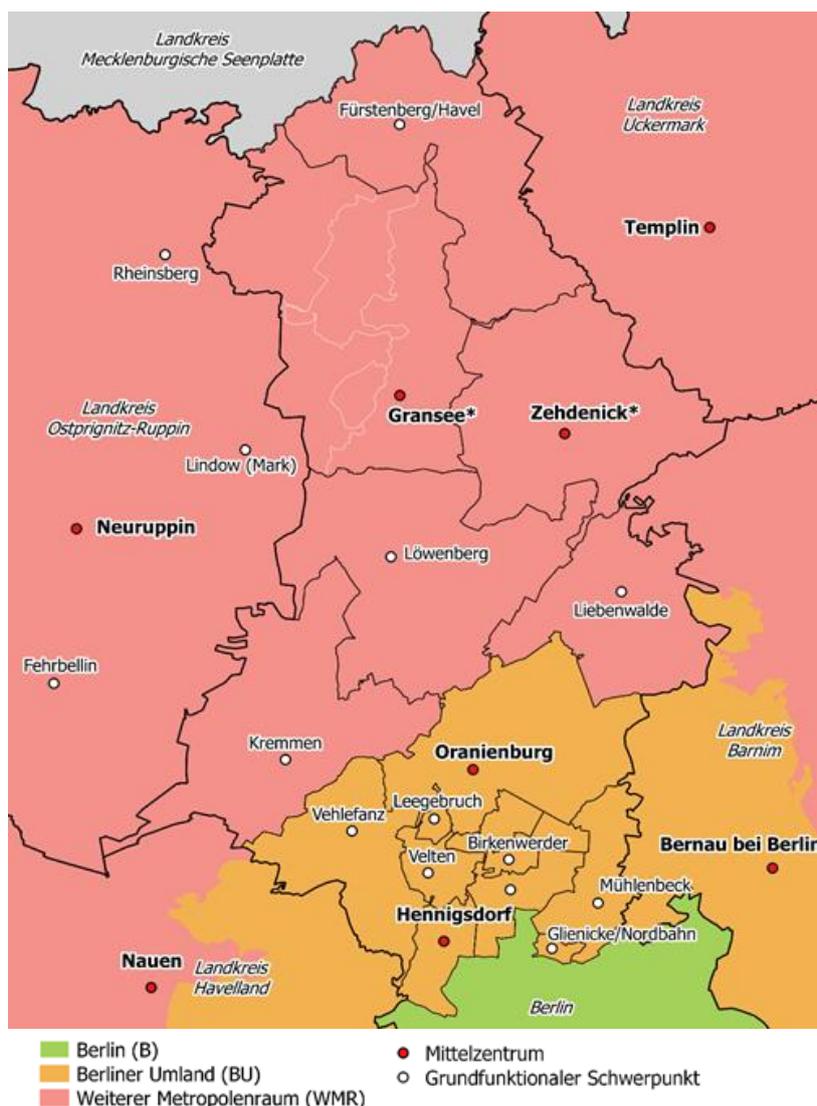
Der LEP HR weist **Gransee, Hennigsdorf, Oranienburg und Zehdenick als Mittelzentren** aus, wobei Gransee und Zehdenick ein Mittelzentrum in Funktionsteilung bilden. Das dem Landkreis Oberhavel nächstgelegene **Oberzentrum** ist die Metropole **Berlin** (vgl. Abbildung 1).

Des Weiteren wird im LEP HR die Hauptstadtregion, die sich aus den Ländern Berlin und Brandenburg zusammensetzt, in verschiedene Strukturräume gegliedert. Es wird nach den drei Strukturräumen Berlin (BE), Berliner Umland (BU) sowie Weiterer Metropolenraum (WMR) unterschieden (vgl. Abbildung 1).

---

Ein Großteil der Kommunen des Landkreises Oberhavel gehört dem Strukturraum WMR an (überwiegend ländlich strukturiert), wohingegen die nah an Berlin gelegenen Kommunen dem Strukturraum BU zugeordnet werden (überwiegend städtischer Verdichtungsraum).

Abbildung 1: Zentrale Orte und Raumkategorien im Landkreis Oberhavel



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.  
 Datengrundlage: LEP HR 2019, Entwurf Regionalplan Prignitz-Oberhavel 2020.  
 \* Gransee und Zehdenick bilden ein Mittelzentrum in Funktionsteilung.

Darüber hinaus definiert der LEP HR mit Bezug zu den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung Erreichbarkeitsziele. Diese sind als **anzustrebende Zielwerte** zu verstehen:

- ◆ Erreichbarkeit Mittelzentren aus Wohnstandorten mit ÖPNV: ≤ 45 Minuten
- ◆ Erreichbarkeit Oberzentren aus Wohnstandorten mit ÖPNV: ≤ 90 Minuten

- ◆ Erreichbarkeit benachbarter Mittelzentren mit ÖPNV: ≤ 65 Minuten
- ◆ Erreichbarkeit benachbarter Oberzentren mit dem ÖPNV: ≤ 150 Minuten
- ◆ Erreichbarkeit Berlin aus den Ober- und Mittelzentren des WMR in einer Fahrzeit von bis zu 60 Minuten im Schienenverkehr

**Die Erreichbarkeit von Berlin aus den Mittelzentren (max. 90 Minuten) wird durch das bestehende Angebot im SPNV und kommunalen ÖPNV abgesichert. Die Erreichbarkeit zwischen den Mittelzentren ist ebenfalls innerhalb der geforderten Werte (max. 65 Minuten) sichergestellt.**

Ergänzend zu den zentralen Orten werden im Entwurf des Regionalplans Prignitz-Oberhavel grundfunktionale Schwerpunkte ausgewiesen. Diese sollen der Grundversorgung der Bevölkerung dienen und bedarfsorientiert Wohnen und Angebote der Daseinsvorsorge unterhalb der Ebene der Mittelzentren bündeln<sup>3</sup>. Im Landkreis Oberhavel sind dies die Kommunen Birkenwerder, Fürstenberg/Havel, Glienicke/Nordbahn, Hohen Neuendorf, Kremmen, Leegebruch, Liebenwalde, Löwenberg, Mühlenbeck, Vehlefanz und Velten (vgl. Abbildung 1).

### **Mobilitätsbezogene Ziele der Landesentwicklungsplanung**

Der vorliegende NVP berücksichtigt weiterhin folgende Grundsätze und Ziele:

- ◆ Mittelzentren als ÖPNV-Knotenpunkte (Schnittstellen zwischen Schienenverkehr und kommunalem ÖPNV),
- ◆ Sicherstellung einer ÖPNV-Anbindung von Siedlungsnutzungen und regional bedeutsamen Versorgungsschwerpunkten,
- ◆ Sicherstellung einer angemessenen Bedienungsqualität des ÖPNV zur Erreichbarkeit der Ziele des zentralörtlichen Systems auch für nichtmotorisierte Bevölkerungsteile,
- ◆ Sicherstellung der Verbindungsqualitäten und der Erreichbarkeiten als Voraussetzungen für die Gestaltung eines attraktiven ÖPNV bzw. die Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsangebote,
- ◆ Vorrangige Stärkung des ÖPNV zur Reduzierung der Belastungen durch den Straßenverkehr sowie zur Sicherung der Erreichbarkeit auch für nichtmotorisierte Bevölkerungsgruppen (insbesondere auch die zunehmende Zahl älterer Menschen),
- ◆ Ermöglichung einer guten Zugänglichkeit zu ÖPNV-Angeboten zur Minderung der Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr (MIV).

### **Landesnahverkehrsplan Brandenburg**

Die ausreichende Bedienung im Schienenpersonennahverkehr im Landkreis Oberhavel ist laut § 3 Absatz 1 ÖPNVG BB grundsätzlich Aufgabe des Landes Brandenburg. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg erstellt auf Grundlage von § 7 ÖPNVG BB alle fünf Jahre einen aktualisierten Landesnahverkehrsplan (LNVP). Dieser enthält unter anderem Zielstellungen zur Gestaltung der landesbedeutsamen Netz- und Linienentwicklung insbesondere für

---

<sup>3</sup> Vgl. LEP HR 2019.

den SPNV. Der aktuell gültige Landesnahverkehrsplan des Landes Brandenburg gilt für den Zeitraum 2018 bis 2022<sup>4</sup>.

Daneben werden Zielkonzepte zur Weiterentwicklung des integrierten Verkehrssystems, z.B. zur Verbesserung eines abgestimmten Verkehrsangebotes zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV sowie zum Anschlussmanagement Bahn/Bus, definiert.

Der LNVP weist u.a. die in Tabelle 1 dargestellten und für den NVP relevanten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs aus. Dabei werden im LNVP auch konkrete Maßnahmen zur Entwicklung der Infrastruktur in der Hauptstadtregion im Rahmen des Projektes i2030 beschrieben.

Tabelle 1: Maßnahmen des LNVP zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs

Maßnahmenkategorie	Maßnahmen
Anschlussmanagement Bahn-Bus	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Übergangszeiten von bis zu maximal 15 Minuten</li> <li>◆ Angebot einer ausreichenden Anzahl von verknüpften Fahrten zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV (mindestens acht verknüpfte Fahrten pro Tag)</li> <li>◆ Fahrtenangebot mindestens im Zeitraum von 6 Uhr bis 19 Uhr</li> <li>◆ Einsatz von Rechnergestützten Betriebsleitsystemen (RBL) zur Überwachung und Sicherung von Anschlüssen (VBB-Datendrehscheibe zum verkehrsunternehmensübergreifenden Austausch von Ist-Daten zur Anschlussüberwachung/-sicherung)</li> </ul>
Angebotsnachsteuerung ab 2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Probeweiser ganzjähriger Betrieb der RB 54 nach Rheinsberg (mit flankierenden kommunalen Maßnahmen)</li> <li>◆ Erhöhung der Fahrzeugkapazität einzelner Fahrten u.a. auf der Linie RB 12</li> </ul>
Neue Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Neue Linienführung RE 5 Rostock – Berlin; Übernahme des Südastes ab Berlin durch neue Linie RE 8</li> </ul>
Neue Linie	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ RB 32 Oranienburg – Berlin Ostkreuz – Flughafen BER – Wünsdorf-Waldstadt (bis zur Inbetriebnahme der Dresdner Bahn in Berlin Teilung der Linie am Flughafen)</li> </ul>
Projekt i2030	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Untersuchung der Korridore <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ PrignitzExpress / Velten (Einbindung Regionalverkehr über die Kremmener Bahn / S-Bahn nach Velten)</li> <li>◆ Nordbahn/Heidekrautbahn (Einbindung Nordbahn / Einbindung Heidekrautbahn über Karower Kreuz nach Berlin Gesundbrunnen / Einbindung Heidekrautbahn über Stammstrecke)</li> </ul> </li> <li>◆ Verlängerung der S-Bahn-Strecke S 25 im Abschnitt Hennigsdorf – Velten</li> </ul>
Infrastrukturmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Inbetriebnahme Höchstgeschwindigkeit 160 km/h auf dem Abschnitt Oranienburg – Nassenheide</li> <li>◆ Prüfung eigenständiger Regionalbahnsteig in Birkenwerder</li> </ul>

Quelle: MIL 2018.

<sup>4</sup> Vgl. MIL 2018.

### **Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg**

Anfang Februar 2017 beschloss das Kabinett die Mobilitätsstrategie 2030 zur Sicherung der Mobilität im Land Brandenburg, deren Fokus auf der Stärkung des umweltfreundlichen Verkehrs, insbesondere des Schienennahverkehrs, liegt.

Die Strategie ist das Leitbild für die Mobilitätspolitik der Landesregierung bis zum Jahr 2030. Es wird eng verknüpft mit den Zielen für die Stadtentwicklung und den Wohnungsbau und den Festlegungen des LEP HR.

Die Mobilitätsstrategie zielt u.a. auf einen einheitlichen Takt im Nahverkehr auf der Schiene und auf die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs sowie des Rad- und Fußverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr ab. Der Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehr soll bis 2030 von bisher 47 % (2008) auf mehr als 50 % angehoben werden.

Die acht Kernziele der Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg lauten:

- ◆ Die Europäische Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg mobilisieren,
- ◆ Mobilität in allen Landesteilen bedarfsgerecht sichern,
- ◆ Mobilität als aktive Wachstums- und Strukturpolitik ausgestalten,
- ◆ Infrastrukturen bedarfsgerecht anpassen, erhalten und entwickeln,
- ◆ Zielgruppen- und bedürfnisgerechte Mobilität sichern,
- ◆ Mobilität umweltfreundlich gestalten,
- ◆ Digitalisierung nutzen, Mobilitätslösungen kommunizieren und vernetzen,
- ◆ Mobilität sozial gerecht und verkehrssicher gestalten.<sup>5</sup>

### **1.3 Rahmenvorgaben aus übergeordneten, kreislichen oder kommunalen Planungen und Konzepten**

Neben Aspekten der Raumordnung und Bauleitplanung liegen weitere Rahmen- und Einzelplanungen vor, die als verkehrspolitische Vorgaben und Entwicklungsleitlinien zu berücksichtigen sind und Einfluss auf die Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV des Landkreises Oberhavel haben bzw. haben könnten.

#### **Mobilitätskonzept Oberhavel – Mobil 2040**

Das am 18.11.2020 vom Kreistag des Landkreises beschlossene „Mobilitätskonzept Oberhavel 2040“<sup>6</sup> soll als unterstützender Leitfaden der individuellen Mobilitätsentwicklung der Kommunen dienen. Das Konzept definiert einerseits Leitlinien für eine nachhaltige Mobilität im Landkreis mit einem Umsetzungshorizont bis 2040 und soll andererseits ein gemeinsames Verständnis von nachhaltiger Mobilität im gesamten Landkreis fördern.

---

<sup>5</sup> Vgl. MIL 2017.

<sup>6</sup> Vgl. Landkreis Oberhavel (Hrsg.) 2020.

---

Das übergeordnete Ziel des Mobilitätskonzeptes ist die Verringerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Landkreis. Darüber hinaus beinhaltet das Konzept fünf wesentliche Zielstellungen:

- ◆ Reduzierung des Verkehrsaufwands (z.B. durch Einsparung und Verkürzung von Wegen),
- ◆ Einsatz energiesparender Verkehrsmittel im Personen- und Güterverkehr (u.a. Hinwirken auf eine verstärkte Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes durch Ausbau der benötigten Infrastruktur; Verminderung von Fahrten mit dem MIV etc.),
- ◆ Sicherung einer flächenhaften Erreichbarkeit im gesamten Landkreis über das Straßen- und Radverkehrsnetz sowie den ÖPNV,
- ◆ Kontinuierlicher Ausbau und Modernisierung der benötigten Infrastruktur (u.a. die Errichtung von Radschnellwegen, Fahrradstraßen, Kapazitätserhöhungen im SPNV, Schaffung von Ladeinfrastruktur etc.) sowie
- ◆ Ausrichtung der Mobilität an den Zielen des Städtebaus und der Regionalentwicklung sowie zur Unterstützung der Lebensqualität (z.B. Schaffung von Aufenthaltsqualität in Innenstadtbereichen etc.).

Zur Erfüllung der übergeordneten Zielstellungen werden im Mobilitätskonzept verschiedene Handlungsempfehlungen formuliert. Für den vorliegenden NVP sind insbesondere die nachfolgenden Maßnahmen aus den Modulen ÖPNV, Schienennetz, Straßennetz, Luftverkehr sowie Rad- und Fußverkehr von Bedeutung:

- ◆ Ausbau des ÖPNV-Angebotes inkl. Taktverdichtung im Rahmen des NVP um insgesamt 1 Mio. Fahrplankilometer,
  - ◆ Realisierung der Teilprojekte aus dem Projekt i2030:
    - Durchbindung des Prignitz-Express Hennigsdorf – Berlin-Gesundbrunnen,
    - Verlängerung der S-Bahn von Hennigsdorf nach Velten,
    - Wiedererrichtung der Stammstrecke der Heidekrautbahn nach Berlin-Wilhelmsruh,
    - Ausbau des Regionalbahnhofs Birkenwerder und zusätzlicher RE-Halt,
    - Zweigleisiger Ausbau der S 1 zur Einführung eines 10-Min-Taktes bis Oranienburg,
  - ◆ Reaktivierung der Strecke Wensickendorf – Liebenwalde auf der Heidekrautbahn,
  - ◆ Durchbindung der RB 20 und RB 32 über Oranienburg hinaus bis Löwenberg und Weiterführung in Richtung Zehdenick, Templin, Rheinsberg,
  - ◆ Realisierung von durchgehenden, straßenbegleitenden Radwegen an Landes- und Bundesstraßen,
  - ◆ Ausbau des Angebotes von Fahrradabstellanlagen (B+R) und P+R an bedeutenden ÖPNV- und SPNV-Zugangsstellen,
  - ◆ Ausbau der Elektromobilität u.a. durch Ausbau der Ladeinfrastruktur,
  - ◆ Aufbau einer hierarchischen Angebotsstruktur im ÖPNV, dabei u.a. Ausgestaltung überregional bedeutsamer Relationen sowie Linien auf den Hauptachsen als PlusBus-Verkehre,
-

- ◆ Prüfung der Einrichtung von Stadtverkehren in den Mittelzentren im Landkreis,
- ◆ Weiterentwicklung der kreiseigenen Verkehrsgesellschaft zu einem Mobilitätsdienstleister mit Mobilitätsmanagement-Funktion,
- ◆ Entwicklung eines „Zero-Emission“-Nahverkehrs im gesamten Landkreis,
- ◆ Erstellung von Konzepten bzw. Machbarkeitsuntersuchungen zu den Themen autonomes Fahren und Mobilitätsstationen,
- ◆ Weiterentwicklung von flexiblen Bedienformen,
- ◆ Förderung von Bürgerbusprojekten wie dem Bürgerbus Gransee,
- ◆ Einsatz von Gästekarten zur besseren Verknüpfung von ÖPNV und Tourismus sowie
- ◆ Aufstellung einer kreisweiten Strategie zur Digitalisierung und Vernetzung.

### Weitere berücksichtigte flankierende Planungen und Konzepte

Weiterhin wurden bei der Erstellung des NVP u.a. die folgenden Planungen und Konzepte berücksichtigt:

- ◆ Derzeit gültiger Nahverkehrsplan des Landkreises Oberhavel,
- ◆ Nahverkehrspläne der angrenzenden Landkreise sowie des Landes Berlin,
- ◆ Korridoruntersuchungen des VBB<sup>7</sup>,
- ◆ Aktualisierung und Fortschreibung des Standortentwicklungskonzeptes des Regionalen Wachstumskerns O-H-V 2016<sup>8</sup>,
- ◆ Interkommunales Verkehrskonzept Niederbarnimer Fließlandschaft (Entwurfsstand Juni 2021)<sup>9</sup>,
- ◆ Weitere Konzepte der Städte und Gemeinden, u.a.:
  - Integriertes Klimaschutzkonzept Gemeinde Birkenwerder<sup>10</sup>,
  - Integriertes Gemeindeentwicklungskonzept Birkenwerder<sup>11</sup>,
  - Integriertes Klimaschutzkonzept Gemeinde Mühlenbecker Land<sup>12</sup>,
  - Integriertes Klimaschutzkonzept Stadt Hohen Neuendorf<sup>13</sup>,
  - Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Hohen Neuendorf<sup>14</sup>,
  - Verkehrliche Untersuchung „Nördlich der Bahn, beiderseits der Oranienburger Straße“ in Hohen Neuendorf<sup>15</sup>,

---

<sup>7</sup> Vgl. VBB (Hrsg.) 2017.

<sup>8</sup> Vgl. Regionaler Wachstumskern Oranienburg-Hennigsdorf-Velten c/o BBG Beteiligungs- und Beratungsgesellschaft mbH 2016.

<sup>9</sup> Vgl. Gertz Gutsche Rümenapp Stadtentwicklung und Mobilität GbR / Urban Expert 2021.

<sup>10</sup> Vgl. Professor Böhm und Partner – INFRASTRUKTUR & UMWELT 2013.

<sup>11</sup> Vgl. dieraumplaner 2009.

<sup>12</sup> Vgl. seecon Ingenieure GmbH 2018.

<sup>13</sup> Vgl. B.&S.U. Beratungs- und Service-Gesellschaft Umwelt mbH 2013

<sup>14</sup> Vgl. stadtraum 2015.

<sup>15</sup> Vgl. stadtraum 2019.

---

- Kommunales Energiekonzept Gemeinde Glienicke/Nordbahn<sup>16</sup>,
- Verkehrskonzept Glienicke/Nordbahn<sup>17</sup>,
- Kommunales Energiekonzept für die Gemeinde Oberkrämer<sup>18</sup>,
- Kommunales Energiekonzept der Stadt Kremmen<sup>19</sup>,
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Stadt Hennigsdorf<sup>20</sup>,
- Strategischer Verkehrsentwicklungsplan Stadt Hennigsdorf<sup>21</sup>,
- ÖPNV-Konzept für die Stadt Oranienburg<sup>22</sup>,
- Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Oranienburg für das Jahr 2025<sup>23</sup>,
- Städtebauliches Entwicklungskonzept westliches Bahnhofsumfeld Oranienburg<sup>24</sup>,
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Liebenwalde<sup>25</sup>,
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Velten (INSEK)<sup>26</sup>,
- Radverkehrskonzept der Stadt Velten<sup>27</sup>,
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Fürstenberg/Havel-Gransee-Zehdenick<sup>28</sup>.

#### 1.4 Verkehrspolitische Zielsetzungen

Mobilität ist ein unverzichtbarer Teil des täglichen Lebens. Verkehr ist jedoch auch einer der größten Verursacher von Treibhausgasen in Deutschland. Um den Anforderungen des Pariser Klimaschutzabkommens und dem Ziel des Bundes-Klimaschutzgesetzes für 2030 gerecht zu werden, muss der Verkehr in Deutschland seine Treibhausgasemissionen bereits in den kommenden Jahren schnell und drastisch mindern<sup>29</sup>. Der Klimaschutz und die Erreichung der Ziele zur Reduzierung der Treibhausgase in Deutschland sind ein wesentliches Kriterium bei der Bewertung des ÖPNV im Landkreis Oberhavel. Durch Ausweitung des ÖPNV-Angebotes sollen

---

<sup>16</sup> Vgl. Glienicke/Nordbahn (Hrsg.) 2013.

<sup>17</sup> Vgl. AG Verkehrskonzept 2016

<sup>18</sup> Vgl. Arcadis 2013.

<sup>19</sup> Vgl. Stadt Kremmen (Hrsg.) (2014).

<sup>20</sup> Vgl. Planergemeinschaft Kohlbrenner eG 2015.

<sup>21</sup> Vgl. Planungsbüro Richter-Richard 2010.

<sup>22</sup> Vgl. planmobil 2018.

<sup>23</sup> Vgl. Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH 2016.

<sup>24</sup> Vgl. GRUPPE PLANWERK 2016b.

<sup>25</sup> Vgl. STADTPARTNER Jana Wilhelm 2016.

<sup>26</sup> Vgl. GRUPPE PLANWERK 2016a

<sup>27</sup> Vgl. Stadt Velten 2011.

<sup>28</sup> Vgl. Spath + Nagel 2015.

<sup>29</sup> Vgl. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr>, abgerufen am 21.12.2021.

---

mehr Bürgerinnen und Bürger animiert werden, das ÖPNV-Angebot zu nutzen. Der Landkreis Oberhavel orientiert sich bei der Gestaltung des kommunalen ÖPNV mindestens an den **Grundsätzen gemäß § 2 ÖPNVG BB**. Die wesentlichen Grundsätze werden nachfolgend zusammengefasst:

- ◆ Die Sicherstellung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
  - ◆ Der ÖPNV soll der Verbesserung der Mobilität der Bevölkerung, der Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen, dem Umweltschutz und der Verkehrssicherheit dienen.
  - ◆ Der ÖPNV soll so gestaltet werden, dass er eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellt. Durch Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV soll der MIV zurückgeführt werden.
  - ◆ Bei der Aufstellung von Landes- und Regionalentwicklungsplänen sowie bei der Bauleitplanung ist darauf hinzuwirken, dass eine verkehrsgerechte Zuordnung von Wohnbereichen zu Arbeits- und Ausbildungsstätten, wie insbesondere Schulen sowie eine angemessene Anbindung dieser Bereiche an öffentliche und private, gewerbliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und an Erholungsbereiche mit Verkehrsmitteln des ÖPNV auf möglichst kurzen Wegen erfolgt.
  - ◆ Der ÖPNV ist unter Einbeziehung aller Verkehrsträger als ganzheitliches System zu planen und durchzuführen.
  - ◆ An geeigneten Haltepunkten sollen Parkplätze (P+R-Anlagen) und Abstellanlagen für Fahrräder (B+R-Anlagen) geschaffen werden.
  - ◆ Das Leistungsangebot des ÖPNV ist grundsätzlich nachfrageorientiert zu gestalten. In ländlichen Räumen soll eine angemessene Bedienung mit Leistungen des ÖPNV gewährleistet werden.
  - ◆ Insbesondere das in § 2 ÖPNVG BB genannte nachfrageorientierte Leistungsangebot des ÖPNV gilt es schrittweise und beginnend mit dieser 6. Fortschreibung weiter zu entwickeln und auszubauen.
  - ◆ Der ÖPNV soll als einheitliches System verfügbar sein. Die Verkehrsbedienung durch die einzelnen Verkehrsträger soll im Rahmen von gegenseitig abgestimmten Fahrplänen, mit gesicherten Übergängen und kurzen Anschlusszeiten an verkehrlichen Knotenpunkten erfolgen.
  - ◆ In Gebieten und Zeiten geringer Nachfrage sollen auch alternative Bedienformen des ÖPNV, wie beispielsweise Linientaxi, Rufbus oder Bürgerbus genutzt werden.
  - ◆ Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Leistungsangebotes des ÖPNV sollen die spezifischen Bedürfnisse von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen berücksichtigt werden.
  - ◆ Zur Wahrung der verkehrlichen Verflechtungen, die sich über die Gebietsgrenzen eines Aufgabenträgers hinaus erstrecken, soll das Nahverkehrsangebot möglichst lückenlos und einheitlich gestaltet werden.
-

Mobilität ist eine unverzichtbare Voraussetzung, um die Teilnahme aller Menschen am gesellschaftlichen Leben und den Zugang zu Ausbildungs- und Arbeitsplätzen, zu zentralen und unverzichtbaren Dienstleistungen der täglichen Versorgung oder aber im Gesundheitswesen zu sichern sowie die Erreichbarkeit touristischer Infrastrukturen attraktiv zu gestalten. Die zentrale Bedeutung von Mobilität und Erreichbarkeit nimmt im Landkreis dabei weiterhin stetig zu.

Über die oben genannten gesetzlichen Vorgaben des ÖPNVG BB hinaus definiert der Landkreis Oberhavel daher folgende **verkehrspolitische Zielsetzungen**, die zu einer Verbesserung der Mobilitätsversorgung der Bevölkerung im gesamten Landkreis beitragen sollen.

- ◆ **Steigerung des Modal Split-Anteils des Umweltverbundes** (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) von derzeit ca. 43,5 %<sup>30</sup> auf **über 50 % bis zum Jahr 2030**<sup>31</sup>,
- ◆ **Erreichung der CO<sub>2</sub>-Neutralität der Fahrzeugflotte im kommunalen ÖPNV** bis zum Jahr 2030 (auch bilanzielle CO<sub>2</sub>-Neutralität möglich) durch den konsequenten Umbau der Fahrzeugflotte des ÖPNV unter Berücksichtigung der Vorgaben der **Clean Vehicles Directive** (= Richtlinie (EU) 2019/1161)<sup>32</sup> sowie des SaubFahrzeugBeschG (u.a. Einsatz sauberer bzw. emissionsfreier Antriebsformen und Kraftstoffe und somit konsequente Unterstützung klimapolitischer Ziele),
- ◆ Stetige Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr,
- ◆ Definition **landkreisweiter Mindestbedienstandards** und Sicherung einer flächenhaften Erreichbarkeit auch im ländlichen Raum,
- ◆ Sicherung und Schaffung **integrierter Bahn-, Bus- und Bedarfsverkehre**,
- ◆ Stärkung der Verknüpfungen im Stadt-Umland-Raum mit der Stadt Berlin,
- ◆ **Stärkung der Rückgratfunktion der SPNV-Angebote**, insbesondere durch Erhalt aller SPNV-Strecken und Zugangsstellen,
- ◆ Stärkung der regionalen Zentren,
- ◆ **Verbesserung der multimodalen Vernetzung** von Schienen- und Busverkehr untereinander sowie mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Radverkehr durch verknüpfende Infrastrukturen und Systeme zur Anschlusssicherung,
- ◆ Einsatz **bedarfsgesteuerter flexibler Verkehrsangebote** in Räumen mit geringer Nachfrage sowie als Zubringer zu den Hauptverkehrsachsen,
- ◆ Sicherstellung der Angebotsqualität für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern,

---

<sup>30</sup> Vgl. MiD 2018b, Nennung Mittelwert aus den Ergebnissen Small Area Schätzung der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) für den Landkreis Oberhavel (vgl. Kapitel 3.1.1).

<sup>31</sup> Vgl. MIL 2017 (S. 37).

<sup>32</sup> Zielwert ist ein Anteil von mindestens 45 % „sauberer Fahrzeuge“ an allen neu zu beschaffenden Fahrzeugen bis zum 31. Dezember 2025. Bis 31. Dezember 2030 sollen mindestens 65 % aller neu zu beschaffenden Fahrzeuge „saubere Fahrzeuge“ sein. Dabei soll im Sinne des Gesetzes je Zeitraum die Hälfte der neu zu beschaffenden Fahrzeuge emissionsfrei sein.

---

- ◆ Fortsetzung der Bestrebungen zur Umsetzung einer **vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV**,
  - ◆ Stärkere Berücksichtigung der Nachfrage im Freizeit- und Tourismusverkehr und Schaffung übergreifender ÖPNV- und Dienstleistungsangebote (kombinierte Übernachtungsangebote mit ÖPNV-Fahrberechtigung etc.) sowie
  - ◆ **Stärkung der ÖPNV-Anbindung relevanter Ziele des touristischen und Freizeitverkehrs inkl. Einführung einer touristischen Gästekarte.**
-

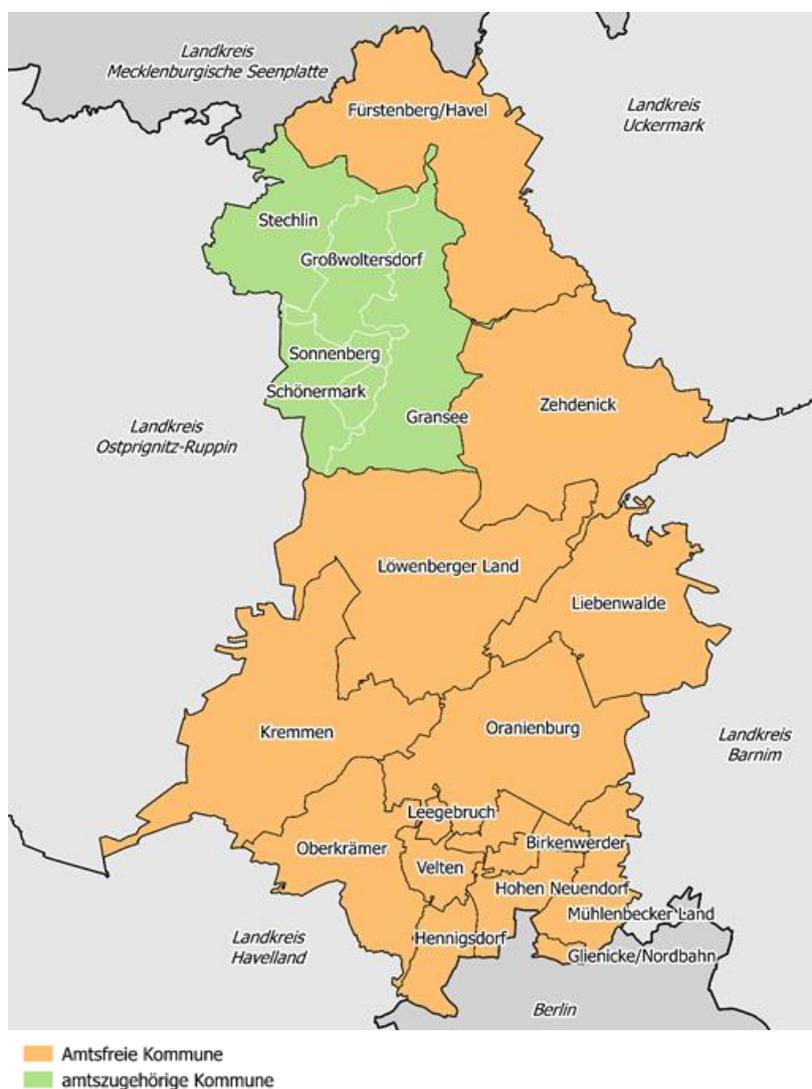
## 2. Angebots-, Nachfrage- und Strukturdatenentwicklung

### 2.1 Struktur- und Bestandsanalyse

#### 2.1.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen

Der Landkreis Oberhavel liegt im Norden des Landes Brandenburg und gliedert sich in 19 kreisangehörige Kommunen. Diese sind verwaltungsmäßig in 14 amtsfreie Kommunen und ein Amt mit fünf zugehörigen Kommunen gegliedert (vgl. Abbildung 2). Sitz der Kreisverwaltung ist Oranienburg.

Abbildung 2: Raum- und Verwaltungsstruktur im Landkreis Oberhavel



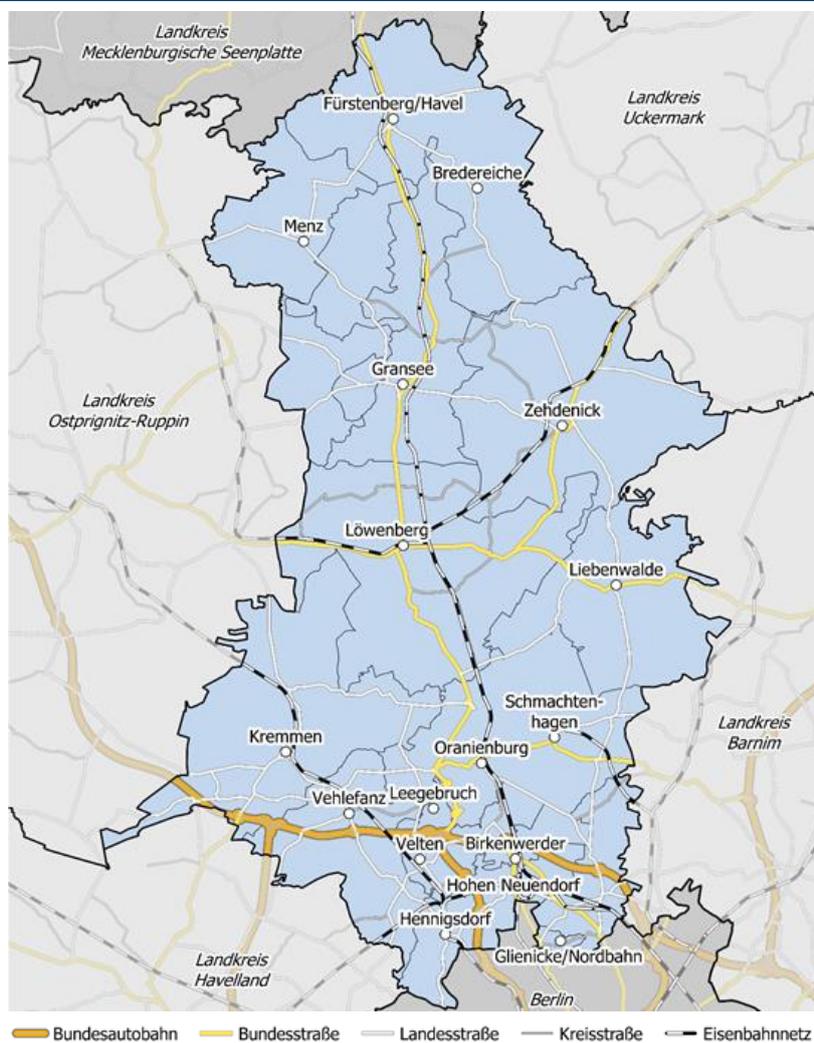
Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.  
Datengrundlage: LEP HR 2019.

Mit einer Fläche von 1.808 km<sup>2</sup> gehört der Landkreis Oberhavel zu den flächenmäßig kleineren Landkreisen im Land.<sup>33</sup>

### 2.1.2 Verkehrsinfrastruktur

Der Landkreis Oberhavel wird von einem Netz aus Bundesstraßen (B) und Bundesautobahnen (BAB) im Bereich des **übergeordneten Straßennetzes** erschlossen (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Übergeordnete Straßen- und Schieneninfrastruktur im Landkreis Oberhavel



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020. © OpenStreetMap Mitwirkende 2020.

<sup>33</sup> Vgl. LBV 2018.

Folgendes übergeordnetes Straßennetz erschließt den Landkreis:

- ◆ BAB 10 (Berliner Ring),
- ◆ BAB 24 Kremmen (- Neuruppin - Wittstock/Dosse - Hamburg),
- ◆ BAB 111 (Berlin -) Hennigsdorf - Anschlussstelle zur BAB 10
- ◆ B 96 (Berlin -) Glienicke/Nordbahn - Hohen Neuendorf - Birkenwerder - Anschluss BAB 10 - Oranienburg - Gransee - Fürstenberg/Havel (- Neustrelitz - Neubrandenburg - Anschlussstelle zur BAB 20),
- ◆ B 96a (Berlin -) Schildow - Bergfelde - Birkenwerder (Anschluss B 96),
- ◆ B 109 Anschluss B 167 Falkenthal - Zehdenick (- Prenzlau - Greifswald),
- ◆ B 167 (Neuruppin -) Anschluss B 96 - Löwenberg - Anschluss B 109 - Liebenwalde (- Eberswalde - Lebus)
- ◆ B 273 Anschluss B 96 - Oranienburg - Schmachtenhagen (- Wandlitz - Anschluss BAB 11).

Das Bundesfernstraßennetz wird durch Landes- und Kreisstraßen verdichtet bzw. ergänzt. Von dem übergeordneten Straßennetz ausgehende Gemeindestraßen dienen der Feinerschließung und bilden zusätzliche Verbindungen auf der untergeordneten Straßennetzebene, die nicht bereits durch übergeordnete Straßenverbindungen abgebildet werden, z.B. zwischen Ortsteilen einer Gemeinde.

Der Landkreis Oberhavel ist darüber hinaus über verschiedene Streckenabschnitte an den **Schienenverkehr mit Personenverkehr** angebunden (vgl. Abbildung 3).

### 2.1.3 Bevölkerungsentwicklung

Zum Stichtag 31.12.2019 lebten 216.106 Einwohnende im Landkreis Oberhavel. Die bevölkerungsreichste Kommune ist Oranienburg mit 45.779 Einwohnenden, gefolgt von Hennigsdorf mit 27.202 Einwohnenden und Hohen Neuendorf mit 26.283 Einwohnenden. Die Bevölkerungsdichte liegt bei 118 EW/km<sup>2</sup> (Stand 31.12.2019). Damit weist der Landkreis im brandenburgischen Vergleich die zweithöchste Bevölkerungsdichte auf.<sup>34</sup>

Tabelle 2 zeigt die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis insgesamt sowie in den einzelnen Ämtern und amtsfreien Kommunen im Vergleich der Jahre 2016 und 2019. Die Bevölkerung nimmt dabei im Betrachtungszeitraum kontinuierlich zu. Die höchsten Bevölkerungszuwächse werden für die Kommunen Oberkrämer (+6,1 %), Kremmen (+5,5 %) und Löwenberger Land (+3,9 %) ausgewiesen. In den nördlich gelegenen Kommunen Fürstenberg/Havel und Zehdenick sowie dem Amt Gransee dagegen stagniert die Bevölkerungszahl bzw. ist im Betrachtungszeitraum leicht rückläufig (vgl. Tabelle 2).

Rückmeldungen nahezu aller Kommunen lassen einen weiteren Bevölkerungszuwachs in den nächsten Jahren erwarten.<sup>35</sup>

---

<sup>34</sup> Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) 2020c.

<sup>35</sup> Diese Angabe resultiert aus dem Änderungsantrag 0573/AN/2021 und wird aus gutachterlicher Sicht nicht geteilt, da die Kommunen keine Aussagen in dieser Form im Rahmen des

Tabelle 2: Bevölkerung im Landkreis Oberhavel 2019 sowie Veränderung gegenüber 2016

Amt/amtsfreie Kommune	Bevölkerung 2016	Bevölkerung 2019	Veränderung zu 2016 [%]	Anteil [%] 0 -15 Jahre	Anteil [%] über 65 Jahre
<b>Birkenwerder</b>	8.017	8.133	+1,4	15,5	21,3
<b>Fürstenberg/Havel</b>	5.918	5.878	-0,7	11,1	30,7
<b>Glienicke/Nordbahn</b>	12.159	12.358	+1,6	14,3	21,9
<b>Hennigsdorf</b>	26.854	27.202	+1,3	11,6	26,2
<b>Hohen Neuendorf</b>	25.696	26.283	+2,2	14,5	24,0
<b>Kremmen</b>	7.414	7.844	+5,5	13,1	20,8
<b>Leegebruch</b>	6.755	6.920	+2,4	14,3	20,8
<b>Liebenwalde</b>	4.216	4.265	+1,1	13,4	26,0
<b>Löwenberger Land</b>	8.088	8.413	+3,9	13,2	22,9
<b>Mühlenbecker Land</b>	15.372	15.888	+3,2	14,4	18,9
<b>Oberkrämer</b>	11.009	11.727	+6,1	14,7	17,6
<b>Oranienburg</b>	44.921	45.779	+1,9	13,8	22,8
<b>Velten</b>	12.191	12.602	+3,3	13,7	18,9
<b>Zehdenick</b>	13.670	13.639	-0,2	12,1	26,1
<b>Amt Gransee</b>	9.184	9.175	-0,1	12,7	24,8
<b>Landkreis Oberhavel</b>	<b>211.464</b>	<b>216.106</b>	<b>+2,1</b>	<b>13,5</b>	<b>22,9</b>

Daten: Angaben der Kommunen 2020, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) 2020a, LBV 2021.

Anmerkung: Datenstand jeweils zum Stichtag 31.12.2019 Datenstand Anteile der Bevölkerungsgruppen zum 31.12.2018.

Die Bevölkerungsverteilung ist dabei räumlich stark differenziert: ca. 77,2 % der Bevölkerung lebt auf ca. 25,0 % der Landkreisfläche in den neun Gemeinden im Berliner Umland. Die Bevölkerungsdichte liegt dort im Durchschnitt bei 753 EW/km<sup>2</sup>, während es in den übrigen Gemeinden des Landkreises durchschnittlich 32 EW/km<sup>2</sup> sind.<sup>36</sup>

Beteiligungsverfahren getroffen haben. Darüber hinaus entspricht dies in dieser generalisierten Form nicht den vorliegenden amtlichen Prognosedaten der Bevölkerungsvorausschätzung des Landesamtes für Bauen und Verkehr (vgl. LBV 2021).

<sup>36</sup> Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) 2020c.

## 2.1.4 Wirtschaftsstrukturelle Situation

### Arbeitsmarktentwicklung

Der Landkreis Oberhavel weist eine über mehrere Jahre konstant positive Entwicklung bei der Beschäftigungszahl auf (vgl. Tabelle 3). Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erhöht sich ausgehend vom Jahr 2015 bis zum Jahr 2019 um 5,1 %. In Folge dessen sinkt die Arbeitslosenquote im Jahresdurchschnitt auf 4,9 % im Jahr 2019.

Tabelle 3: Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Oberhavel

Jahr	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	Arbeitslosenquote (Jahresdurchschnitt)
2015	55.166	7,7 %
2016	56.202	6,8 %
2017	55.498	6,2 %
2018	57.326	5,5 %
2019	58.000	4,9 %

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2020a.

Mit über 91 % der insgesamt 8.168 Unternehmen im Landkreis Oberhavel sind der Großteil Kleinunternehmen mit weniger als zehn sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Nur 0,2 % der Unternehmen sind Großunternehmen mit mehr als 250 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.<sup>37</sup>

### Handels-, Industrie- und Gewerbeschwerpunkte

Von hoher Relevanz sind für den Landkreis Oberhavel vor allem die Wirtschaftsbereiche verarbeitendes Gewerbe, Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kfz, Metall-, Elektro- und Stahlindustrie sowie das Baugewerbe. Der größte Wirtschaftsbereich ist der Dienstleistungssektor. In diesem sind rund 69,4 % aller Beschäftigten tätig.<sup>38</sup>

Die Mehrzahl der Gewerbestandorte im Landkreis Oberhavel konzentriert sich entlang der Korridore der BAB 10 und der Eisenbahnstrecken sowie im Berliner Umland. Eine Übersicht über die Gewerbestandorte bzw. Gewerbegebiete wird in Abbildung 4 dargestellt.

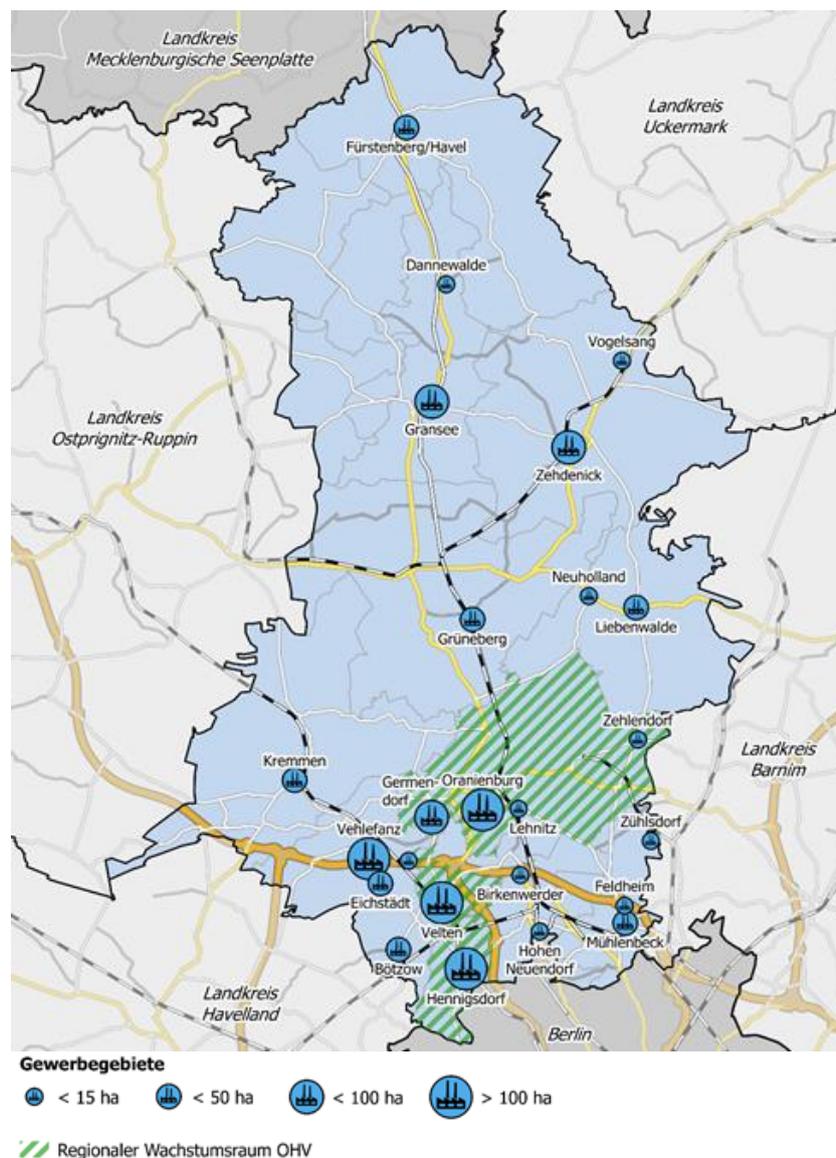
Im südlichen Teil des Landkreises befindet sich darüber hinaus der Regionale Wachstumskern Oranienburg, Hennigsdorf und Velten (RWK O-H-V). Der RWK O-H-V weist Spezialisierungen in den Wirtschaftsklustern Gesundheitswirtschaft (Life

<sup>37</sup> Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) 2019.

<sup>38</sup> Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2020c.

Sciences, Biotechnologie), Verkehr, Mobilität und Logistik (Schienenverkehrstechnik, Logistik), Kunststoffe und Chemie sowie Metall auf.<sup>39</sup> Im nördlichen Teil des Landkreises sind die Städte Fürstenberg/Havel, Zehdenick und Gransee in der Regionalen Entwicklungsgesellschaft in Oberhavel-Nord GmbH (REGiO-Nord) zusammengeschlossen. Deren Ziel ist insbesondere die Förderung und Stärkung der Wirtschaft im Norden des Landkreises, wobei hier auch die Förderung des Tourismus von großer Bedeutung ist.

Abbildung 4: Gewerbegebiete im Landkreis Oberhavel



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.

Daten: WinTO GmbH 2020 und LBV 2020.

<sup>39</sup> Vgl. IHK Potsdam (Hrsg.) 2017 und Regionaler Wachstumsraum Oranienburg-Hennigsdorf-Velten c/o BBG Beteiligungs- und Beratungsgesellschaft mbH 2016.

### **2.1.5 Verflechtung von Beschäftigten im Landkreis Oberhavel (Pendelnde)**

Wichtige Kenngrößen für den Mobilitätsbedarf können aus den Verkehrsverflechtungen von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten abgeleitet werden (Pendelnde). Die Analyse der Pendelndendaten für den Landkreis Oberhavel erfolgt auf Grundlage von Daten der Bundesagentur für Arbeit zu Anzahl, Wohn- und Arbeitsort der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Datenstand 30.06.2019).

#### **Ein- und Auspendelnde**

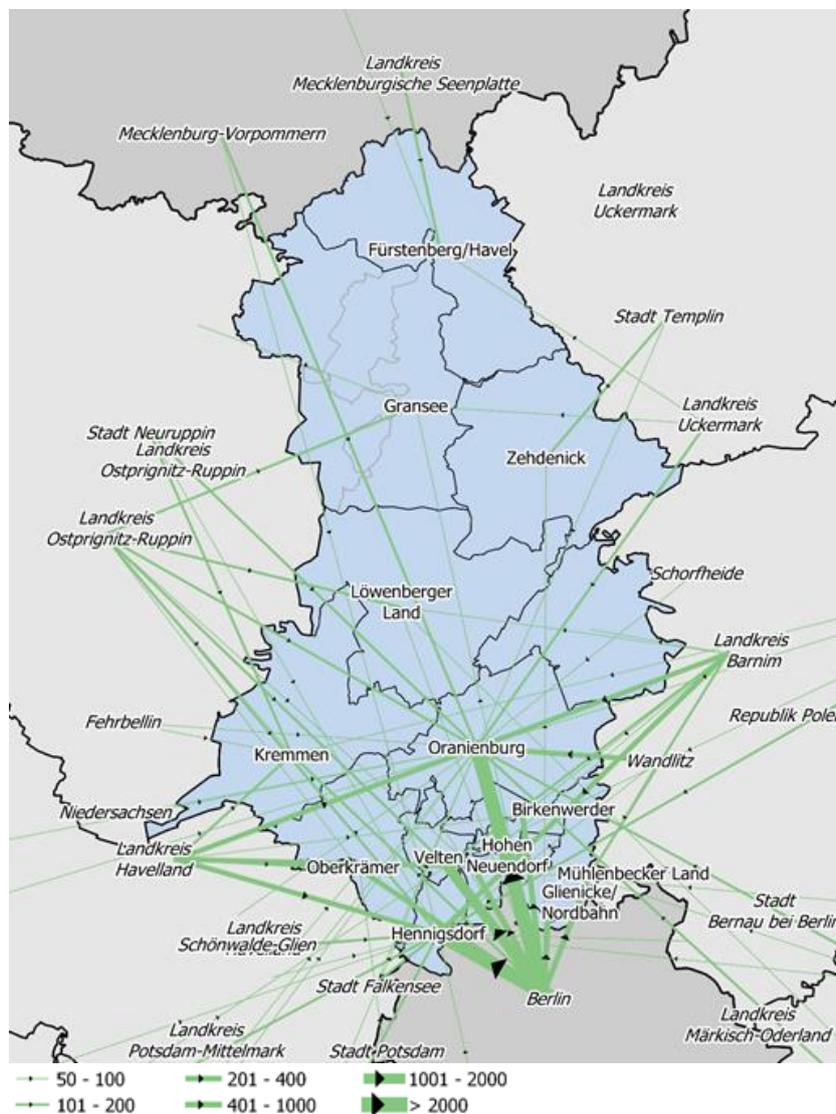
Insgesamt werden in den Pendelndendaten ca. 19.500 Einpendelnde sowie ca. 47.200 Auspendelnde ausgewiesen. Mehr als 55,2 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis Oberhavel haben ihren Arbeitsort außerhalb des Landkreises. Der Landkreis weist damit eine der höchsten Auspendelndenquoten im Land Brandenburg auf.<sup>40</sup>

---

<sup>40</sup> Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2020b.

---

Abbildung 5: Einpendelnde in den Landkreis Oberhavel



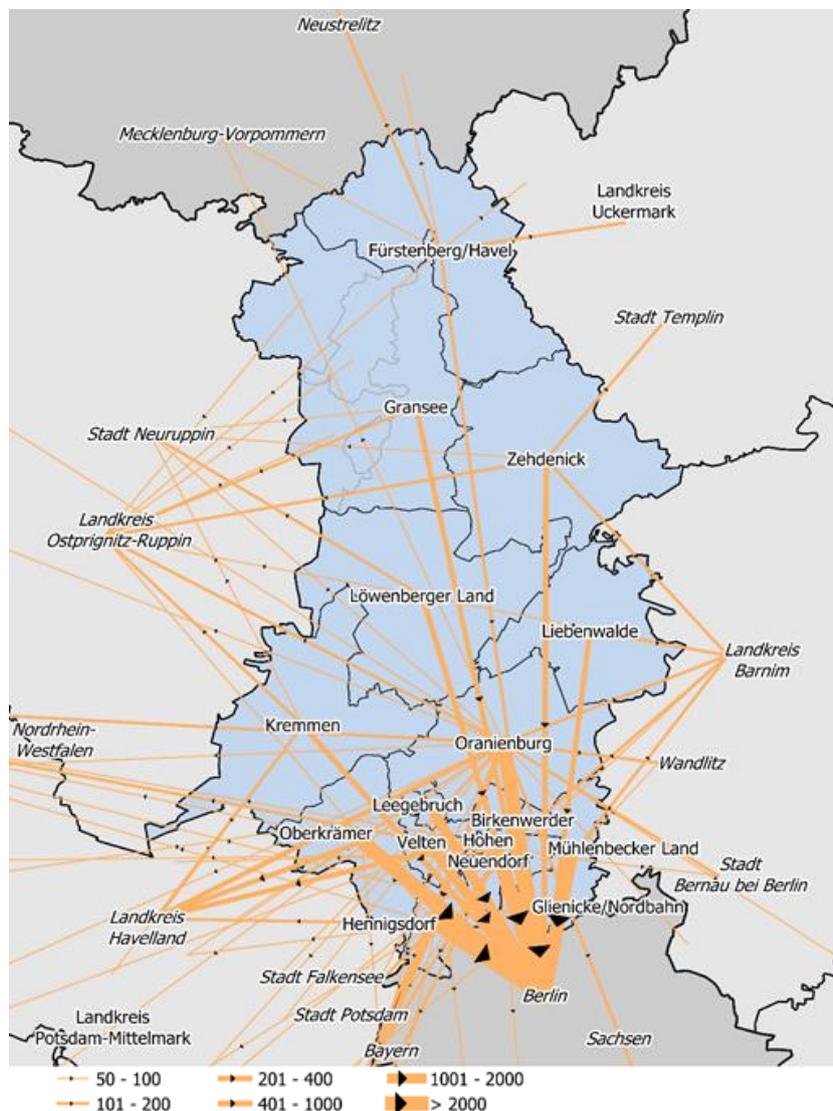
Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.  
 Daten: Bundesagentur für Arbeit 2020b.  
 Anmerkung: Es werden Pendelndenströme ab 50 Pendelnde auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Kommunen dargestellt.

Die stärksten Pendelndenströme in den Landkreis hinein sind aus Berlin in die Kommunen Hennigsdorf, Oranienburg und Velten (insgesamt 6.411 Einpendelnde) zu verzeichnen. Weiterhin gibt es deutliche Verflechtungen aus dem Landkreis Havelland in Richtung Hennigsdorf (589 Einpendelnde) und Velten (231 Einpendelnde) sowie Pendelndenbeziehungen aus dem Landkreis Barnim in Richtung der Stadt Oranienburg (662 Einpendelnde) (vgl. Abbildung 5 und auch Tabelle 4).

Bei den Auspendelnden bestehen die stärksten Verknüpfungen aus dem Landkreis nach Berlin und zwar von den Kommunen Oranienburg (6.158 Auspendelnde), Hohen Neuendorf (5.935 Auspendelnde) und Hennigsdorf (4.918 Auspendelnde) aus (vgl. Abbildung 6 und Tabelle 4). Insgesamt pendeln 35.002 Personen aus dem Landkreis Oberhavel nach Berlin. Des Weiteren bestehen auf deutlich niedrigerem Niveau Auspendelndenverknüpfungen mit dem Landkreis Havelland (insgesamt 1.506 Auspendelnde) und hier insbesondere auf den Verbindungen Hennigsdorf nach Falkensee (107 Auspendelnde), Kremmen nach Nauen (84 Auspendelnde) und Oranienburg nach Brieselang (63 Auspendelnde). Verbindungen mit dem Landkreis Barnim (insgesamt 1.338 Auspendelnde) bestehen vor allem zwischen Oranienburg und Wandlitz (122 Auspendelnde), zwischen Oranienburg und Bernau bei Berlin (115 Auspendelnde) sowie zwischen Mühlenbecker Land und Wandlitz (74 Auspendelnde). Auspendelndenverflechtungen zum Landkreis Ostprignitz-Ruppin (insgesamt 1.288 Auspendelnde) sind vor allem auf den Verbindungen Löwenberger Land nach Neuruppin (102 Auspendelnde), Gransee nach Neuruppin (88 Auspendelnde) sowie Oranienburg nach Neuruppin (76 Auspendelnde) vorhanden (vgl. Abbildung 6 und Tabelle 4).

---

Abbildung 6: Auspendelnde aus dem Landkreis Oberhavel

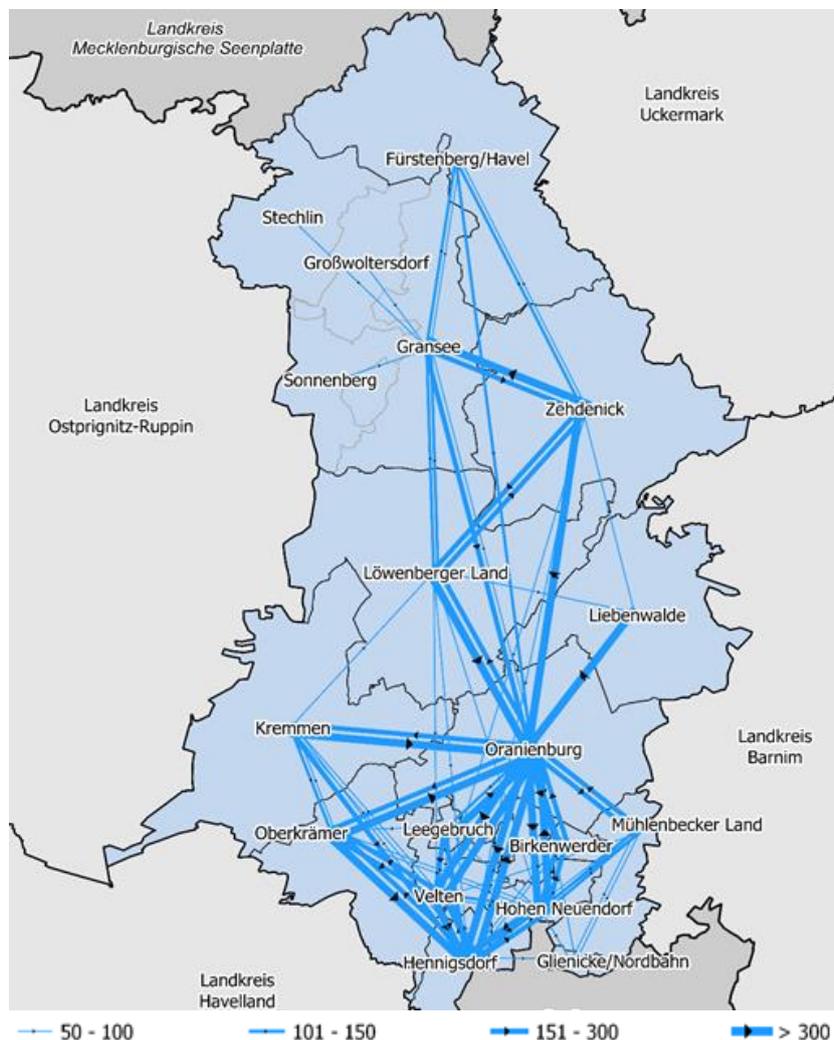


Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.  
 Daten: Bundesagentur für Arbeit 2020b.  
 Anmerkung: Es werden Pendelnde ab 50 Pendelnde auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Kommunen dargestellt.

**Pendelnde innerhalb des Landkreises Oberhavel (Binnenpendelnde)**

Angesichts des hohen Gewichts der Stadt Berlin als Pendelndenquell- und -zielort für die Kommunen des Landkreises Oberhavel sind die kreisinternen Pendelndenverflechtungen etwas schwächer ausgeprägt. Innerhalb des Landkreises pendeln derzeit ca. 38.400 Personen. Die Pendelndenverflechtungen innerhalb des Landkreises Oberhavel sind dabei stark auf die zentralen Orte ausgerichtet (vgl. Abbildung 7 und Tabelle 5).

Abbildung 7: Pendelnde innerhalb des Landkreises Oberhavel



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.  
 Daten: Bundesagentur für Arbeit 2020b.  
 Anmerkung: Es werden Pendelndenströme ab 50 Pendelnde auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Kommunen dargestellt.

**Aufkommensstarke Pendelndenbeziehungen des Landkreises Oberhavel**

In Tabelle 4 sind die zehn aufkommenstärksten Ein- und Auspendelndenströme sowie in Tabelle 5 die zehn aufkommenstärksten Pendelndenströme innerhalb des Landkreises Oberhavel dargestellt.

Tabelle 4: Top 10 der aufkommensstärksten Ein- und Auspendelndenströme des Landkreises Oberhavel

Ausgangsort	Zielort	Anzahl Pendelnde
Oranienburg	Berlin	6.158
Hohen Neuendorf	Berlin	5.935
Hennigsdorf	Berlin	4.918
Mühlenbecker Land	Berlin	4.236
Glienicke/Nordbahn	Berlin	3.611
Berlin	Hennigsdorf	3.287
Oberkrämer	Berlin	2.202
Berlin	Oranienburg	2.101
Velten	Berlin	1.892
Birkenwerder	Berlin	1.827

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2020b.

Tabelle 5: Top 10 der aufkommensstärksten Pendelndenströme innerhalb des Landkreises Oberhavel

Ausgangsort	Zielort	Anzahl Pendelnde
Oranienburg	Hennigsdorf	686
Zehdenick	Oranienburg	653
Hohen Neuendorf	Oranienburg	639
Löwenberger Land	Oranienburg	638
Hennigsdorf	Oranienburg	634
Velten	Hennigsdorf	627
Velten	Oranienburg	586
Leegebruch	Oranienburg	562
Oberkrämer	Hennigsdorf	512
Oranienburg	Velten	507

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2020b.

### 2.1.6 Freizeit- und touristische Schwerpunkte

Der Landkreis Oberhavel ist mit dem Fürstenberger Seenland Teil der Tourismusregion Ruppiner Seenland, zu der über 170 Seen und ca. 100 km schiffbarer Flüsse zählen.<sup>41</sup> Die touristischen Schwerpunkte im Landkreis liegen im Natur-, Kultur-,

<sup>41</sup> Vgl. Landkreis Oberhavel 2020b.

Wasser- und Aktivtourismus. Weiterhin verlaufen touristisch vermarktete Ferienstraßen sowie Rad- und Wanderwege wie die Deutsche Tonstraße, der Königin-Luise-Radweg oder der Seen-Kultur-Radweg durch den Landkreis. Dies wird ergänzt durch ein ausgebautes Netz an touristischen Fernrad- und Fernwanderwegen wie z.B.

#### Radfernwege

- ◆ Berlin-Kopenhagen
- ◆ Havelradweg
- ◆ Tour Brandenburg
- ◆ Historische Stadtkerne 1 und 2
- ◆ Fontaneradweg
- ◆ Radring Rund um Berlin

#### Fernwanderwege

- ◆ Europäischer Fernwanderweg E10
- ◆ 66-Seen-Wanderweg
- ◆ Ruppiner-Land-Rundwanderweg

Die Reiseregion Fürstenberger Seenland erstreckt sich von Fürstenberg/Havel über den Naturpark Stechlin-Ruppiner Land bis nach Gransee sowie Zehdenick und besitzt verschiedene Freizeit- und touristische Schwerpunkte. Dazu gehören z.B. die Klöster in Zehdenick und Himmelpfort, das Naturparkhaus Menz, das Fontanehaus und das Glasmacherhaus in Neuglobsow, die Schlösser Meseberg und Liebenberg, der Ziegeleipark Mildenberg sowie die zahlreichen Seen (u.a. Stechlinsee, Röblinsee, Himmelpforter Seen). Zudem befindet sich die Mahn- und Gedenkstätte Ravensbrück in Fürstenberg/Havel.<sup>42</sup>

Im Süden des Landkreises Oberhavel zählen u.a. das Schloss Oranienburg mit dem Kreismuseum Oberhavel, das Friedrich-Wolf-Haus in Lehnitz, der Tier-, Freizeit- und Saurierpark in Germendorf, die historische Altstadt inkl. Scheunenviertel in Kremmen, das Kurt-Mühlenhaupt-Museum in Bergsdorf sowie das Ofen- und Keramikmuseum in Velten zu den Freizeit- und Tourismusschwerpunkten<sup>43</sup>. Ein weiteres wichtiges Besucherziel im Landkreis Oberhavel ist die Gedenkstätte und Museum Sachsenhausen.

### **Tourismusentwicklung**

Die Entwicklung der Gästeankünfte im Landkreis Oberhavel weist in den letzten Jahren eine konstant positive Entwicklung auf. Im Vergleich zum Jahr 2015 lagen die Gästezahlen im Jahr 2019 um ca. 3,1 % und die Übernachtungszahlen um 7,4 % höher (vgl. auch Tabelle 6).

---

<sup>42</sup> Vgl. REGiO-Nord mbH 2020.

<sup>43</sup> Vgl. In-Berlin-Brandenburg.com 2020.

---

Tabelle 6: Entwicklung Gästeankünfte 2015 bis 2019 im Landkreis Oberhavel

Jahr	Gästezahlen	Veränderung zum Vorjahr in %	Übernachtungszahlen	Veränderung zum Vorjahr in %
2015	225.471	-	482.929	-
2016	236.256	+4,8	500.290	+3,6
2017	238.985	+1,2	507.867	+1,5
2018	227.295	-4,9	496.843	+2,2
2019	232.501	+2,3	518.721	+4,4

Daten: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) 2020b.  
Anmerkung: Datenstand jeweils zum Stichtag 31.12.

## 2.2 Schulen und Schülerverkehr

### 2.2.1 Schulstandorte

Mit Stand Schuljahr 2020/2021 gibt es im Landkreis Oberhavel insgesamt 69 allgemeinbildende Schulen. Davon befinden sich 65 Schulen in öffentlicher und 4 Schulen in freier Trägerschaft (vgl. Tabelle 7).

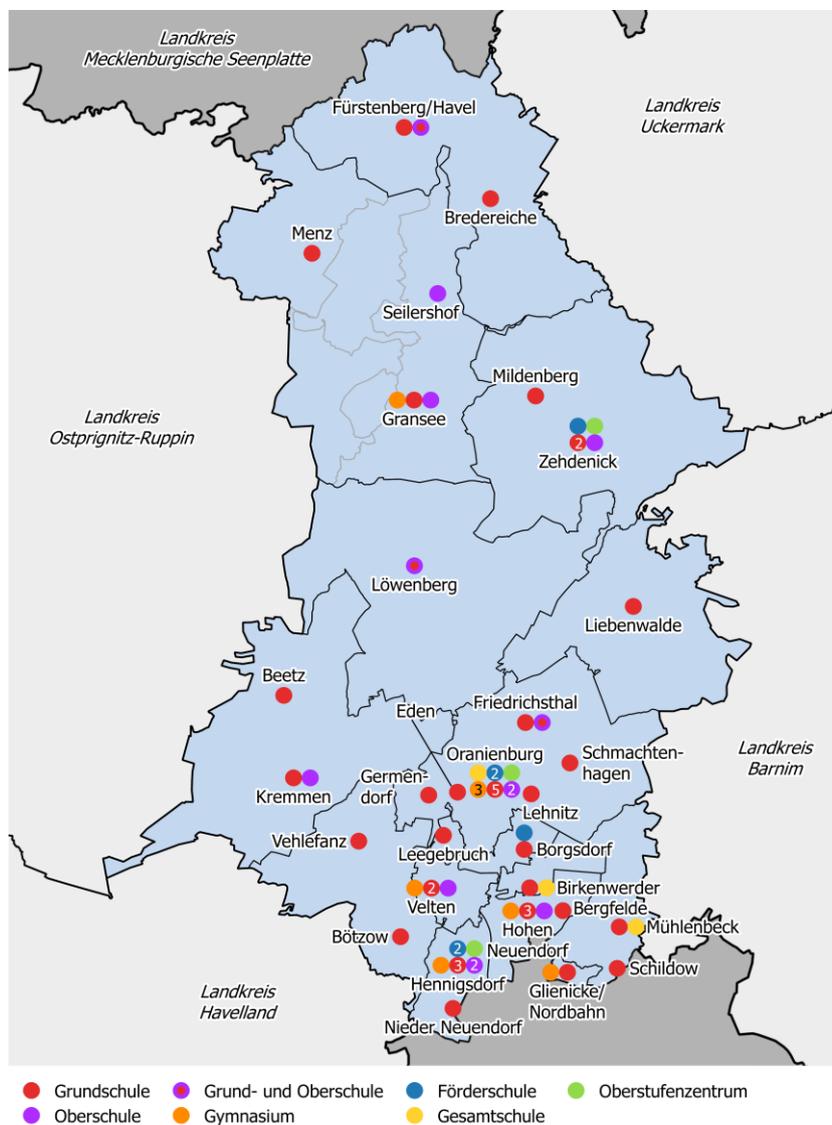
Tabelle 7: Schulen und Schülerzahlen im Landkreis Oberhavel im Schuljahr 2020/2021

Schulform	Anzahl Schulen	Schülerzahl
<b>Grundschulen</b>	39 davon 2 in freier Trägerschaft	11.904
<b>Gesamtschulen</b>	3	2.487
<b>Oberschulen</b>	11 davon 2 in freier Trägerschaft	2.487
<b>Gymnasien</b>	8	4.290
<b>Oberstufenzentren</b>	2	532
<b>Förderschulen</b>	6	513
<b>Gesamtanzahl im Landkreis</b>	<b>69</b>	<b>22.213</b>

Daten: Landkreis Oberhavel 2020a.

Abbildung 8 zeigt die räumliche Verteilung der Schulstandorte der allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Oberhavel. Eine Übersicht über alle Schulen mit Zuordnung von Schultypen, Schulträgern sowie Schülerzahlen wird im Anhang A4 dargestellt.

Abbildung 8: Schulstandorte allgemeinbildende Schulen im Landkreis Oberhavel im Schuljahr 2020/2021



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.

Daten: Landkreis Oberhavel 2020a sowie Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg 2021.

### 2.2.2 Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Die Satzung zur Beförderung von Schülerinnen und Schülern des Landkreises Oberhavel legt fest, dass die Beförderung von Schülerinnen und Schülern grundsätzlich mit dem öffentlichen Personennahverkehr zu erfolgen hat (§ 4 Abs. 1 Satzung zur Beförderung von Schülerinnen und Schülern).

Entsprechend den Festlegungen des NVP 2017 - 2021 werden je Schulstandort dabei mindestens zwei Rückfahrten auf allen nachgefragten Relationen im Schülerverkehr gewährleistet. Die Rückfahrt soll dabei nach Möglichkeit zeitnah, spätestens jedoch 60 Minuten nach Unterrichtsende bzw. der zwischen Schule und Landkreis als Träger der Beförderung von Schülerinnen und Schülern abgestimmten Endzeit, erfolgen.

Bei Schulen mit Ganztagsbetrieb bzw. Schulen der Sekundarstufe II soll darüber hinaus eine dritte Rückfahrt angeboten werden, für welche ebenfalls die Einhaltung der Wartezeitbegrenzung von 60 Minuten angestrebt wird.

Sofern auf den entsprechenden Relationen Taktverkehre (z.B. 20-Min- bis 60-Min-Takt) bestehen, wird die Anbindung der Schule hierbei als ausreichend angesehen. Darüber hinaus steht bei Taktverkehren die Anschlusssicherung an den SPNV im Vordergrund, so dass keine Abstimmung bezüglich einer zu berücksichtigenden Unterrichtsendzeit erfolgt.

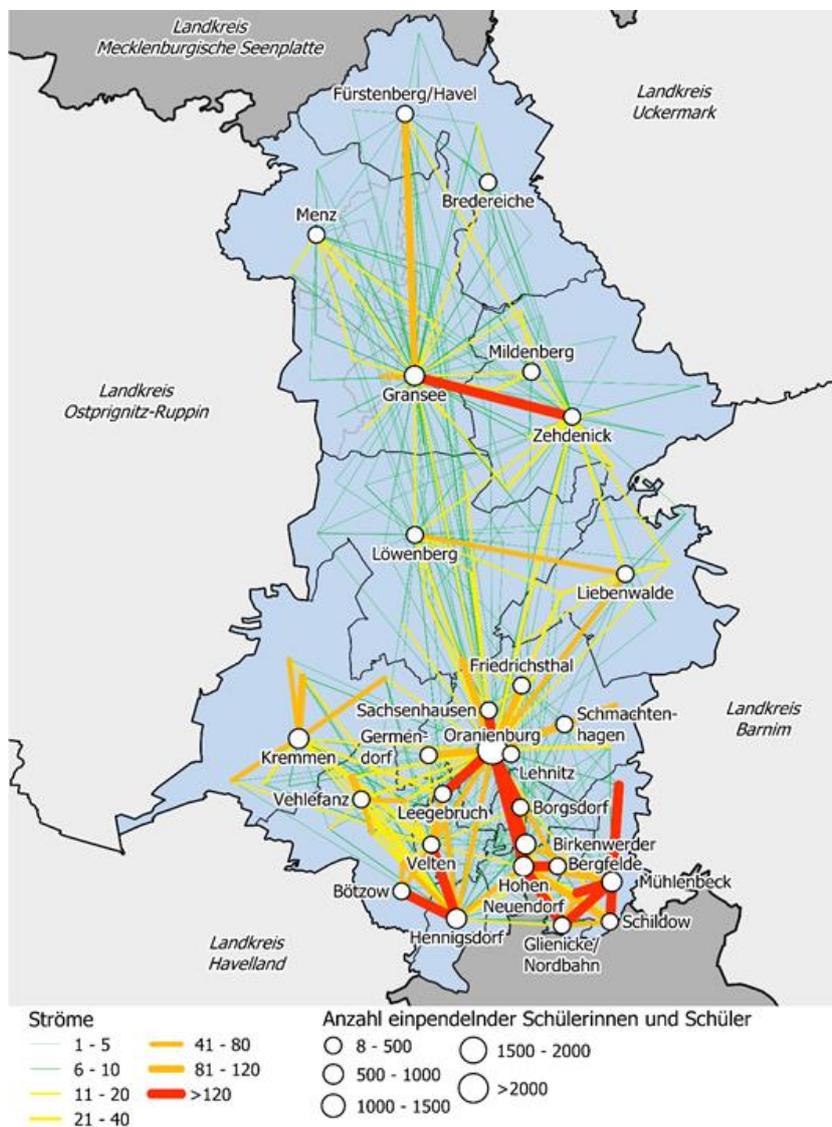
### **Verflechtungen in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern**

Insbesondere bei Schulen in freier Trägerschaft sowie bei öffentlichen Schulen in unmittelbarer Nähe zu anderen Gebietskörperschaften, v.a. im Bereich Hennigsdorf, Glienicke/Nordbahn und Mühlenbecker Land, stammt ein Teil der Schülerinnen und Schüler aus anderen Landkreisen und dem Land Berlin. Im weiterführenden Bereich werden teilweise auch Schulen in Berlin von Schülerinnen und Schülern aus angrenzenden Gemeinden des Landkreises Oberhavel besucht.

In Abbildung 9 erfolgt die Darstellung der einzelnen Quelle-Ziel-Beziehungen zwischen Schulstandort und Wohnort der Schülerinnen und Schüler.

Starke Verflechtungen in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern bestehen insbesondere zwischen den größeren Kommunen des Landkreises, da dort oftmals die Standorte der weiterführenden Schulen sowie der Förderschulen liegen. Insgesamt werden die gemeindeüberschreitenden Verflechtungen hauptsächlich durch die Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe bestimmt, wohingegen der überwiegende Teil der Grundschülerinnen und Grundschüler innerhalb ihrer Wohnortkommune die Schule besucht.

Abbildung 9: Quelle-Ziel-Beziehungen zwischen Schulstandort und Wohnort der Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2020/2021



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.  
 Daten: Landkreis Oberhavel 2020a.

## 2.3 Netz und Angebotsentwicklung im Öffentlichen Verkehr

### 2.3.1 Verkehrsangebot im SPNV

Der SPNV liegt in der Verantwortung des Landes Brandenburg als Aufgabenträger entsprechend § 3 Abs. 1 ÖPNVG BB und umfasst die in Tabelle 8 dargestellten Verkehre. Eine Übersicht über das konkrete derzeitige Leistungsangebot des SPNV im Landkreis Oberhavel wird im Anhang A1 dargestellt. Die SPNV-Leistungen werden durch die DB Regio AG, die Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB) und die S-Bahn

Berlin GmbH auf Basis verkehrsvertraglicher Regelungen mit den jeweils betroffenen Ländern Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern erbracht.

Entsprechend LNVP sehen die Planungen der SPNV-Angebote ab 2022 für den Landkreis Oberhavel die Einführung einer neuen Regionalbahnlinie RB 32a vor. Diese soll Oranienburg über Berlin Ostkreuz mit dem Terminal 5 des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg (BER) verbinden. Nach Inbetriebnahme der Dresdner Bahn soll die Durchbindung der Linie als RB 32 bis Wünsdorf-Waldstadt erfolgen. Die Planungen bei der S-Bahn sehen eine Neuvergabe des Teilnetzes Nord-Süd (S 1 und S 25) ab Dezember 2023 vor.<sup>44</sup>

Tabelle 8: Status quo der SPNV-Angebote 2020 im Landkreis Oberhavel

Angebot	Teilnetz	Betreiber	Takt	Laufzeit
<b>RE 5</b> <b>Rostock – Neustrelitz – Oranienburg – Berlin Südkreuz – Elsterwerda</b>	Teilnetz Nord-Süd	DB Regio AG	120 Min <sup>1</sup>	12/2014 – 12/2026
<b>Stralsund – Neustrelitz – Oranienburg – Berlin Südkreuz (– Finsterwalde)</b>			120 Min <sup>1,2</sup>	
<b>RE 6 Berlin Gesundbrunnen – Berlin-Spandau – Hennigsdorf – Neuruppin – Wittenberge</b>	Teilnetz Nordwest-brandenburg	DB Regio AG	60 Min	12/2016 – 12/2028
<b>RB 12 Berlin Ostkreuz – Oranienburg – Löwenberg – Templin Stadt</b>	Teilnetz Ostbrandenburg	NEB	60 Min	12/2014 – 12/2024
<b>RB 20 Oranienburg – Hennigsdorf – Golm</b>	Teilnetz Stadtbahn	DB Regio AG	60 Min <sup>3</sup>	12/2011 – 12/2022 <sup>4</sup>
<b>RB 27 (Schmachtenhagen –) Wensickendorf – Basdorf – Berlin-Karow</b>	Teilnetz Heidekrautbahn	NEB	60 Min <sup>5</sup>	12/2015 – 12/2022 <sup>6</sup>
<b>RB 54 (Berlin –) Löwenberg (Mark) – Rheinsberg (Mark)</b>	Teilnetz Ostbrandenburg	NEB	120 Min	12/2014 – 12/2024
<b>RB 55 Hennigsdorf (bei Berlin) – Velten (Mark) – Kremmen</b>	Teilnetz Nordwest-brandenburg	DB Regio AG	60 Min	12/2016 – 12/2028
<b>S 1 Oranienburg – Berlin Wannsee</b>	Teilnetz Nord-Süd	S-Bahn Berlin GmbH	20 Min	12/2017 – 10/2031

<sup>44</sup> Vgl. MIL 2018.

<b>S 8 Birkenwerder – Berlin (– Zeuthen)</b>	Teilnetz Ring/Süd-Ost	S-Bahn Berlin GmbH	20 Min	01/2017 – 10/2022 10/2022 – 10/2027
<b>S 25 Hennigsdorf (bei Berlin) – Berlin – Teltow Stadt</b>	Teilnetz Nord-Süd	S-Bahn Berlin GmbH	20 Min	12/2017 – 06/2029

Daten: VBB 2020a und MIL 2018.

Anmerkung: <sup>1</sup> Überlagerung beider Linienäste zu einem 60-Min-Takt auf der Relation Neustrelitz – Oranienburg – Berlin.

<sup>2</sup> Durch zusätzliche Fahrten mit verkürztem Fahrtverlauf wird auf der Relation Neustrelitz – Stralsund ein 60-Min-Takt sichergestellt.

<sup>3</sup> Es erfolgt nur eine Bedienung von Mo-Fr.

<sup>4</sup> Ab 12/2022 Bestandteil Teilnetz Elbe-Spree mit Laufzeit 12/2022 – 12/2034.

<sup>5</sup> Die Linie verkehrt nur Sa, So/F zwischen Wensickendorf und Schmachtenhagen.

<sup>6</sup> Vergabeverfahren für Laufzeit 12/2022 – 12/2024 ist in Vorbereitung. Anschließend Direktvergabe aufgrund Forschung und Entwicklung alternativer Antriebstechnik für Laufzeit 12/2024 – 12/2034.

### 2.3.2 Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Im Landkreis Oberhavel besteht an der Zugangsstelle Oranienburg ein Anschluss zum SPFV. Mit der Einführung der IC-Verbindung Rostock – Berlin – Dresden im Jahr 2019 wurde der SPFV im Landkreis gestärkt. Als zusätzliches, alle 120 Minuten verkehrendes Angebot wird dadurch ein durchgängiger 60-Min-Takt von IC und RE auf der Relation Berlin – Rostock erreicht. Oranienburg verfügt damit auch über eine Direktverbindung nach Dresden sowie eine zusätzliche Direktverbindung zum Flughafen BER.

### 2.3.3 Fernbuslinienverkehr

Im Landkreis Oberhavel gibt es fünf Zugangsstellen des Fernbuslinienverkehrs. Diese befinden sich in Nassenheide, Teschendorf, Löwenberg, Gransee und Fürstenberg/Havel. Neben ständigen Anpassungen der Fernbusangebote treten auch saisonale Unterschiede in der Angebotshäufigkeit auf, so dass nach derzeitigem Stand von allen Zugangsstellen aus mehrmals in der Woche Fahrten nach Greifswald und Leipzig bestehen. Zusätzlich verkehren von Löwenberg, Teschendorf und Nassenheide aus Fernbusfahrten nach Neubrandenburg.<sup>45</sup>

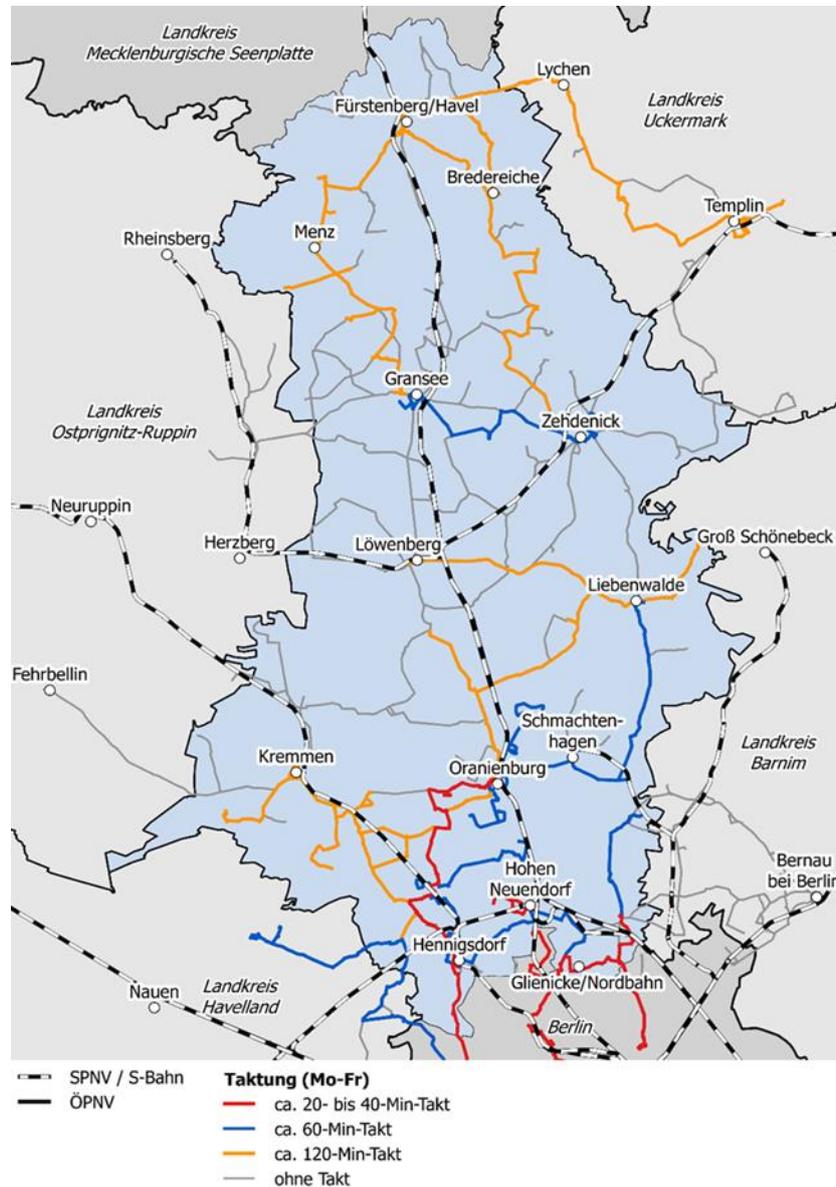
### 2.3.4 Verkehrsangebot im kommunalen ÖPNV

In Abbildung 10 wird das derzeitige Liniennetz (kommunaler ÖPNV sowie SPNV) des Landkreises Oberhavel dargestellt. In Anhang A2 erfolgt eine detaillierte Darstellung nach Linien, Betreibern und zur Angebotshäufigkeit in den Bedienungszeiträumen Montag - Freitag (Schultage), Montag - Freitag (Ferientage), Samstag

<sup>45</sup> Vgl. FlixMobility GmbH 2020.

und Sonntag. Soweit vorhanden, werden derzeitige Taktfolgezeiten, aber auch etwaige Elemente flexibler Betriebsformen dargestellt.

Abbildung 10: Status quo Liniennetz im Landkreis Oberhavel (Übersicht)



Karte: IGES 2021. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.

Daten: VBB 2020a, Fahrpläne der Verkehrsunternehmen. Stand Oktober 2020.

### Verkehrsunternehmen und Liniengenehmigungen

Im kommunalen ÖPNV bedient das konzessionierte, kreiseigene Verkehrsunternehmen OVG zum Stand Oktober 2020 insgesamt 43 Linien. Weitere Verkehrsunternehmen bieten Verkehrsleistungen im kreisübergreifenden Verkehr an, wobei

die Liniengenehmigungen in Aufgabenträgerschaft angrenzender Landkreise und Länder liegen (vgl. Tabelle 9).

Tabelle 9: Verkehrsunternehmen und Liniengenehmigungen inkl. Laufzeit

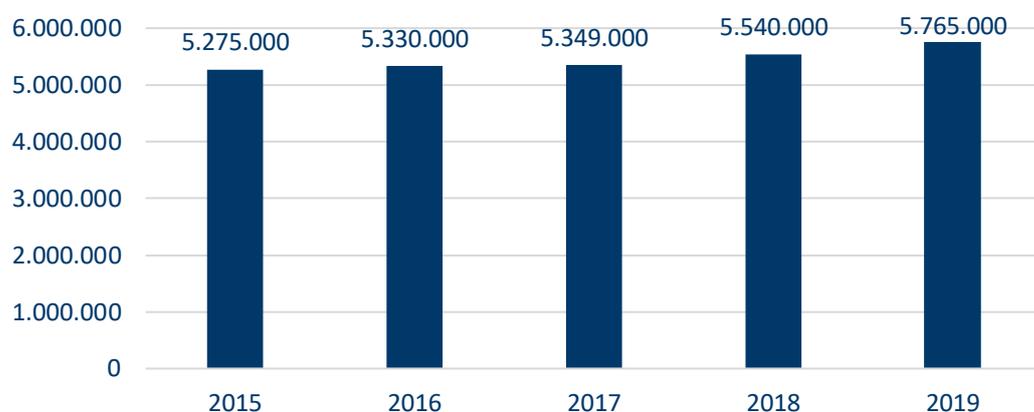
Verkehrsunternehmen	Linien	Laufzeit bis
<b>Landkreis Oberhavel</b>		
Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH (OVG)	43	31.05.2026
<b>Landkreis Barnim</b>		
Barnimer Busgesellschaft mbH (BBG)	1	31.12.2026
<b>Land Berlin</b>		
Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG)	2	31.08.2035
<b>Landkreis Havelland</b>		
Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH	2	31.05.2026
<b>Landkreis Ostprignitz-Ruppin</b>		
Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH (ORP)	3	31.07.2026
<b>Landkreis Uckermark</b>		
Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH (UVG)	2	31.05.2026

Daten: VBB 2020a, Landkreis Oberhavel sowie Angaben der Verkehrsunternehmen.

### Betriebsleistung

Im Jahr 2019 betrug die Betriebsleistung des kreiseigenen Verkehrsunternehmens OVG im Landkreis Oberhavel insgesamt ca. 5,8 Mio. Kilometer (vgl. Abbildung 11).

Abbildung 11: Entwicklung der Betriebsleistung im kommunalen ÖPNV



Daten: Landkreis Oberhavel 2020c. Darstellung ohne Betriebsleistung einbrechender Linien aus den angrenzenden Landkreisen.

### Übergreifende Verkehre im Berliner Umland

Im Berliner Umland verkehren die nachfolgend aufgeführten Korridore gemeindeübergreifend, wobei Mo-Fr mindestens eine Bedienung im 20-/40- bzw. 30-Min-Takt erfolgt:

- ◆ Hennigsdorf – Nieder Neuendorf – Berlin S+U Rathaus Spandau – Berlin, Gattower Str./Heerstr. (Linie 136)<sup>46</sup>,
- ◆ Mühlenbeck – Schildow – Glienicke – Berlin-Hermsdorf (Linie 806), ergänzt durch den „Kiezbus“ im Korridor Schildow – Glienicke – Berlin-Frohnau,
- ◆ Oranienburg – Leegebruch – Velten – Hennigsdorf (Linie 824) sowie
- ◆ Schildow – Berlin, Blankenfelde – Berlin, H.-Hesse-Str./Waldstr. (Linie 107)

Der Korridor Hennigsdorf – Stolpe – Hohen Neuendorf – Bergfelde – Schönfließ – Glienicke – Berlin-Hermsdorf (Linie 809) wird Mo-Fr im 60-Min-Takt bedient. Darüber hinaus verkehrt die Linie 810 Mühlenbeck – Glienicke – Schildow – Mühlenbeck Mo-Fr ohne Taktung mit 11 Fahrten.

Des Weiteren bedient die Linie 807 Mo-Fr den Korridor Velten – Hennigsdorf im 60-Min-Takt. Die Linie 801 verkehrt im Korridor (Oranienburg –) Hohenbruch – Sommerfeld – Ludwigsau (– Kremmen) Mo-Fr mit Einzelfahrten und am Wochenende mit jeweils drei Fahrtenpaaren zwischen Oranienburg und Beetz. Schließlich existieren mit den Linien 811 und 814 weitere ÖPNV-Angebote im Berliner Umland, die ohne Taktung von Mo-Fr (Linie 811) bzw. Mo-Fr an Schultagen (Linie 814) verkehren.

### Innergemeindliche Verkehre im Berliner Umland

In der **Stadt Oranienburg** verkehren die Linien 804 und 821 von Mo-Fr im 60-Min-Takt (Linie 804) bzw. als Einzelfahrten ohne Taktung (Linie 821) und erschließen das Stadtgebiet in den Korridoren Oranienburg, Rewestr. – Birkenallee – S Oranienburg – Gedenkstätte – Malz (Linie 804) und Oranienburg, Birkenallee – S Oranienburg – Gedenkstätte – Oranienburg, Tiergarten (Linie 821). An Wochenenden findet derzeit nur eine Bedienung auf der Linie 804 im 120-Min-Takt statt. Mehrere Stadt-Umland- und Regionalverkehrslinien (z.B. Linien 800, 802, 803, 805, 824) beginnen und enden an der Haltestelle S Oranienburg und übernehmen damit zumindest teilweise Erschließungsfunktionen in der Stadt.

Im Bereich der **Stadt Hohen Neuendorf** verkehrt die Linie 822 im Korridor S Hohen Neuendorf – Hohen Neuendorf, Friedhof – Hohen Neuendorf, Havelstraße Mo-Fr im 30-Min- bis 60-Min-Takt. An Wochenenden erfolgt eine Bedienung im 60-Min-Takt mit einer Unterbrechung in der Mittagszeit. Darüber hinaus erschließen die Stadt-Umland- und Regionalverkehrslinien 809 und 816 ebenfalls Teilbereiche der Stadt Hohen Neuendorf.

In der **Gemeinde Birkenwerder** verkehrt derzeit nur im nördlichen Bereich (Haltestelle Birkenwerder, Lindenhof Siedlung) die Regionalverkehrslinie 816 Mo-Fr im

---

<sup>46</sup> Hinweis: Derzeit Mo-Fr zwischen ca. 9:30 - 13:00 Uhr nur 60-Min-Takt.

60-Min-Takt mit einer Unterbrechung in der Mittagszeit sowie an Wochenenden im 120-Min-Takt. Diese Linie erschließt den Regional- und S-Bahnhof Birkenwerder (RB 20, S 1 und S 8) nicht.

Der Stadtbereich der **Stadt Hennigsdorf** wird über verschiedene Stadt-Umland- und Regionalverkehrslinien (z.B. Linien 136, 651, 809, 824) Mo-Fr ca. im 20-Min- bis 60-Min-Takt bedient. An Wochenenden erfolgt mindestens eine Bedienung im 60-Min-Takt.

Zu Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern erfolgen auf den im Stadt-Umland-Bereich verkehrenden Linien teilweise zusätzliche Linienfahrten an Schultagen.

### **Saisonale Angebote im kommunalen ÖPNV**

Als saisonale ÖPNV-Verbindung im Landkreis verkehrt seit 2019 im Zeitraum Anfang Mai bis Ende Oktober die Linie 823 zwischen Oranienburg und Kremmen. Die Linie erschließt dabei nicht nur den Tierpark Germendorf und das Scheunenviertel in Kremmen, sondern im Verlauf der Strecke noch weitere touristische Ziele in Schwante und Sommerswalde.

Darüber hinaus erfolgt eine saisonal ausgerichtete Anbindung des Ziegeleiparks Mildeberg, die in die Linie 854 integriert ist.

### **Flexible Bedienformen**

Flexible Bedienformen werden vor allem in Zeiten geringer Nachfrage angeboten und kommen derzeit besonders in den ländlichen Bereichen des nördlichen Kreisgebiets zum Einsatz. Die Vermarktung erfolgt als RufBus. Die Nutzung erfordert eine vorherige telefonische Anmeldung mit einer Voranmeldefrist von 90 Minuten. Die Beförderung erfolgt zum VBB-Tarif und von Haltestelle zu Haltestelle auf festgelegten Linien. Internetbasierte Bestellwege werden derzeit nicht angeboten.<sup>47</sup>

## **2.3.5 Alternative Mobilitätsangebote**

### **Bürgerbus**

Neben den flexiblen Bedienformen existieren des Weiteren alternative Angebote in Form von Bürgerbussen. Der **Bürgerbus Gransee** wurde als erstes Bürgerbusprojekt im Land Brandenburg umgesetzt und existiert in dieser Form seit dem Jahr 2005. Er verbindet viermal täglich die Stadt Gransee mit den Gemeinden und Orten Schönemark, Sonnenberg, Schulzendorf, Rönnebeck, Keller, Baumgarten und Meseberg. Der Bürgerbusbetrieb wird als Teil des Fahrplanangebots der Linie 835 umgesetzt und zeichnet sich dadurch aus, dass das Bürgerbusfahrzeug durch ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer geführt wird. Es wird ein Kleinbus eingesetzt.<sup>48</sup>

---

<sup>47</sup> Vgl. OVG 2020.

<sup>48</sup> Vgl. BürgerBusVerein Gransee e.V. 2020.

## Sharing und Mitfahrplattformen

Carsharing spielt in der Mobilität des Landkreises Oberhavel bis dato kaum eine Rolle. Aktuell gibt es weder Angebote stationsbasierter Carsharing-Betreiber noch Angebote im freefloat-Betrieb. Die Carsharing-Angebote beschränken sich auf wenige Anbieter, bei denen private Pkw über Internetportale wie getaround zur Vermietung angeboten werden. Eine Verknüpfung mit dem ÖPNV findet derzeit nicht statt.

Fahrradverleihmöglichkeiten werden auf lokaler Ebene, z.B. im Umfeld touristischer Ziele bzw. durch Beherbergungsbetriebe, angeboten. Ein einheitliches Bike-sharing-System ist im Landkreis jedoch derzeit nicht vorhanden. Der Verleih von E-Scootern bzw. E-Tretrollern findet im Landkreis aktuell nicht statt.

Mitfahrgelegenheiten, z.B. über internetbasierte Pendelndenportale, werden bis dato nur sporadisch angeboten und beziehen sich überwiegend auf Strecken nach Berlin. Die angebotenen Fahrten beginnen und enden überwiegend an SPNV-Knotenpunkten.

### 2.3.6 Fahrzeugeinsatz im kommunalen ÖPNV

Derzeit werden im kommunalen ÖPNV des Landkreises 93 Fahrzeuge eingesetzt<sup>49</sup>. Überwiegend kommen Standard- und Gelenkbusse zum Einsatz. Das Durchschnittsalter beträgt 6,4 Jahre<sup>45</sup>. Der derzeitige Fuhrpark ist durch regelmäßige Modernisierung gekennzeichnet.

Der Anteil von barrierefrei zugänglichen Niederflurfahrzeugen liegt zurzeit bei 87 %. Somit sind 13 % der Fahrzeuge derzeit nicht barrierefrei zugänglich. Zur Erreichung der Zielstellung eines vollständig barrierefreien ÖPNV entsprechend § 8 Abs. 3 PBefG besteht somit weiterer Handlungsbedarf und wird daher bei den Qualitätsanforderungen an die Fahrzeuge im kommunalen ÖPNV aufgegriffen.

Alle von der OVG eingesetzten Fahrzeuge verfügen über eine elektronische Fahrtziel- und Haltestellenanzeige sowie eine Haltestellenansage. 81 % der Fahrzeuge sind darüber hinaus mit Monitoren zur dynamischen Fahrtverlaufsanzeige ausgestattet. Darüber hinaus verfügen alle Fahrzeuge über ein Videosicherheitsystem sowie 83 % der Fahrzeuge über ein automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS). 87 % der Fahrzeuge (81 Fahrzeuge) besitzen eine Fahrerplatzklimatisierung, 23 % davon eine Vollklimatisierung (21 Fahrzeuge).

## 2.4 Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte

### 2.4.1 Zugangsstellen zum SPNV (Bahnhöfe und Haltepunkte)

Der Landkreis Oberhavel wird durch 30 Zugangsstellen zum SPNV erschlossen (vgl. Anhang 1). Davon sind derzeit 28 Zugangsstellen mit barrierefreien Zuwegungen

<sup>49</sup> Datenstand Oktober 2020, Angabe inkl. Fahrzeuge von Subunternehmen.

ausgestattet (Rampen oder Aufzüge). Die SPNV-Zugangsstellen Fürstenberg/Havel und S Schönfließ sind die einzigen nicht stufenfrei erreichbaren Zugangsstellen im Landkreis Oberhavel. Die barrierefreie Gestaltung der SPNV-Zugangsstelle Fürstenberg/Havel ist derzeit in Planung.

#### 2.4.2 Zugangsstellen des kommunalen ÖPNV (Haltestellen)

Der Landkreis Oberhavel verfügt derzeit über **1.132 Haltestellenpositionen** im kommunalen ÖPNV. Einheitliche Kriterien für die Ausstattung der Haltestellen ergeben sich grundsätzlich aus der VBB-Haltestellenkategorisierung und den zugehörigen Mindestausstattungsmerkmalen je Haltestellenkategorie. Dabei werden die Haltestellenkategorien A, B, C1, C2 und C3 unterschieden (vgl. Kapitel 5.2).

Im Landkreis Oberhavel werden vier ÖPNV-Zugangsstellen der Kategorie A zugeordnet:

- ◆ S Hennigsdorf, Bahnhof
- ◆ S Hohen Neuendorf
- ◆ S Oranienburg, Bahnhof
- ◆ Velten, Bahnhof

Die Kategorie B umfasst insgesamt 15 ÖPNV-Zugangsstellen, dazu gehören u.a. Bärenklau (OHV), Bahnhof; Fürstenberg/Havel, Bahnhof; Kremmen, Bahnhof; S Borgsdorf; Wensickendorf, Bahnhof oder Zehdenick, Bahnhof. Alle weiteren ÖPNV-Zugangsstellen des Landkreises Oberhavel sind den Haltestellenkategorie C1 bis C3 zugeordnet. Haltestellen, die derzeit nicht bedient werden, sind keiner Kategorie zugeordnet.

#### Dynamische Fahrgastinformation

Tabelle 10 zeigt die derzeitigen Standorte von Anlagen zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI) im Landkreis Oberhavel. Insgesamt werden derzeit 21 DFI-Anlagen betrieben.

Tabelle 10: DFI-Anlagen im Landkreis Oberhavel

Stadt/Gemeinde	Haltestellenname (Anzahl der DFI-Anlagen)	
<b>Granse</b>	Kirchplatz	
<b>Hennigsdorf</b>	Bahnhof	
<b>Hohen Neuendorf</b>	S Hohen Neuendorf	
<b>Oberkrämer</b>	Marwitz, Turnhalle	
<b>Oranienburg</b>	Bahnhof (4x) Bernauer Str. (2) Breite Str. (2x) Gedenkstätte	Gericht (2x) Kremmer Str. TURM ErlebnisCity Sachsenhausen, Kirche (2x)
<b>Velten</b>	Bahnhof	
<b>Zehdenick</b>	Bahnhof	

Daten: OVG 2020.

### Erschließungsqualität durch Haltestellen im Landkreis Oberhavel

Die derzeitige räumliche Abdeckung der Haltestelleneinzugsbereiche wird anhand der in Kapitel 4.2 definierten Festlegungen zur Erschließungsqualität für den Landkreis Oberhavel sowie das Berliner Umland geprüft.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass nicht alle Teile der Siedlungsgebiete gleichermaßen durch Haltestellen des ÖPNV und SPNV (z.B. S-Bahn, RE und RB) erschlossen sind und somit zukünftig zum Teil zusätzlicher Erschließungsbedarf besteht. Dies gilt sowohl für bestehende Wohn- und Gewerbeflächen als auch z.B. bei der zukünftigen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung. Sichtbare Bedarfe werden z.B. in Birkenwerder, Hohen Neuendorf oder aber in einzelnen Bereichen der Städte Fürstenberg/Havel und Zehdenick erkennbar. Auf konkrete Erschließungsbedarfe wird – sofern aus Sicht des Landkreises erforderlich – in Kapitel 6 eingegangen.

#### 2.4.3 Verkehrsträgerverknüpfung

Wichtige Verknüpfungspunkte im Landkreis Oberhavel sind derzeit insbesondere Zugangsstellen zum SPNV. Dabei sind Handlungsbedarfe v.a. bei der Verknüpfung der ÖPNV-Angebote untereinander erkennbar. Eine Übersicht von wichtigen Verknüpfungspunkten des kommunalen ÖPNV mit anderen Verkehrsträgern und den derzeitigen Verknüpfungsmöglichkeiten wird in Tabelle 11 dargestellt.

Tabelle 11: Wichtige derzeitige Verknüpfungspunkte mit dem kommunalen ÖPNV im Landkreis Oberhavel

Zugangsstelle	SPNV	Kommunaler ÖPNV	P+R	B+R
Bärenklau	x		x	x
Beetz-Sommerfeld	x	x		x
Bergfelde	x		x	x
Birkenwerder	x		x	x
Borgsdorf	x		x	x
Fürstenberg/Havel	x	x	x	x
Gransee	x	x	x	x
Grüneberg	x		x	x
Hennigsdorf	x	x	x	x
Hohen Neuendorf	x	x	x	x
Kremmen	x	x	x	x
Lehnitz	x		x	x
Löwenberg (Mark)	x	x	x	x
Mühlenbeck-Mönchmühle	x	x	x	x
Nassenheide	x		x	x

Zugangsstelle	SPNV	Kommunaler ÖPNV	P+R	B+R
Oranienburg	x	x	x	x
Sachsenhausen	x		x	x
Schmachtenhagen	x		x	
Schwante	x		x	x
Vehlefan	x		x	x
Velten (Mark)	x	x	x	x
Wensickendorf	x		x	x
Zehdenick (Mark)	x	x	x	x
Zühlsdorf	x		x	x

Daten: IGES 2021, VBB 2020a.

#### 2.4.4 ÖPNV-Vorbehaltsstraßennetz

Das Straßennetz wurde in den vergangenen Jahren durch die zuständigen Baulastträger schrittweise instandgesetzt. Aufgrund des erheblichen Nachholbedarfs besteht im Vorbehaltsstraßennetz des kommunalen ÖPNV weiterhin Handlungsbedarf. Auf den zurzeit durch die Fahrzeuge des kommunalen ÖPNV im Landkreis Oberhavel befahrenen Strecken besteht Sanierungsbedarf bei nachfolgenden Straßen bzw. Straßenabschnitten:

- ◆ B 109 (Falkenthal - B 167)
- ◆ Gemeindestraße Barsdorf - Abzweig K 6520 / Gemeindestraße K 6520 - Neutornow
- ◆ L 215: Kurtschlag - Ortseingang Groß Dölln
- ◆ Zehdenick: Waldstraße - Ziegeleiweg
- ◆ Gemeindestraße Kappe - Kurtschlag
- ◆ Gemeindestraße Altthymen / Neuthymen - Abzweig L 15
- ◆ Gemeindestraße Rauschendorf - Ortseingang Neulögow
- ◆ Gemeindestraße Altlüdersdorf - Wentow
- ◆ Gemeindestraße Altlüdersdorf - Neulüdersdorf - Abzweig K 6514
- ◆ Bergfelde: Ahornallee, B 96 a (bis Ortsausgang)
- ◆ Hohen Neuendorf: Schönfließler Straße (ab S-Bahnhof Richtung Ortsausgang)
- ◆ Beetz: Zufahrt Bahnhof Beetz-Sommerfeld
- ◆ Abzweig L 19 - Ludwigsau (einschließlich Wendebereich)
- ◆ Friedrichsthal: OD Dameswalde
- ◆ Velten: Ernst-Thälmann-Straße, Hennigsdorfer Straße, Berliner Straße (L 172)
- ◆ Velten: Rosa-Luxemburg-Straße (L 20)
- ◆ Velten: Breite Straße, Germendorfer Straße, Germendorfer Chaussee (L 172)
- ◆ L 17: Schwante - Staffelde
- ◆ L 17: Ortsdurchfahrt Marwitz
- ◆ L 17: Ortsdurchfahrt Vehlefan

- ◆ Bergfelde: S-Bahnhof, Wilhelmstraße, Paulstraße, Ladewigstraße

## 2.5 Tarife, Vertrieb, Fahrgastinformation und Marketing

### 2.5.1 Tarife

#### VBB-Tarif

Die Verkehrsunternehmen im Landkreis Oberhavel wenden einheitlich die Tarifbestimmungen sowie die Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB-Tarif) an.

Der VBB-Tarif ist als Flächenzonentarif in Form von Tarifwaben, Landkreisen und Tarifbereichen ausgebildet. Alle Haltestellen des Landkreises sind entsprechenden Tarifwaben zugeordnet, wobei jede Tarifwabe meist mehrere Haltestellen beinhaltet. Einzelne Tarifwaben im Berliner Umland gehören gleichzeitig auch zum Tarifbereich Berlin C.

Der VBB-Tarif bietet ein vereinheitlichtes Kernsortiment an Fahrausweisen an, das Einzelkarten, Mehrfahrtenkarten, Tageskarten, Gruppenkarten sowie Wochen-, Monats- und Jahreskarten – auch im Abo – umfasst. Diese Fahrausweise werden für den gesamten Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg vertrieben.

Zusätzlich zum VBB-Tarif kommt auf den Linien der OVG ein Haustarif (Kurzstreckenfahrausweis) zur Anwendung.

#### Ein- und ausbrechende Tarife

Im SPNV gilt auf den Strecken der DB Regio auf Fahrten nach Mecklenburg-Vorpommern der C-Tarif der DB AG. Gleichzeitig können mit dem angebotenen Länderticket Brandenburg-Berlin, neben Fahrten im Nahverkehr der Länder Berlin und Brandenburg, auch Fahrten auf Strecken im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte (bis Neubrandenburg und Waren (Müritz)) zurückgelegt werden.

### 2.5.2 Vertrieb

Vielfältige Möglichkeiten des Fahrausweiserwerbs, ggf. in Kombination mit einer Kundenberatung, sind ein wesentliches Kriterium zur Senkung der Zugangsschwelle zum ÖPNV und damit ein Faktor der Fahrgastakzeptanz. Das kreiseigene Verkehrsunternehmen OVG kooperiert derzeit mit vier Agenturen, in denen Fahrausweise erworben werden können. Weiterhin erfolgt der Vertrieb der Fahrausweise im kommunalen ÖPNV des Landkreises Oberhavel in den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV (Verkauf bei den Beschäftigten im Fahrdienst). Der Vertrieb von Jahres- und Abo-Karten erfolgt am Hauptsitz des kreiseigenen Verkehrsunternehmens in Germendorf.

Des Weiteren besteht automatenbasierter Vertrieb durch Fahrausweisautomaten an einzelnen Zugangsstellen zum SPNV. Auch ein personalbedienter Vertrieb ist

u.a. an den SPNV-Zugangsstellen in Oranienburg oder Gransee umgesetzt. Hierbei ist der Erwerb von Jahres- und Abo-Karten ebenfalls möglich.

Daneben können Fahrausweise über die VBB-App „Bus&Bahn“, über die App „DB Navigator“ der DB AG als Handytickets erworben werden. Zusätzlich besteht für den Tarifbereich Berlin ABC die Möglichkeit, Fahrausweise über die BVG-App „BVG Tickets“ zu erwerben.

### **2.5.3 Fahrgastinformation**

#### **Fahrplankommunikation**

Einheitlich gestaltete Fahrplaninformationen werden aktuell über linienbezogene Fahrpläne der OVG angeboten<sup>50</sup>. Im Internet sind Linienfahrpläne, Haltestellenfahrpläne im PDF-Format sowie Liniennetzpläne über die Webseite des VBB abrufbar. Hier werden auch verbindungsbezogene Fahrplanauskünfte angeboten. Mobile Fahrplaninformationen sind u.a. über die derzeitigen vom VBB versorgten Apps (z.B. VBB-App Bus&Bahn oder BVG-App Fahrinfo) verfügbar.

Weiterhin können Fahrplanauskünfte beim VBB sowie bei der OVG telefonisch, per E-Mail und an den Bürostandorten bzw. Betriebshöfen erfragt werden.

An den Haltestellen ist jeweils das Fahrtenangebot mindestens mit Liniennummer, Abfahrtszeit, Fahrtziel, Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit veröffentlicht. Dynamische Informationssysteme an Haltestellen des kommunalen ÖPNV zur Anzeige von Echtzeit-Fahrplandaten sind im Landkreis derzeit nur teilweise vorhanden (vgl. Tabelle 10 in Kapitel 2.4.2).

#### **Echtzeitinformationen**

Die OVG betreibt ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS = Intermodal Transport Control System)<sup>51</sup> zur Übermittlung von Echtzeitinformationen zum Fahrzeugstandort. Echtzeitinformationen zum Betriebsablauf werden den Kunden über die DFI-Anlagen an den Haltestellen angezeigt (vgl. in Kapitel 2.4.2). Weiterhin werden Echtzeitinformationen über die derzeitigen vom VBB versorgten Apps für die ÖPNV-Nutzende angeboten. Darüber hinaus können Echtzeitinformationen über die Homepage <https://www.vbb.de/> abgerufen werden.

#### **Informationen in den Fahrzeugen**

Für Fahrplaninformationen während der Fahrt sind alle eingesetzten Fahrzeuge mit dynamischen Haltestellenanzeigen und akustischen Haltestellenansagen ausgestattet. Weiterhin stehen die Beschäftigten im Fahrdienst für Auskünfte zur Verfügung. Darüber hinaus werden zum Teil weitere Informationen wie Liniennetzpläne oder Tarifinformationen bereitgestellt.

---

<sup>50</sup> Es sollen dabei die gemeinsamen Richtlinien der im VBB zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen zur Gestaltung der Fahrgastinformation eingehalten werden.

<sup>51</sup> Früher rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL).

---

Anschlussinformationen und Echtzeitinformationen werden bisher nicht in den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV dargestellt. Demgegenüber ist dies in Fahrzeugen des SPNV bereits umgesetzt.

### **Störungsinformationen**

Derzeit werden Informationen zu Störungen internetbasiert (z.B. [www.vbb.de](http://www.vbb.de)), über die vom VBB versorgten Apps sowie über die DFI-Anlagen übermittelt, sofern es sich nicht um Verspätungen handelt, die als Echtzeitinformationen gehandhabt werden.

### **2.5.4 Kundenservice und Marketing**

Maßnahmen aus den Bereichen Kundenservice und Marketing sind wichtig zur Kundenbindung und Kundengewinnung für den ÖPNV. Sie sind als permanenter Prozess wirksam zu etablieren. Nachfolgende Maßnahmen werden derzeit angewendet.

#### **ÖPNV-Erscheinungsbild und Marketing**

Bei der Gestaltung von Fahrzeugen, Haltestellen und Fahrgastinformationen wird neben dem Corporate Design des Verkehrsunternehmens auch das Corporate Design des VBB angewendet.

#### **Fundsachenbearbeitung und Mobilitätstrainings**

Die OVG bietet Leistungen eines Fundbüros für in den Fahrzeugen verlorene Gegenstände an. Hierzu können Fahrgäste das Verkehrsunternehmen telefonisch oder per E-Mail kontaktieren.

Darüber hinaus werden unterschiedliche Formate von Mobilitätstrainings angeboten.

Zum Beginn des Schuljahres wird eine Busschule für Erstklässler des Landkreises Oberhavel angeboten. Es werden u.a. Inhalte zu den Themen Schulwegsicherheit sowie richtiges Verhalten im Bus und an Haltestellen vermittelt. Darüber hinaus gibt es eine Busschule für die Eltern von Erstklässlern.

Des Weiteren werden in regelmäßigen Abständen Mobilitätstrainings für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und insbesondere Senioren durchgeführt. Hierbei wird gemeinsam mit den Teilnehmern u.a. sicheres Ein- und Aussteigen, insbesondere mit Mobilitätshilfen wie Rollatoren oder Rollstühlen, erläutert und geübt.

#### **Fahrradmitnahme und kommunaler ÖPNV**

Im VBB-Tarifgebiet können Fahrräder in S-, U- und Regionalbahnen sowie auf Fähren im gesamten Verkehrszeitraum mitgenommen werden, sofern es der vorhandene Platz erlaubt.

Die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen und Straßenbahnen ist nicht gestattet, außer diese sind entsprechend gekennzeichnet und hergerichtet. Im Zweifelsfall entscheidet das Personal, ob die Mitnahme eines Fahrrads gestattet ist. Ist wenig

Platz vorhanden, haben Rollstuhlfahrende und Kinderwagen Vorrang. Ein Anspruch auf Mitnahme des Fahrrads besteht nicht.<sup>52</sup>

Für die Fahrradmitnahme ist ein Fahrausweis Fahrrad zu erwerben.<sup>53</sup>

## 2.6 Bilanzierung sowie Stärken und Schwächen des ÖPNV

### 2.6.1 Bewertung vorhandenes Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage

Die Netz- und Angebotsstruktur des kommunalen ÖPNV hat sich im Landkreis Oberhavel in den vergangenen Jahren kontinuierlich mit ca. 100.000 km pro Jahr verbessert und ausgeweitet. Die kontinuierlich wachsenden Fahrgastzahlen zeigen, dass das verbesserte und ausgeweitete Angebot zu einer Attraktivitätssteigerung im kommunalen ÖPNV geführt hat.

Ein wesentliches Element der Angebotsmaßnahmen ist die Ausgestaltung in Form von Taktverkehren. Taktverkehre werden derzeit in konsequenter Form insbesondere auf den Hauptlinien (Montag bis Freitag mindestens ein 60-Min-Takt und an Wochenenden überwiegend 120-Min-Takt) sowie auf Linien im Bereich des Berliner Umlandes (z.B. 20-Min-Takt auf den Linien 806 oder 824) angewendet. Insgesamt verkehren ca. 30 % aller Linien im Landkreis Oberhavel als Taktverkehre<sup>54</sup>.

#### Handlungsbedarf aus Sicht des derzeitigen Verkehrsangebots

Teilweise besteht z.B. in den **Stadt-Umland-Verkehren noch Verbesserungsbedarf** hinsichtlich der Taktichte oder der Bedienzeiträume.

Weiterhin ist die **Vernetzung von öffentlichen und individuellen Verkehrsangeboten** bisher nur teilweise in zeitgemäßer Form umgesetzt, so dass die Verkehrsträgerverknüpfung, aber auch die weitere **Optimierung von gesicherten Umstiegs- und Anschlussmöglichkeiten** Handlungsschwerpunkte erkennbar werden lässt.

Eine **flächendeckende Erreichbarkeit** ist neben den Verbindungsrelationen mit hohem Fahrtenangebot vor allem durch die aus der Beförderung von Schülerinnen und Schülern resultierenden Fahrtenangebote zumindest an Schultagen gegeben. Außerhalb dieser Verbindungsrelationen sind die Fahrtenlagen und Angebotshäufigkeiten vor allem in den ländlichen Bereichen des Landkreises, wie etwa dem nördlichen Kreisbereich, noch nicht überall geeignet, um eine Nutzung für Jedermann-Fahrgäste attraktiv erscheinen zu lassen. Es wird daher vor allem Handlungsbedarf bei der **Angebotsqualität in ländlich geprägten Bereichen des Landkreises** gesehen, insbesondere auch beim **Angebotsumfang an Wochenenden und in Ferienzeiten**.

---

<sup>52</sup> Vgl. VBB 2020b.

<sup>53</sup> Vgl. <https://www.vbb.de/fahrplan/umsteigen-weiterfahren/weiterfahren-fahrrad/ticketstarife-fahrradfahrer>, zuletzt aufgerufen am 27.10.2020.

<sup>54</sup> Vgl. Landkreis Oberhavel (Hrsg.) 2020.

Darüber hinaus besteht insbesondere Handlungsbedarf bezüglich

- ◆ der Ausweitung des **Angebotes in den Stadt-Umland-Verkehren** inkl. der Berlin-Verkehre,
- ◆ der **Einführung einer PlusBus-Linie von Oranienburg nach Bernau** als Querverbindung im südlichen Landkreis zur Verbindung der beiden Mittelzentren,
- ◆ der **Weiterentwicklung bestehender Angebote mit flexibler Bedienung** im Landkreis,
- ◆ der Sicherstellung der **Erreichbarkeit von Wohnbau- und Gewerbeentwicklungen** durch eine **verbesserte Erschließung**,
- ◆ der **Verbesserung der Anbindung bestehender Gewerbegebiete**,
- ◆ der **Ausweitung des touristischen ÖPNV-Angebotes** (z.B. im Norden des Landkreises) im Zusammenhang mit der geplanten Einführung einer touristischen Gästekarte,
- ◆ der **Verbesserung der Netz- und Fahrplanabstimmung und Anschlussgestaltung**,
- ◆ des **weiteren barrierefreien Haltestellenausbaus**, insbesondere auch von SPNV-Zugangsstellen,
- ◆ des **weiteren Ausbaus der Hauptverknüpfungspunkte** zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV sowie zwischen dem Individualverkehr und dem ÖPNV,
- ◆ des Ausbaus der **Verknüpfung von Radverkehr und kommunalem ÖPNV**,
- ◆ der weiteren **Verbesserung der Fahrgastinformation zu ÖPNV-Angeboten**,
- ◆ der **Verbesserung der ÖPNV-Bevorrechtigung bzw. ÖPNV-Beschleunigung**, insbesondere im Berliner Umland.<sup>55</sup>

Insgesamt ist somit das Verkehrsangebot im Landkreis integriert weiterzuentwickeln, eine verbesserte Hierarchisierung und, wenn möglich, taktähnliche Organisation der einzelnen Linien umzusetzen sowie die Anschlusssicherung konsequent auszubauen.

### 2.6.2 Bewertung der Qualität im Schülerverkehr

Entsprechend der Darstellung in Kapitel 2.2.2 erfolgt die Beförderung von Schülerinnen und Schülern im Landkreis Oberhavel mit dem ÖPNV (§ 3 Abs. 1 Satzung zur Beförderung von Schülerinnen und Schülern).

Die Qualität des Schülerverkehrs bzw. das Angebotsniveau in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern ist dabei grundsätzlich als gut zu bezeichnen. Für die überwiegende Mehrheit der Schülerinnen und Schüler erfolgt die Ankunft an der Schule innerhalb der max. vorgesehenen 60 Minuten vor Schulbeginn. Ca. 91 % aller Schülerinnen und Schüler sind dabei frühestens 30 Minuten vor Schulbeginn an ihrer Schule.

Rückfahrten nach Schulende sollten zeitnah, spätestens nach 60 Minuten erfolgen (vgl. Kapitel 2.2.2). Diese Anforderung wird ebenfalls zum überwiegenden Teil er-

---

<sup>55</sup> Vgl. auch MIL 2018.

füllt. Für ca. 85 % aller Schülerinnen und Schüler erfolgen mindestens zwei Rückfahrten spätestens 30 Minuten nach Unterrichtsende (zur Hauptendzeit sowie zur zweiten Endzeit).

Ausnahmen bestehen nur in Einzelfällen insbesondere für Schülerinnen und Schüler, die in kleinen ländlichen Ortsteilen wohnen. Dies betrifft z.B. die Ortsteile Badingen und Krewelin der Stadt Zehdenick, den Ortsteil Hohenbruch der Stadt Kremmen, den Ortsteil Altlüdersdorf der Stadt Gransee oder den Ortsteil Häsen der Gemeinde Löwenberger Land.

Des Weiteren besteht z.B. für Schülerinnen und Schüler

- ◆ aus Bötzow nach Velten und Hennigsdorf,
- ◆ aus Hohen Neuendorf nach Mühlenbeck und Schildow,
- ◆ aus Schildow und Glienicke/Nordbahn nach Hennigsdorf,
- ◆ aus Badingen und Osterne nach Mildenberg oder
- ◆ aus Sonnenberg und Dannenwalde nach Menz

eine Umsteigenotwendigkeit und damit verbundene, längere Fahr- bzw. Schulwege. Sofern konkrete Bedarfe zur Verbesserung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern gesehen werden, wird darauf in Kapitel 6.2.6 eingegangen.

### **2.6.3 Bewertung Zugänglichkeit und Lage der SPNV-Zugangsstellen**

Grundsätzlich sind die meisten SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Oberhavel gut zugänglich und mit Angeboten des kommunalen ÖPNV sowie mit dem Radverkehr und dem MIV (P+R-Anlagen) verknüpft. Zudem sind bis auf Fürstenberg/Havel sowie Schönfließ alle SPNV-Zugangsstellen barrierefrei zugänglich.

Eine Verbesserung der Zugänglichkeit ist aufbauend auf die heutige Situation vor allem an folgenden SPNV-Zugangsstellen erforderlich:

- ◆ Beetz-Sommerfeld: Anbindung an den kommunalen ÖPNV nur mit wenigen Einzelfahrten
- ◆ Bergsdorf: Optimierung der vorhandenen Verknüpfung mit dem kommunalen ÖPNV zu prüfen<sup>56</sup>
- ◆ Birkenwerder: derzeit keine Verknüpfung mit dem kommunalen ÖPNV
- ◆ Dannenwalde: derzeit keine Verknüpfung mit dem kommunalen ÖPNV
- ◆ Fürstenberg/Havel: Herstellung barrierefreie Zugänglichkeit erforderlich (vorzugsweise Aufzug)
- ◆ Hohen Neuendorf West: derzeit keine Verknüpfung mit dem kommunalen ÖPNV
- ◆ Lehnitz: derzeit keine Verknüpfung mit dem kommunalen ÖPNV

---

<sup>56</sup> Im Ergebnis der durchgeführten Online-Beteiligung von Schülerinnen und Schülern im Frühjahr 2021.

---

- ♦ Schönfließ: Herstellung barrierefreie Zugänglichkeit; derzeit keine Verknüpfung mit dem kommunalen ÖPNV; Entwicklungspotenziale als Mobilitätsknotenpunkt werden derzeit nicht ausreichend genutzt

Aus Sicht des Landkreises besteht im Sinne der Schaffung miteinander gut verzahnter Mobilitätsangebote die Notwendigkeit, dass alle SPNV-Zugangsstellen möglichst unmittelbar mit dem kommunalen ÖPNV erreichbar sein sollten. Sofern die öffentlichen Straßeninfrastrukturen die **Befahrbarkeit mit den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV** derzeit noch nicht erlauben, resultiert damit Handlungsbedarf. Die jeweiligen Baulastträger werden daher gebeten, möglichst zeitnah die Befahrbarkeit herzustellen. Dabei sollten in Abstimmung mit dem Landkreis und den Verkehrsunternehmen auch etwaig erforderliche Haltestellen und/oder Wendemöglichkeiten berücksichtigt werden.

#### **2.6.4 Zugänglichkeit und Komfort der eingesetzten Verkehrsmittel des kommunalen ÖPNV**

Entsprechend der Analyseergebnisse aus Kapitel 2.3.6 ist ein Großteil der eingesetzten Fahrzeuge des kommunalen ÖPNV bereits barrierefrei. Zur Erreichung der Zielstellung eines vollständig barrierefreien ÖPNV entsprechend § 8 Abs. 3 PBefG besteht somit noch punktueller Handlungsbedarf, welcher bei den Qualitätsanforderungen an die Fahrzeuge im kommunalen ÖPNV aufgegriffen wird. Zur barrierefreien Nutzung des kommunalen ÖPNV ist jedoch auch auf die barrierefreie Haltestellengestaltung sowie auf barrierefreie Informationssysteme zu achten (vgl. Kapitel 5.10.).

Der derzeitige Fuhrpark der OVG ist durch regelmäßige Modernisierung gekennzeichnet: so verfügen alle von der OVG eingesetzten Fahrzeuge über eine elektronische Fahrtziel- und Haltestellenanzeige sowie eine Haltestellenansage, ein Großteil verfügt über Monitore zur dynamischen Fahrtverlaufsanzeige sowie ein Teil der Fahrzeuge eine Vollklimatisierung (vgl. Kapitel 2.3.6).

#### **2.6.5 Bewertung flexibler und alternativer Bedienformen**

Flexible und alternative Bedienformen werden bisher vor allem in ländlichen Teilbereichen des Landkreises angeboten. Flexible Bedienformen werden dabei als RufBus vermarktet, für den die Nutzung eine vorherige telefonische Anmeldung mit einer Voranmeldefrist von 90 Minuten erforderlich ist. Internetbasierte Bestellwege werden derzeit nicht angeboten (vgl. auch Kapitel 2.3.4).

Die Beförderung erfolgt zum VBB-Tarif und von Haltestelle zu Haltestelle auf festgelegten Linien. Die Fahrten des RufBus sind in das Fahrplanangebot und zum Teil in vertaktete Verkehre integriert. Informationen zum Angebot sind z.B. über die Homepage der OVG verfügbar, wobei dort keine direkte Darstellung des konkreten Rufbusangebotes (z.B. Linien etc.) erfolgt. Fahrten des RufBus werden nur als Verkehrshinweise in den jeweiligen Linienfahrplänen gekennzeichnet.

Handlungsbedarf wird insbesondere in der **Prüfung einer kürzeren Voranmeldefrist** sowie in der **Flexibilisierung und Digitalisierung des Angebotes** gesehen. Des Weiteren sollten die Möglichkeiten der Ausweitung flexibler Bedienformen auf weitere Bereiche des Landkreises geprüft werden.

Neben den flexiblen Bedienformen existieren des Weiteren alternative Bedienformen in Form von **Bürgerbussen** (Bürgerbus Gransee). Dieser wird ehrenamtlich betrieben, wobei das Fahrtenangebot in den festen Fahrplan der Linie 835 (vgl. Kapitel 2.3.5) integriert ist. Die Betriebsführerschaft obliegt formal der OVG.

Verbesserungsbedarf sowohl für flexible als auch alternative Bedienformen wird darüber hinaus insbesondere hinsichtlich der Integration in das Angebot des Linien-ÖPNV bzw. des SPNV bezogen auf Umsteigehinweise in Fahrplänen, Verknüpfungstellen und Anschlussicherung gesehen.

#### **2.6.6 Bewertung wesentlicher Bedarfe der Kernzielgruppen**

Nachfolgend werden die Kernzielgruppen des ÖPNV-Angebotes beschrieben und deren wesentliche Bedarfe und Zielgruppenerfordernisse zusammengefasst.

##### **Jedermann / Einwohnende des Landkreises**

Mobilität spielt eine zentrale Rolle für die Teilnahme der Menschen am sozialen Leben. Arbeitsplätze, Freizeiteinrichtungen, Dienstleistungen aller Art und insbesondere auch Güter des täglichen Bedarfs sowie medizinische Versorgungseinrichtungen müssen erreichbar sein, um eine hohe Lebensqualität zu ermöglichen. Dabei müssen jedoch die spezifischen Anforderungen der Nutzenden an ihre Alltagsmobilität berücksichtigt werden.

Um die Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem MIV zu steigern, sollten Verbindungen zu den wichtigen Schwerpunkten der Daseinsvorsorge grundsätzlich schnell und direkt sein.

Neben der Anforderung an die Herstellung der Barrierefreiheit (u.a. barrierefreier Haltestellenausbau) sowie der Ausrichtung auf die Bedarfe der Nutzenden, kann davon ausgegangen werden, dass die Anforderungen an Mobilitätsangebote insgesamt zukünftig weiter ansteigen werden.

##### **Ältere Menschen**

Ähnlich wie in vielen Landkreisen im Land Brandenburg wird es auch im Landkreis Oberhavel in den nächsten Jahren zu einer Verschiebung der Altersstrukturen hin zu einem Anstieg der Altersgruppen über 65 Jahre kommen (vgl. Kapitel 2.1.3 und 3.2.1).

Erhebungen im Land Brandenburg zeigen dabei, dass die Belange älterer Menschen sehr relevant für die Verbesserung des ÖPNV sind. So spielt der Pkw grundsätzlich die wichtigste Rolle in der Alltagsmobilität der befragten Älteren im ländlichen Raum Brandenburgs. Doch sowohl der Pkw- und Führerscheinbesitz als auch die Pkw-Verfügbarkeit nehmen mit zunehmendem Alter der Befragten ab. Ältere

---

Menschen, die nicht mehr Auto fahren können oder wollen, sind daher auf Alternativen zum Selbstfahren angewiesen. Es existiert bereits ein hoher Anteil an Pkw-Mitfahrten bei allen Wegezwecken, der mit zunehmendem Alter steigt.<sup>57</sup>

Ist die Möglichkeit zum Mitfahren nicht gegeben und z.B. die Nutzung des Fahrrads nicht mehr möglich oder mit Unsicherheiten verbunden, sind ältere Menschen zunehmend auf den ÖPNV angewiesen.

Ältere Menschen bzw. die Altersgruppe über 65 Jahre stellt dabei besondere Anforderungen an den ÖPNV. Dazu gehören übersichtlich sowie barrierefrei gestaltete Haltestellen und Fahrzeuge, Aufenthaltskomfort während Wartezeiten (z.B. Sitzmöglichkeiten, Beleuchtung) oder Sicherheit und Komfort während der Fahrt (z. B. Sitz- und Festhaltungsmöglichkeiten im Fahrzeug, Klapprampen, niederflurige Fahrzeuge). Darüber hinaus sind Direktverbindungen zwischen Start- und Zielpunkt, kurze Zugangswege zu Haltestellen oder ausreichend lange Umsteigezeiten wichtig, um den Anschluss z.B. auch bei eingeschränkter Mobilität und langsamer Gehgeschwindigkeit noch erreichen zu können.

Daher werden die Anforderungen älterer Menschen an Mobilität und ÖPNV bei der Bedarfsermittlung übergreifend berücksichtigt, da ältere Menschen sowohl den Zielgruppen „Einwohnende“ und „Gäste“, als auch aufgrund des ansteigenden Renteneintrittsalters auch zum Teil der Zielgruppe „Beschäftigte“ zugeordnet werden können. Weiterhin sind viele Anforderungen der Gruppe der älteren Menschen auch für die anderen Zielgruppen von Vorteil (z.B. Barrierefreiheit).

### **Beschäftigte / Pendelnde**

Die positive Entwicklung der Beschäftigtenzahlen der letzten Jahre im Landkreis (vgl. Kapitel 2.1.4) sowie die Entwicklung weiterer Wirtschaftsstandorte lassen auch zukünftig wachsende Pendelndenzahlen bzw. eine weiterhin hohe Relevanz des Wegezwecks Arbeit erwarten. Zusätzlich wird der Zuzug weiterer Menschen aus Berlin in das Berliner Umland zu einem weiteren Wachstum der Nutzenden-Gruppe führen.

Erfahrungsgemäß ist die MIV-Affinität bei Beschäftigten bzw. Pendelnden sehr hoch. Daraus resultieren oftmals gerade in den Hauptverkehrszeiten hohe Verkehrsbelastungen sowie damit verbunden auch erhöhte Emissionsbelastungen. Um Verlagerungen von MIV-Fahrten auf ÖPNV-Fahrten und somit die Reduzierung von Verkehrsbelastungen überhaupt erst zu ermöglichen, müssen entsprechend attraktive ÖPNV-Angebote für die Beschäftigten vorhanden sein bzw. geschaffen werden. Daher sollten insbesondere die Gewerbegebiete bzw. Standorte großer Unternehmen adäquat durch den ÖPNV angebunden werden. Unterstützend sollten sich dabei Arbeits- bzw. Schichtzeiten nach Möglichkeit an den Fahrzeiten des ÖPNV orientieren.

---

<sup>57</sup> Vgl. IGES 2016.

### **Schülerinnen und Schüler / Auszubildende**

Aufgrund der großen Bedeutung des Schülerverkehrs als Teil des Fahrgastaufkommens ist davon auszugehen, dass Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende auch zukünftig eine wichtige Zielgruppe des ÖPNV darstellen werden (vgl. auch Kapitel 2.1.3 und 3.2.1). Zur Ermittlung der Bedarfe wurden v.a. die Wohnort-Schulstandort-Verflechtungen sowie vorliegende Informationen zu den Stundenplanregimes und zeitlichen Umfängen außerschulischer Aktivitäten berücksichtigt.

Die Bedarfe der Schüler werden bereits über Linien überwiegend des ÖPNV (kommunaler ÖPNV, SPNV) mit Fahrten zu den Schulanfangs- und Schulendzeiten abgedeckt. Es bestehen weiterhin Optimierungspotenziale zur Verkürzung der Wartezeiten vor Schulbeginn und nach Schulende (vgl. auch Kapitel 2.6.2).

Im Ausbildungsverkehr ergeben sich dagegen teilweise abweichende Mobilitätsbedarfe, da die Auszubildenden je nach ausbildendem Unternehmen zu unterschiedlichen Zeiten am Ausbildungsplatz sein müssen.

### **Übernachtungs- und Tagesgäste**

Für Übernachtungs- und Tagesgäste sowie den Wegezweck Freizeit stellen insbesondere die Erreichbarkeit und das ÖPNV-Angebot in den Ferien sowie an Wochenenden und Feiertagen einen wichtigen Bedarf dar. Daher deckt sich das Mobilitätsbedürfnis von Übernachtungs- und Tagesgästen oftmals mit dem der Bewohner.

Viele Tagesgäste im Landkreis Oberhavel reisen aus Berlin an. Da das vorhandene ÖPNV-Angebot in Berlin sehr attraktiv ist, haben die Reisenden häufig eine höhere ÖPNV-Affinität und ähnliche Ansprüche an die Mobilitätsangebote der Zieldestination. Gegenargumente für diese Nutzenden, die Zieldestination mit dem ÖPNV zu erreichen, liegen häufig in der geringen Flexibilität vor Ort und zu langen Wartezeiten. Wichtig sowohl für Übernachtungs- als auch Tagesgäste sind, neben attraktiv gestalteten Haltestellen, ein breit gefächertes Informationsangebot sowie die Bereitstellung von Mobilitäts- und Serviceangeboten. Dabei sollten auch Aspekte wie die unterschiedliche Beschaffung von Informationen (z.B. Internetaffinität verschiedener Altersgruppen) berücksichtigt werden.<sup>58</sup>

### **Bedarfsermittlung**

Die Bedarfe der unterschiedlichen Zielgruppen überschneiden sich teilweise, so dass in Tabelle 12 eine Zusammenfassung der Mobilitätsbedarfe gegeben wird. Zu beachten ist hierbei, dass z.B. Personen der Gruppen Beschäftigte oder Schülerinnen und Schüler auch zur Gruppe der Einwohnenden gehören können. Es wird in der Tabelle daher in jeder Kategorie nur der jeweilige vordergründige Mobilitätsbedarf berücksichtigt (z.B. Schüler auf dem Weg zu oder von der Schule oder zu außerschulischen Aktivitäten).

---

<sup>58</sup> Vgl. dwif-Consulting GmbH 2015.

Tabelle 12: Wesentliche Mobilitätsbedarfe der einzelnen Kernzielgruppen

Bedarf	Einwohnende	Beschäftigte	Schülerinnen und Schüler	Freizeit und Tourismus
Pünktlichkeit	x	x	x	x
Bedienungshäufigkeit	x	x	x	x
Barrierefreiheit	x	x	x	x
Kurze, sichere Zugangswege zur Haltestelle	x	x	x	x
Hohe Reisegeschwindigkeit	-	x	x	-
Wochenendverkehr	x	(x)	-	x
ÖPNV-Angebot am Abend	x	(x)	-	x
Anbindung Ortsteile	x	x	x	x
Anbindung Wohngebiete	x	(x)	x	(x)
Erreichbarkeit Daseinsvorsorgeeinrichtungen	x	(x)	(x)	(x)
Erreichbarkeit Arbeitsplatzschwerpunkte	(x)	x	-	-
Erreichbarkeit und Anschlusssicherung an Bahnhöfen	x	x	x	x
Anschlusssicherung	x	x	x	x
Haltestellenausstattung (Wetterschutz, Sitzgelegenheit, Fahrgastinformation etc.)	x	x	x	x

Quelle: IGES 2021.

Anmerkung: (x) Nicht grundsätzlich ein wesentlicher Bedarf, allerdings kann es sich für Teile dieser Zielgruppe um einen wesentlichen Bedarf handeln.

Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass die Anforderungen an eine barrierefreie Mobilität sowie die Bedeutung von auf die Bedürfnisse der Nutzenden ausgerichteten Mobilitätsangeboten zunehmen werden, so dass insgesamt betrachtet die Anforderungen an das Mobilitätsangebot und somit auch das Angebot im kommunalen ÖPNV weiter ansteigen werden. Nach Möglichkeit werden daher alle vorgestellten wesentlichen Bedarfe in der Fortschreibung des NVP berücksichtigt, um nicht nur den heutigen, sondern auch den zukünftigen Mobilitätsbedarfen soweit wie möglich gerecht werden zu können.

### 2.6.7 Handlungsbedarf aus Sicht der kreisangehörigen Kommunen

Im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsprozesses bei der Fortschreibung des NVP haben alle Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden des Landkreises die Möglichkeit erhalten, aus ihrer Sicht aktuell bestehende Bedarfe im ÖPNV zur Kenntnis

zu bringen. Tabelle 13 fasst die Rückmeldungen inhaltlich zusammen. Die vollständige Liste der Stellungnahmen befindet sich in Anhang A7.

Tabelle 13: Bedarfe und Hinweise aus Sicht der kreisangehörigen Kommunen (zusammenfassende Auswahl)

#### Angebotsqualität kommunaler ÖPNV

- ◆ Ausweitung des Angebotes in den Stadt-Umlandverkehren (z.B. in Birkenwerder, Oranienburg, Hohen Neuendorf oder Hennigsdorf)
- ◆ Taktverdichtungen bei bestehenden ÖPNV-Angeboten (z.B. Linien 136, 806, 807, 809 oder 822)
- ◆ Angebotsausweitung Berlin-Verkehre sowie Einführung von PlusBus-Linien
- ◆ ÖPNV-Bedienung in den Ferien und an Wochenenden (z.B. in Zehdenick, Oberkrämer oder Gemeinden des Amtes Gransee)
- ◆ Ausweitung des touristischen ÖPNV-Angebotes (z.B. Linie 823, Verbindung Fürstenberg/Havel – Rheinsberg, Gedenkstätte Sachsenhausen oder Ziegeleipark Mildenberg)
- ◆ Einführung von ÖPNV-Angeboten mit flexibler Bedienung (z.B. in der Gemeinde Löwenberger Land, Ortsteile von Oranienburg, Mühlenbecker Land oder Leegebruch)

#### Angebotsqualität SPNV

- ◆ Taktverdichtung S-Bahnlinie S 1 und S 8
- ◆ Verlängerung S-Bahnlinie S 8 über Birkenwerder bis Oranienburg zur Herstellung 10-Min-Takt auf Strecke Oranienburg – Berlin
- ◆ Verlängerung S-Bahnlinie S 25 von Hennigsdorf nach Velten
- ◆ Erweiterung S-Bahnhof Birkenwerder zu Regionalbahnhof mit Halt des RE 5
- ◆ Taktverdichtung auf SPNV-Linie RE 6
- ◆ Einführung 60-Min-Takt RB 20 Oranienburg – Hennigsdorf – Potsdam am Wochenende
- ◆ Durchbindung RE 6 von Hennigsdorf über Berlin-Tegel nach Berlin-Gesundbrunnen mit Anschluss zum BER
- ◆ Anschlusssicherung RB 20 und RE 5 in Oranienburg
- ◆ Schaffung Verknüpfung zwischen geplanter RB 27 (Heidekrautbahn) und S-Bahnlinie S 8

#### Verbesserung der Erschließungsqualität

- ◆ Verbesserte ÖPNV-Anbindung von Orts-/ Stadtteilen (z.B. in Leegebruch, Birkenwerder oder Hohen Neuendorf)
- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung neuer bzw. geplanter Wohngebiete (z.B. Birkenwerder, Schwante, Hennigsdorf, Oranienburg oder Vehlefanze)
- ◆ Verbesserte ÖPNV-Anbindung von Gewerbegebieten (z.B. Gewerbegebiet Triftweg in Birkenwerder, Gewerbegebiete Businesspark 1, 2 und 3 in Velten oder Gewerbegebiet Orion in Kremmen)
- ◆ Einrichtung zusätzlicher ÖPNV-Haltestellen (z.B. in Lehnitz, Leegebruch oder Zehdenick)
- ◆ Verbesserte Anbindung ÖPNV-relevanter Einzelhandels-, Freizeit- und Tourismusschwerpunkte (z.B. in Liebenwalde, Hennigsdorf, Kremmen oder im Amt Gransee)

#### Verknüpfung zwischen SPNV/ÖPNV sowie innerhalb des ÖPNV

- ◆ Anschlusssicherung bzw. Optimierung bestehender Anschlüsse zwischen Bus und Bahn
- ◆ Schaffung ÖPNV-Anschluss am Bahnhof Hohen Neuendorf West
- ◆ Anschlusssicherung RE 6 und Linie 824 am Bahnhof Velten
- ◆ Anschlusssicherung RB 20 und Linie 807 am Bahnhof Hennigsdorf

- 
- ◆ Anschlusssicherung Bus/Bahn an SPNV-Zugangsstellen Zehdenick (Mark) und Gransee
  - ◆ Anschlusssicherung zwischen ÖPNV und S-Bahn an S-Bahnhöfen Hohen Neuendorf, Bergfelde und Borgsdorf

#### **Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad sowie Pkw**

- ◆ Einführung Mobilitätsstationen an SPNV-Zugangsstellen
- ◆ Schaffung bzw. Erweiterung von P+R-Anlagen sowie B+R-Anlagen z.B. an den
  - ◆ S-Bahnhöfen Schönfließ, Frohnau und Hermsdorf
  - ◆ Bahnhöfen Sachsenhausen, Birkenwerder
  - ◆ geplanten Bahnhöfen Schildow, Hennigsdorf Nord

#### **Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität**

- ◆ Schaffung von attraktiven Tarifen für Verbindungen mit Umsteigenotwendigkeit in Berlin (z.B. Glienicke – S-Hermsdorf – Oranienburg oder Glienicke – S-Frohnau – Oranienburg)
- ◆ Vereinheitlichung VBB-Tarifstruktur im gesamten Stadtgebiet der Stadt Oranienburg
- ◆ Sicherstellung der Aktualität der Aushangfahrpläne an Haltestellen
- ◆ Verbesserung der Informationen zu vorhandenen flexiblen ÖPNV-Angeboten (z.B. zu Voranmeldezeiten etc.)
- ◆ Verbesserung der Vermarktung flexibler ÖPNV-Angebote

#### **Nachhaltigkeits- und Umweltstandards, Fahrzeugqualität, Beschleunigung des ÖPNV**

- ◆ Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge im ÖPNV
- ◆ Sicherstellung einer ausreichenden Fahrzeugkapazität
- ◆ Sicherstellung der Barrierefreiheit
- ◆ Bevorrechtigung von ÖPNV-Fahrzeugen an Lichtsignalanlagen

---

Quelle: Vorabeteiligung der Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des NVP 2022 - 2026 des Landkreises Oberhavel.

---

### 3. Mobilitätsnachfrage

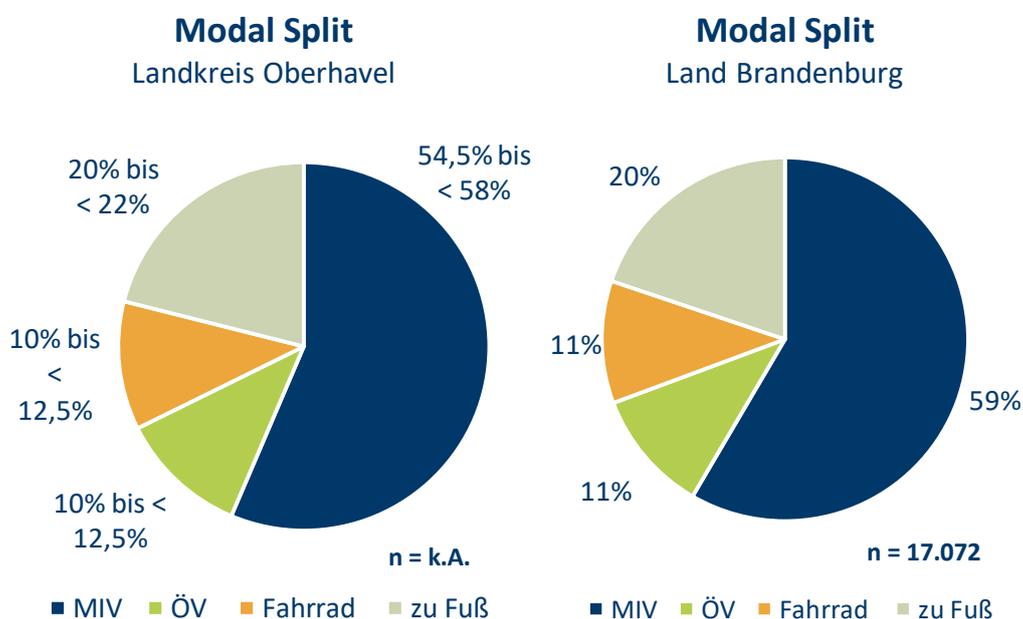
#### 3.1 Modal Split, Verkehrsaufkommen MIV und einzelne Mobilitätskennwerte

##### 3.1.1 Verkehrsverhalten und Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)

Zur Beschreibung der Ausgangssituation wird auf die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2017 verwiesen, in deren Rahmen zwischen Juni 2016 und September 2017 u.a. 17.072 Wege im Land Brandenburg erhoben wurden. Daraus ergibt sich für den Modal Split von Brandenburg, dass 59 % der Wege mit dem MIV, 11 % mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV), 11 % mit dem Fahrrad und 20 % zu Fuß zurückgelegt werden.

Die Small Area Schätzung der MiD geht für den Landkreis Oberhavel von einer geringfügig abweichenden Verkehrsmittelnutzung aus: Bis zu 58 % der Wege werden mit dem MIV (als Fahrende und Mitfahrende), 20 bis 22 % zu Fuß sowie bis zu 12,5 % mit dem ÖPNV zurückgelegt.

Abbildung 12: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)



Quelle: IGES 2021. Datengrundlagen: MiD 2018b (links) und MiD 2018a (rechts).

### 3.1.2 Pkw-Bestand und Motorisierung

Kraftfahrzeugbestand und Motorisierungsgrad sind wichtige Indikatoren zur Einschätzung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung. Die Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen lässt maßgeblich auf die hohe Bedeutung des Individualverkehrs schließen.

Der Bestand an zugelassenen Pkw ist im Landkreis Oberhavel von 2014 bis 2019 um +9,4 % angestiegen, was u.a. auch auf den Bevölkerungsanstieg zurückzuführen ist (vgl. auch Kapitel 2.1.3). Damit war der Anstieg im Landkreis Oberhavel stärker als im gesamten Land Brandenburg. In allen Ämtern und amtsfreien Kommunen ist der Bestand an zugelassenen Pkw angestiegen. Die höchsten Steigerungen verzeichnen dabei die Kommunen Oberkrämer (+16,2 %), Mühlenbecker Land (+11,2 %) und Oranienburg (+11,1 %) (vgl. Tabelle 14).

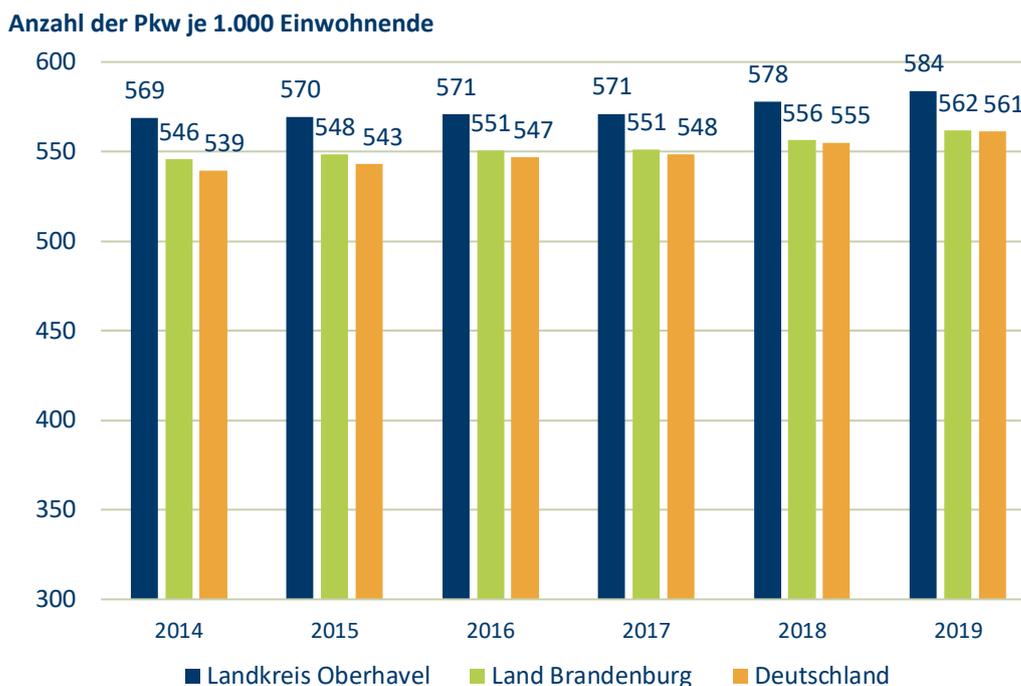
Tabelle 14: Bestand an zugelassenen Pkw im Landkreis Oberhavel 2019 sowie Veränderung gegenüber 2014

Amt/amtsfreie Kommune	Pkw-Bestand 2014	Pkw-Bestand 2019	Veränderung zu 2014 [%]
<b>Birkenwerder</b>	4.330	4.696	+7,8
<b>Fürstenberg/Havel</b>	3.228	3.383	+4,6
<b>Glienicke/Nordbahn</b>	6.244	6.983	+10,6
<b>Hennigsdorf</b>	11.979	12.942	+7,4
<b>Hohen Neuendorf</b>	13.176	14.685	+10,3
<b>Kremmen</b>	4.291	4.696	+8,6
<b>Leegebruch</b>	3.699	4.153	+10,9
<b>Liebenwalde</b>	2.511	2.666	+5,8
<b>Löwenberger Land</b>	5.022	5.571	+9,9
<b>Mühlenbecker Land</b>	8.529	9.604	+11,2
<b>Oberkrämer</b>	6.670	7.964	+16,2
<b>Oranienburg</b>	22.488	25.304	+11,1
<b>Velten</b>	6.231	6.927	+10,0
<b>Zehdenick</b>	7.439	7.673	+3,0
<b>Amt Gransee</b>	5.195	5.328	+2,5
<b>Landkreis Oberhavel</b>	<b>111.032</b>	<b>122.575</b>	<b>+9,4</b>
<b>Land Brandenburg</b>	<b>1.343.315</b>	<b>1.439.194</b>	<b>+6,7</b>

Daten: KBA 2020.

Der Motorisierungsgrad (Anzahl Pkw je 1.000 Einwohnende) im Landkreis Oberhavel verzeichnet zwischen 2014 und 2019 eine leichte Steigerung. Diese Steigerung ist stärker ausgeprägt als die Gesamtwerte für das Land Brandenburg sowie die Bundesrepublik Deutschland (vgl. Abbildung 13).

Abbildung 13: Entwicklung des Motorisierungsgrades 2014 bis 2019



Quelle: IGES 2021. Eigene Berechnung. Datengrundlage: DESTATIS 2020, KBA 2020.

## 3.2 Prognose der Bevölkerungs- und Schulentwicklung

### 3.2.1 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung mit Berücksichtigung relevanter Altersgruppen

In der aktuellen Bevölkerungsprognose<sup>59</sup> bis 2030 für das Land Brandenburg erfolgt die Betrachtung von drei Varianten für den Landkreis Oberhavel. Während die untere Variante von einer Stagnation bzw. einem leichten Rückgang der Bevölkerung ausgeht (-1,3 %), erfolgt in der mittleren Variante ein leichter Bevölkerungsanstieg um 0,6 % (vgl. Tabelle 15). Die obere Variante prognostiziert einen Bevölkerungsanstieg von 2,3 %.

<sup>59</sup> Vgl. LBV 2021.

Tabelle 15: Bevölkerungsprognose nach Ämtern und amtsfreien Kommunen im Landkreis Oberhavel

Amt/amtsfreie Gemeinde	Bevölkerung 2019	Bevölkerung 2030	Veränderung zu 2019 [%]	Anteil [%] unter 15 Jahre 2030	Anteil [%] über 65 Jahre 2030
<b>Birkenwerder</b>	8.133	8.075	-0,7	13,5	25,3
<b>Fürstenberg/Havel</b>	5.878	5.605	-4,9	11,5	35,5
<b>Glienicke/Nordbahn</b>	12.358	12.006	-2,9	12,2	28,2
<b>Hennigsdorf</b>	27.202	26.298	-3,4	11,8	29,4
<b>Hohen Neuendorf</b>	26.283	26.702	+1,6	11,9	29,4
<b>Kremmen</b>	7.844	8.065	+2,7	13,4	29,6
<b>Leegebruch</b>	6.920	6.933	+0,2	14,7	27,9
<b>Liebenwalde</b>	4.265	4.609	+7,5	15,0	29,0
<b>Löwenberger Land</b>	8.413	8.893	+5,4	13,6	29,3
<b>Mühlenbecker Land</b>	15.888	15.588	-1,9	13,2	26,5
<b>Oberkrämer</b>	11.727	13.163	+10,9	16,7	24,7
<b>Oranienburg</b>	45.779	46.657	+1,9	13,2	28,4
<b>Velten</b>	12.602	13.357	+5,7	13,0	27,1
<b>Zehdenick</b>	13.639	12.517	-9,0	10,5	35,7
<b>Amt Gransee</b>	9.175	8.865	-3,5	13,4	31,2
<b>Landkreis Oberhavel</b>	<b>216.106</b>	<b>217.332</b>	<b>+0,6</b>	<b>12,9</b>	<b>28,9</b>

Daten: Angaben der Kommunen 2020, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) 2020a, LBV 2021. Basisjahr der Prognose ist 2019. Dargestellt ist die mittlere Variante der Bevölkerungsprognose.

Die Prognose geht insbesondere für die Kommunen Oberkrämer (+10,9 %), Liebenwalde (+7,5 %), Velten (+5,7 %) und Löwenberger Land (+5,4 %) von einem Bevölkerungsanstieg aus (vgl. Tabelle 15). Die stärksten Bevölkerungsrückgänge werden dabei für Zehdenick (-9,0 %), Fürstenberg/Havel (-4,9 %) und das Amt Gransee (-3,5 %) erwartet.

In der Altersstruktur sind entsprechend der Bevölkerungsentwicklung Veränderungen zu erwarten. Den vorliegenden Prognosedaten der mittleren Variante nach entwickelt sich die Gruppe der unter 15-Jährigen, die für den Schüler- und Ausbildungsverkehr von zentraler Bedeutung ist, leicht negativ. Erwartet wird ein Rückgang um ca. -0,6 % bis zum Jahr 2030. Bei der Gruppe der 15- bis unter 65-Jährigen wird eine Abnahme um -5,4 % und bei der Gruppe der Älteren ab 65 Jahre eine deutliche Zunahme um +6,0 % erwartet.<sup>60</sup>

<sup>60</sup> Vgl. LBV 2021.

### 3.2.2 Prognostizierte Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte im Landkreis Oberhavel

Die Anzahl der Schülerinnen und Schüler an allgemeinbildenden Schulen des Landkreises Oberhavel hat sich seit dem Schuljahr 2015/2016 bis zum Schuljahr 2020/2021 konstant positiv entwickelt. Bis zum Schuljahr 2024/2025 wird von einem weiteren leichten Anstieg der Schülerzahlen ausgegangen, anschließend wird ein leichter Rückgang prognostiziert (vgl. Abbildung 14).<sup>61</sup>

Abbildung 14: Prognose der Schülerzahlen je Schuljahr im Landkreis Oberhavel



Daten: Landkreis Oberhavel 2020a.

Schulorganisatorische Maßnahmen sind innerhalb der nächsten Jahre für drei Schulstandorte vorgesehen. So wird die seit dem Schuljahr 2020/2021 neu bestehende Oberschule Lehnitz sukzessive ausgebaut (Start mit drei Klassen der Klassenstufe 7, die weiteren Jahrgangsstufe 8 bis 10 sollen nach und nach hinzukommen). Des Weiteren soll sowohl ein Neubau der Exin-Förderschule in Zehdenick erfolgen (in der Nähe des Wesendorfer Weges), als auch einer vierzügigen weiterführenden allgemeinbildenden Schule in Velten mit Standort neben dem Hedwig-Bollhagen-Gymnasium. Der bisherige Standort der Exin-Förderschule soll bestehen bleiben und weiterhin als Schule mit sonderpädagogischem Förderschwerpunkt genutzt werden.<sup>62</sup>

Schulschließungen sind innerhalb der nächsten fünf Jahre nicht vorgesehen.

<sup>61</sup> Vgl. Landkreis Oberhavel 2020a und 2016.

<sup>62</sup> Vgl. Landkreis Oberhavel 2020a.

### 3.3 Entwicklung des Fahrgastaufkommens im ÖPNV

#### 3.3.1 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im SPNV

Ein- und Aussteigendenzahlen für die Zugangsstellen zum SPNV (Regionalverkehr und S-Bahn) des Landkreises Oberhavel liegen für das Jahr 2019 vor (vgl. Tabelle 16).

Tabelle 16: Fahrgastaufkommen (Ein- und Aussteigende Mo-Fr) im SPNV

Zugangsstelle	Regionalverkehr	S-Bahn	Zugangsstelle	Regionalverkehr	S-Bahn
Bärenklau	50 - 100	-	Lehnitz	-	> 5.000
Beetz-Sommerfeld	300 - 500	-	Löwenberg	500 - 1.000	-
Bergsdorf	< 50	-	Nassenheide	100 - 300	-
Bergfelde	-	> 5.000	Oranienburg	> 5.000	> 30.000
Birkenwerder	300 - 500	2.500 - 5.000	Sachsenhausen	100 - 300	-
Borgsdorf	-	> 10.000	Schmachtenhagen	< 50	-
Dannenwalde	100 - 300	-	Schönfließ	-	500 - 1.000
Fürstenberg/Havel	1.000 - 2.500	-	Schwante	100 - 300	-
Gransee	1.000 - 2.500	-	Vehlefanzen	100 - 300	-
Grüneberg	100 - 300	-	Velten	1.000 - 2.500	-
Hennigsdorf	2.500 - 5.000	- <sup>1</sup>	Vogelsang	< 50	-
Hohen Neuen- dorf	-	> 10.000	Wensickendorf	100 - 300	-
Hohen Neuen- dorf West	100 - 300	-	Zehdenick	500 - 1.000	-
Kremmen	500 - 1.000	-	Zehdenick-Neu- hof	50 - 100	-
Mühlenbeck- Mönchmühle	-	> 10.000	Zühlsdorf	100 - 300	-

Daten: VBB 2021a. Datenstand 2019, Werte entsprechend Anforderungen des Datengebers gerundet bzw. kategorisiert.

<sup>1</sup> Für die S-Bahnlinie S 25 liegen keine Daten vor.

### 3.3.2 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im kommunalen ÖPNV

Im Jahr 2019 wurden im kommunalen ÖPNV im Landkreis Oberhavel nach Angaben der OVG ca. 6,3 Mio. Fahrgäste<sup>63</sup> befördert. Stark nachgefragte Relationen sind vor allem die Verbindungen

- ◆ Oranienburg – Germendorf – Velten – Hennigsdorf (Linie 824),
- ◆ Hennigsdorf – Nieder Neuendorf – Berlin S+U Rathaus Spandau – Berlin, Gattower Str./Heerstr. (Linie 136),
- ◆ Mühlenbeck – Schildow – Glienicke – Berlin, S Hermsdorf (Linie 806),
- ◆ Oranienburg, Rewestr. – Birkenallee – S Oranienburg – Gedenkstätte – Malz (Linie 804) sowie
- ◆ Hennigsdorf – Stolpe – Hohen Neuendorf – Bergfelde – Schönfließ – Glienicke – Berlin, S Hermsdorf (Linie 809).

Gemeinsam machen die aufgeführten Linien fast 67 % aller Fahrgäste aus. In Anhang A4 erfolgt eine linienscharfe Darstellung der Fahrgastzahlentwicklung der letzten drei Jahre (2016 bis 2019).

### Bedeutung Schülerverkehr im kommunalen ÖPNV

Vor allem in den ländlichen Bereichen des Landkreises ist die Bedeutung der Zielgruppe Schüler im kommunalen ÖPNV deutlich stärker ausgeprägt als in den Bereichen des Berliner Umlandes. Damit ist die Beförderung von Schülerinnen und Schülern insbesondere in den ländlichen Bereichen die tragende Säule aus Sicht des derzeitigen Fahrgastaufkommens.

In den Städten und Gemeinden des Berliner Umlandes existiert ein höherer Anteil Fahrgäste im Berufs- und Freizeitverkehr gegenüber den ländlichen Bereichen des Landkreises, so dass die Bedeutung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern dort nur auf einzelnen Relationen überwiegt.

### 3.3.3 Prognostizierte Entwicklung der Fahrgastnachfrage im kommunalen ÖPNV

Aussagen zur zukünftigen Nachfrageentwicklung im kommunalen ÖPNV unterliegen vielfältigen Einflüssen, bei gleichzeitigen Einschränkungen in der Verfügbarkeit von Datengrundlagen für eine Prognose, so dass nur grobe Trends abgeschätzt werden können. Die Abschätzung der zu erwartenden Fahrgastentwicklung erfolgt dabei auf Basis einer Status quo-Prognose, die sich auf den kommunalen ÖPNV bezieht und dabei ein Angebotsniveau ohne grundlegende Abweichungen zur heutigen Situation berücksichtigt. Grundlage sind Angaben zu beförderten Personen im Jahr 2019.

---

<sup>63</sup> Vgl. OVG 2020. Ohne Fahrgastzahlen einbrechender Linien aus den angrenzenden Landkreisen und dem Land Berlin.

---

Es wird einerseits ein potenzieller Handlungsbedarf aufgezeigt; andererseits wird die Bedeutung von Einflussfaktoren herausgearbeitet, auf die der NVP typischerweise kaum Einfluss hat (externe Einflussfaktoren wie z.B. die Bevölkerungsentwicklung).

Weiterentwicklungen des Angebotskonzepts im ÖPNV werden im Rahmen der Status quo-Prognose nur berücksichtigt, wenn sie bereits politisch oder unternehmerisch festgelegt wurden und ihre Umsetzung als sicher gelten kann. Dies ist im vorliegenden Fall gegeben, da der Landkreis Oberhavel im Rahmen des Beschlusses zum Mobilitätskonzept ÖPNV-Angebotsentwicklungen im Umfang von zusätzlich einer Mio. Fahrplankilometer finanziell zugesichert hat.

**Prognose-Zeitraum:** Die Prognose soll eine mittelfristige Entwicklung widerspiegeln. Als Betrachtungszeitraum werden daher die Jahre 2019 bis 2025 festgelegt. Ergänzend wird darüber hinaus der Zeitraum 2025 bis 2030 betrachtet.

**Prognosegegenstand:** Gegenstand der Prognose ist die Anzahl der Fahrgäste im kommunalen ÖPNV. Die Prognose erfolgt dabei so weit wie möglich auf der Ebene der laut Fahrplan 2019/2020 angebotenen Linien.

*Eine Modellierung von pandemiebedingten Effekten erfolgt nicht, da dies nicht Leistungsinhalt der Fortschreibung des NVP ist und da hierfür keine belastbaren Prognoseparameter vorliegen (etwa aus Erhebungen etc.).*

**Einfluss-Faktoren der Fahrgastnachfrage:** Die Nachfrage nach ÖPNV-Fahrten hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. Von zentraler Bedeutung sind dabei Bevölkerungszahl und -struktur, die Raum- und Siedlungsstruktur, Angebots- bzw. Fahrpreise, Wirtschaftssituation, die relative Attraktivität des MIV sowie Sondereinflüsse, wie z.B. die von Touristen ausgeübte Nachfrage. Der Ansatz der Status quo-Prognose unterstellt dabei eine konstante Nutzungsintensität des kommunalen ÖPNV.

In der vorliegenden Analyse werden, neben der vorgesehenen Ausweitung des Angebotes, zunächst ausschließlich demographische Entwicklungen (vgl. Kapitel 3.2.1), d.h. Änderungen der Einwohnendenzahlen und der Altersstruktur, berücksichtigt. Für die Dominanz dieser Faktoren sprechen folgende Argumente:

- ◆ Prognosen der siedlungsstrukturellen und wirtschaftlichen Entwicklung, die z.B. für Pendelndenzahlen von hoher Bedeutung sind, gehen bereits in die hier berücksichtigten Bevölkerungsprognosen ein.
- ◆ Aktuelle Erwartungen gehen für den Planungsraum von einem etwa gleichbleibenden Level des Tourismus mit leicht positiver Wachstumstendenz aus.
- ◆ Die relative Attraktivität des MIV steigt zwar leicht aufgrund der trendmäßigen Steigerung des Motorisierungsgrades, wird aber wegen der gleichzeitig erwarteten Entwicklung der Kraftstoffpreise insgesamt eher konstant bleiben.

**Erwartete Entwicklung von Einwohnendenzahl und Altersstruktur:** Insgesamt wird in der Bevölkerungsprognose für den Landkreis Oberhavel von einem leichten

---

Bevölkerungszuwachs zwischen 2019 und 2025 um ca. +0,4 % ausgegangen. Bis 2030 wird ein Bevölkerungsanstieg von ca. +0,6 % erwartet.<sup>64</sup>

Bei der prognostizierten Entwicklung der einzelnen Altersgruppen bleibt der Anteil der Altersgruppe der bis unter 15-jährigen, die für den Schüler- und Ausbildungsverkehr von zentraler Bedeutung ist, bis zum Jahr 2030 relativ konstant mit leicht negativer Tendenz (-0,6 %). Deutlich zunehmen wird v.a. der Anteil der Altersgruppe der Senioren über 65 Jahre (ca. +6,0 % bis 2030), zu Lasten der Einwohnenden im Erwerbstätigenalter (-5,4 %).

**Berücksichtigung der beschlossenen Ausweitung des ÖPNV-Angebotes bis 2026:**

Im Rahmen des Beschlusses des Mobilitätskonzeptes des Landkreises Oberhavel wurde die Ausweitung des ÖPNV-Angebotes um jährlich ca. 200.000 Fahrplankilometer bis zum Jahr 2026 festgelegt (= insgesamt 1 Mio. Fahrplankm). Es wird erwartet, dass das daraus resultierende Mehrangebot im kommunalen ÖPNV zu einer Nachfragesteigerung führen wird, so dass diese Angebotsausweitung im Rahmen der Status quo-Prognose berücksichtigt wird.

**Ergebnisse:** Die Prognoseergebnisse lassen eine Zunahme der Fahrgastzahlen erwarten: Die Fahrgastzahlen erhöhen sich danach von rund 6,3 Mio. im Jahr 2019 auf rund 6,9 Mio. bis max. 7,3 Mio. im Prognosejahr 2025. Somit liegt die relative Änderung bei 9,5 % bis max. 14,9 %. Bis zum Prognosejahr 2030 wird von einem weiteren Zuwachs ausgegangen.

---

<sup>64</sup> Vgl. LBV 2021.

---

## 4. Angebots- und Qualitätsvorgaben für den kommunalen ÖPNV

### 4.1 Elemente des Angebotskonzeptes

Der NVP definiert als strategisches ÖPNV-Planungsinstrument das zukünftige Angebot des kommunalen ÖPNV hinsichtlich Angebotsumfang und Angebotsqualität im geplanten Gültigkeitszeitraum.

Dabei definiert der Landkreis Oberhavel als Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV die Qualität und Quantität der Versorgung unter Maßgabe von angebots- und bedarfsorientierten Entwicklungspfaden sowie Berücksichtigung der Finanzierbarkeit jeweils selbst. Begründet liegt dies darin, dass keine übergeordneten allgemein- oder rechtsverbindlichen Vorgaben für die Qualität und Quantität von Leistungen des kommunalen ÖPNV im Sinne einer ausreichenden Versorgung bzw. als Teil der Daseinsvorsorge existieren. Der Aufgabenträger orientiert sich deshalb u.a. an

- ◆ den eigenen verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen (z.B. im Mobilitätskonzept Oberhavel 2040),
- ◆ den derzeitigen und zukünftig erwarteten demografischen, strukturpolitischen und touristischen Entwicklungen,
- ◆ dem derzeitigen und erwarteten Fahrgastaufkommen,
- ◆ den Vorhaben der Raumordnung und der Regional-/Landesplanung,
- ◆ den vorherrschenden Wegebeziehungen von Pendelnden sowie Schülerinnen und Schülern, wichtigen Relationen für den Tourismus und die Naherholung und von weiteren Kundengruppen sowie
- ◆ den Vorgaben für die Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern.

Nachfolgende Mindestvorgaben sichern aus Sicht des Landkreises Oberhavel eine ausreichende Bedienung im kommunalen ÖPNV ab. Dies wird ergänzt durch die Vorgaben des Qualitätskonzeptes entsprechend Kapitel 5.

Das Angebotskonzept beinhaltet folgende nebeneinander wirkende Elemente, um aus Sicht des Landkreises Oberhavel die Sicherstellung einer ausreichenden, bedarfsgerechten Bedienung im kommunalen ÖPNV unter Beachtung des Wirtschaftlichkeits- und Sparsamkeitsgrundsatzes zu definieren (vgl. Abbildung 15).

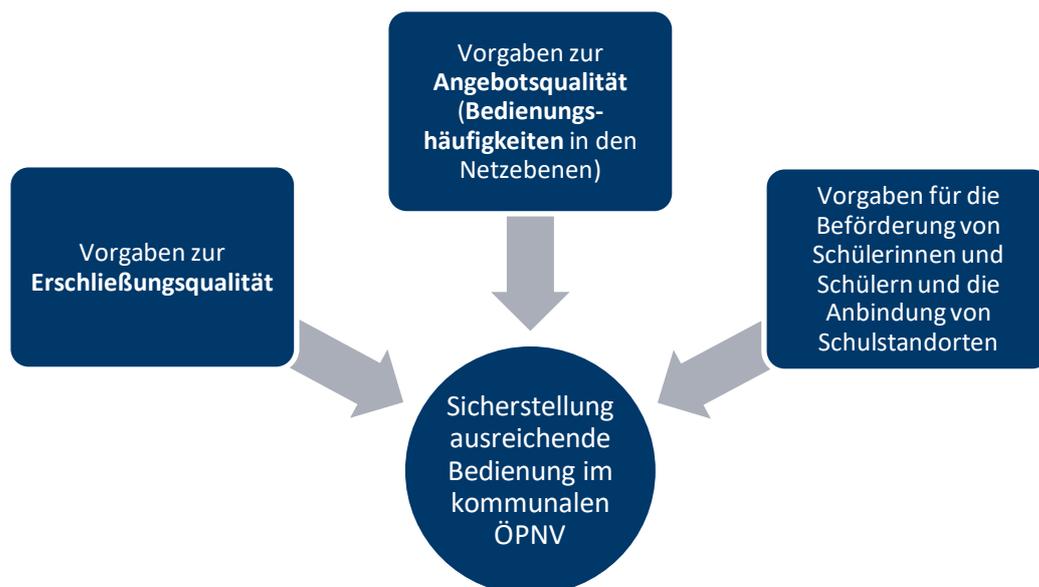
**Erschließungsqualität:** Zum einen wird als erstes Element des Angebotskonzeptes die räumliche Erschließung unter Berücksichtigung der Einwohnerzahl je Ortsteil sowie die anzustrebenden Haltestelleneinzugsbereiche definiert.

**Angebotsqualität / Bedienhäufigkeit:** Weiterhin erfolgt unter Orientierung an Verbindungsrelationen des kommunalen ÖPNV die Festlegung von konkreten Vorgaben zu Mindestbedienhäufigkeiten auf Basis einer einheitlichen Netzkonzeption<sup>65</sup>.

**Beförderung von Schülerinnen und Schülern:** Da die Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern als Pflichtaufgabe des Landkreises zu berücksichtigen ist und Schülerinnen und Schüler derzeit die größte einzelne Kundengruppe im kommunalen ÖPNV ausmachen, erfolgt zur Definition der Mindestbedienqualität in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern eine Verknüpfung mit dem dazu bestehenden Instrument der Satzung zur Beförderung von Schülerinnen und Schülern für den Landkreis Oberhavel.

Die Verzahnung von NVP und Satzung sichert ab, dass neben den Vorgaben der Erschließungs- und Angebotsqualität grundsätzlich die Beförderung der Schülerinnen und Schüler abgesichert ist.

Abbildung 15: Ebenen zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im kommunalen ÖPNV



Quelle: IGES 2021.

**Vernetzungsqualität:** In Ergänzung zum Angebotskonzept werden im Qualitätskonzept Vorgaben zur Absicherung eines koordinierten und miteinander verknüpften ÖPNV-Angebots definiert. Dies beinhaltet konkrete Verknüpfungspunkte sowie Vorgaben zur Anschlusssicherung (vgl. Kapitel 5.1).

<sup>65</sup> Basierend auf der Netzhierarchie des Landkreises, die sinnentsprechend aus dem NVP 2017 - 2021 übernommen und weiterentwickelt wird.

## 4.2 Vorgaben zur Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität wird durch räumliche Mindesterschließungsvorgaben zur Anbindung der Städte und Gemeinden bzw. Ortsteile sowie deren Siedlungsteile und Verkehrsziele bestimmt. Sie bildet im Sinne der Fortschreibung des NVP weiterhin ein maßgebendes Kriterium für die Beurteilung der Zugangsmöglichkeiten zum kommunalen ÖPNV.

Es wird empfohlen, eine an die regionale Struktur des Landkreises Oberhavel angepasste Untergrenze zu definieren. Dementsprechend werden im vorliegenden NVP Ortsteile mit mindestens 100 Einwohnenden als Untergrenze für die räumlichen Mindesterschließungsvorgaben festgelegt.

### 4.2.1 Sicherung der räumlichen Mindesterschließung

**Alle Orts- und Siedlungsteile mit mindestens 100 Einwohnenden sollen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen werden.**

**Weiterhin sollen Arbeitsplatzschwerpunkte mit mindestens 100 Arbeitsplätzen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen werden.**

Ein Orts- bzw. Siedlungsteil bzw. ein Arbeitsplatzschwerpunkt gilt als erschlossen, wenn 80 % der Einwohnenden bzw. der Beschäftigten in einem zumutbaren fußläufigen Haltestelleneinzugsbereich (vgl. Tabelle 17) gemeldet sind bzw. ihren Arbeitsplatz haben.

Die Erschließung kann sowohl mit Verkehrsmitteln des SPNV als auch des kommunalen ÖPNV erfolgen. Im kommunalen ÖPNV können dabei sowohl konventionelle als auch flexible bzw. Bedarfsverkehre eingesetzt werden.

Bei der Planung neuer Wohn- und Gewerbeflächen sind durch den zuständigen Baulastträger und/oder die planende und genehmigende kreisangehörige Kommune vorab die ÖPNV-Anbindung und ggf. eine Erschließung durch neu einzurichtende Haltestellen bzw. neue Streckenabschnitte für den kommunalen ÖPNV zu berücksichtigen.

### 4.2.2 Haltestelleneinzugsbereiche

Tabelle 17 gibt eine Übersicht über die anzustrebenden Einzugsbereiche sowie die tatsächlichen Wegezeiten von Haltestellen im kommunalen ÖPNV.

Tabelle 17: Haltestelleneinzugsbereiche zur Sicherung der räumlichen Mindesterschließung

Gebietskategorie <sup>1</sup>	Beschreibung	Luftlinie	Ungefähre Wegezeit <sup>2</sup>
<b>Berliner Umland (BU)</b>	Siedlungseinheiten im Berliner Umland, inkl. Mittelzentren	500 m	8 min
<b>Weiterer Metropolitanraum (WMR)</b>	Siedlungseinheiten mit mehr als 100 Einwohnende (ohne Mittelzentren)	600 m	10 min

Quelle: IGES 2021.

Anmerkung: <sup>1</sup> Die Abgrenzung der beiden Strukturräume Berliner Umland und Weiterer Metropolitanraum ergibt sich aus den Festlegungen des LEP HR (vgl. Abbildung 1 in Kapitel 1.2.3).

<sup>2</sup> Zugrunde gelegt ist eine Gehgeschwindigkeit von 1m/s (entspricht langsamen Gehen, z.B. mit Rollator oder Kinderwagen).

Begründete Ausnahmen von den Vorgaben für die in Tabelle 17 anzustrebenden Haltestelleneinzugsbereiche sind zulässig, sofern lokale Gegebenheiten, wie z.B. die Beschaffenheit der Verkehrsinfrastruktur, eine Erfüllung der Vorgabe verhindern.

### 4.3 Vorgaben zur Angebotsqualität: Zielnetz 2026

#### 4.3.1 Grundansatz zur Definition einer ausreichenden Verkehrsbedienung

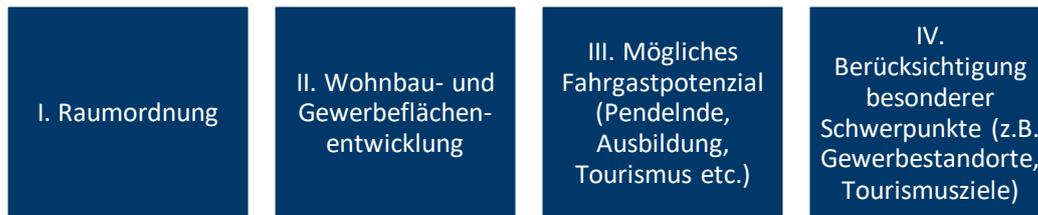
Da in Deutschland keine allgemeinverbindlichen Bedienstandards oder anzuwendende Indikatoren bzw. Vergleichswerte für den öffentlichen Verkehr existieren, hat der Landkreis als Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV entsprechend ÖPNVG BB im Rahmen des eigenen Wirkungskreises selbst zu definieren, wie eine ausreichende Verkehrsbedienung im Rahmen der Daseinsvorsorge erfolgen soll. Dieser Verpflichtung kommt der Landkreis mit den im NVP definierten Erschließungsvorgaben, Netzebenen und Mindestbedienstandards nach.

Die Definition der Netzebenen erfolgt unter Berücksichtigung der Grundsätze eines integrierten Gesamtverkehrssystems für alle Verkehrsmittel des SPNV und kommunalen ÖPNV. Dabei erfolgt eine Orientierung an:

- ◆ durchgeführten Analysen der Bevölkerungs- und Strukturentwicklung,
- ◆ vorherrschenden Wegebeziehungen von Pendelnden sowie Schülerinnen und Schülern, wichtigen Relationen für den Tourismus und die Naherholung sowie von weiteren Kundengruppen,
- ◆ verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV,
- ◆ Vorgaben der Raumordnung und Regionalplanung sowie
- ◆ derzeitigem und erwartetem Fahrgastaufkommen.

Aufbauend auf die definierten Netzebenen erfolgt anschließend die Zuordnung der jeweiligen Verbindungsrelationen sowie die Definition der jeweiligen Mindestbedienvorgaben. Dabei wurden aus den vorab genannten Orientierungspunkten wesentliche Prämissen abgeleitet und zugrunde gelegt (vgl. Abbildung 16).

Abbildung 16: Wesentliche Planungsprämissen zur Festlegung von Netzhierarchie und Bedienstandards



Quelle: IGES 2021.

#### 4.3.2 Netzhierarchie für das Netz des kommunalen ÖPNV

In der vorliegenden Fortschreibung des NVP wird die bestehende Netzhierarchie im Landkreis Oberhavel hinsichtlich aktueller und zukünftiger Anforderungen weiterentwickelt (vgl. Abbildung 17).

Abbildung 17: Netzebenen im Landkreis Oberhavel

	<b>Hauptnetz I</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindungen des SPNV und kommunalem ÖPNV mit starken Verkehrsverflechtungen</li> <li>• PlusBus-Verbindungen</li> <li>• Grundtakt Mo-Fr S 60-Min-Takt, Mo-Fr F 60-120-Min-Takt, Wochenendbedienung mind. 120-Min-Takt</li> </ul>
	<b>Hauptnetz II</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausweitung des Hauptnetz auch in ländliche Bereiche</li> <li>• Grundtakt Mo-Fr 120-Min-Takt</li> <li>• Wochenendbedienung, mind. 3 Fahrtenpaare (möglichst mit Anschluss an vertaktete Verkehre)</li> </ul>
	<b>Ergänzungsnetz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächenerschließung, Anbindung an Hauptnetz I und II</li> <li>• Sicherung der Leistungen in der Schülerbeförderung</li> <li>• auch Einsatz moderner bedarfsorientierter Angebotsformen möglich</li> <li>• Vorgaben an Mindestfahrtenhäufigkeit Mo-Fr nach Einwohnerzahl je Siedlungseinheit</li> </ul>
	<b>Stadt-Umland-Verkehre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindungen im Stadt-Umland-Verkehr im Bereich des Berliner Umlandes</li> <li>• Unterschiedlicher Grundtakt Mo-Fr</li> <li>• Wochenendbedienung mind. 120-Min-Takt</li> </ul>
	<b>Tourismusnetz<sup>1</sup></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindungen außerhalb des Haupt- und Ergänzungsnetzes mit hoher Bedeutung im Bereich der touristischen Nachfrage</li> <li>• Grundtakt je Verbindung Mo-So 120- bis 180-Min-Takt</li> </ul>

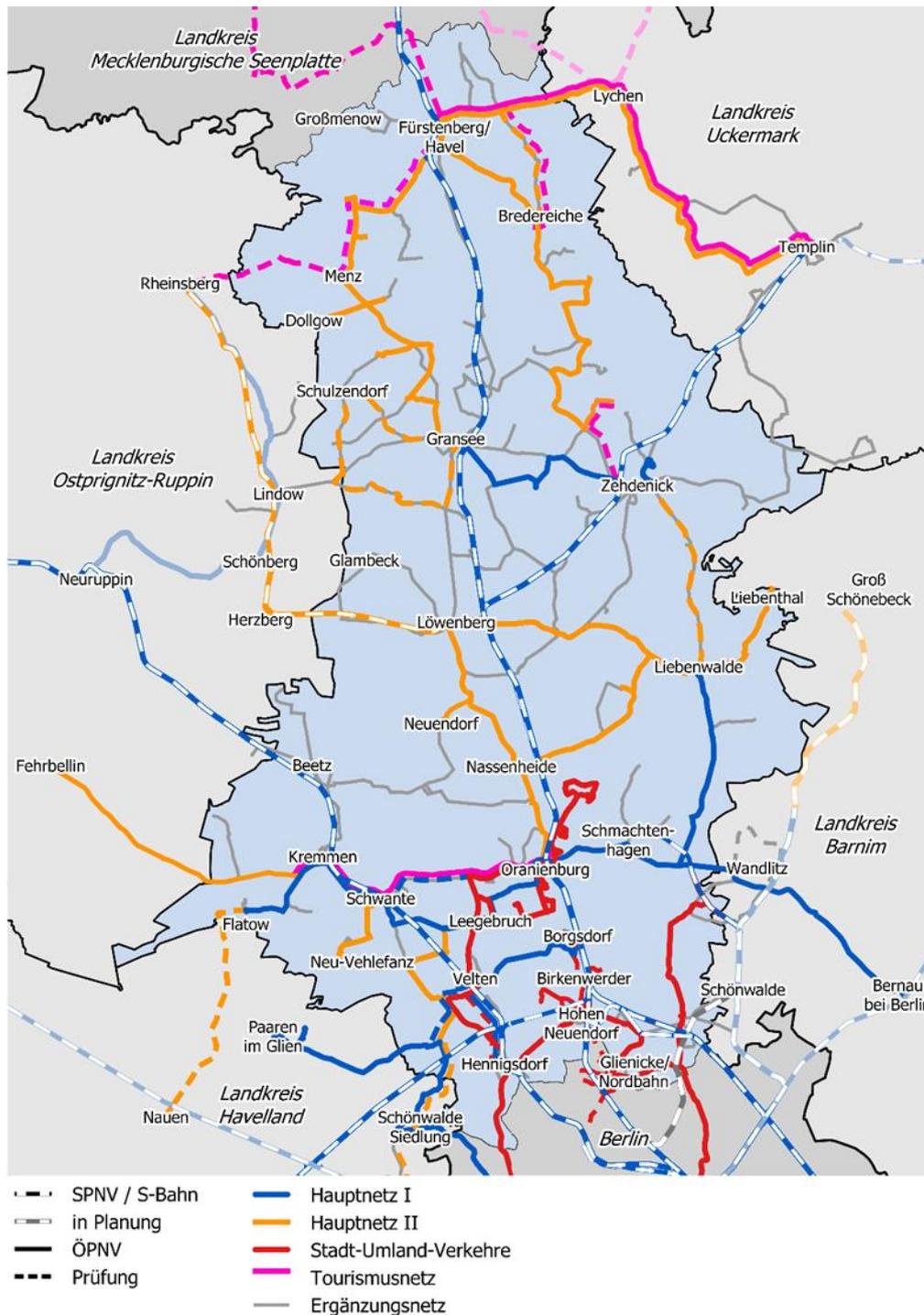
Abbildung: IGES 2021.

Anmerkung: <sup>1</sup> Die Netzebene hat einen empfehlenden Charakter, die Umsetzung soll unter Einbeziehung von Finanzierungsinstrumenten der Drittnutzerfinanzierung, z.B. über das Modell umlagefinanzierter Gästekarten mit Beförderung ohne zusätzlichen Fahrausweis für Übernachtungsgäste, erfolgen.

Eine Übersicht über alle Netzebenen und die jeweiligen Verbindungen wird in Abbildung 18 dargestellt. Basis für die Netzebenenanzuordnung sind die bisherigen und geplanten Linien- bzw. Fahrtwege des kommunalen ÖPNV im Landkreis.

Die verschiedenen Netzebenen bilden ein integrales Netz, das zur Erschließung des gesamten Landkreises ineinandergreift und aufeinander aufbaut. Die Netzebenen Hauptnetz I und II werden als höherwertige Verbindungen durch das Ergänzungsnetz erweitert, das die Feinerschließung und Zubringerfunktion zu den übergeordneten Netzebenen sowie die Sicherstellung der Leistungen in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern übernimmt. Die Netzebenen werden im Bereich des Berliner Umlandes durch Stadt-Umland-Verkehre ergänzt. Über Verknüpfungspunkte (vgl. Kapitel 5.1.3) werden alle Netzebenen miteinander verbunden.

Abbildung 18: Zielnetz 2026 im Landkreis Oberhavel (Übersicht)



Karte: IGES 2021. Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.

### Mindestbedienvorgaben in den Netzebenen

Die Mindestbedienvorgaben legen das Mindestniveau der Bedienung im kommunalen ÖPNV fest, das nicht unterschritten werden soll. Zusätzlich gelten Vorgaben

im Rahmen der Beförderung von Schülerinnen und Schülern (vgl. Kapitel 4.4). Da die Beförderung von Schülerinnen und Schülern als Pflichtaufgabe sichergestellt werden muss, stehen diese Vorgaben im Zweifel über den hier definierten Vorgaben.

Die Ämter und amtsfreien Kommunen können auf Wunsch darüberhinausgehende Beförderungsleistungen mit dem Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV vereinbaren. Es handelt sich dabei in der Regel um zusätzliche Beförderungsleistungen, für die im gewünschten Leistungsumfang ein finanzieller Ausgleich erforderlich ist (vgl. Kapitel 7.4.5).

### 4.3.3 Verbindungsrelationen im Hauptnetz I

Die Netzebene Hauptnetz I umfasst Verbindungen des SPNV und Verbindungen des kommunalen ÖPNV zwischen Ober- und Mittelzentren, zwischen Mittelzentren sowie Verbindungen mit starker Fahrgastnachfrage (vgl. Tabelle 18).

Tabelle 18: Verbindungsrelationen der Netzebene Hauptnetz I

SPNV <sup>1</sup>	Entspricht ca. den heutigen Linien
Rostock/Stralsund – Neustrelitz – Oranienburg – Berlin Südkreuz	RE 5
Berlin-Gesundbrunnen/Spandau – Hennigsdorf – Wittenberge	RE 6
Berlin Ostkreuz – Oranienburg – Löwenberg – Templin Stadt	RB 12
Oranienburg – Hennigsdorf (bei Berlin) – Golm	RB 20
Schmachtenhagen/Wensickendorf – Basdorf – Berlin-Karow	RB 27
Hennigsdorf – Velten (Mark) – Kremmen	RB 55
Berlin-Wilhelmsruh – Schildow – Mühlenbeck – Abzweig Schönwalde	- <sup>2</sup>
Oranienburg – Berlin Wannsee	S 1
Birkenwerder – Berlin (– Zeuthen)	S 8
Hennigsdorf – Berlin – Teltow Stadt	S 25
Kommunaler ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Paaren/Glien – Bötzw – Schönwalde – S+U Rathaus Spandau	671 <sup>3</sup>
Oranienburg – Leegebruch – Vehlefanz – Kremmen – Flatow	800
Oranienburg – Wensickendorf – Zehlendorf – Liebenwalde	805
Velten – Velten, BusinessPark – Hennigsdorf	807
Velten – Borgsdorf	816
Gransee – Osterne – Zehdenick	833
Oranienburg – Wandlitz – Bernau	- <sup>4</sup>

Kommunaler ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
<b>Prüfauftrag der Zuordnung zu Hauptnetz I</b>	
<b>Bötzow – Velten</b>	- <sup>4</sup>
<b>Oranienburg – Germendorf – Schwante – Kremmen</b>	823

Anmerkung: <sup>1</sup> Aufgabenträger für den SPNV ist das Land Brandenburg. Hinweise zum SPNV sind daher als Wunsch des Landkreises an das Land Brandenburg zu verstehen.  
<sup>2</sup> Geplante Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn.  
<sup>3</sup> Linie nicht in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Oberhavel.  
<sup>4</sup> Neues Angebot, wird derzeit in dieser Form nicht angeboten.

#### 4.3.4 Verbindungsrelationen im Hauptnetz II

Die Netzebene Hauptnetz II ergänzt die Netzebene Hauptnetz I, um Verbindungen von Siedlungsschwerpunkten untereinander sowie Verbindungen zwischen Siedlungsschwerpunkten und zentralen Orten abzubilden. Gegenüber dem Hauptnetz I ist dabei eine geringere, aber dennoch stark ausgeprägte Nachfrage vorhanden bzw. wird erwartet. Aus Sicht des Landkreises soll durch die Netzebene II insbesondere auch der ländliche Bereich des Landkreises verstärkt angebunden werden können (vgl. Tabelle 19).

Tabelle 19: Verbindungsrelationen der Netzebene Hauptnetz II

SPNV <sup>1</sup>	Entspricht ca. den heutigen Linien
<b>(Berlin –) Löwenberg (Mark) – Rheinsberg (Mark)</b>	RB 54
Kommunaler ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
<b>Fürstenberg – Lychen – Templin</b>	517 <sup>2</sup>
<b>Fehrbellin – Kremmen</b>	758 <sup>2</sup>
<b>Löwenberg – Teschendorf – Nassenheide</b>	802
<b>Liebenwalde – Liebenthal</b>	803, 831
<b>Oranienburg – Nassenheide – Liebenwalde</b>	803
<b>Neu Vehlefanze – Schwante – Vehlefanze – Marwitz – Bötzw</b>	812
<b>Löwenberg – Liebenwalde</b>	831
<b>Gransee – Großwoltersdorf – Dollgow/Zernikow – Menz (– Neuglobsow)</b>	836
<b>Fürstenberg – Bredereiche – Tornow – Mildenberg (– Mildenberg Ziegeleipark) – Zehdenick</b>	838
<b>Fürstenberg – Neuglobsow (– Menz)</b>	839

Kommunaler ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
<b>Prüfauftrag der Zuordnung zu Hauptnetz II</b>	
<b>Bötzow – Schönwalde – Falkensee</b>	651 <sup>2</sup>
<b>Gransee – Schönermark – Rönnebeck – Meseberg – Gransee</b>	835
<b>Bredereiche – Himmelfort – Fürstenberg</b>	839
<b>Zehdenick – Liebenwalde</b>	843
<b>Flatow – Börnicke – Nauen</b>	_ <sup>3</sup>

Anmerkung: <sup>1</sup> Aufgabenträger für den SPNV ist das Land Brandenburg. Hinweise zum SPNV sind daher als Wunsch des Landkreises an das Land Brandenburg zu verstehen.  
<sup>2</sup> Linie nicht in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Oberhavel.  
<sup>3</sup> Neues Angebot, wird derzeit in dieser Form nicht angeboten.

#### 4.3.5 Mindestbedienvorgaben Hauptnetz I und Hauptnetz II

Für die Netzebenen Hauptnetz I und II werden jeweils ein Mindestbedienungszeitraum sowie die anzubietenden Mindesttakte für die Verbindungsrelationen definiert (vgl. Tabelle 20). Die Festlegung von Mindestbedienungszeiträumen und Mindesttakten erfolgt bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung der entsprechenden Netzkategorie sowie der Verkehrszeit.

Abweichungen von den vorgegebenen Mindesttakten sind zu begründen (z.B. Fahrgastaufkommen, Anschlüsse zum/vom Schienenverkehr oder Schulanfangs- und -endzeiten).

Tabelle 20: Mindestbedienvorgaben Hauptnetz I und Hauptnetz II

Verkehrszeit- raum	Mindest- bedienzeitraum	Mindesttakt	
		Hauptnetz I	Hauptnetz II
Mo-Fr	ca. 05:00 - 21:00 Uhr	60-Min-Takt <sup>1</sup>	120-Min-Takt <sup>1</sup>
Sa	ca. 07:00 - 19:00 Uhr	120-Min-Takt	Mind. 3 Fahrtenpaare, möglichst mit Anschluss an vertaktete Verkehre
So & Feiertag	ca. 08:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt	Mind. 3 Fahrtenpaare, möglichst mit Anschluss an vertaktete Verkehre

Anmerkung: <sup>1</sup> Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

#### 4.3.6 Verbindungsrelationen und Mindestbedienvorgaben im Ergänzungsnetz

Alle Liniennetzabschnitte, die nicht den Netzebenen Hauptnetz I, II oder Stadt-Umland-Verkehren zugeordnet werden können, sind Bestandteil der Netzebene Er-

gänzungsnetz. Die Verbindungen des Ergänzungsnetzes sichern die flächendeckende Bedienung aller anderen Orts- bzw. Siedlungsteile ab. Die Verbindungen des Ergänzungsnetzes dienen insbesondere

- ◆ zur Anbindung an die Verbindungen des Hauptnetzes I und II sowie
- ◆ zur Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern.

Für die Verbindungen des Ergänzungsnetzes werden die Mindestbedienvorgaben in Form einer Mindestanzahl anzubietender Fahrtenpaare aufbauend auf der Zahl der Einwohnenden der jeweiligen Gemeinde bzw. des jeweiligen Orts- oder Siedlungsteils einer Gemeinde definiert (vgl. Tabelle 21). Sofern sich die Zahl der Bevölkerung eines Ortsteils verändert, ist jeweils der aktuelle Wert maßgeblich für die Mindestbedienvorgaben.

Tabelle 21: Mindestbedienvorgaben im Ergänzungsnetz

Verkehrszeitraum	Mindestanzahl Fahrtenpaare <sup>1,2</sup>
Mo-Fr	≥ 5.000 EW: mind. 5 Fahrtenpaare
	3.000 - 4.999 EW: mind. 4 Fahrtenpaare
	1.000 - 2.999 EW: mind. 3 Fahrtenpaare
	100 - 999 EW: mind. 2 Fahrtenpaare
Sa, So & Feiertag	-

Anmerkung: EW = Anzahl Bevölkerung (Zahl der Einwohnenden).  
<sup>1</sup> Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.  
<sup>2</sup> Bedienung kann mit konventionellen oder flexiblen Bedienformen erfolgen.

Mit der Festlegung von mindestens zwei Fahrtenpaaren Mo-Fr für jeden Ortsteil ab 100 Einwohnende soll das Erreichen des verkehrlich nächstgelegenen zentralen Ortes mit einer Aufenthaltszeit von mindestens zwei Stunden, einmaliges Umsteigen ist zulässig, sichergestellt werden.

Die Bedienung kann dabei mit **konventionellen oder auch flexiblen Bedienformen** erfolgen. In diesem Zusammenhang wird auf die perspektivische Weiterentwicklung bestehender flexibler Bedienformen im kommunalen ÖPNV des Landkreises hingewiesen (vgl. Kapitel 6.2.8 und 6.2.9). Diese stellen aufgrund ihrer Flexibilität eine deutliche **Verbesserung der Erreichbarkeit für die Netzebene Ergänzungsnetz** dar.

#### 4.3.7 Verbindungsrelationen und Mindestbedienvorgaben in den Stadt-Umland-Verkehren

Die Stadt-Umland-Verkehre beinhalten Verbindungsrelationen im Bereich des Berliner Umlandes innerhalb und im Umfeld der Städte und Gemeinden Birkenwerder, Glienicke/Nordbahn, Hennigsdorf, Hohen Neuendorf, Leegebruch, Mühlenbecker Land, Oranienburg und Velten (vgl. Tabelle 22).

Tabelle 22: Verbindungsrelationen Stadt-Umland-Verkehre

Kommunaler ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Schildow – Berlin, Blankenfelde – Berlin, H.-Hesse-Str./Waldstr.	107 <sup>1</sup>
Hennigsdorf – Nieder Neuendorf – Berlin S+U Rathaus Spandau – Berlin, Gatower Str./Heerstr.	136 <sup>2</sup>
Oranienburg, Rewestr. – Birkenallee – S Oranienburg – Gedenkstätte – Malz	804
Zühlsdorf – Mühlenbeck – Schildow – Glienicke – Berlin, S Hermsdorf/Berlin, S Frohnau	806
Hennigsdorf – Stolpe – Hohen Neuendorf – Bergfelde – Schönfließ – Glienicke – Berlin, S Hermsdorf	809
S Hohen Neuendorf – Hohen Neuendorf, Sportplatz – Hohen Neuendorf, Havelstraße	822
Oranienburg – Leegebruch – Velten – Hennigsdorf	824
<b>Prüfauftrag der Zuordnung zu den Stadt-Umland-Verkehren</b>	
Frohnau als ausschließliche Endhaltestelle für die Verbindungsrelation Zühlsdorf – Mühlenbeck – Glienicke – Berlin, S Hermsdorf / Berlin, S Frohnau im 20-Minuten-Takt	806
Velten – Velten, BusinessPark – Hennigsdorf	807
Birkenwerder, Zum Waldfriedhof – S Birkenwerder – S Hohen Neuendorf – Hohen Neuendorf, Havelstr. („Birkenlinie“)	822
(Borgsdorf –) Birkenwerder – Hohen Neuendorf – Berlin, S Frohnau (– Berlin Tegel)	_3

Anmerkung: <sup>1</sup> Betriebsführer ist die BVG. Bis zur Landesgrenze Berlin liegt die Aufgabenträgerschaft beim Landkreis Oberhavel.

<sup>2</sup> Gemeinschaftskonzession von BVG und OVG.

<sup>3</sup> Neues Angebot, wird derzeit in dieser Form nicht angeboten. Genauer Verlauf der Verbindungsrelation unter Berücksichtigung des „Interkommunalen Verkehrskonzepts Niederbarnimer Fließlandschaft“ (derzeit in Bearbeitung) noch festzulegen. Die Prüfung soll dabei in Absprache bzw. im Einvernehmen mit der BVG und dem Land Berlin erfolgen. Es soll eine Vereinigung mit der Linie 125 der BVG geprüft werden.

Die Mindestbedienvorgaben für die Stadt-Umland-Verkehre werden in Tabelle 23 dargestellt.

Tabelle 23: Mindestbedienvorgaben Stadt-Umland-Verkehre

Verkehrszeitraum	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
Mo-Fr	ca. 05:00 - 23:00 Uhr	20/40-Min-Takt bzw. 30-Min-Takt <sup>1</sup>
Sa	ca. 07:00 - 23:00 Uhr	60-Min-Takt
So & Feiertag	ca. 08:00 - 22:00 Uhr	60-Min-Takt

Anmerkung: <sup>1</sup> Festlegung des Taktmusters unter Berücksichtigung der Anschlussverbindungen zur S-Bahn oder zu RE-/RB-Angeboten. Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

#### 4.3.8 Verbindungsrelationen und Qualitätsempfehlung Netzebene Tourismusnetz

Die Netzkategorie Tourismusnetz zielt als Qualitätsempfehlung auf saisonal verdichtete bzw. saisonal zu verdichtende Verbindungen für stark touristisch genutzte Relationen. Teilweise würden die Verbindungen entsprechend der oben genannten Netzebenen sonst dem Ergänzungsnetz zugeordnet werden.

Tabelle 24: Verbindungsrelationen und empfohlene Bedienqualität Netzebene Tourismusnetz, Verkehrszeitraum Mo-So

Verbindungsrelation	Entspricht ca. heutigen Linien	Bedienzeitraum	Takt
<b>Fürstenberg – Lychen – Templin</b>	517	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt
<b>Oranienburg – Germendorf – Schwante – Kremmen</b>	823	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt
Verbindungsrelation	Entspricht ca. heutigen Linien	Bedienzeitraum	Takt
<b>Prüfaufträge der Zuordnung zum Tourismusnetz</b>			
<b>Oranienburg – Gedenkstätte Sachsenhausen</b>	804, 821	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt
<b>Zehdenick – Mildenberg Ziegeleipark</b>	838	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	180-Min-Takt
<b>Fürstenberg – Neuglobsow – Menz – Rheinsberg</b>	Abschnitte 839	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt
<b>Bredereiche – Himmelpfort – Fürstenberg/Havel</b>	839	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	180-Min-Takt
<b>Fürstenberg/Havel – Wustrow – Wessenberg</b>	<sup>1</sup>	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	180-Min-Takt

Anmerkung: <sup>1</sup> Neues Angebot, wird derzeit in dieser Form nicht angeboten.

## 4.4 Anforderungen an die Beförderung von Schülerinnen und Schülern

### Wirkungsbereich Beförderung von Schülerinnen und Schülern im Sinne des NVP

Regelungsinhalt des vorliegenden NVP ist der kommunale ÖPNV mit allgemeinen öffentlichen Verkehrsmitteln des Linienverkehrs. Schülerverkehr im Sinne des NVP ist unter dieser Maßgabe und unter Berücksichtigung des Gestaltungsmessens der Aufgabenträger die Beförderung von Schülerinnen und Schülern in integrierter Form, d.h. als Linienverkehr im Sinne von § 42 PBefG. Formal sind auch nach § 43 Abs. 2 PBefG genehmigte Sonderformen des Linienverkehrs hier zu berücksichtigen, wobei die zukünftige Ausrichtung im Sinne integrierter Verkehre klar auf Linienverkehre entsprechend § 42 PBefG erfolgt. Dies entspricht auch der Vorgabe nach § 2 Abs. 5 PBefG, dass Sonderlinienverkehre im Sinne von § 43 PBefG, soweit möglich und wirtschaftlich sinnvoll, in den ÖPNV integriert werden sollen.

Formen des sogenannten freigestellten Schülerverkehrs und etwaige andere Formen der Beförderung von Schülerinnen und Schülern sind nicht Regelungsinhalt des NVP.

### Schulentwicklungsplanung und Schuleinzugsbereiche

Der Schulentwicklungsplan des Landkreises Oberhavel<sup>66</sup> definiert die Schuleinzugsbereiche für die Schulen im Landkreis und damit die örtliche Zuständigkeit der Schulen für die jeweiligen Wohnorte der Schülerinnen und Schüler. Die Schuleinzugsbereiche bilden damit in der jeweiligen Fassung den wesentlichen Orientierungsrahmen und oberste Priorität bei der Einrichtung der öffentlichen Beförderung von Schülerinnen und Schülern als Bestandteil des kommunalen ÖPNV. Bei Anpassungen der Schuleinzugsbereiche resultiert jeweils auch Anpassungsbedarf in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern.

### Beförderungspflicht in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Die Anforderungen an Art und Umfang der Beförderung von Schülerinnen und Schülern werden in der Satzung zur Beförderung von Schülerinnen und Schülern für den Landkreis Oberhavel in der jeweils geltenden Fassung bestimmt. Eine Beförderungspflicht besteht entsprechend § 3 Abs. 1 Satzung zur Beförderung von Schülerinnen und Schülern für alle Schülerinnen und Schüler, die im Landkreis Oberhavel ihre Wohnung haben und eine der nachfolgend genannten Schulen oder Bildungsgänge im Landkreis Oberhavel besuchen:

- ◆ Primarstufe,
- ◆ Sekundarstufe I,
- ◆ Sekundarstufe II (gymnasiale Oberstufe, Bildungsgänge des Oberstufenzentrums, Berufsfachschulgrundbildungsgang),

---

<sup>66</sup> Vgl. Landkreis Oberhavel 2016. Die 6. Fortschreibung des Schulentwicklungsplanes des Landkreises Oberhavel ab 2022 liegt derzeit im Entwurfsstand vor.

- ◆ Förderschulen (im Landkreis Oberhavel bzw. in den Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern sowie Berlin, wenn deren Typ gemäß § 30 Abs. 5 BbgSchulG im Landkreis Oberhavel nicht vorhanden ist) sowie
- ◆ Schulen mit besonderer Prägung (Spezialschulen entsprechend § 8 BbgSchulG ohne räumliche Einschränkung).

### Verkehrsrelationen ohne Beförderungspflicht

Verkehrsrelationen im Schülerverkehr, die aufgrund von Schulwahlentscheidungen der Schülerinnen und Schüler bzw. Erziehungsberechtigten auf Schulen außerhalb des jeweiligen Schuleinzugsbereiches ausgerichtet sind, erfordern zusätzlichen planerischen und Finanzierungsaufwand. Der Landkreis Oberhavel bemüht sich durch die in Kapitel 4.3 und 6 beschriebenen Maßnahmen ausdrücklich, auch diese Verkehrsrelationen sicherzustellen. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass hierbei keine Verpflichtungen zur Einrichtung von Verbindungen des kommunalen ÖPNV existieren.

### Bedienungshäufigkeit von Schulstandorten

Die Satzung zur Beförderung von Schülerinnen und Schülern definiert keine Mindestbedienanforderungen für Grund- und weiterführende Schulen. Entsprechend den Festlegungen des NVP 2017 - 2021 erfolgt derzeit im Landkreis Oberhavel eine Bedienung mit mindestens einer Hin- und zwei bis drei Rückfahrten (drei Rückfahrten bei Schulen mit Ganztagsbetrieb bzw. Schulen der Sekundarstufe II). Im Sinne eines bedarfsgerechten und finanziell tragbaren Ansatzes wird dieser Ansatz daher als Mindestbedienanforderungen zur Gestaltung des kommunalen ÖPNV fortgeschrieben (vgl. Tabelle 25).

Die Rückfahrten sollen dabei nach Möglichkeit zeitnah, spätestens jedoch 60 Minuten nach Unterrichtsende bzw. der zwischen Schule und Landkreis als Träger der Beförderung von Schülerinnen und Schülern abgestimmten Endzeit, erfolgen. Sofern auf den entsprechenden Relationen Taktverkehre (z.B. 20-Min- bis 60-Min-Takt) bestehen, wird die Anbindung der Schule hierbei als ausreichend angesehen.

Tabelle 25: Mindestbedienanforderungen für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern

	Hinfahrten	Rückfahrten
<b>Grundschulen</b>	1	2 bzw. 3 <sup>1</sup>
<b>Weiterführende Schulen</b>	1	3

Anmerkung: <sup>1</sup> Bei Schulen mit Ganztagsbetrieb oder bei Schulen der Sekundarstufe II.

Die genannten Mindestbedienanforderungen beziehen sich jeweils auf einen Schulstandort. Wenn beispielsweise in einer Gemeinde zwei Standorte vorhanden sind (z.B. Grundschule und weiterführende Schule), ist das Verständnis der Mindestbedienanforderungen kumulativ gemeint, sofern keine Bündelung der Fahrten erfolgen kann.

Ausnahmen von den genannten Mindestbedienanforderungen sind in begründeten Fällen mit dem Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV und dem Träger der Beförderung von Schülerinnen und Schülern abzustimmen.

#### **Abstimmung zwischen Unterrichts- und ÖPNV-Fahrzeiten / Fahrplankonferenzen**

Bei der Festlegung des Unterrichtsbeginns und des Unterrichtsendes durch die Schulen sind insbesondere auch die Fahrzeiten des öffentlichen Personennahverkehrs zu berücksichtigen<sup>67</sup>. Grundsätzlich obliegt es damit den Schulen selbst, Einfluss auf möglichst kurze Wartezeiten zu nehmen.

Zur Koordinierung der Erfordernisse des Schulbetriebs und des kommunalen ÖPNV sollen jährlich Fahrplankonferenzen<sup>68</sup> mit den Schulen durchgeführt werden. Während der Laufzeit des NVP soll darüber hinaus im Sinne eines kooperativen Ansatzes an einer sinnvollen Koordinierung der Zeiten des Unterrichtsbeginns und des Unterrichtsendes gearbeitet werden.

### **4.5 Einsatz flexibler Bedienformen im kommunalen ÖPNV**

Der kommunale ÖPNV im Landkreis Oberhavel wird derzeit überwiegend in Form von Linienverkehren sowie im Bereich des flexiblen ÖPNV als Rufbus bzw. Bedarfsfahrt angeboten. Zukünftig werden die Angebote des kommunalen ÖPNV im Landkreis gleichberechtigt sowohl im konventionellen Linienverkehr als auch durch flexible Bedienformen erbracht.

Flexibler ÖPNV bzw. flexible Bedienformen sind dabei von alternativen Angebotsformen (vgl. Tabelle 26) abzugrenzen, da der Landkreis als Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV formal keine Zuständigkeit für Verkehrsangebote außerhalb des kommunalen ÖPNV hat. Die Abgrenzung wird in Tabelle 26 dargestellt.

Flexible Bedienformen werden dabei vorrangig im Bereich des Ergänzungsnetzes bzw. in Zeiten mit geringer Nachfrage angewendet. Der Landkreis Oberhavel strebt im Sinne öffentlich zugänglicher Verkehrsangebote grundsätzlich die Einrichtung flexibler Bedienformen auf Grundlage von § 42 PBefG an. Dabei wird i.d.R. Bezug zu § 2 Abs. 6 PBefG genommen.

---

<sup>67</sup> Vgl. Artikel 2 Abs. 2 der Verwaltungsvorschriften über die Organisation der Schulen in inneren und äußeren Schulangelegenheiten (VV-Schulbetrieb - VVSchulB).

<sup>68</sup> Fahrplankonferenzen können in Form von Abstimmungstreffen, aber auch in Form schriftlicher, elektronischer oder anderer Abstimmungen durchgeführt werden.

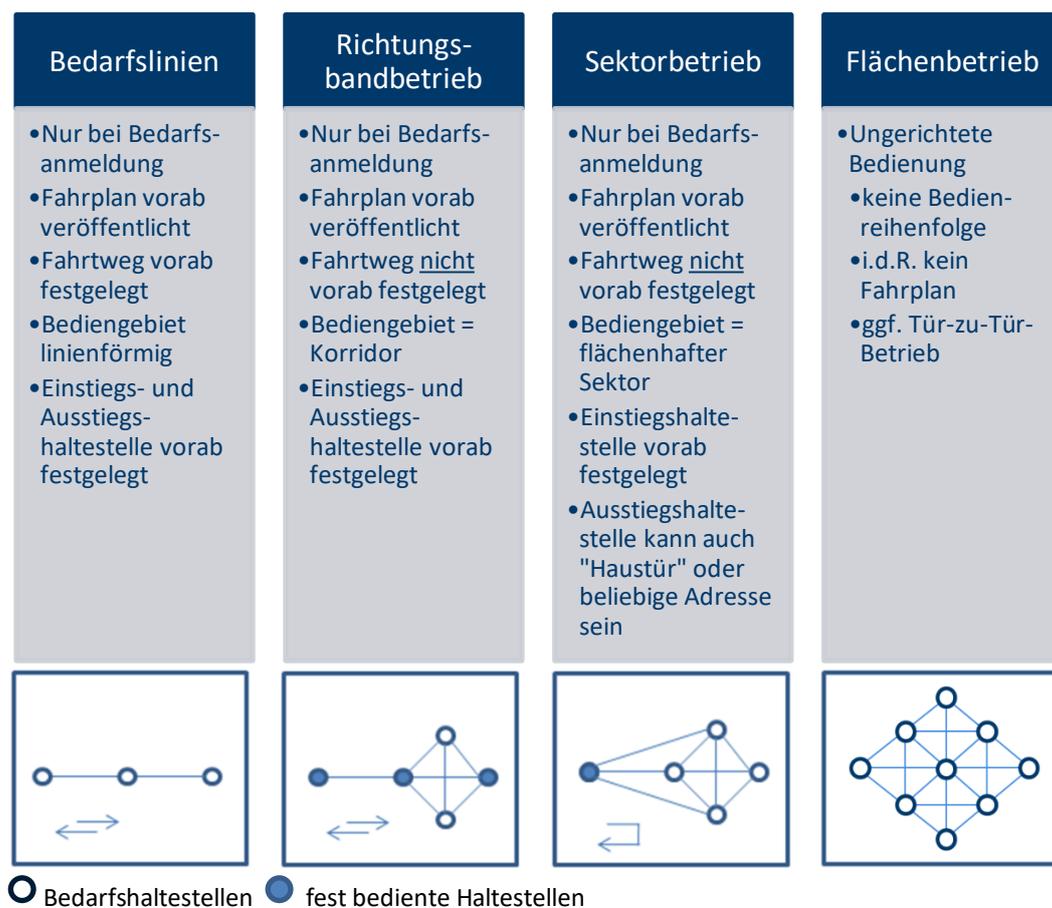
---

Tabelle 26: Abgrenzung Bedienformen im kommunalen ÖPNV und alternative Angebotsformen

Bedienform	Definition
<b>Konventioneller Linienvorkehr im kommunalen <u>ÖPNV</u></b>	Bedienung auf Grundlage eines vorab veröffentlichten Fahrplanes und Fahrtweges (insbesondere auf Netzebenen Hauptnetz I, II, Stadt-Umland-Verkehr)
<b>Flexible Bedienung im kommunalen <u>ÖPNV</u></b>	Bedienung erfolgt nur bei vorheriger Bedarfsanmeldung als Bedarfslinienvorkehr, fahrplanbasierter Richtungsbandbetrieb, fahrplanbasierter Sektorbetrieb oder Flächenbetrieb (insbesondere auf Netzebene Ergänzungsnetz sowie in Zeiten geringer Nachfrage)
<b>Alternative Angebotsformen (<u>kein ÖPNV</u>)</b>	Ergänzendes Angebot zum kommunalen ÖPNV (z.B. Ridepooling, gemeinschaftlich organisierte Verkehre/Mitnahmeverkehre, Krankenfahrten, Carsharing, Bikesharing etc.)

Quelle: BMVI (Hrsg.) 2016, VDV 2016.

Abbildung 19: Mögliche Gestaltung flexibler Bedienformen



Quelle: IGES 2021 nach BMVI (Hrsg.) 2016.

Grundsätzlich können für den zukünftigen Einsatz von flexiblen Bedienformen je nach Eignung und vorheriger Konzeptentwicklung die in Abbildung 19 dargestellten Bedienformen angewendet werden.

Zur Ermittlung einer geeigneten Bedienform zur Umsetzung im Landkreis wurden verschiedene Best-Practices aus den Ländern Brandenburg, Berlin, Mecklenburg-Vorpommern und weiteren Bundesländern mit unterschiedlichen Flexibilitätsgraden sowie organisatorischen und technischen Umsetzungsoptionen gegenübergestellt. Im Ergebnis wurden für den Landkreis Oberhavel mehrere Entwicklungsmöglichkeiten herausgestellt (vgl. auch Maßnahmen in Kapitel 6.2.8 und 6.2.9):

- ◆ Weiterentwicklung und insbesondere Digitalisierung des Bestandes im Bedarfslinienbetrieb
- ◆ Festlegung neuer Bereiche, z.B. im Berliner Umland, mit möglicher Bedienung als Flächenbetrieb („kreuz und quer“)

Die Umsetzung flexibler Bedienformen im Landkreis Oberhavel soll dabei, unter Berücksichtigung des Handbuchs alternative Bedienung des VBB<sup>69</sup>, **einheitlichen Standards** entsprechen:

- ◆ Aus Perspektive der Nutzendenfreundlichkeit ist die **Anmeldung** grundsätzlich bei allen flexiblen Bedienformen **bis 60 Minuten vor Wunschabfahrt** zu ermöglichen.
- ◆ Die Anmeldung von Fahrtwünschen soll **persönlich, telefonisch** sowie auch **internet- und app-basiert** möglich sein.
- ◆ Die Bezahlung sollte sowohl bei der Fahrerin bzw. beim Fahrer als auch online und/oder app-basiert erfolgen können.
- ◆ Es ist für alle flexiblen Angebote eine **einheitliche Rufnummer** für die Bestellung bzw. Anmeldung von Fahrtwünschen anzustreben.
- ◆ Es sollen **einheitliche Liniennummern** verwendet werden.
- ◆ Es soll eine einheitliche **Produktbezeichnung** für Angebotsformen des flexiblen ÖPNV genutzt werden. Ebenso soll ein **eigenes Branding** angewendet werden.
- ◆ Die Beförderung von Gruppen ist auch bei flexiblen Bedienformen sicherzustellen, ggf. unter Anwendung einer verlängerten Voranmeldezeit für Gruppen.

Die technische und organisatorische Umsetzung aller erforderlichen Prozesse im Betrieb flexibler Bedienformen soll kreisweit nach einheitlichen Gesichtspunkten gestaltet werden. Dies umfasst u.a.

- ◆ die Annahme und Weiterleitung von Fahrtwünschen der Kunden,
- ◆ den Betrieb einer technischen Plattform durch Disposition von Fahraufträgen und Fahrzeugen,
- ◆ die Abrechnung von Fahraufträgen,
- ◆ etc.

---

<sup>69</sup> Vgl. VBB 2016.

## 4.6 Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem kommunalen ÖPNV

Neben den klassischen und flexiblen Bedienformen des kommunalen ÖPNV wird dieser auch zunehmend durch alternative Angebotsformen ergänzt. Hierbei spielen unterschiedlichste Mobilitätsangebote eine Rolle, die sowohl kommunal unterstützt aber auch privatwirtschaftlich oder ausgehend vom bürgerschaftlichen Engagement entstehen und umgesetzt werden können.

Beispiele von alternativen Mobilitätsformen sind verschiedene Formen der Mitnahme (unterschiedliche Ansätze für Mitfahrbänke, Pendelnden-Netzwerke etc.), das Segment Krankenfahrten in unterschiedlichen Ausprägungen, das Teilen vorhandener Fahrzeuge (Sharing-Konzepte wie Carsharing, Bikesharing, E-Roller und E-Scooter), aber auch Mobilitätsformen mit Schnittbereichen zum kommunalen ÖPNV (z.B. Bürgerbus, Pooling-Dienste<sup>70</sup>).

Insbesondere in den ländlichen Räumen des Landkreises sind diese ergänzenden Mobilitätsformen zukünftig z.B. zur Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge im Zuge des demografischen Wandels von wachsender Bedeutung.

### 4.6.1 Unterstützung alternativer Mobilitätsangebote

Aus Sicht des Landkreises Oberhavel ist es notwendig, das Zusammenwirken von individuellen Verkehrsträgern wie Pkw, Fahrrad etc. von alternativen Mobilitätsformen und von öffentlichen Verkehrsangeboten des SPNV und des kommunalen ÖPNV weiterzuentwickeln.

Der Landkreis unterstützt daher ausdrücklich die Umsetzung und Ausweitung von Sharing-Konzepten sowie die Verknüpfung und Koordinierung von Angeboten des kommunalen ÖPNV mit anderen alternativen Mobilitätsangeboten aus den Bereichen **Car-, Bike- und E-Roller- bzw. E-Scooter-Sharing**. Hierdurch werden positive Effekte für Verlagerungen vom MIV auf öffentliche oder gemeinschaftliche Mobilitätsformen erwartet.

### 4.6.2 Mischform Bürgerbus

Bürgerbusse sind grundsätzlich Mobilitätsangebote, die durch bürgerschaftliches Engagement initiiert werden und bei denen der Betrieb durch den Einsatz ehrenamtlicher Fahrpersonale erfolgt. Bürgerbusse befinden sich je nach Organisations- und Bedienform im Schnittbereich zwischen dem kommunalen ÖPNV und den alternativen Angebotsformen.

---

<sup>70</sup> Mit der seit August 2021 in Kraft getretenen PBefG-Novelle werden „Linienbedarfsverkehre“ (als bedarfsgesteuerte Pooling-Dienste innerhalb des ÖPNV, § 44 PBefG) und „gebündelte Bedarfsverkehre“ (als Pooling-Dienste außerhalb des ÖPNV, § 50 PBefG) als neue Verkehrsformen mit eigenem Rechtsrahmen definiert.

---

Entscheidend ist, dass die **Initiative für Bürgerbusangebote aus dem bürgerschaftlichen Engagement heraus** entsteht, da der **Landkreis kein Initiator** bürgerschaftlich getragener Verkehrsangebote sein kann.

Aus Sicht des Landkreises sollte die Betriebsdurchführung von Bürgerbusangeboten immer integriert in den kommunalen ÖPNV (z.B. als Linienverkehr entsprechend § 42 PBefG oder als Sonderform des Linienverkehrs entsprechend § 43 PBefG bzw. als Verkehr mit Mietomnibussen oder Mietwagen entsprechend § 49 PBefG) erfolgen. Darüber hinaus ist eine Integration in den VBB-Tarif und in die elektronischen und sonstigen VBB-Fahrplanauskunftsmedien sicherzustellen.

Der Landkreis unterstützt Mobilitätsinitiativen wie Bürgerbusansätze als ehrenamtlich getragene und durchgeführte **Ergänzung zum ÖPNV** insbesondere in Räumen, in denen kein allumfassendes Angebot sichergestellt werden kann.

Bürgerbusse dürfen **bestehende Angebote des kommunalen ÖPNV nicht in ihrer Wirtschaftlichkeit beeinträchtigen**. Der Landkreis Oberhavel unterstützt daher Bürgerbusinitiativen, die ihr Angebot von vornherein in enger Abstimmung mit dem jeweils in ihrem Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen entwickeln. Der Landkreis beabsichtigt nicht, Bürgerbusse über öffentliche Dienstleistungsaufträge zu organisieren.

Es wird empfohlen, Investitionskosten für erforderliche Fahrzeuge unter Prüfung von Fördermöglichkeiten des Landes oder anderer Fördergeber abzudecken. Darüber hinaus wird angeregt, für die Einführung etwaiger Bürgerbusse das Handbuch Bürgerbus des VBB<sup>71</sup> zu berücksichtigen.

---

<sup>71</sup> Vgl. VBB 2012.

---

## 5. Qualitätsstandards

Die Qualitätsstandards definieren aufbauend auf das Angebotskonzept mit den Rahmenvorgaben zur Netzentwicklung (vgl. Kapitel 4.3.2) die Ausgestaltung der qualitativen Aspekte des kommunalen ÖPNV. Die Aspekte Infrastrukturqualität, Fahrzeugqualität sowie Informationsqualität (Qualität der Fahrgastinformation) wirken dabei verzahnt mit den Anforderungen zum Erreichen der Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 5.10). Die nachfolgend definierten Qualitätsstandards berücksichtigen dabei die Qualitätsstandards des VBB<sup>72</sup>.

### 5.1 Vorgaben zur Vernetzungsqualität: Anschlüsse und Verknüpfungspunkte

#### 5.1.1 Grundsätze zur Vernetzung von öffentlicher Mobilität

Alle Elemente der öffentlichen Mobilität im Landkreis Oberhavel sollen koordiniert und miteinander verknüpft angeboten werden. Derzeit bildet der ÖPNV ein integriertes System aus SPNV und Linienverkehr des kommunalen ÖPNV mit unterschiedlichen Produkten wie z.B. Regionalbus, Rufbus oder Bürgerbus. Die Verknüpfung beinhaltet dabei nicht nur die Verknüpfung zum und vom SPNV, sondern auch eine Verknüpfung der Linien des kommunalen ÖPNV, insbesondere in den Städten Oranienburg, Hennigsdorf, Gransee und Fürstenberg, untereinander.

Eine stärkere intermodale Verknüpfung, sowohl innerhalb des ÖPNV aber auch zu den anderen Verkehrsträgern wie MIV, Fahrrad und Sharing-Systemen, ist erklärtes Ziel des Landkreises Oberhavel. Insbesondere sollen dabei Maßnahmen zur Stärkung einer klima- und umweltgerechten Mobilität gefördert werden.

#### 5.1.2 Anschlusssicherung und Anschlussqualität

Anschlüsse sind räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmte Zusammenführungen mehrerer Linien an einem Verknüpfungspunkt. Sie sollen so gestaltet werden, dass die Mehrzahl der Fahrgäste zeitnah ihre Fahrt fortsetzen kann.

Sämtliche Beförderungsleistungen im Landkreis sind anschlussorientiert zu planen. Mit dem Ziel einer vollständigen Umsetzung der Anschlusssicherung über die Nutzung von Echtzeitdaten werden folgende Anforderungen an die Anschlusssicherung und Anschlussqualität formuliert:

- ♦ Die Anschlusssicherung zwischen Linien des kommunalen ÖPNV (Bus-Bus) sowie zwischen kommunalem ÖPNV und SPNV soll über die Nutzung **rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS)** erfolgen und in geeigneter Form, z.B. durch die geforderten **Betriebsleitstellen** (vgl. Kapitel 5.4), überwacht werden.

---

<sup>72</sup> Vgl. VBB 2015.

- ♦ Die Echtzeitdaten des ITCS müssen mit der zentralen Datendrehscheibe des VBB kompatibel sein. Damit wird die Anschlusssicherung mit Echtzeitinformationen auch für alle in den Landkreis Oberhavel ein- und ausfahrenden SPNV- und Busverbindungen ermöglicht.
- ♦ Fahrplanmäßige Anschlüsse zum und vom **SPNV** sowie **PlusBus** sind mindestens als **limitierter Anschluss** sicherzustellen. Limitierter Anschluss bedeutet, dass der Anschluss bis zu einer bestimmten Verspätung des Zubringers gehalten werden kann. Die genaue Anschlusssicherungszeit für den limitierten Anschluss wird aus den betrieblichen Randbedingungen ermittelt.
- ♦ Fahrplanmäßige Anschlüsse mit überwiegender Bedeutung im **Schülerverkehr** sollen, wenn möglich, als **garantierter Anschluss** durchgeführt werden. Der Anschluss wird dabei unabhängig von der Verspätung des Zubringerfahrzeugs in jedem Fall gehalten. Das Niveau des limitierten Anschlusses darf jedoch keinesfalls unterschritten werden.
- ♦ Alle weiteren fahrplanmäßigen Anschlüsse, insbesondere mit hohem Potenzial an Umsteigenden, im Stadt- sowie Stadt-Umland-Verkehr sowie Zubringerverkehre (z.B. zu PlusBus-Linien), sind als **vorgesehene Anschlüsse** durchzuführen, so dass der Anschluss bei planmäßigem Betrieb besteht. Entsprechende Pufferzeiten sind bedarfsgerecht festzulegen.
- ♦ Fahrplanmäßige Anschlüsse der letzten Fahrverbindung des Tages sollen als garantierte Anschlüsse durchgeführt werden.
- ♦ In Anlehnung an die Empfehlungen des VDV sollten Wartezeiten bei Anschlüssen nicht länger als 10 Minuten betragen. Wegezeiten zum Umsteigen sollten 5 Minuten nicht überschreiten. Insgesamt sollten Umsteigevorgänge nach Möglichkeit 15 Minuten nicht übersteigen.

Anchlusssicherungen sollen nach Maßgabe der jeweiligen stärksten Verkehrsbedürfnisse vorrangig an den Verknüpfungspunkten vorgesehen werden (vgl. Kapitel 5.1.3).

Im Zuge der Erteilung von Linienkonzessionen oder bei der Regelung von Verkehrsleistungen in wettbewerblichen oder sonstigen Verfahren sind unter Berücksichtigung der o.g. Anforderungen konkrete Regelungen zur Definition von Anschlussbeziehungen zu treffen.

### 5.1.3 Verknüpfungspunkte

Zur Sicherstellung der Verkehrsträgernetzung erfolgt die Fortschreibung der bereits im NVP 2017 - 2021 festgelegten Verknüpfungspunkte Bus-Bus sowie Bus-Bahn (vgl. Tabelle 27). Eine Anschlusssicherung ist nach Maßgabe der jeweiligen stärksten Verkehrsbedürfnisse mindestens für die in Tabelle 27 dargestellten Verknüpfungspunkte vorzusehen.

Im Zuge der Erteilung von Linienkonzessionen oder bei der Regelung von Verkehrsleistungen in wettbewerblichen oder sonstigen Verfahren sind unter Berücksichtigung der o.g. Anforderungen konkrete Regelungen zur Definition von Anschlussbeziehungen zu treffen.

---

Tabelle 27: Wichtige Verknüpfungspunkte mit dem kommunalen ÖPNV des Landkreises Oberhavel

Verknüpfung zwischen	Schienenverkehr, kommunaler ÖPNV	Innerhalb des kommunalen ÖPNV
<b>Zugangsstelle im Landkreis Oberhavel</b>	Bärenklau (OHV), Bahnhof	Beetz-Sommerfeld, Bahnhof
	Beetz-Sommerfeld, Bahnhof	S Birkenwerder, Bahnhof
	S Bergfelde	S Borgsdorf <sup>1</sup>
	Bergsdorf, Bahnhof	Bötzow, Dorfaue
	S Birkenwerder, Bahnhof	Flatow <sup>1</sup>
	S Borgsdorf	Fürstenberg/Havel, Bahnhof
	Dannenwalde, Bahnhof	Glienicke <sup>2</sup>
	Fürstenberg/Havel, Bahnhof	Gransee, Bahnhof
	Gransee, Bahnhof	S Hennigsdorf, Bahnhof
	Grüneberg, Bahnhof	S Hohen Neuendorf
	S Hennigsdorf, Bahnhof	Kremmen, Bahnhof
	S Hohen Neuendorf	Liebenwalde, Ernst-Thälmann-Str.
	Hohen Neuendorf West, Bahnhof	Löwenberg (Mark), Bahnhof
	Kremmen, Bahnhof	S Mühlenbeck-Mönchmühle
	S Lehnitz	Marwitz, Turnhalle
	Löwenberg (Mark), Bahnhof	Menz, Am Friedensplatz
	S Mühlenbeck-Mönchmühle	Neuglobsow
	Nassenheide, Bahnhof	Oranienburg, Bahnhof
	Oranienburg, Bahnhof	Schildow, Kirche
	Sachsenhausen (Nordb), Bahnhof	Velten (Mark), Bahnhof
	Schmachtenhagen, Bahnhof	Zehdenick (Mark), Bahnhof
	Schwante, Bahnhof	
	S Schönfließ	
	Vehlefan, Bahnhof	
	Velten (Mark), Bahnhof	
	Vogelsang, Bahnhof	
Wensickendorf, Bahnhof		
Zehdenick (Mark), Bahnhof		
Zendenick-Neuhof, Bahnhof		
Zühlsdorf, Bahnhof		
<b>Zugangsstelle außerhalb des Landkreises Oberhavel</b>	Berlin, S Frohnau	Berlin, H.-Hesse-Str./Waldstr.
	Berlin, S Hermsdorf	Fehrbellin, Postplatz
	Berlin, S+U Spandau	Lychen, Markt
	Bernau bei Berlin, Bahnhof	Rheinsberg, Bahnhof
	Falkensee, Bahnhof <sup>1</sup>	
	Lindow (Mark), Bahnhof	
	Nauen, Bahnhof <sup>1</sup>	
	Rheinsberg, Bahnhof	
Templin, Bahnhof		

Darstellung: IGES 2021.

Anmerkung: <sup>1</sup> Bei Umsetzung der Prüfaufträge zur Weiterentwicklung der Verbindungsrelationen entsprechend Kapitel 4.3.

<sup>2</sup> Genaue Haltestelle unter Berücksichtigung des „Interkommunalen Verkehrskonzepts Niederbarnimer Fließlandschaft“ (derzeit in Bearbeitung) noch festzulegen.

Bei der Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte sollen die Qualitätsvorgaben des VBB zu Mindestausstattungsmerkmalen von Haltestellen (vgl. Kapitel 5.2) sowie Anforderungen an die Verkehrssicherheit berücksichtigt werden. Darüber hinaus sind die in Kapitel 5.1.2 festgelegten Vorgaben zur Anschlussqualität sowie die Anforderungen der Barrierefreiheit aus Kapitel 5.10 zu beachten.

Die Verknüpfungspunkte müssen so ausgelegt sein, dass eine **barrierefreie Nutzung des ÖPNV** sichergestellt wird. Dies soll durch den barrierefreien Zugang zu den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV (vgl. Kapitel 5.3) sowie durch geeignete fahrzeugseitige Einstiegshilfen in den Fahrzeugen des SPNV sichergestellt werden.

### Zukünftige Verknüpfungspunkte

Auf Basis der im Landesnahverkehrsplan sowie der in Kapitel 1.3, 2.3.1 und 4.3 dargestellten Planungen zukünftiger SPNV-Angebote im Landkreis Oberhavel werden die in Tabelle 28 dargestellten, perspektivischen Zugangsstellen als weitere Verknüpfungspunkte zum SPNV vorgedacht.

Tabelle 28: Perspektivische Verknüpfungspunkte mit dem kommunalen ÖPNV

Verknüpfung zwischen	Schienerverkehr, kommunaler ÖPNV
<b>Zugangsstelle im Landkreis Oberhavel</b>	Hennigsdorf Nord <sup>2</sup> Mühlenbeck <sup>1</sup> Schildow <sup>1</sup> Schildow Nord <sup>1</sup>
<b>Zugangsstelle außerhalb des Landkreises Oberhavel</b>	Berlin, Blankenfelde <sup>1</sup> Berlin, Pankow Park <sup>1</sup> Berlin, Rosenthal <sup>1</sup> Berlin, Wilhelmsruh <sup>1</sup> Schönwalde West <sup>1</sup>

Darstellung: IGES 2021.

Anmerkung: <sup>1</sup> Ab Inbetriebnahme der Stammstrecke der Heidekrautbahn (vgl. 2023).

<sup>2</sup> Ab Verlängerung der S-Bahnlinie S 25 von Hennigsdorf nach Velten.

### 5.1.4 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad

Die Verknüpfung von Fahrrad und kommunalem ÖPNV spielt im Landkreis Oberhavel im Unterschied zur Verknüpfung von Fahrrad und SPNV eine ausbaufähige Rolle. Im Kontext der deutlichen Potenziale der Radnutzung als Teil von Wegekettens zur Mobilitätssicherung und zum Erreichen der verkehrspolitischen Verlagerungs- und Umweltziele fördert der Landkreis die stärkere Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV. Im Vordergrund steht dabei der Ausbau bzw. die Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen an Zugangsstellen zum ÖPNV durch den jeweils zuständigen Baulastträger.

### **Fahrradabstellmöglichkeiten und Radstationen an Zugangsstellen zum SPNV**

Aus Sicht des Landkreises Oberhavel wird **die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen** mit einer ausreichenden Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten mit zeitgemäßem Witterungsschutz, hoher Diebstahl- und Vandalismussicherheit gefordert und unterstützt. Die derzeitig vorhandenen Anlagen sind entsprechend um- und auszurüsten bzw. weiterzuentwickeln.

Auch die Etablierung von bewachten bzw. zugangsgeschützten sowie mindestens überdachten bzw. in geschlossenen Gebäuden untergebrachten Radstationen mit Serviceeinrichtungen (z.B. Lademöglichkeiten für E-Bikes, ggf. Reparaturservice etc.) sollte aus Sicht des Landkreises Oberhavel für die definierten Verknüpfungspunkte mit dem SPNV (vgl. 5.1.3) im Zusammenwirken mit den Partnern Land Brandenburg, VBB, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie den jeweiligen kreisangehörigen Kommunen geprüft werden.

### **Fahrradabstellmöglichkeiten an Zugangsstellen zum kommunalen ÖPNV**

Der Landkreis Oberhavel misst der zukünftigen Ausrüstung von Zugangsstellen zum kommunalen ÖPNV mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder eine besondere Bedeutung bei. Hierdurch sollen die Nahmobilität und die Erreichbarkeit zentraler Orte sowie die Bildung von Wegekettens unterstützt werden. Es besteht im Bereich der Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV daher das Ziel, die Verknüpfung kommunaler ÖPNV + Rad deutlich zu verbessern.

Es wird im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Fahrradabstellmöglichkeiten an Zugangsstellen darauf hingewiesen, dass für eine erfolgreiche Nutzung der Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Rad und kommunalem ÖPNV bzw. SPNV die entsprechenden Infrastrukturen, wie z.B. Radwege zwischen den Gemeinden bzw. Ortsteilen und den ÖPNV- und SPNV-Zugangsstellen mit entsprechenden Abstellmöglichkeiten, eine zentrale Voraussetzung sind.

### **Fahrradmitnahme im SPNV**

Der Landkreis fordert den weiteren Ausbau ausreichender Beförderungskapazitäten für Fahrräder im SPNV. In diesem Zusammenhang wird angeregt, das erfolgreich eingeführte Projekt „Rad im Regio“ auch auf die Linie RE 6 auszuweiten.

### **Fahrradmitnahme im kommunalen ÖPNV**

Die bestehenden Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme stehen aufbauend auf die Beförderungsbedingungen des VBB<sup>73</sup> unter dem Vorbehalt verfügbarer Kapazitäten in den jeweiligen dafür geeigneten Fahrzeugen. Die Beförderung von Kinderwagen und Rollstühlen sowie Rollatoren hat Vorrang vor einer etwaigen Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV. Im Zweifelsfall obliegt es dem Ermessen des Fahrpersonals, ob die Beförderung von Fahrrädern erfolgt oder abgelehnt wird.

---

<sup>73</sup> Vgl. VBB 2020b.

Der Landkreis Oberhavel unterstützt die Verbesserung von Fahrrad-Mitnahmemöglichkeiten in Tourismusschwerpunkt- und Tourismusentwicklungsräumen. Die dort eingesetzten Fahrzeuge sollten, wenn möglich, so ausgestattet werden, dass eine Fahrradmitnahme etwa durch Anhängerkupplungen unterstützt wird, um Fahrradträger oder ggf. Fahrradanhänger mitzuführen.

Es ist dabei aus Sicht des Landkreises für eine rasche Umsetzung von Verbesserungen wünschenswert, dass sich die Partner der Tourismuswirtschaft einbringen, indem z.B. Fahrradträger oder Fahrradanhänger zur Verfügung gestellt oder mitfinanziert werden. Ebenso sollte durch die Tourismuswirtschaft eine offensive Vermarktung der Verknüpfung mit dem ÖPNV erfolgen.

### **5.1.5 Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV (inkl. Taxi)**

Aus Sicht des Landkreises Oberhavel wird die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen mit ausreichend dimensionierten Park+Ride-Anlagen durch die Infrastrukturbetreiber gefordert und unterstützt. Die derzeitig vorhandenen Anlagen sind bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Ein Anstieg des Kfz-Verkehrs sollte jedoch aus Sicht des Landkreises vermieden werden. Ebenso müssen konkurrierende Nutzungsanforderungen an Flächen im Bereich wichtiger SPNV-Zugangsstellen berücksichtigt werden. Daher regt der Landkreis an, dass die jeweiligen Baulastträger steuernde Maßnahmen wie etwa eine kostenpflichtige Bewirtschaftung von Park+Ride-Anlagen mit hohem Parkdruck und guter Erschließung durch den kommunalen ÖPNV prüfen.

#### **Verknüpfung mit dem Taxi bzw. zu taxiähnlichen Verkehrsformen**

Insbesondere im Bereich der Mobilitätsstationen sollen auch Taxistellplätze berücksichtigt werden. Des Weiteren sollten Möglichkeiten der Integration taxiähnlicher Verkehrsformen (z.B. uber, moia, clevershuttle etc.) geprüft werden.

### **5.1.6 Berücksichtigung der PBefG-Novelle**

Mit der im August 2021 in Kraft getretenen PBefG-Novelle werden „Linienbedarfsverkehre“ als bedarfsgesteuerte Pooling-Dienste innerhalb des ÖPNV (§ 44 PBefG) und „gebündelte Bedarfsverkehre“ als Pooling-Dienste außerhalb des ÖPNV (§ 50 PBefG) als neue Verkehrsformen mit eigenem Rechtsrahmen definiert. Somit werden für Pooling-Dienste bzw. taxiähnliche Verkehrsformen zwei Genehmigungstatbestände vorliegen. Die Regulierung soll dabei durch den jeweilig zuständigen Aufgabenträger erfolgen.<sup>74</sup>

---

<sup>74</sup> Vgl. Deutscher Städte- und Gemeindebund 2020 und 2021.

## 5.2 Infrastrukturqualität Haltestellen

### Mindestanforderungen an die bauliche Umsetzung und an die Ausstattung von Verknüpfungspunkten und Haltestellen

Die Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und der übrigen Haltestellen ist für die Sicherheit und Attraktivität des ÖPNV von großer Bedeutung. Entsprechend ihrer Funktion erfolgt die Festlegung von Richtwerten für differenzierte Mindestausstattungsmerkmale von Verknüpfungspunkten zwischen Bahn und Bus bzw. innerhalb des Busliniennetzes sowie von sonstigen Haltestellen.

Die Haltestellen des kommunalen ÖPNV werden nach ihrer Verkehrsaufgabe (Funktion der Haltestelle im Netzzusammenhang) und ihrem Fahrgastaufkommen klassifiziert (vgl. Tabelle 29).

Tabelle 29: Haltestellenkategorien nach Ein- und Aussteigendenzahlen

Haltestellenkategorie	Zuordnungswert nach Ein- und Aussteigenden
Verknüpfungspunkte mit hohem Fahrgastaufkommen	A <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ SPNV-Zugangsstelle mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteigende (Bahn) pro Tag</li> <li>◆ Zugangsstelle zum kommunalen ÖPNV (z.B. ZOB etc.) mit mehr als 250 Ein- und Aussteigende pro Tag</li> </ul>
Verknüpfungspunkte mit regionaler Bedeutung	B <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ SPNV-Zugangsstelle zwischen 250 und 1.000 Ein- und Aussteigende (Bahn) pro Tag</li> <li>◆ Zugangsstelle zum kommunalen ÖPNV (z.B. ZOB etc.) mit bis zu 250 Ein- und Aussteigende pro Tag</li> </ul>
Standardhaltestelle mit lokaler Umstiegsfunktion oder besonderer Angebotsqualität	C1 <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Haltestelle des Stadt-Umland-Verkehrs mit mind. 60-Min-Taktintervall und mind. 50 Ein- und Aussteigenden pro Tag</li> <li>◆ Nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen zwischen Linien des kommunalen ÖPNV</li> </ul>
Standardhaltestelle mit mäßiger Nachfrage ohne Verknüpfungsfunktion	C2 <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Aufkommen mehr als 15 Ein- und Aussteigende pro Tag</li> </ul>
Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Verknüpfungsfunktion	C3 <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Aufkommen bis zu 15 Ein- und Aussteigende pro Tag</li> </ul>

Quelle: IGES 2021. In Anlehnung an VBB 2019.

Die Zuordnung der Haltestellen des Landkreises Oberhavel zu den einzelnen Haltestellenkategorien kann Anhang A5 entnommen werden.

Für die differenzierte Ausstattung der Haltestellen gelten nachfolgende Ausstattungsstandards als Mindestanforderungen (vgl. Tabelle 30).

Die Mindestanforderungen erfassen sowohl Ausstattungselemente in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen (vor allem Kennzeichnungs- und Informationspflicht), als auch Empfehlungen für die bauliche Ausstattung (Aufenthaltskomfort),

die in der Verantwortung der jeweiligen Straßenbaulastträger liegen. Die Mindestanforderungen sollen sich auch an den im Kapitel 5.10 beschriebenen Mindestanforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit orientieren.

Der Landkreis wird bei der Förderung von Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur in Abstimmung mit den kreisangehörigen Kommunen und den Verkehrsunternehmen auf die Realisierung dieser Mindestanforderungen hinwirken.

Tabelle 30: Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie

Ausstattung	A	B	C1	C2	C3
<b>Grundausstattung</b>					
Haltestellenmast bzw. Befestigungseinrichtung für das Haltestellenschild	X	X	X	X	X
Haltestellenschild	X	X	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X	X	X
Verkehrsunternehmen	X	X	X	X	X
Verkehrshinweise (z.B. Baumaßnahmen)	X	X	X	X	X
VBB-Logo	X	X	X	X	X
<b>Fahrgastinformation</b>					
Liniennummern und Fahrtziele sowie ggf. Produktsignet	X	X	X	X	X
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeiten, Gültigkeitshinweis	X	X	X	X	X
Tarifinformationen (Tarifbereich bzw. Tarifwabe)	X	X	X	(X)	(X)
Liniennetzplan	X	X	X	-	-
Dynamische Fahrgastinformation (visuell)	X	X	(X)	-	-
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	X	X	(X)	-	-
Hinweis Rufnummer Info-Telefon, allg. Auskunft bei Störungen; Hinweise auf VBB-Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen, Servicehinweise	X	X	X	X	X
<b>Vertriebseinrichtungen</b>					
Personalbediente Vertriebsstelle	X	(X)	(X)	-	-
Stationärer Fahrausweisautomat/Entwerter	X	(X)	(X)	-	-
Kundencenter	(X)	(X)	-	-	-

Ausstattung	A	B	C1	C2	C3
<b>Aufenthaltskomfort</b>					
Befestigte Wartefläche	X	X	X	X	X
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	X	X	X	X	X
Wetterschutzeinrichtung (Fahrgastunterstand oder andere Überdachung)	X	X	X	(X)	-
Sitzgelegenheit	X	X	X	(X)	-
Spritzschutz bei Haltestellen in Mittellage	X	X	X	-	-
Abfallbehälter	X	X	X	(X)	(X)
Info- und Notrufsäule	X	-	-	-	-
Uhr	X	(X)	-	-	-
Öffentliches / barrierefrei zugängliches WC	X	(X)	-	-	-

Quelle: IGES 2021. In Anlehnung an VBB 2019.

Anmerkung: (X) = anzustreben bzw. bei Bedarf.

Haltestellen mit besonderer touristischer Funktion sollen zusätzlich in geeigneter Weise mit touristisch relevanten Informationen (z.B. touristische Ziele, Umgebungskarten etc.) ausgestattet werden.

### Schaffung von Wiedererkennbarkeit

Es wird eine Verbesserung der Wiedererkennbarkeit des ÖPNV-Systems durch eine flächendeckende Verwendung von identitätsstiftenden Grundelementen der Haltestellengestaltung angestrebt. Dazu zählen z.B. eine einheitliche Farb- und Formgebung von Mast, Fahrgastunterstand und Beschilderung sowie die einheitliche Verwendung von Symbolen des VBB und der Verkehrsunternehmen bzw. des Aufgabenträgers.

Mit Blick auf die Umsetzbarkeit ist eine zu starke Detaillierung der Vorgaben zu vermeiden. Es ist sicherzustellen, dass eine Anpassung an vorhandene Gestaltungsstrategien bzw. die Beibehaltung von Elementen der lokalen Identität in den einheitlichen Vorschlag integriert werden kann.

### Haltestellenkataster

Der Zustand der Haltestelleninfrastruktur soll regelmäßig erfasst und kontrolliert werden. Dies soll im Zusammenwirken zwischen den jeweiligen Baulastträgern (insbesondere den kreisangehörigen Kommunen), dem kreiseigenen Verkehrsunternehmen und dem Landkreis Oberhavel erfolgen. Der Landkreis wird dazu das vorhandene eigene Haltestellenkataster jeweils fortschreiben. Es soll dabei die Kompatibilität und Integrationsmöglichkeit des Haltestellenkatasters in die neue VBB-Haltestellendatenbank sichergestellt werden.

### **Wartung und Instandhaltung**

Die Baulastträger, i.d.R. die Städte und Gemeinden, sind für die Wartung und Instandhaltung der Haltestellenanlagen mit Ausnahme der Grundausstattung und Fahrgastinformation (Haltestellenbeschilderung, Fahrpläne, Tarifinformationen) verantwortlich.

Die Verkehrsunternehmen sind für die Wartung und Instandhaltung sowie die Aktualisierung der Grundausstattung und Fahrgastinformation zuständig.

### **Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte**

Für Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte sind im Landkreis Oberhavel die Baulastträger, i.d.R. die Städte und Gemeinden, zuständig. Diese sollen daher die ordnungsgemäße und regelmäßige Reinigung der Haltestellenanlagen sowie die Beseitigung von Schnee, Glätte und Eis sicherstellen.

## **5.3 Fahrzeugqualität**

Der Landkreis Oberhavel wirkt auf den **Einsatz moderner Fahrzeuge** im kommunalen ÖPNV hin. Es werden folgende **Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz**<sup>75</sup> gestellt:

- ◆ **Technische Merkmale:** Die eingesetzten Fahrzeuge müssen in technisch einwandfreiem Zustand sein.
- ◆ **Zugang zum Fahrzeug:** Die eingesetzten Fahrzeuge müssen einen barrierefreien Zugang ermöglichen (vorzugsweise Niederflerbusse bzw. Low-Entry-Technologie mit Kneelingfunktion, ggf. in Einzelfällen auch Fahrzeuge mit Hubliftsystemen, falls der Einsatz von Niederflur- bzw. Low Entry-Fahrzeugen nicht möglich ist. Fahrten mit nicht barrierefreien Fahrzeugen sind im Fahrplan kenntlich zu machen).
- ◆ **Fahrzeugkapazität:** Die Größe und die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge hat sich am geplanten Bedarf zu orientieren, so dass eine Überbesetzung der Fahrzeuge möglichst vermieden wird. Zusätzlich sind die Kapazitäten so zu planen, dass im Normalfall keine Fahrgäste zurückgelassen werden.
- ◆ **Sicherheit:** Die Fahrzeuge sollen zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit und zur Möglichkeit der Fahrausweiskontrolle so ausgestattet sein, dass eine Beschränkung auf den Einstieg an der Vordertür erfolgen kann.
- ◆ **Reinigung:** Die Fahrzeuge müssen sich in einem sauberen Zustand befinden. Je nach Witterung und Verschmutzungsgrad ist das Fahrzeug regelmäßig innen und außen zu reinigen. Grundreinigungen des gesamten Innenraums

---

<sup>75</sup> Nachfolgende Anforderungen beziehen sich auf alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen neu in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr zu bringende Fahrzeuge, unabhängig ob es sich um Gebrauch- oder Neufahrzeuge handelt. Im Rahmen flexibler Bedienformen (z.B. durch Taxen) sind Ausnahmen zu prüfen.

---

sind mindestens halbjährlich durchzuführen. Schäden durch Vandalismus sind nach Möglichkeit umgehend zu beseitigen.

### **Ausstattung**

- ◆ Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen äußerlich als solche erkennbar sein (z.B. durch entsprechende Signets, Logo des konzessionierten Unternehmens, VBB-Logo).
- ◆ Die Fahrzeuge sind ausgestattet mit gut lesbarer Zielmatrix (ausreichend groß und kontrastreich) vorne und seitlich rechts am Fahrzeug sowie einer Linienanzeige hinten.
- ◆ Im Fahrzeug ist eine automatische visuelle und akustische Fahrgastinformation zur Information über die nächsten Haltestellen vorzusehen. Die Anzahl und Anordnung von visueller Fahrgastinformation soll so erfolgen, dass eine gute Sichtbarkeit gewährleistet ist.
- ◆ Es sind kontrastreiche Haltestangen sowie gut auffindbare und kontrastreiche Halthanforderungstasten in ausreichender Zahl im gesamten Fahrzeug vorzuhalten.
- ◆ Der Fahrgastraum ist blendfrei auszuleuchten.
- ◆ Die Bodenbeschaffenheit muss rutschhemmend ausgeführt werden.
- ◆ Im Innenraum müssen ausreichende Stellflächen zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Rollatoren, schwerem Gepäck, ÖPNV-zugelassenen E-Scootern (entsprechend Beförderungsbedingungen) und ggf. Fahrrädern vorhanden sein.
- ◆ Die Fahrzeuge sind mit den für die Betriebsabwicklung und Datenübermittlung an das ITCS-System notwendigen Einrichtungen auszustatten. Dies beinhaltet Bordrechner/ITCS, Fahrausweisverkaufstechnik inkl. kontaktloser elektronischer Bezahlungsfunktion, Leseeinrichtungen für elektronische Tickets, Fahrausweisentwerter, Ansteuerung der Innenmonitore, Kommunikationseinrichtungen (inkl. automatische Haltestellenansage) sowie ggf. Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung entsprechend der im Landkreis Oberhavel und in den angrenzenden Landkreisen sowie im Land Berlin eingesetzten Technik etc.
- ◆ Beim Einsatz von Kleinbussen, einschließlich Taxen von Nachunternehmern, sind die Fahrzeuge mit entsprechenden mobilen Terminals für den Fahrausweisverkauf auszustatten.
- ◆ Neufahrzeuge sind mit einer Klimatisierung auszurüsten.
- ◆ Neufahrzeuge müssen mit einem Videosicherheitssystem und sollen mit einem automatischen Fahrgastzählsystem (AFZS) ausgestattet werden.
- ◆ Neufahrzeuge sind mit einem Abbiegeassistenten auszustatten sowie Bestandsfahrzeuge bis spätestens zum Ende des Gültigkeitszeitraums des NVP entsprechend nachzurüsten.

### **Werbeflächen**

- ◆ Die Fenster im Fahrgastbereich dürfen generell nicht ganzflächig beklebt werden.
-

- ◆ Der Sichtbereich der Fahrerin bzw. des Fahrers muss generell gewährleistet bleiben.

### **Umweltstandards und Fahrzeualter**

- ◆ Alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen neu in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr zu bringende Fahrzeuge sollen die im Beschaffungsjahr geltende Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) mindestens erfüllen. Dies gilt unabhängig davon, ob es sich um Gebrauch- oder Neufahrzeuge handelt.
- ◆ Die Geräuschgrenzwerte sind entsprechend der EU-Richtlinie EG 92/97/EWG für Busse in der jeweils geltenden Fassung einzuhalten.
- ◆ Die Beschaffung und der Einsatz von „sauberen Fahrzeugen“<sup>76</sup> bzw. emissionsfreien<sup>77</sup> Fahrzeugen hat mindestens die Anforderungen der Clean Vehicles Directive (Richtlinie (EU) 2019/1161) zu erfüllen.
- ◆ Fahrzeuge mit konventionellen Antriebstechnologien (Verbrennungsmotoren): Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge darf 8 Jahre nicht überschreiten. Die Fahrzeuge dürfen nicht älter als 16 Jahre sein.
- ◆ Abweichend gilt für „Saubere Fahrzeuge“<sup>58</sup>: Da bei diesen Fahrzeugen noch nicht bekannte längere technische Lebenszyklen der Fahrzeuge zu erwarten sind, werden keine Vorgaben zum Fahrzeualter definiert.

## **5.4 Qualität des Betriebsablaufs**

### **Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit**

Ein pünktlicher und zuverlässiger Betrieb wirkt sich attraktivitätssteigernd auf den kommunalen ÖPNV aus. Daher werden folgende Anforderungen und Kriterien festgelegt:

- ◆ Fahrpläne sind durch die Verkehrsunternehmen entsprechend dem aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik zu konstruieren.
- ◆ Es sind zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität ausreichende Wende- und Pufferzeiten zu berücksichtigen.

---

<sup>76</sup> „Saubere Fahrzeuge“ sind Fahrzeuge, die mit „Alternativen Kraftstoffen“ oder als „Elektrofahrzeug“ im Sinne von Artikel 2 Nummern 1 und 2 der Richtlinie 2014/94/EU betrieben werden. „Alternative Kraftstoffe“ sind Kraftstoffe oder Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dienen und die zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können. Hierzu zählen unter anderem: Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe gemäß der Definition in Artikel 2 Buchstabe i der Richtlinie 2009/28/EG, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas (CNG)) und flüssig (Flüssigerdgas (LNG)), und — Flüssiggas (LPG).

<sup>77</sup> Ein Fahrzeug ist „emissionsfrei“, wenn es entweder keinen Verbrennungsmotor hat oder der Verbrennungsmotor weniger als 1 g CO<sub>2</sub>/km bzw. 1 g CO<sub>2</sub>/kWh ausstößt.

---

Bei Abschluss von vertraglichen Vereinbarungen zu Verkehrsleistungen im kommunalen ÖPNV zwischen Landkreis und Verkehrsunternehmen werden u.a. folgende Mindestvorgaben für die Betriebsqualität konkretisiert:

- ◆ Regelungen zur exakten Definition von Fahrtausfällen, Verspätungen und anderen Schlechtleistungen,
- ◆ Regelungen zu Berichtspflichten sowie zu Datenzugriff auf ITCS-Systeme zwecks Prüfung der vertragsgemäßen Leistungserbringung sowie
- ◆ Regelungen zu Höhe und Umfang von Minderungen und Vertragsstrafen bei Schlechtleistungen.

### **Digitales Datenmanagement / Rechnergestütztes Betriebsleitsystem**

Zur Erbringung der Verkehrsleistungen im kommunalen ÖPNV soll der Einsatz von rechnergestützten Betriebsleitsystemen (ITCS) erfolgen.

Die Verkehrsleistungen (Elemente: Fahrzeuge und Leitstelle, Fahrgastinformationen, Tarif und Netzdaten etc.) sind über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS) oder andere geeignete Systeme zu überwachen und zu steuern. Dabei sind mindestens folgende Funktionen zu erfüllen:

- ◆ Informations- und Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrzeug und Leitstelle,
- ◆ Datenkommunikation mit Nachweis des Fahrweges mit Übermittlung der Echtzeitdaten an die Leitstelle,
- ◆ Rechnergestützter Fahrbetrieb,
- ◆ Integriertes Kassensystem zum Fahrausweisverkauf,
- ◆ Echtzeitdatenübermittlung für den Fahrbetrieb und die Fahrgastinformation (webbasiert bzw. Fahrplan-App mit Echtzeitdaten),
- ◆ Echtzeitdatenübermittlung für den Fahrbetrieb und die Fahrgastinformation entsprechend den Vorgaben an die Datendrehscheibe des VBB,
- ◆ Ggf. Ansteuerung der LSA-Knoten,
- ◆ Übermittlung von Fahrplandaten und Tarifinformationen,
- ◆ Unterstützung der automatisierten Erfassung von Ein-/Aussteigenden sowie
- ◆ Statistikinformationen über erbrachte Fahrleistungen, Daten über den Einsatz von flexiblen Bedienformen, Anschlusssicherungen und Störungsmeldungen.

### **Leitstellen**

Für die Sicherung des Angebotes und der Angebotsqualität sind durch die Verkehrsunternehmen in ausreichendem Maße Leitstellen, z.B. auf den Betriebshöfen, vorzuhalten. Grundsätzlich ist der Betrieb der Leitstellen zeitlich auf die Erfordernisse der verkehrlichen Betriebsabläufe abgestimmt vorzuhalten. Zur Qualitätssicherung des Betriebsablaufs sind durch die Verkehrsunternehmen entsprechend qualifizierte Beschäftigte einzusetzen, die über Kenntnisse zu den Betriebsabläufen sowie detaillierte Orts- und Streckenkenntnisse verfügen.

---

### **Betriebshöfe**

Die Verkehrsunternehmen verschaffen sich in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten die für den Betrieb notwendige Infrastruktur, etwa Abstellflächen für Fahrzeuge, Wartungs-, Instandhaltungs- und Reinigungsstätten sowie alle erforderlichen Räumlichkeiten einschließlich von Sozialräumen.

Abstellflächen für Fahrzeuge sollten ausreichenden Schutz vor Vandalismus bieten.

Die Standorte der Betriebshöfe und Abstellflächen sollen möglichst kurze Ein- und Aussetzfahrten ermöglichen, um Umwelt- und Klimaschutzziele zu unterstützen.

### **Fahrzeugkapazitäten und Störungsmanagement**

Der Fahrzeugbestand hat sich nach dem für einen stabilen Betrieb notwendigen Fahrzeugbedarf der Umlaufplanungen und einer ausreichenden Betriebsreserve zu richten.

Es sind angemessene Kapazitäten sicherzustellen, um im Falle von Sonder- oder Großereignissen Angebotsverdichtungen ermöglichen zu können.

Störungen und Betriebsunterbrechungen aufgrund äußerer Einflüsse sind durch entsprechende und zielgerichtete betriebslenkende Maßnahmen zu minimieren.

Die Fahrgäste sollen schnellstmöglich über betriebsbedingte Störungen sowie zu Umleitungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten informiert werden.

## **5.5 Dienstleistungsqualität**

### **Beschwerdemanagement**

Die Verkehrsunternehmen gewährleisten ein Beschwerde- und Qualitätsmanagement. Dies beinhaltet die Aufnahme und zügige Bearbeitung von Kundenbeschwerden in der Regel innerhalb von zwei Wochen nach Beschwerdeeingang.

### **Fahrgastgarantien**

Fahrgastgarantien der Verkehrsunternehmen sollten sich mindestens auf die Bereiche Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie Reisekomfort (Sauberkeit, Sicherheit, Fahrkomfort) beziehen. Im Garantiefall sind angemessene Entschädigungen gegenüber den Fahrgästen vorzusehen.

### **Fundsachenmanagement**

Die Verkehrsunternehmen stellen ein Fundsachenmanagement/Fundbüro an einem Standort im Landkreis Oberhavel sicher.

## 5.6 Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst

### Mindestanforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst

Die Beschäftigten im Fahrdienst der Verkehrsunternehmen repräsentieren den kommunalen ÖPNV gegenüber den vorhandenen und potenziellen ÖPNV-Nutzenden. Anforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst zur Herstellung und Sicherung einer gleichbleibend hohen Qualität bei der Erbringung der Verkehrsleistungen sind daher von hoher Bedeutung.

Es werden folgende Mindestanforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst gestellt:

- ◆ Fachliche Kompetenz,
- ◆ Auskunftsfähigkeit zu Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen, Liniennetz und Fahrplan sowie allgemeine Kenntnis über touristische Ziele,
- ◆ Fähigkeit zur Fahrausweis-Sichtkontrolle,
- ◆ Vertrautheit mit den elektronischen Bordgeräten,
- ◆ Verantwortungsbewusstsein und rücksichtsvolle, lärmarme sowie klima- und umweltgerechte Fahrweise,
- ◆ Erhöhte Aufmerksamkeit bezüglich der Sicherheit der Fahrgäste,
- ◆ Serviceorientiertes Auftreten,
- ◆ Kenntnis vom Umgang mit Fundsachen,
- ◆ Umsichtigkeit gegenüber an den Haltestellen wartenden und heraneilenden Fahrgästen,
- ◆ Einheitliches und gepflegtes Erscheinungsbild, insbesondere Dienstkleidung,
- ◆ Kommunikationsfähigkeit und ausreichende Kenntnis der deutschen Sprache sowie
- ◆ Sicherstellung erforderlicher Hilfestellungen für mobilitätseingeschränkte ÖPNV-Nutzende.

Die Einhaltung der Mindestanforderungen muss durch die Verkehrsunternehmen sichergestellt werden. Dies bezieht sich sowohl auf eigene Beschäftigte als auch auf Beschäftigte etwaiger Nachauftragnehmer.

### Permanente Qualifizierung des Fahrpersonals

Schulungen der Beschäftigten im Fahrdienst müssen gemäß den Vorgaben des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes regelmäßig, jedoch mindestens einmal jährlich, durchgeführt werden. Die Schulungen können ggf. durch eigene Inhalte der Verkehrsunternehmen ergänzt werden. Dabei sind die Themen Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit/Orientierung und Nutzung des ÖPNV durch mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Menschen zu berücksichtigen.

Die Verkehrsunternehmen überwachen zudem die Durchführung und Teilnahme der entsprechenden Weiterbildungen ihrer Beschäftigten.

## 5.7 Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität

### 5.7.1 Anwendung VBB-Tarif

Im kommunalen ÖPNV sind grundsätzlich die Tarifbestimmungen sowie die Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB-Tarif) anzuwenden. Art und Umfang der Anwendung des VBB-Tarifs werden per Kooperationsvertrag geregelt.

### 5.7.2 Weiterentwicklung des VBB-Tarifs

Folgende grundsätzliche Prüfaufträge bestehen aus Sicht des Landkreises Oberhavel im Bereich der tariflichen Weiterentwicklung und sollen bei positivem Prüfergebnis im Zusammenwirken mit dem Tarifführer VBB und den Verkehrsunternehmen umgesetzt werden:

- ◆ Prüfung der weiteren Differenzierung der Tarife zur Fahrradmitnahme, da es bisher nur Monatskarten für das VBB-Gesamtnetz oder z.B. Berlin ABC gibt, nicht jedoch Angebote für das Gebiet einzelner Landkreise.
- ◆ Prüfung von Möglichkeiten für attraktive Tarife bei Verbindungen mit Umsteigenotwendigkeit in Berlin, wie z.B. Glienicke – S-Hermsdorf – Oranienburg oder Glienicke – S-Frohnau – Oranienburg.
- ◆ Prüfung der Möglichkeiten der Einführung eines attraktiven Tarifangebotes zur Fahrradmitnahme, z.B. für Kurzstrecken.
- ◆ Prüfung der Vereinheitlichung der VBB-Tarifstruktur im gesamten Stadtgebiet der Stadt Oranienburg durch
  - Zuordnung des Ortsteils Malz und des Siedlungsteils Dameswalde des Ortsteils Friedrichsthal (Tarifwabe 4854) zur Tarifwabe 5053 und damit zum Tarifbereich Berlin C,
  - Zuordnung des Siedlungsteils Teerofen des Ortsteils Sachsenhausen (Tarifwabe 4952) zur Tarifwabe 5053 und damit zum Tarifbereich Berlin C,
  - Zuordnung des Ortsteils Friedrichsthal und dessen Siedlungsteil Fichtengrund (Tarifwabe 4953) zur Tarifwabe 5053 und damit zum Tarifbereich Berlin C,
  - Zuordnung des Ortsteils Schmachtenhagen und dessen Siedlungsteil Bernöwe (Tarifwabe 4954) zur Tarifwabe 5053,
  - Zuordnung des Ortsteils Zehlendorf (Tarifwabe 4955) zur Tarifwabe 5053 und damit zum Tarifbereich Berlin C,
  - Zuordnung des Ortsteils Germendorf (Tarifwabe 5052) zur Tarifwabe 5053 sowie
  - Zuordnung des Ortsteils Wensickendorf und des Siedlungsteils Schmachtenhagen-Ost des Ortsteils Schmachtenhagen (Tarifwabe 5055) zur Tarifwabe 5053.

Ziel einer möglichen Weiterentwicklung des VBB-Tarifs ist es, einen attraktiven und kundenorientierten Verbundtarif anzubieten. In diesem Zusammenhang begrüßt

---

der Landkreis Oberhavel die vom Land Brandenburg im LNVP vorgesehenen Schwerpunkte der Weiterentwicklung des Tarifs im Verbundgebiet<sup>78</sup>, u.a. sind dies:

- ◆ Überarbeitung der Regelungen für Mitnahme und Übertragbarkeit von VBB-Zeitkarten sowie
- ◆ Konzeption und Durchführung von Modellprojekten zur nutzendenfreundlichen Angebotsgestaltung in Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern (z.B. Weiterführung des Projekts „Rad im Regio“).

### **Unterstützung vergünstigter Tarifangebote für Pendelnde**

Der Landkreis Oberhavel unterstützt den Erhalt und den Ausbau attraktiver Tarifangebote für Pendelnde. In diesem Zusammenhang wird die Weiterführung der seit dem Jahr 2019 geltenden Regelung des VBB-Firmentickets unterstützt, mit der auch Klein- und Kleinstunternehmen eine einfache Nutzung des VBB-Firmentickets ermöglicht wird.

Darüber hinaus regt der Landkreis zur weiteren Steigerung der Attraktivität von Tarifangeboten sowie den derzeitigen Entwicklungen folgend an, die Einführung eines Homeoffice-Tickets zu prüfen.

### **5.7.3 Anforderungen an den Vertrieb von Fahrausweisen**

Der Vertrieb der Fahrausweise des VBB-Tarifs erfolgt in allen Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV.<sup>79</sup>

Aus Sicht des Landkreises Oberhavel sollen weiterhin folgende Vertriebsformen der Fahrausweise durch die Verkehrsunternehmen angeboten werden:

- ◆ Personalbedienter Vertrieb im Fahrzeug (Anteil dieses Vertriebskanals zur Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit soll z.B. durch Förderung elektronischer / mobil nutzbarer Vertriebskanäle gesenkt werden),
- ◆ Vorhaltung ausgewählter stationärer Vorverkaufsmöglichkeiten (z.B. durch Agenturen etc.) sowie
- ◆ Anbieten elektronischer / mobil nutzbarer Vertriebswege (z.B. über die VBB-App oder die App DB Navigator).

Des Weiteren wird die Fortführung und auch Erweiterung der Ausgabe von Abonnements über die VBB-fahrCard fokussiert.

### **Stärkung und Ausweitung digitaler Vertriebswege**

Der Landkreis regt an, die durch das Land im LNVP vorgesehene Stärkung und Ausweitung digitaler Vertriebswege unter Berücksichtigung von innovativen Verfahren wie Check in/Check out, digitalen Luftlinientarifen zur Vereinfachung der Tarifar-

---

<sup>78</sup> Vgl. MIL 2018.

<sup>79</sup> Darüber hinaus erfolgt an einzelnen Zugangsstellen des SPNV der Vertrieb von Fahrausweisen des VBB-Tarifs über Fahrausweisautomaten bzw. personalbedienten Vertrieb.

---

chitektur etc. zur Attraktivitätssteigerung gegenüber den Kunden sowie zur Verbesserung von Abrechnungs- und Planungsgrundlagen (inkl. Einnahmenaufteilungsverfahren) konsequent und rasch voranzutreiben.

#### **5.7.4 Marketing unter der Dachmarke Landkreis Oberhavel / VBB**

Die Marketingaktivitäten des Landkreises Oberhavel sind in das Kommunikationskonzept des VBB eingeordnet. Die Gestaltung der verwendeten Medien sollte einheitlich, verständlich und übersichtlich entsprechend den Vorgaben der „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ erfolgen.<sup>80</sup>

### **5.8 Qualität der Fahrgastinformation**

#### **Fahrplankommunikation**

Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, für den Kunden eine rechtzeitige, vollständige und qualitätsgerechte Informationsbereitstellung sicherzustellen. Im Rahmen des VBB wird eine einheitliche, verkehrsträger- und betreiberunabhängige Fahrplaninformation gewährleistet. Die Regelungen des Handbuchs „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ und seine Ausführungsbestimmungen sollen angewandt werden.<sup>81</sup>

Zur Erstellung der zentralen Fahrplaninformation im Rahmen des VBB haben die Verkehrsunternehmen rechtzeitig und anforderungsgerecht die erforderlichen Daten bereitzustellen. Sie stellen dem VBB Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen aller durchgeführten Fahrten zur Verfügung.

Darüber hinaus gewährleisten die Verkehrsunternehmen die Veröffentlichung der Fahrpläne auf den Internetseiten der Verkehrsunternehmen und das Vorhalten aktueller Fahrplanaushänge an allen Haltestellen. Die Internetseiten sollen zudem barrierefrei gestaltet werden.

Die Verkehrsunternehmen sollen somit einen Internetauftritt betreiben. Bei der Gestaltung des Internetauftrittes sind Fahrplan- und Tarifinformationen (ggf. über eine Verlinkung zum VBB) darzustellen.

Weiterhin sind telefonische Fahrplanauskünfte (entweder über eine eigene Servicetelefonnummer oder aber über Hinweis zum VBB-Infocenter) anzubieten.

Nach Möglichkeit sollen darüber hinaus Informationen für spezifische ÖPNV-Angebote (z.B. touristische oder flexible ÖPNV-Angebote) bereitgestellt werden.

#### **Echtzeitinformationen**

Die Verkehrsunternehmen sollen Echtzeitinformationen über rechnergestützte Betriebsleitsysteme (ITCS) entsprechend den Anforderungen des VBB für die VBB-

---

<sup>80</sup> Vgl. VBB 2018.

<sup>81</sup> Vgl. VBB 2018.

Datendrehscheibe zur Verfügung stellen. Über diese erfolgt ebenfalls der Abruf von Echtzeitinformationen, z.B. zur Darstellung an den DFI-Anlagen oder in der App.

Gleichzeitig sollten Echtzeitabfahrtszeiten, z.B. über eine durch den VBB zu entwickelnde App, auch akustisch übermittelt werden können (z.B. für die Zielgruppe sehbehinderter Menschen). Es existieren in Deutschland bereits erfolgreich umgesetzte Anwendungen, wie z.B. DyFIS® Talk oder aber die ivanto-App. Der Landkreis Oberhavel begrüßt und unterstützt dementsprechende technische Entwicklungen.

### **Informationen in den Fahrzeugen**

Visuelle und akustische Informationen zu den nächsten Haltestellen und Anschlussmöglichkeiten sollen in allen Fahrzeugen vorhanden sein. Die visuellen Informationen sollen mindestens die nächsten beiden Haltestellen und die Endhaltestelle beinhalten. Begründete Ausnahmen können bei Einsatz von kleinen Fahrzeugen durch den Landkreis genehmigt werden. Nach Möglichkeit sollen auch bedeutende Zwischenhalte (z.B. Bahnhöfe oder touristische Ziele) dargestellt werden.

Der Landkreis Oberhavel sieht es als wichtiges Ziel an, in den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV zukünftig auch Echtzeitdaten zur dynamischen Anzeige von Fahrplanabweichungen sowie von Anschlussinformationen nutzen zu können.

Weitere Anforderungen an die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen werden in den Kapiteln 5.3 und 5.10.2 definiert.

### **Information an den Haltestellen**

Die Informationen an den Haltestellen haben sich nach den Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunft- und Informationssystemen (vgl. Tabelle 34 in Kapitel 5.10.2) sowie an den Mindestanforderungen für die Haltestellenausstattung entsprechend der jeweiligen Haltestellenkategorie (vgl. Kapitel 5.2) zu richten.

Zur Verbesserung der Informationsqualität sollte ein weiterer Ausbau von DFI-Anlagen an Haltestellen, v.a. der Kategorien B und C1, erfolgen. Nach Möglichkeit sollen dabei insbesondere auch Haltestellen im Bereich von SPNV-Zugangsstellen mit DFI-Anlagen ausgestattet werden.

### **Störungsinformationen**

Über Störungen im Betriebsablauf, Umleitungen sowie Fahrtalternativen bei Störungen ist durch die Verkehrsunternehmen

- ◆ internetbasiert (z.B. [www.vbb.de](http://www.vbb.de)),
  - ◆ über die derzeitigen vom VBB versorgten Apps (z.B. App VBB Bus & Bahn und BVG Fahrinfo),
  - ◆ über die DFI-Anlagen sowie
  - ◆ in den Fahrzeugen
-

zu informieren. Die Störungsinformation soll möglichst kurzfristig, spätestens jedoch 30 Minuten nach Beginn der Störung, erfolgen.

### **Mobilitätstrainings**

Bestehende Formate von Mobilitätstrainings sollen weiter fortgesetzt werden. Dies umfasst:

- ◆ Jährliche Durchführung der Busschule für Schülerinnen und Schüler der Grundschulen zum Schuljahresbeginn sowie
- ◆ Regelmäßige Durchführung von Mobilitätstrainings für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (Rollator- und Sicherheitstrainings).

## **5.9 Zukunftskonzept**

### **5.9.1 Nachhaltigkeits- und Umweltstandards**

Der Landkreis Oberhavel setzt sich das Ziel, den ÖPNV möglichst umwelt- und Klimaschutzfördernd zu gestalten.

Für die Fahrzeuge des kommunalen ÖPNV wird festgelegt, dass die im Beschaffungsjahr geltenden aktuellsten Euro-Abgas-Normen und Lärmvorgaben für alle Neu- und Gebrauchtfahrzeuge erfüllt werden müssen. Die zukünftige Fahrzeugbeschaffung berücksichtigt die Zielwerte des SaubFahrzeugBeschG als Umsetzung der Clean Vehicles Directive<sup>82</sup>, so dass eine konsequente Ausrichtung auf den Klimaschutz und Nachhaltigkeit gewährleistet wird.

Des Weiteren sollen unabhängig davon durch die Verkehrsunternehmen folgende Maßnahmen zur **Senkung des Kraftstoffverbrauchs** ergriffen werden:

- ◆ Sicherstellung einer lärmarmen sowie klima- und umweltgerechten Fahrweise durch die Beschäftigten im Fahrdienst,
- ◆ Regelmäßige Schulung der Beschäftigten im Fahrdienst zu energiesparender Fahrweise,
- ◆ Weiterführung der Beschaffung von Hybridfahrzeugen, so sich diese Maßnahme aus 2021 bewährt und zu messbaren Einsparungen führt,
- ◆ Etc.

Weiterhin soll zur Reduzierung von Lärmemissionen der Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge erfolgen. Diese müssen mindestens die Geräuschgrenzwerte für Busse entsprechend EU-Richtlinie EG 92/97/EWG in der jeweils geltenden Fassung erfüllen.

---

<sup>82</sup> Zielwert von mindestens 45 % „sauberer Fahrzeuge“ an allen neu zu beschaffenden Fahrzeugen bis zum 31. Dezember 2025 (davon die Hälfte emissionsfrei), sowie mindestens 65 % „saubere Fahrzeuge“ an allen neu zu beschaffenden Fahrzeugen bis 31. Dezember 2030 (davon die Hälfte emissionsfrei).

---

Neben den fahrzeugbezogenen Maßnahmen **entwickelt** der Landkreis das **Verkehrsangebot im kommunalen ÖPNV angebotsorientiert** weiter, um die **Verlagerung von Wegen im MIV auf den ÖPNV** zu unterstützen. Um die Attraktivität des ÖPNV im Wettbewerb mit dem MIV zu erhöhen, unterstützt der Landkreis ausdrücklich folgende Maßnahmen und Strategien:

- ◆ Unterstützung des **betrieblichen Mobilitätsmanagements** bei Arbeitsgebern im Landkreis sowie im Umfeld des Landkreises,
- ◆ Weiterentwicklung von wichtigen Haltestellen zu **Mobilitätsstationen** sowie
- ◆ Stärkung der **ÖPNV-Bevorrechtigung** (z.B. Sonderfahrstreifen für den ÖPNV, Busschleusen, Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen etc.) bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur, um eine **Beschleunigung** der Verkehre im kommunalen ÖPNV zu erreichen.

### **Einsatz alternativer Antriebstechnologien im kommunalen ÖPNV**

Um die Zielwerte entsprechend SaubFahrzeugBeschG und Clean Vehicles Directive zu erreichen und die am besten geeignete alternative Antriebstechnologie für den Landkreis ermitteln zu können, soll ein Pilotprojekt gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen durchgeführt werden. Die Ergebnisse eines solchen Projektes können anschließend als Entscheidungsgrundlage für die zukünftig gewünschten Fahrzeugtechnologien herangezogen werden.

Dabei verfolgt der Landkreis beim Einsatz alternativer Antriebstechnologien einen technologieoffenen Ansatz, um auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können. Grundsätzlich ist daher die Anwendung der in Tabelle 31 dargestellten alternativen Antriebstechnologien möglich. Es muss jedoch beachtet werden, dass z.B. je nach Umlauflänge der Einsatz von Fahrzeugen mit batterieelektrischen Antriebstechnologien nur eingeschränkt erfolgen kann bzw. dieser einen entsprechenden Ladeinfrastruktur- und Fahrzeugmehrbedarf nach sich zieht. Darüber hinaus sind die Antriebstechnologien „Oberleitung (Trolley)“ und „Streckenlader“ aufgrund des sehr hohen infrastrukturellen Aufwandes für Regionalverkehre nicht geeignet.

Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass nur die dargestellten (batterie-) elektrischen Antriebstechnologien sowie der Brennstoffzellenantrieb emissionsfrei entsprechend SaubFahrzeugBeschG und Clean Vehicles Directive sind, wohingegen die übrigen Antriebstechnologien in die Kategorie „saubere“ Antriebstechnologien fallen. Weitere Entwicklungen wie etwa im Bereich synthetischer Kraftstoffe bleiben abzuwarten.

Es sollen bei der Auswahl der alternativen Antriebstechnologien die Möglichkeiten der regionalen bzw. lokalen Ressourcenproduktion und Einsatzmöglichkeit geprüft werden. So könnten z.B. regional produzierte Wasserstoffressourcen für die Fahrzeuge des kommunalen ÖPNV genutzt werden.

Als geeignete Einsatzbereiche erscheinen dabei für batterieelektrische Antriebe insbesondere die verdichteten Bereiche im Berliner Umland und für Brennstoffzellenantriebe Bereiche mit großen Haltestellenabständen, z.B. auch im nördlichen Bereich des Landkreises.

Aus Sicht des Landkreises eignen sich z.B. die folgenden Gebiete für den Start der Umsetzung eines Betriebs mit alternativ angetriebenen Fahrzeugen in besonderer Weise:

- ◆ Berliner Umland, z.B. Linie 824 Oranienburg – Velten – Hennigsdorf (ggf. mit Vermarktung als Zero-Emission-Linie)
- ◆ Stadtbereiche, z.B. Oranienburg, Hennigsdorf

Sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene existieren Fördermöglichkeiten für die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien, auf welche zurückgegriffen werden kann.<sup>83</sup>

Tabelle 31: Mögliche alternative Antriebstechnologien für den Landkreis

Antriebs-technologie	Ladeort	Anschaffungs-kosten <sup>1</sup>	Reichweite <sup>2</sup>	Infrastrukturel-ler Aufwand
<b>(Batterie-)Elektrische Antriebstechnologien<sup>3</sup></b>				
<b>Oberleitung (Trolley)</b>	Oberleitung (unterwegs)	Ca. 400 T €	Keine Begrenzung (nur bei vorhandener Oberleitung)	Sehr hoch
<b>Streckenlader (Oberleitungsbus mit Batterie)</b>	Oberleitung (unterwegs)	Ca. 400 T €	Ca. 5 - 15 km (ohne Oberleitung)	Hoch - Sehr hoch
<b>Gelegenheits-lader<sup>3</sup></b>	Streckenpunkte (unterwegs)	Ca. 550 – 650 T €	Keine Begrenzung (bei vorhandener Ladeinfrastruktur)	Mittel
<b>Depotlader<sup>3</sup></b>	Betriebshof	Ca. 550 T €	Ca. 150 - 250 km	Gering - Mittel
<b>Hybrid-elektrische Antriebstechnologien</b>				
<b>Wasserstoff-Hybrid (Brennstoffzelle)</b>	Wasserstoff-tankstelle (Betriebshof)	Ca. 600 T €	Ca. 300 - 400 km	Gering
<b>Diesel-Hybrid</b>	Tankstelle (Betriebshof)	Ca. 260 - 280 T €	Ca. 400 km	Gering
<b>Erdgas-Hybrid</b>	Erdgastankstelle (Betriebshof)	Ca. 350 T €	Ca. 400 km	Gering
<b>Weitere alternative Antriebstechnologien</b>				
<b>Erdgas (CNG, LNG)</b>	Erdgastankstelle (Betriebshof)	Ca. 250 T €	Ca. 400 km	Gering

Quelle: IGES 2021, Land Berlin (Hrsg.) 2019 sowie Erfahrungswerte OVG.

Anmerkung: <sup>1</sup> Angegeben sind die Anschaffungskosten für einen Standardbus.

<sup>2</sup> Reichweite kann je nach vorliegender Energiespeicherkapazität, der Ladeinfrastruktur (Normal- oder Schnellladeinfrastruktur) sowie der Witterung (z.B. Betrieb der Klimaanlage im Sommer oder der Heizung im Winter) variieren.

<sup>83</sup> Vgl. z.B. „Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (vgl. auch Kapitel 7.5.2).

<sup>3</sup> Es existieren daneben auch Fahrzeuge, die die Funktionen Gelegenheits- und Depotladung kombinieren (Schnellladung an Streckenpunkten, Langsamladung auf dem Betriebshof).

### 5.9.2 Optionen und Möglichkeiten der Automatisierung und Autonomisierung des ÖPNV

Während der Laufzeit des NVP sollen die Optionen und Möglichkeiten der Automatisierung und Autonomisierung des kommunalen ÖPNV im Landkreis Oberhavel geprüft werden. Hierzu wird derzeit im Amtsbereich Gransee und Gemeinden ein erstes Konzept erarbeitet.

Als mögliche erste Einsatzszenarien für automatisierte und/oder autonome ÖPNV-Anwendungen sind aus Sicht des Landkreises Oberhavel folgende Einsatzbereiche besonders zu berücksichtigen:

- ◆ Ländliche Bereiche des Landkreises (z.B. Amt Gransee und Gemeinden, Fürstenberg/Havel, Löwenberger Land, Zehdenick, etc.)
- ◆ Verbindungsrelationen mit hoher Attraktivität für touristische Zielgruppen wie z.B. zur Anbindung Gedenkstätte Ravensbrück, Gedenkstätte Sachsenhausen, Ziegeleipark Mildenberg
- ◆ Erste/letzte Meile zur Anbindung von wichtigen Verknüpfungspunkten (z.B. auch im Berliner Umland)

Es wird dabei berücksichtigt, dass die technische Entwicklung den Einsatz von Fahrzeugen mit höheren Kapazitäten (mindestens 8 Personen) und Betriebsgeschwindigkeiten von mindestens 50 km/h in absehbarer Zeit ermöglichen wird.

## 5.10 Anforderungen zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 sowie Ausnahmeregelungen

### 5.10.1 Rechtsgrundlagen

Nach § 8 Abs. 5 BGG sind „[...] öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr [...] barrierefrei zu gestalten“.

Der NVP hat gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen<sup>84</sup>, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022<sup>85</sup> eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Dazu sind im NVP Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

---

<sup>84</sup> Weitere rechtliche Grundlagen für die Berücksichtigung der Belange von in ihrer Mobilität beeinträchtigten Menschen werden unter anderem im SGB IX, im BGG, im BbgBGG, sowie im ÖPNVG BB festgeschrieben.

<sup>85</sup> Die Frist gilt nicht, sofern im NVP Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Soweit es nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können gemäß § 62 Abs. 2 PBefG die Länder den in § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG genannten Zeitpunkt

Mit Verweis auf das Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014 und die Hinweise zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der „vollständigen Barrierefreiheit“ entsprechend dem Gesetzestext um einen unbestimmten Rechtsbegriff handelt.<sup>86</sup>

Der Wortlaut des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG umschreibt das Verständnis des Gesetzgebers, dass mit dem Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems schon bis 2022 ausgegangen wird, sondern von einer schrittweisen Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen.

Im BbgBGG wurden im Kontext der UN-Behindertenrechtskommission die Begriffsbestimmungen von Behinderung, Diskriminierung und Barrierefreiheit aufgeführt. Danach liegt entsprechend § 3 Abs. 3 BbgBGG Barrierefreiheit vor, „[...] wenn bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise **ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind**“. Der Begriff „Barrierefreiheit“ gemäß § 3 Abs. 3 BbgBGG bleibt von der „vollständigen Barrierefreiheit“ gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG unberührt.

Entsprechend § 7 Abs. 3 ÖPNVG BB müssen bei der Aufstellung des Landesnahverkehrsplans die Belange behinderter und anderer Menschen in Hinblick auf die Erreichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖPNV berücksichtigt werden. Des Weiteren müssen laut § 7 Abs. 5 ÖPNVG BB im Landesnahverkehrsplan Angaben zu Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit gemacht werden. Diese Angaben sind im gültigen LNVP zumindest teilweise enthalten. Es wird u.a. auf folgendes hingewiesen<sup>87</sup>:

- ◆ die Investitionen des Landes zur Herstellung der Barrierefreiheit an Bahnstationen,
- ◆ die Berücksichtigungsvorgabe der TSI PRM<sup>88</sup> bei Ausschreibungen für SPNV-Verkehrsleistungen,

---

abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen. Das Land Brandenburg hat diese Gestaltungsoption seit Inkrafttreten der Regelung am 01. Januar 2013 ebenso wie alle anderen Bundesländer bisher nicht wahrgenommen oder präzisiert.

<sup>86</sup> Vgl. Deutscher Landkreistag 2014 sowie BAG ÖPNV 2014.

<sup>87</sup> Vgl. MIL 2018.

<sup>88</sup> Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (PRM).

---

- ♦ die Vorgabe an die Ausrüstung von SPNV-Fahrzeugen mit Einstiegshilfen (bei SPNV-Leistungen, die keinen stufenlosen Übergang zwischen Schienenfahrzeug und Bahnsteig ermöglichen) sowie
- ♦ den Einsatz von Zugbegleitern als Servicepersonal für Hilfestellungen bei mobilitätseingeschränkten Personen

Die Entwicklung der Anzahl behinderter und schwerbehinderter Menschen im Landkreis Oberhavel in den Jahren 2010 bis 2020 wird in Abbildung 20 dargestellt.

Abbildung 20: Entwicklung der Anzahl behinderter und schwerbehinderter Menschen im Landkreis Oberhavel 2010 – 2020



Quelle: Landkreis Oberhavel 2021.

### 5.10.2 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit

Der Landkreis Oberhavel bekennt sich zur **Zielstellung einer vollständig barrierefreien Gestaltung des ÖPNV**. Ein barrierefreier ÖPNV steigert insgesamt die Attraktivität des ÖPNV, und zwar nicht nur für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen, sondern für alle ÖPNV-Nutzende. Einschränkungen der Mobilität eines Menschen können dabei sowohl motorisch als auch sensorisch oder kognitiv ausgeprägt sein.

Bei einer barrierefreien Gestaltung des ÖPNV dürfen nicht nur einzelne Komponenten des ÖPNV-Systems barrierefrei gestaltet sein, sondern es muss ein **ganzheitliches System** aus barrierefreien ÖPNV-Netzen, Fahrzeugen, Haltestellen bzw. Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten vorhanden sein. **Aspekte zur Erhö-**

ung der subjektiven Sicherheit sowie zum Service und Betrieb sind dabei zu berücksichtigen und werden in die jeweiligen Gestaltungsanforderungen von Fahrzeugen, Haltestellen/Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten integriert. Zu ergänzen ist dieses System durch barrierefreie Zu- und Abgangswege zwischen Haustür und Haltestelle im Sinne einer barrierefreien Straßenraumgestaltung.

Daher werden folgende Empfehlungen für Mindestanforderungen an die barrierefreie ÖPNV-Gestaltung zur Anwendung durch die jeweiligen Verantwortlichen vorgeschlagen.

Tabelle 32: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
<p><b>Barrierefreie Warteflächengestaltung sowie barrierefreier Ein- und Ausstieg</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Oberflächenbeschaffenheit: befestigt, eben, rutschfest, erschütterungsarm befahrbar (keine verdichtete Sandoberfläche)</li> <li>◆ Kontrastreiche Farbgebung der Oberflächen und bei Einsatz von Bodenindikatoren (guter Farb- und Leuchtdichtekonstrast)</li> <li>◆ Übersichtliche Ausführung des Haltestellenbereichs</li> <li>◆ Blendfreie und ausreichende Beleuchtung (in der Nähe von Lichtquellen oder mit eigener Lichtquelle)</li> <li>◆ Ausreichend Bewegungsraum (mind. 1,50 m x 1,50 m); auch vor und in den Fahrgastunterständen (Rollstuhlfahrende sollen dabei eine Stellfläche neben den Sitzgelegenheiten erhalten)</li> <li>◆ Bewegungsraum bei Einsatz von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen mind. 2,50 m x 2,50 m im Haltebereich der entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugtür</li> <li>◆ Max. Längsneigungen (3 %) und max. Querneigungen lotrecht zur Gehrichtung (2,5 %)</li> <li>◆ Sicherheitsbereich sowie Konfliktfreiheit zu anderen Verkehrsflächen</li> <li>◆ Einsatz von Sonderborden (z.B. Dresdner oder Kasseler Sonderbord) um Spaltmaß zwischen Fahrzeug und Haltestelle zu reduzieren</li> <li>◆ Zielgröße der Spaltenbreite zwischen Wartefläche und Fahrzeug beträgt 5 cm</li> <li>◆ Minimierung der Einstiegshöhe, Mindestwert Bordsteinhöhe = 16 cm (geradlinige Anfahrbarkeit und Konstruktion der konkret eingesetzten Fahrzeuge beachten). Erfüllung der Anforderungen an die Bordsteinhöhe mindestens im Bereich der ersten und zweiten Bustür, optimal des gesamten Haltestellenbereichs.</li> <li>◆ Konfliktfreie Führung Radwege in Haltestellenbereichen/Warteflächenbereichen (entweder auf der Straße oder im Seitenraum z.B. hinter der Wartefläche und einem etwaigen Fahrgastunterstand)</li> <li>◆ Unterlaufen von Hindernissen mit dem Blindenlangstock vermeiden (z.B. Außenhülle Fahrgastunterstand)</li> </ul>
<p><b>Barrierefreie Überquerungsmöglichkeit von Straßen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Querungshilfen an Verknüpfungspunkten mit häufiger Fahrbahnüberquerung</li> <li>◆ Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder)</li> </ul>

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
<b>Bodenindikatoren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Markierung der Wartefläche durch taktile Elemente / Bodenindikatoren: Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder sowie Auffindestreifen (Umsetzung entsprechend DIN 32984), Mindestabstand zu festen Hindernissen 0,60 m</li> <li>◆ Markierung der Einstiegsstelle an der ersten Bustür durch taktile und visuelle Markierungen (z.B. Haltestellenmast, taktiles Einstiegsfeld)</li> <li>◆ Bodenindikatoren nicht erforderlich an Haltestellen, die nur zum Ausstieg vorgesehen sind (z.B. Endhaltestellen)</li> </ul>
<b>Zuwegung zu Zugangsstellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Stufenlose bzw. abgesenkte Zuwegung (max. 3 cm)</li> <li>◆ Einbau von Rampen / Aufzügen bei größeren Höhenunterschieden</li> <li>◆ Mindestbreite von Zuwegungen 1,20 m</li> <li>◆ Mindestbreite von Rampen 2,00 m</li> <li>◆ Zwischenpodeste von mind. 1,50 m x 1,50 m ab 6,00 m Rampenlänge</li> <li>◆ Bewegungsflächen an Zu- und Abgängen von Rampen von mind. 1,50 m x 1,50 m</li> <li>◆ Max. Längsneigungen (3%) und max. Querneigungen lotrecht zur Gehrichtung (2,5%)</li> <li>◆ Ausführung Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder)</li> <li>◆ Anbringung geeigneter Wegweisungen für barrierefreie Zugänge zu Haltestellen/Bahnhöfen</li> <li>◆ Lichte Durchgangsbreite im Haltestellenzugang oder bei Pollern von mind. 1,20 m (Ausnahmefälle mit 1,00 m)</li> </ul>
<b>Erreichbarkeit von Informationseinrichtungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Fahrkartenautomaten sollen stufenlos erreichbar sein und auch durch Rollstuhlfahrende bedient werden können</li> <li>◆ Abstand zu Bodenindikatoren mind. 0,60 m</li> </ul>

Darstellung: IGES 2021.

Tabelle 33: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
<b>Flächenbedarf und Sicherheitsanforderungen in den Fahrzeugen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Berücksichtigung von Stellflächen zur Aufnahme von Rollstühlen, Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen, schwerem Gepäck und ÖPNV-zugelassenen E-Scootern</li> <li>◆ Stufenloser Durchgang zur nächsten Fahrzeugschleuse mit einer Breite von mind. 850 mm</li> <li>◆ Rückhaltesysteme für Rollstühle, E-Scooter, Haltestangen, Haltewunsch- und Nottasten in günstiger Lage für Rollstuhlfahrende</li> <li>◆ Ebene und rutschfeste Bodenbeläge im Fahrzeug</li> <li>◆ Lückenlose Ausstattung mit kontrastreichen Haltestangen und Haltefordernungstasten im gesamten Fahrzeug</li> <li>◆ Blendfreie Ausleuchtung des Fahrgastraums</li> </ul>
<b>Anforderungen an den Fahrzeugzugang</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Gut auffindbarer und kontrastreicher Anforderungstaster</li> <li>◆ Ausreichend breiter Einstieg für Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren etc.</li> <li>◆ Stufenloser Zugang in das Fahrzeug (ggf. unterstützt durch Klapprampen und Kneelingfunktion bzw. Einsatz von Hubliften)</li> </ul>

Darstellung: IGES 2021.

Tabelle 34: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunftssystemen

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
<b>Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Für alle wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen sollten mindestens zwei der drei Hauptsinne (Sehen, Hören, Tasten) angesprochen werden.</li> </ul>
<b>Barrierefreie Fahrgastinformation an Zugangsstellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Lesbare und blendfreie Darstellung der Fahrplaninformationen und sonstigen visuellen Informationen z.B. über DFI-Anlagen an Zugangsstellen in einer für Sehbehinderten geeigneten Schriftgröße unter Berücksichtigung einer geeigneten Farb-/Kontrastdarstellung sowie Beleuchtung</li> <li>◆ Empfehlung der Verwendung von Piktogrammen</li> <li>◆ Anbringung der Informationstafeln (auch Aushangfahrplan) in einer für Rollstuhlfahrende günstigen Höhe (mittlere Lesehöhe zwischen 1,30 m und 1,40 m)</li> <li>◆ Gewährleistung der Zugänglichkeit der Informationen in einem für Sehbehinderte nötigen Abstand</li> <li>◆ Zugänglichkeit von Informationstafeln und Aushangfahrplänen darf nicht durch Hindernisse behindert werden (z.B. Abfallbehälter)</li> </ul>
<b>Barrierefreie Fahrgastinformation in den Fahrzeugen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Verfügbarkeit von visuellen und akustischen Informationen (z.B. Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle)</li> <li>◆ Visuelle Informationen müssen ausreichend kontraststark und in geeigneter Schriftgröße vorhanden sein</li> <li>◆ Für akustische Informationen müssen im gesamten Bereich des Fahrzeugs eine ausreichende Anzahl von Lautsprechern installiert sein.</li> </ul>
<b>Informationen über barrierefreie ÖPNV-Angebote</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Es sollen barrierefreie Reiseketten über mehrere Verkehrsträger und entsprechende Fahrgastinformationen unterstützt werden.</li> <li>◆ Angabe von Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit/ Zugänglichkeit in Fahrplanmedien (gedruckt und elektronisch)</li> <li>◆ In der elektronischen Fahrplanauskunft ist darauf hinzuweisen, wenn eine Reisekette nicht vollständig barrierefrei gegeben ist.</li> </ul>
<b>Barrierefreier Zugang zur ÖPNV-Angeboten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Persönliche und telefonische Beratung sowie digitale Beratungsform für Menschen mit Hörbehinderung (z.B. per E-Mail, Fax oder app-gestützt)</li> <li>◆ Akustische Übermittlung von Echtzeitinformationen, z.B. über app-basierte Lösungen, die Echtzeitdaten aus ITCS-Systemen wiedergeben (z.B. Anwendungen wie DyFIS® Talk, ivanto-App etc.)</li> <li>◆ Gestaltung ÖPNV-Internetseiten nach Richtlinien der WAI (Web Accessibility Initiative)</li> </ul>

Darstellung: IGES 2021.

Tabelle 35: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit im Betrieb und in der Unterhaltung der Infrastruktur

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
<b>Barrierefreie Nutzbarkeit der Infrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Regelmäßige Wartung und Instandhaltung der Haltestellenanlagen, dabei mindestens <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durchführung von Kleinstreparaturen</li> <li>▪ Kontrolle von Lesbarkeit und Aktualität des Fahrplans</li> <li>▪ Austausch von Tarifinformationen, Fahr- und Liniennetzplänen mit dem Ziel, dass diese jeweils in der aktuellen Fassung vorhanden sind,</li> <li>▪ Überprüfung der Durchführung und Qualitätssicherung durch entsprechende Außendiensttätigkeiten</li> </ul> </li> <li>◆ Regelmäßige Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte des Haltestellenbereiches sowie der Zuwegung zur Haltestelle</li> <li>◆ Sicherstellung der barrierefreien Nutzbarkeit auch bei Baustellensituationen (z.B. barrierefreier Zugang und barrierefreie Nutzbarkeit von Ersatzhaltestellen, Information mobilitäts- und insbesondere sehbehinderter Nutzende über baubedingte Haltestellenverlegungen)</li> </ul>
<b>Sicherstellung Barrierefreiheit durch Personal</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Schulung des Fahr- und Servicepersonals der Verkehrsunternehmen im Hinblick auf die besonderen Belange mobilitätseingeschränkter Personen</li> <li>◆ Schulung bzw. Sensibilisierung des Fahrpersonals hinsichtlich des barrierefreien Anfahrens von Haltestellen zur Minimierung des Spaltmaßes zwischen Fahrzeug und Bordstein</li> <li>◆ Sensibilisierung des Fahrpersonals hinsichtlich der Bedeutung von taktilen und visuellen Markierungen (z.B. taktiler Einstiegsfeld) zur Markierung der Einstiegsstelle</li> </ul>
<b>Freihaltung von Flächen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Freihaltung der notwendigen Länge des Haltestellenbereichs von abgestellten Fahrzeugen zur Sicherstellung der barrierefreien Anfahrbarkeit der Haltestelle</li> </ul>

Darstellung: IGES 2021.

### Empfehlung der Anwendung einschlägiger planerischer Grundlagen

- ◆ Empfehlungen des deutschen Behindertenrates
- ◆ Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA 2011
- ◆ Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV – EAÖ 2013
- ◆ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RASt, 2006
- ◆ DIN 18040-1: Öffentlich zugängliche Gebäude
- ◆ DIN 18040-3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- ◆ DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- ◆ DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- ◆ VDV-Mitteilungen Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV, Teil 1 (Betrieb nach BOKraft)

Bei der Planung sollte der Leitfaden zum Ausbau „barrierefreier Bushaltestellen“ des VBB<sup>89</sup> berücksichtigt werden.

### 5.10.3 Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit

Betriebliche oder wirtschaftliche Gründe können Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständig barrierefreien Gestaltung erforderlich machen. Konkret können in Anlehnung an die Empfehlungen der BAG ÖPNV Ausnahmen anhand folgender Kriterien festgelegt werden<sup>90</sup>:

- ◆ Haltestellen in Bereichen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z.B. enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen, nicht ausreichende Gehwegbreiten, die z.B. wegen erforderlichen Grunderwerbs nicht erweitert werden können),
- ◆ Haltestellen mit einer geringen täglichen Nutzungsintensität,
- ◆ Haltestellen in geringer fußläufiger Entfernung zu einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle, die vergleichbare Verkehrsverbindungen bietet,
- ◆ Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann (z.B. weil aufgrund fehlender Verbindung zum Fußwegenetz eine „barrierefreie Insel“ geschaffen würde),
- ◆ Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist sowie
- ◆ Sogenannte virtuelle Haltestellen bzw. Ein- und Ausstiegspunkte im Haustürbetrieb, die ausschließlich durch flexible Bedienformen im Flächenbetrieb bedient werden.

Ausnahmen sind zu begründen.

### 5.10.4 Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung zum Erreichen der Barrierefreiheit erforderlich

#### Prioritätensetzung

Bei der Zielsetzung eines vollständig barrierefreien ÖPNV ist der erhebliche resultierende Investitionsaufwand z.B. bei Fahrzeugen und insbesondere auch bei Haltestelleninfrastrukturen zu berücksichtigen, so dass eine Prioritätensetzung erforderlich ist.

Damit wird der im § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG formulierten Verpflichtung entsprochen, das Ziel zu verfolgen, bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dies beinhaltet jedoch **keine Verpflichtung** der Aufgabenträger, bestehende Barrieren bis 2022 bereits vollständig ausgeräumt zu haben.<sup>91</sup>

---

<sup>89</sup> Vgl. VBB 2021b.

<sup>90</sup> Vgl. BAG ÖPNV 2014.

<sup>91</sup> Vgl. BAG ÖPNV 2014.

---

Die Prioritätensetzung bestimmt sich nach den Anforderungen und Bedürfnissen der ÖPNV-Nutzenden und nachfolgend unter Berücksichtigung der verkehrstechnisch-betrieblichen sowie wirtschaftlichen Möglichkeiten der jeweiligen Verantwortlichen im Umfeld des ÖPNV.

Eine **enge Abstimmung** mit den jeweiligen Baulastträgern, Verkehrsunternehmen sowie mit den Integrations- bzw. Behindertenbeauftragten und weiteren Interessensvertretern der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste wird dabei durch den Landkreis **ausdrücklich unterstützt**. Mit dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit wird der in Abbildung 21 dargestellte, zeitlich differenzierte Maßnahmenplan vorgeschlagen.

Abbildung 21: Maßnahmenplan Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit

#### Kurzfristig realisierbar (bis 2023)

- Erstellung eines aktualisierten Haltestellenkatasters
- Durchführung Beschaffung barrierefreier Fahrzeuge bei Neu- und Ersatzinvestitionen
- Ausschließlicher Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen auf den Linien der Netzebenen Hauptnetz I und II sowie Stadt-Umland-Verkehre
- Barrierefreie Gestaltung von Zugangsstellen der Haltestellenkategorie C1

#### Mittel- bis langfristige Umsetzung (nach 2023)

- Ausschließlicher Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen auch auf Linien der Netzebene Ergänzungsnetz
- Fortsetzung und Ausweitung barrierefreie Gestaltung der Zugangsstellen der Haltestellenkategorie C1
- Barrierefreie Gestaltung von Zugangsstellen der Haltestellenkategorie C2 und C3

Darstellung: IGES 2021.

Für die Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus werden folgende Kriterien definiert:

- ◆ Anzahl Ein-, Aus- und Umsteigende
- ◆ Verknüpfungsfunktion im ÖPNV-Netz
- ◆ Räumliche Nähe der Haltestelle zu wichtigen Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Menschen (z.B. Alten-/Pflegeheime, Krankenhäuser, Behindertenwerkstätten etc.)
- ◆ Räumliche Nähe der Haltestelle zu weiteren Einrichtungen mit hoher Nutzendenfrequenz (z.B. Schulen/Hochschulen, Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen, Verwaltungsstandorte, Arbeitsplatzschwerpunkte etc.)
- ◆ Bedeutung der Haltestelle in der Netzhierarchie (absteigende Priorität: 1. Hauptnetz I und Stadt-Umland-Verkehre, 2. Hauptnetz II, 3. Ergänzungsnetz)

- ◆ Dringlichkeit des Haltestellenausbaus (unsichere Querungsstellen, fehlende Befestigung von Aufstellflächen, fehlende Beleuchtung etc.).<sup>92</sup>

### **Bus & Bahn-Begleitservice zur Unterstützung von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen**

Der Landkreis Oberhavel prüft Möglichkeiten der Finanzierung und Erweiterung des VBB Bus & Bahn-Begleitservice auf den Bereich des Landkreises.

Vorrangig soll das Angebot damit auf Fahrgäste, die einen Rollstuhl, Rollator oder eine Gehhilfe nutzen, seheingeschränkte oder blinde Menschen, gehörlose, aber auch stark verunsicherte Menschen ausgerichtet sein.

Der Busbegleitservice soll die Sicherheit der Nutzenden bei der Nutzung der Angebote des kommunalen ÖPNV erhöhen und kann sowohl als Einzelfahrtbegleitung einzelner Fahrgäste aber auch als Busbegleitung ausgewiesener Fahrten angelegt sein. Gute Erfahrungen mit vergleichbaren Ansätzen wurden im VBB im Berliner Stadtgebiet gesammelt.

## **5.11 Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg**

Der Landkreis Oberhavel ist Gesellschafter der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB GmbH). Die OVG als im kommunalen ÖPNV des Landkreises tätiges Verkehrsunternehmen ist Partner im VBB und nach Maßgabe des „Kooperationsvertrages der Verbundverkehrsunternehmen in Berlin und Brandenburg und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH“ tätig.

Die Kooperation betrifft im Wesentlichen:

- ◆ Die Anwendung des „Gemeinsamen Tarifes der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen“ (VBB-Tarif) und dessen Vertrieb nach den im VBB geltenden Grundsätzen,
- ◆ die Teilnahme am Einnahmenaufteilungsverfahren und die Unterzeichnung des Einnahmenaufteilungsvertrages für den VBB nebst seinen Ergänzungen,
- ◆ die Versorgung der VBB-Fahrgastinformationssysteme mit Fahrplansolldaten und Echtzeitdaten, aktuellen Störungsinformationen mit dem vom VBB zur Verfügung gestellten HAFAS Information Manager sowie die Gewährleistung eines aktiven ITCS-gestützten Anschlussmanagements mit anderen Verkehrsunternehmen,
- ◆ die deutliche Kennzeichnung aller Fahrzeuge und Vertriebs-/ Informationsstellen mit dem VBB-Logo sowie die Einhaltung der Vorgaben des Fahrgastinformationshandbuchs des VBB bei der Gestaltung von Fahrgastinformationprodukten,
- ◆ die Zusammenarbeit mit der VBB GmbH, insbesondere die aktive Teilnahme an den Gremien des VBB (Beirat der Verkehrsunternehmen, Facharbeitskreise, Arbeitsgruppen),

---

<sup>92</sup> Vgl. auch BAG ÖPNV 2014.

---

- ♦ den Daten- und Informationsaustausch mit der VBB GmbH und dem Aufgabenträger, insbesondere die Bereitstellung von Daten aus Verkehrserhebungen für die Erfüllung der Aufgaben des VBB und des Aufgabenträgers,
- ♦ die ggf. spätere Beteiligung an einem Qualitätsmanagementsystem des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg zu den zwischen den Verkehrsunternehmen abgestimmten Bedingungen sowie der Einsatz von Qualitätsscouts des VBB sowie
- ♦ die fahrplanmäßige Abstimmung von Anschlüssen zwischen dem SPNV und dem kommunalen ÖPNV in Zusammenarbeit mit der VBB GmbH.

### **5.12 Anforderungen und Maßnahmen in Notfällen**

Außergewöhnliche Ereignisse können die Versorgung mit ÖPNV-Leistungen und die wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen massiv gefährden. Daher soll mit Bezug zu den aktuellen Geschehnissen (COVID-19-Pandemie) und zu anderen Fällen wie Streiks, Waldbränden und anderen Naturkatastrophen sowie bei sonstigen Ereignissen höherer Gewalt ein Vorschlag für Anpassungsmechanismen des Angebotsumfangs und der Angebotsqualität (Notbetriebspläne) erarbeitet werden.

Der Landkreis unterstützt somit die Erarbeitung von „Notbedienstandards“, Schutzmaßnahmen für Fahrgäste und Beschäftigte im Fahrdienst, Hygieneplänen etc., um auch bei außergewöhnlichen Ereignissen ein angepasstes Maß an ausreichender Verkehrsbedienung im kommunalen ÖPNV sicherstellen zu können. Etwaige Notbetriebspläne sollen in enger Abstimmung zwischen dem Landkreis und den zuständigen Verkehrsunternehmen erarbeitet werden.

## 6. Zielkonzept zur Entwicklung des kommunalen ÖPNV

Der Landkreis wird das derzeitige Angebot aufbauend auf die in den Kapiteln 4 und 5 festgelegten Mindestbedien- und Qualitätsanforderungen nach Maßgabe der verkehrspolitischen sowie umwelt- und Klimaschutzpolitischen Ziele des Landkreises, des Fahrgastaufkommens und der Wirtschaftlichkeit weiterentwickeln.

Dabei sollen nachfolgende Handlungsfelder aus Sicht des Landkreises Oberhavel innerhalb der Laufzeit des NVP bearbeitet und ggf. während der Laufzeit des NVP um weitere sinnvolle Maßnahmen ergänzt werden.

Sofern nachfolgend Prüfaufträge formuliert werden, erfordert dies in der Laufzeit des NVP weitere Bewertungen sowie ggf. die Durchführung bzw. Einholung gutachterlicher Expertise. Ebenso ist in diesen Fällen mit allen beteiligten Akteuren die finanzielle Absicherung für eine ggf. erfolgende Umsetzung nach erfolgreicher Prüfung zu klären und sicherzustellen.

### 6.1 Maßnahmen im Schienenverkehr (SPNV, S-Bahn)

Wille der Landesregierung des Landes Brandenburg ist entsprechend § 2 und § 3 ÖPNVG BB und dem LNVP eine koordinierte Zusammenarbeit der Aufgabenträger als zentrales Element zur Verbesserung des Gesamtsystems ÖPNV. Der Landkreis formuliert daher (auch wenn er nicht Aufgabenträger für den Schienenverkehr bzw. SPNV ist) nachfolgend die aus seiner Sicht erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung des Schienenverkehrssystems und zur Verknüpfung des Schienenverkehrs mit dem kommunalen ÖPNV.

Der Schienenverkehr erfüllt für die Anbindung im Nah- und Fernverkehr eine entscheidende Erschließungsfunktion für das gesamte Kreisgebiet. Der Landkreis fordert daher, dass das bestehende Angebotsniveau mindestens gehalten und nach Möglichkeit ausgebaut werden soll. Der Landkreis geht dabei von der zeitnahen Umsetzung der im LNVP<sup>93</sup> des Landes Brandenburg und der gemeinsam mit dem Land Berlin erarbeiteten Maßnahmen aus dem Projekt i2030 aus.

Die ab Ende 2022 vorgesehene Inbetriebnahme der Linie RB 32a Oranienburg – Berlin-Ostkreuz – BER wird durch den Landkreis ausdrücklich begrüßt.

#### Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn

Die von den Ländern Berlin und Brandenburg vorgesehene Reaktivierung der Heidekrautbahn auf der Stammstrecke Berlin-Wilhelmsruh – Schildow – Mühlenbeck – Abzweig Schönwalde inkl. dem vorgesehenen Neu- bzw. Ausbau der SPNV-Zugangsstellen Mühlenbeck, Schildow und Schildow-Nord wird durch den Landkreis Oberhavel ausdrücklich begrüßt. Aus Sicht des Landkreises ist die geplante Durchbindung über Berlin-Wilhelmsruh hinaus bis Berlin-Gesundbrunnen ausdrücklich zu befürworten.

---

<sup>93</sup> Vgl. MIV 2018.

Der Landkreis unterstützt dabei die vorgesehene Gesamteinbetriebnahme zum frühestmöglichen Zeitpunkt. Der geplante Einsatz von wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen wird dabei befürwortet.

Bei der Wiederaufnahme der Bedienung der Stammstrecke der Heidekrautbahn wird der Landkreis eine Neuordnung der Verkehre des kommunalen ÖPNV in diesem Bereich prüfen und bei Bedarf umsetzen sowie darüber hinaus auf die Sicherstellung der Verknüpfung und Anschlusssicherung mit dem kommunalen ÖPNV an den SPNV-Zugangsstellen hinwirken. Des Weiteren sieht es der Landkreis als wichtig an, eine Verknüpfung mit der S-Bahnlinie S 8 in Mühlenbeck-Mönchmühle herzustellen.

#### **Ausbau der Strecke Velten – Kremmen – Neuruppin (Kremmener Bahn) inkl. Durchbindung Prignitz-Express bis Berlin-Gesundbrunnen zum Anschluss an BER**

Der Landkreis unterstützt den im Projekt i2030 vorgesehenen Ausbau von zweigleisigen Begegnungsabschnitten auf der Kremmener Bahn auf der Strecke Velten – Kremmen – Neuruppin zur Umsetzung eines 30-Min-Taktes bzw. 2 Fahrten je Stunde zwischen Neuruppin und Hennigsdorf. Auch die in diesem Zusammenhang vorgesehene Verlängerung der Bahnsteige auf jeweils 140 m, um perspektivisch den Halt längerer Züge zu ermöglichen, wird ausdrücklich begrüßt.

In diesem Zusammenhang wird auch die Durchbindung des Prignitz-Express (RE 6) über Hennigsdorf nach Berlin-Gesundbrunnen mit Anschluss zum Flughafen BER verbunden u.a. mit dem erforderlichen Neubau von Regionalbahnabschnitten im Abschnitt Hennigsdorf – Berlin-Gesundbrunnen durch den Landkreis als bedeutend angesehen und dementsprechend gefordert. Bis zur Umsetzung der Durchbindung sollte eine adäquate Übergangslösung zur Anbindung an den Flughafen BER gefunden werden, z.B. durch Verbesserung der Verbindung Hennigsdorf – Potsdam (RB 20) mit Anschlusssicherung zwischen den RB 20 und RB 22 in Golm.

#### **Verlängerung der S-Bahnlinie S 25 von Hennigsdorf nach Velten**

Der Landkreis begrüßt und unterstützt eine zeitnahe Umsetzung der im Projekt i2030 vorgesehenen Verlängerung der S-Bahnlinie S 25 von Hennigsdorf nach Velten sowie den dafür notwendigen Neubau eines weiteren Bahngleises zwischen Hennigsdorf und Velten sowie die Einrichtung eines zusätzlichen S-Bahn-Haltes Hennigsdorf Nord.

#### **Taktverdichtung auf einen 10-Min-Takt auf der Strecke Oranienburg – Berlin**

Der Landkreis fordert die Verdichtung der bestehenden S-Bahnlinie S 1 oder ggf. auch eine Verdichtung durch Verlängerung der S-Bahnlinie S 8 von Birkenwerder bis Oranienburg zur Herstellung eines 10-Min-Taktes auf der Verbindung Oranienburg – Berlin. Der dazu abschnittsweise notwendige Lückenschluss für die zweigleisige Strecke ist voranzutreiben.

#### **Ausbau des S- und Regionalbahnhofes Birkenwerder**

Der S-Bahnhof Birkenwerder soll zu einem S- und Regionalbahnhof ausgebaut werden, um den Halt des RE 5 sowie der RB 12 und der RB 32a zu ermöglichen. Hierfür

ist der Neubau eines Regionalbahnsteiges erforderlich. Im Zuge der Erweiterung sollte auch eine Steigerung der Aufenthaltsqualität durch Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes, Sanierung des Bahnhofsgebäudes und Schaffung von öffentlich zugänglichen Toiletten erfolgen.

### **Taktverdichtung auf den bestehenden SPNV-Linien**

Um das bestehende SPNV-Angebot weiter zu verbessern, fordert der Landkreis die Prüfung der nachfolgenden Taktverdichtungen:

- ◆ Taktverdichtung des RE 5 auf einen 30-Min-Takt
- ◆ Taktverdichtung der RB 12 in der Hauptverkehrszeit auf einen 30-Min-Takt
- ◆ Taktverdichtung auf der S-Bahnlinie 1 auf einen 10-Min-Takt
- ◆ Durchgängiger 20-Min-Takt auf der S-Bahnlinie 8 bis Betriebsschluss
- ◆ Ausweitung des Bedienzeitraums der Linie RB 20 auf das Wochenende und Feiertage, möglichst mit 60-Min-Takt

### **Barrierefreier Ausbau der SPNV-Zugangsstellen**

Der Landkreis Oberhavel regt den zeitnahen barrierefreien Ausbau des S-Bahnhofes Schönfließ an, da hier eine Schulentwicklungsmaßnahme ansteht. Für den noch ausstehenden barrierefreien Ausbau der anderen SPNV-Zugangsstellen im Landkreis (z.B. Fürstenberg/Havel und Vogelsang) fordert der Landkreis die Festlegung und Einhaltung eines Umsetzungshorizonts.

Die Angaben des LNVP zur Umsetzung eines verbesserten Bauzustandes lassen keine zeitlichen Festlegungen erkennen, so dass diesbezüglich Handlungsbedarf zur Konkretisierung des Zeithorizonts für den barrierefreien Ausbau gesehen wird.

Der barrierefreie Ausbau soll darüber hinaus dazu beitragen, die Aufenthaltsqualität an den SPNV-Zugangsstellen zu erhöhen.

### **Barrierefreier Ein-/Ausstieg durch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen**

Aus Sicht des Landkreises sollen zur Sicherstellung einer barrierefreien Nutzung des SPNV entsprechend den im LNVP selbst definierten Vorgaben grundsätzlich auch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen (z.B. Klapprampen, Hublift etc.) berücksichtigt werden, um auf unterschiedliche Bahnsteighöhen oder baulich bedingte Lücken zwischen Fahrzeug und Bahnsteig reagieren zu können<sup>94</sup>.

### **Sicherung und Ausbau des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV)**

Der SPFV soll mindestens im derzeitigen Umfang gesichert und nach Möglichkeit weiter ausgebaut werden. Zur Weiterentwicklung des Anschlusses an den SPFV im Landkreis wird daher, im Zusammenhang mit der Forderung nach einer Fernverkehrsverbindung auf der Strecke Berlin – Neubrandenburg – Stralsund mit Halt in

---

<sup>94</sup> SPNV-Fahrzeuge sind mit Einstiegshilfen auszustatten, sofern es sich um SPNV-Leistungen handelt, die keinen stufenlosen Übergang zwischen Schienenfahrzeug und Bahnsteig ermöglichen.

Oranienburg, der weitere Ausbau der Angebote im Schienenverkehr auf der bestehenden Fernverkehrsverbindung Berlin – Oranienburg – Neustrelitz – Rostock gefordert.

Dabei strebt der Landkreis zur verbesserten Anbindung des nördlichen Kreisgebietes an den Fernverkehr die Einrichtung eines Fernverkehrshalts am Bahnhof Fürstenberg/Havel an. Dies würde sowohl die Zugangsbedingungen der Bevölkerung zum öffentlichen Verkehr als auch die Erreichbarkeit der Tourismusregion Fürstenberg/Mecklenburgische Seenplatte deutlich verbessern.

### **Reaktivierung der Strecke Wensickendorf – Liebenwalde**

Die angestrebte Reaktivierung des Streckenabschnitts Wensickendorf – Liebenwalde ist weiterhin ein wichtiges Entwicklungsziel des Landkreises Oberhavel. Mit der Reaktivierung soll insbesondere die Erreichbarkeit Berlins aus dem Raum Liebenwalde heraus verbessert werden. Aus Sicht des Landkreises ist eine Aufnahme dieser Strecke in den Landesnahverkehrsplan des Landes Brandenburg erforderlich. Das Land BB wird gebeten, die erforderlichen Prüfungen und Umsetzungen einzuleiten.

### **Sicherung von weiteren Eisenbahninfrastrukturen, gewidmeten Trassen und ggf. reaktivierbaren Trassen**

Der Landkreis spricht sich dafür aus, dass gewidmete Trassen, vorhandene Eisenbahninfrastrukturen und etwaig für eine Reaktivierung denkbare Trassen erhalten bleiben und damit zukünftige Reaktivierungen nicht erschwert werden. Damit werden perspektivische Entwicklungen auf ehemaligen Bahnstrecken wie Oranienburg – Schmachtenhagen – Wensickendorf, Oranienburg – Kremmen – Nauen oder Templin – Fürstenberg/Havel<sup>95</sup> ermöglicht.

### **Sonstige Maßnahmen im Schienenverkehr**

Weiterhin sind aus Sicht des Landkreises Oberhavel folgende Maßnahmen im Schienenverkehr erforderlich:

- ◆ Bedienung der SPNV-Zugangsstellen Löwenberg und Dannenwalde im 60-Min-Takt anstelle einer wechselnden Bedienung im 120-Min-Takt
- ◆ Prüfung einer Verlängerung der SPNV-Linie RB 32a oder der S-Bahnlinie S 1 bis zur SPNV-Zugangsstelle Sachsenhausen
- ◆ Optimierung des Anschlusses zwischen RB 12 und RE 5 in Oranienburg
- ◆ Verlängerung und Durchbindung der Linien RB 20 und RB 32 über Oranienburg hinaus
- ◆ Verlängerung der Bahnsteige in Löwenberg und Dannenwalde auf 175 m
- ◆ Prüfung der Reaktivierung der
  - aufgelassenen Halte Löwenberg Dorf, Linde und Grieben auf der Bahnstrecke Löwenberg (Mark) – Herzberg (Mark) – Rheinsberg

---

<sup>95</sup> Sicherung Gleislagen im Bahnhof Fürstenberg (Havel) als möglicher Endpunkt einer reaktivierten Strecke Templin – Fürstenberg (Havel) erforderlich.

---

- Bahnstrecke Oranienburg – Schmachtenhagen – Wensickendorf
- Bahnstrecke Oranienburg – Kremmen – Nauen
- ◆ Strategische Prüfung der Einrichtung von Kreuzungsbahnhöfen am nördlichen Berliner Außenring
- ◆ Ausbau der Strecke Stralsund – Neubrandenburg – Oranienburg – Berlin für eine Geschwindigkeit von 120 km/h bzw. langfristig 160 km/h sowie Einrichtung zusätzlicher Begegnungsstellen
- ◆ Inbetriebnahme Höchstgeschwindigkeit 160 km/h auf dem Abschnitt Oranienburg – Nassenheide
- ◆ Verbesserungen der Infrastrukturqualität am Bahnsteig A am Bahnhof Hennigsdorf sowie Realisierung des Zugangs zur westlichen Zentrumsseite im Rahmen des Infrastrukturprojektes i2030
- ◆ Sicherung und Freihaltung von Bebauung der ehemaligen Trasse der Spandau-West-Hennigsdorfer Kleinbahn (Hennigsdorf – Berlin-Spandau)
- ◆ Neubau der SPNV-Zugangsstelle Hennigsdorf Nord im Rahmen des Infrastrukturprojektes i2030 (Verlängerung der S-Bahnlinie S 25 bis Velten) zur verbesserten Anbindung der Wohn- und Gewerbegebiete im Norden der Stadt Hennigsdorf

## **6.2 Maßnahmen im kommunalen ÖPNV zur Erreichung Zielnetz 2026 und zur Verbesserung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern**

### **6.2.1 Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit**

Soweit nicht bereits erfüllt, sind die Angebotshäufigkeiten des kommunalen ÖPNV innerhalb des Geltungszeitraums des NVP nach Maßgabe des Haushaltes so weiterzuentwickeln, dass mindestens die in Kapitel 4.3 genannten Mindestbedienhäufigkeiten für die Netzebenen Hauptnetz I, II, Ergänzungsnetz, Stadt-Umland-Verkehre erreicht werden. Maßgeblich sind dabei die in der vorliegenden Fortschreibung definierten Verbindungsrelationen der Netzhierarchie (vgl. Kapitel 4.3.3 bis 4.3.7). Eine schrittweise Umsetzung ist möglich.

Der Landkreis wird die entsprechend den neuen Mindestbedienvorgaben entwickelten Verkehrsleistungen regelmäßig evaluieren. Dabei soll u.a. erfasst werden, ob und in welchem Umfang das Angebot durch die Nutzenden angenommen wird. Geeignete Kennzahlen dazu sind u.a. die Fahrgastzahlen, ggf. in Verbindung mit Erhebung der Entwicklungen der Fahrgelderlöse. Sofern erforderlich, wird der Landkreis Anpassungsbedarfe im Bereich der Zuordnung einzelner Verbindungsrelationen zu den Netzebenen oder der Mindestbedienvorgaben definieren.

Die Umsetzung des Verkehrsangebotes auf der Netzebene „Tourismusnetz“ hat empfehlenden Charakter, so dass eine Umsetzung die Einbindung von Finanzie-

rungsinstrumenten der Drittnutzerfinanzierung, z.B. über das Modell umlagefinanzierter Gästekarten mit Beförderung ohne zusätzlichen Fahrausweis für Übernachtungsgäste, erforderlich macht.

### 6.2.2 Prüfung der Aufwertung von Verbindungsrelationen

Neben der Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit (vgl. Kapitel 6.2.1) sollen die Möglichkeiten der Aufwertung von Verbindungsrelationen geprüft werden. Dies betrifft für die Netzebene **Hauptnetz I** die Verbindungsrelationen Bötzow – Velten sowie Oranienburg – Germendorf – Schwante – Kremmen.

Für die Netzebene **Hauptnetz II** betrifft dies die Verbindungsrelationen:

- ◆ Bötzow – Schönwalde – Falkensee
- ◆ Gransee – Schönermark – Rönnebeck – Meseberg – Gransee
- ◆ Bredereiche – Himmelpfort – Fürstenberg
- ◆ Zehdenick – Liebenwalde
- ◆ Flatow – Börnicke – Nauen

Für die Netzebene Stadt-Umland-Verkehre sollen die nachfolgenden Verbindungsrelationen auf die Möglichkeit einer Zuordnung zur Netzebene geprüft werden:

- ◆ Velten – Velten, BusinessPark – Hennigsdorf
- ◆ Birkenwerder, Zum Waldfriedhof – S Birkenwerder – S Hohen Neuendorf – Hohen Neuendorf, Havelstr. („Birkenlinie“)
- ◆ (Borgsdorf –) Birkenwerder – Hohen Neuendorf – Berlin, S Frohnau (– Berlin Tegel)

### 6.2.3 Prüfung mögliche PlusBus-Linien

PlusBus-Linien sind höherwertige Linien des kommunalen ÖPNV, die insbesondere die in der VVPlusBus vorgegebenen Merkmale erfüllen. Die wesentlichen Vorgaben dieser Vorschrift werden nachfolgend zusammengefasst:

- ◆ Regelmäßiger Taktverkehr: Montag bis Freitag mindestens 15 Fahrtenpaare im Stundentakt zwischen 05:30 bzw. 06:30 Uhr und 19:30 Uhr bzw. 20:30 Uhr über die gesamte Linienlänge,
  - ◆ Wochenendbedienung: über beide Tage mindestens zwölf Fahrtenpaare (Samstag mindestens sechs und an Sonn- und Feiertagen mindestens fünf Fahrtenpaare),
  - ◆ Bahn-Bus-Verknüpfung muss grundsätzlich an mindestens einem SPNV-Zugangspunkt mit Umsteigezeiten von maximal 15 Minuten in Verknüpfung der Hauptrelationen gesichert sein,
  - ◆ Anbindung von mindestens einem Mittel- oder Oberzentrum der Landesplanung, Linien, die nur innerhalb des Berliner Tarifbereichs C fahren, müssen mindestens zwei Zentren der Landesplanung miteinander verbinden (Mittel- und Oberzentren), die nicht mit direkten SPNV-Linien verbunden sind,
-

- ◆ Geradlinige direkte Linienführung ohne Stichfahrten, ein einheitlicher Linienverlauf über alle Fahrten und der Hin- und Rückweg über gleiche Linienstrecken,
- ◆ Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen.

Es wird darauf hingewiesen, dass im Zusammenhang mit der Einführung bzw. der Prüfung möglicher PlusBus-Verbindungen die durch den Landkreis geforderte, langfristig gesicherte Finanzierung durch das Land sichergestellt werden sollte (vgl. Kapitel 7.4.2).

#### **Einführung einer PlusBus-Linie Oranienburg – Wandlitz – Bernau**

Der Landkreis plant in Zusammenarbeit mit dem Nachbarlandkreis Barnim die Einführung einer PlusBus-Linie auf der Verbindungsrelation Oranienburg – Wandlitz – Bernau. Die Querverbindung im Süden des Landkreises schafft eine direkte Verbindung zwischen den beiden Mittelzentren Oranienburg und Bernau und berücksichtigt u.a. bestehende Pendelndenrelationen<sup>96</sup>. Die Maßnahme soll voraussichtlich im Jahr 2022 umgesetzt werden.

#### **Entwicklung der ÖPNV-Achse Rheinsberg – Fürstenberg/Havel – Templin**

Zur Berücksichtigung von bestehenden Pendelndenverflechtungen, Verkehrsströmen in den Bereichen Daseinsvorsorge, Freizeit und Tourismus sowie zur Verbindung zentraler Orte soll die Einführung einer Querverbindung im Norden des Landkreises geprüft werden. Diese soll die Bereiche Rheinsberg im Landkreis Ostprignitz-Ruppin, Fürstenberg/Havel im Landkreis Oberhavel sowie Templin im Landkreis Uckermark verbinden. Die Einführung könnte dazu beitragen, die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes im nördlichen Landkreisbereich zu erhöhen und somit Fahrten vom MIV auf den ÖPNV zu verlagern.

Die Umsetzbarkeit einer solchen ÖPNV-Achse als PlusBus-Relation wurde dabei bereits in einer Studie untersucht<sup>97</sup>. Aufbauend auf den Ergebnissen dieser Studie wird der Landkreis folgende Maßnahmen auf Umsetzbarkeit prüfen:

- ◆ Verbindungsrelation Menz – Fürstenberg/Havel – Lychen – Templin: Ganzjährige Bedienung im 120-Min-Takt (Hauptnetz II, vgl. auch Kapitel 4.3.4) inkl. einer saisonalen Verdichtung im Abschnitt Fürstenberg/Havel – Lychen – Templin auf einen 60-Min-Takt (Tourismusnetz, vgl. auch Kapitel 4.3.8) (= Einführung eines „**saisonalen PlusBus**“).
- ◆ Verbindungsrelation Rheinsberg – Menz: Prüfung einer saisonalen Bedienung im 120-Min-Takt (Tourismusnetz, vgl. auch Kapitel 4.3.8) sowie außerhalb der Saison ggf. Bedienung als Rufbus.

---

<sup>96</sup> Derzeit pendeln ca. 1.730 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte auf dieser Verbindungsrelation (vgl. Bundesagentur für Arbeit 2020b).

<sup>97</sup> Vgl. SPV Spreeplan Verkehr GmbH 2021.

---

In Fürstenberg/Havel soll dabei eine Anschlusssicherung zum SPNV erfolgen. Es ist darüber hinaus verkehrlich zu prüfen, ob die Gestaltung als durchgehende Verkehre oder gebrochene Verkehre mit einer Anschlusssicherung, z.B. in Fürstenberg/Havel, erfolgen kann.

### **Prüfung der Möglichkeiten weiterer PlusBus-Linien**

Während der Laufzeit des NVP soll darüber hinaus geprüft werden, ob für die folgenden Verbindungsrelationen eine Aufwertung als PlusBus in Frage kommt:

- ◆ Gransee – Zehdenick
- ◆ Oranienburg – Kremmen (– Nauen)

### **6.2.4 Verbesserung der Anbindung von Gewerbegebieten**

Innerhalb des Geltungszeitraums des NVP ist die Anbindung von Gewerbegebieten durch den kommunalen ÖPNV durch Integrierung in bestehende Linien oder Änderung von bestehenden Linien bzw. Neueinrichtung von Linien zu prüfen. Dies umfasst dabei z.B. insbesondere folgende Gewerbegebiete und große Gewerbestandorte:

- ◆ Gewerbegebiet Triftweg sowie Standort der Asklepiosklinik in der Gemeinde Birkenwerder,
- ◆ Gewerbegebiete Südost und Nordost in der Stadt Gransee,
- ◆ Gewerbegebiete Nord und Süd in der Stadt Hennigsdorf,
- ◆ Gewerbepark "Bergfelde" an der B 96 in der Stadt Hohen Neuendorf,
- ◆ Gewerbegebiet „Am Elsholz“ im Ortsteil Orion in der Stadt Kremmen,
- ◆ Gewerbegebiete Vehlefanze/Bärenklau in der Gemeinde Oberkrämer,
- ◆ Gewerbegebiet am Heidering, Gewerbepark Nord und Süd, Standort Takeda Pharma Vertrieb GmbH & Co. KG sowie geplanter „Gewerbepark-Süd Bärenklauer Weg/B96“<sup>98</sup> in der Stadt Oranienburg,
- ◆ Gewerbegebiete Businesspark 1, 2 und 3 sowie Standort Stadler Pankow GmbH in der Stadt Velten sowie
- ◆ Industriegebiet Ost in der Stadt Zehdenick.

Aus Sicht des Landkreises sind bei der Prüfung folgende Prämissen zu beachten:

- ◆ Potenzialermittlung durch Abstimmung mit den Arbeitszeiten und Wohnorten der Beschäftigten im Zusammenwirken zwischen den Kommunen und den vorhandenen Unternehmen,
- ◆ Ableitung erforderlicher Anpassungen im Netz des kommunalen ÖPNV (z.B. im Zusammenhang mit der Umsetzung der Netzhierarchie und den entsprechenden Mindestbedienstandards (vgl. Kapitel 4.3),
- ◆ Überplanung der Verbindungsrelationen,

---

<sup>98</sup> Die Prüfung einer verbesserten ÖPNV-Anbindung soll hierbei unter Berücksichtigung der geplanten Verlängerung der Flugpionierstraße bis zum Kreisverkehr Bärenklauer Weg/Walther-Bothe-Straße/ Annahofer Straße erfolgen (vgl. auch Kapitel 6.2.9).

---

- ◆ Ggf. Einrichtung von zusätzlich erforderlichen Haltestellen durch den zuständigen Baulastträger sowie
- ◆ Begleitung durch weitere Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements.

### **6.2.5 Weiterentwicklung touristischer Verkehre zur Anbindung Freizeit- und touristischer Schwerpunkte**

#### **Verbesserung der Anbindung touristischer Schwerpunkte**

Die Anbindung touristischer Schwerpunkte soll entsprechend den Mindestbedienvorgaben der Netzkonzeption (vgl. Kapitel 4.3) und insbesondere durch das definierte Tourismusnetz (vgl. Kapitel 4.3.8) weiterentwickelt werden und erfordert in Abhängigkeit der Fahrgastnachfrage bedarfsgerechte Verdichtungen.

Konkrete Verbesserungen der Erreichbarkeiten sollen nicht nur auf die Tourismusräume und Tourismusziele Ruppiner Seenland oder Gedenkstätten Sachsenhausen und Ravensbrück, sondern auch auf die Anbindung weiterer Tourismusräume und Tourismusziele, wie z.B. in Richtung Mecklenburgische Seenplatte, ausgerichtet sein.

Angebotsausweitungen im Bereich des Tourismusnetzes (vgl. Kapitel 4.3.8) haben einen empfehlenden Charakter und sollen möglichst auch unter Beteiligung weiterer Akteure mitfinanziert werden (Drittfinanzierung). Die Einbindung und Mitwirkungsbereitschaft der Tourismuswirtschaft bei der Finanzierung von Angebotsausweitungen ist dabei entscheidend.

#### **Einführung umlagefinanzierter Gästekarten-Modelle**

Der Landkreis begrüßt und unterstützt ausdrücklich die geplante Einführung der „**BrandenburgCard**“<sup>99</sup> als Gästekarte in Gemeinden der Pilotregion Ruppiner Seenland. Dabei sollte nach Möglichkeit auch geprüft werden, ob die Gästekarte schrittweise über die Modellregion hinaus in angrenzenden Bereichen der Landkreise Ostprignitz-Ruppin, Uckermark etc. umgesetzt werden kann. Des Weiteren sollte aus Sicht des Landkreises auch die Möglichkeit der Einführung einer sogenannten „ZielgruppenCard“ für Fachkräfte und Einheimische (Anwohnerkarte) geprüft werden<sup>100</sup>.

---

<sup>99</sup> Vgl. IGES Institut GmbH / Kohl & Partner GmbH 2021.

<sup>100</sup> BasisCard = Einheitliche Grundlage in Bezug auf Technik, Finanzierungsmodell, Verwaltungsstruktur etc. sowie Basisleistungsinhalte (z.B. ÖPNV-Nutzung oder Eintritt in Museen oder Schlösser und Gärten). RegionalCard = Destinationsspezifisches Leistungspaket aufbauend auf BasisCard mit eigenem Branding (beinhaltet z.B. weitere touristisch relevante regionale Leistungsträger und POIs). ZielgruppenCard = Zielgruppenspezifisches Angebot aufbauend auf BasisCard (z.B. für Tagesgäste, Einheimische, Bürgerinnen und Bürger, Mitarbeitende in touristischen Betrieben etc.).

---

### **Prüfung der Aufnahme von Verbindungsrelationen in das Tourismusnetz**

Für folgende Verbindungsrelationen sollen die Möglichkeiten einer Aufnahme in das Tourismusnetz geprüft werden (vgl. auch Kapitel 4.3.8):

- ◆ Oranienburg, Bahnhof – Gedenkstätte Sachsenhausen
- ◆ Zehdenick – Mildenberg, Ziegeleipark
- ◆ Fürstenberg – Neuglobsow – Menz – Rheinsberg
- ◆ Bredereiche – Himmelfort – Fürstenberg/Havel
- ◆ Fürstenberg/Havel – Wustrow – Wesenberg

### **Weitere Maßnahmenansätze im Bereich der Freizeit- und touristischen Verkehre**

Neben den genannten Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Freizeit- und touristischen Verkehre im Landkreis Oberhavel sollen darüber hinaus die folgenden Maßnahmen geprüft werden:

- ◆ Ausbau der Kooperation zwischen kommunalem ÖPNV und den Anbietern von Radverleihsystemen,
- ◆ Prüfung der Einrichtung zusätzlicher Haltestellen auf der Linie 823,
- ◆ Prüfung der Möglichkeiten einer Führung der Linie 824 über den Tier-, Freizeit- und Saurierpark in Germendorf an Wochenenden und Feiertagen<sup>101</sup>,
- ◆ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Gedenkstätte Sachsenhausen im Zusammenwirken mit der Stadt Oranienburg und dem Land Brandenburg als Träger dieser Einrichtung (inkl. Einbindung in ein zukünftiges Besucherlenkungs-konzept),
- ◆ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Mahn- und Gedenkstätte Ravensbrück in der Stadt Fürstenberg/Havel,
- ◆ Prüfung der ÖPNV-Anbindung des geplanten Sondergebiets „Freizeit, Regionalmarkt“ „Caravanserei Schmachtenhagen“ auf der Fläche des ehemaligen Oberhavel Bauernmarktes im Ortsteil Schmachtenhagen der Stadt Oranienburg,
- ◆ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Kletterparks im Stadtteil Stolpe-Süd der Stadt Hennigsdorf, z.B. durch Anpassung des Angebotes der Linie 808, sowie Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung der geplanten Freizeit- und Tourismusschwerpunkte im Bereich Stadthafen Hennigsdorf und Landzunge Nieder Neuendorf,
- ◆ Sicherung der Anbindung der ÖPNV-relevanten Freizeit- und Tourismusschwerpunkte in der Stadt Liebenwalde (z.B. Innenstadt mit Rathaus, Museum und Marktplatz sowie Stadthafen im Ortsteil Liebenwalde sowie der Haustierpark/Haus der 100 Pferde im Ortsteil Liebenthal),
- ◆ Verbesserung der touristischen ÖPNV-Anbindung der Marina (Waldstraße) im Gewerbegebiet Nord der Stadt Zehdenick,
- ◆ Verbesserung der ÖPNV-Fahrgastinformation und ÖPNV-Vermarktung bezüglich touristischer Angebote sowie

---

<sup>101</sup> Voraussetzung hierfür ist die Verfügbarkeit einer Wendemöglichkeit im Bereich des Tier-, Freizeit- und Saurierparks.

---

- ◆ Schaffung von sicheren Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten des touristischen Radwegenetzes durch den jeweils zuständigen Baulastträger (z.B. entlang des Radfernwegs Berlin-Kopenhagen).

### **6.2.6 Maßnahmen zur Verbesserung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern**

Über die in Kapitel 4.4 definierten Maßnahmen zu Anforderungen an die Beförderung von Schülerinnen und Schülern hinaus sollen die nachfolgenden Maßnahmen, insbesondere zur Verbesserung der Anbindung von Schulstandorten, geprüft und bei Bedarf umgesetzt werden:

- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung neuer Schulstandorte im Landkreis im Rahmen der Schulentwicklungsplanung 2022-2026,
- ◆ Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten hinsichtlich der Verkehrssicherheit im Bereich der Haltestelle Mühlenbeck, Schule,
- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung der Gesamtschule Regine Hildebrandt sowie der Pestalozzi-Grundschule in der Gemeinde Birkenwerder,
- ◆ Prüfung der Optimierungsmöglichkeiten der ÖPNV-Anbindung der Grundschulen in der Kernstadt Zehdenick sowie im Ortsteil Mildenberg,
- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung des seit dem Schuljahr 2020/2021 neuen Standortes der Havelland Grundschule in der Marianne-Grunthal-Straße in der Stadt Zehdenick,
- ◆ Prüfung der Verlegung der Haltestelle Zehdenick, OSZ in der Verlängerten Ackerstraße in unmittelbare Nähe des OSZ in der Stadt Zehdenick,
- ◆ Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten hinsichtlich der Verkehrssicherheit im Bereich der Haltestelle Gransee, B 96 inkl. Berücksichtigung der geplanten Verlegung der Haltestelle in den Bereich Berliner Straße, Berliner Damm,
- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung der Goethe Grund- und Oberschule im Ortsteil Kremmen sowie der Grundschule im Ortsteil Beetz der Stadt Kremmen,
- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung der geplanten Schulstandorte „Grundschule Walther-Bothe-Straße/Weiße Stadt“ sowie „Schulstandort an der Friedrichsthaler Chaussee“ in der Stadt Oranienburg sowie
- ◆ Prüfung der Aufnahme der Verbindungsrelation Glienicke/Nordbahn – S Frohnau / S Hermsdorf – Oranienburg als Verbindung des Schülerverkehrs (vgl. auch Maßnahme in Kapitel 5.7.2).

Grundsätzlich soll vor allem – aber nicht nur – im berlinnahen Bereich der aktuelle Fahrzeugeinsatz überprüft und, wenn erforderlich, ggf. eine Anpassung der eingesetzten Fahrzeuggrößen erfolgen (inkl. Berücksichtigung bei der kurzfristigen Investitionsplanung in die Neu-/Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen).

Da im Bereich des Berliner Umlandes teilweise für eine größere Anzahl an Schülerinnen und Schülern Umsteigenotwendigkeiten und damit verbundene längere Fahr- bzw. Schulwege bestehen, soll insbesondere für die Verbindungen Bötzw – Velten, Bötzw – Hennigsdorf, Hennigsdorf – Mühlenbecker Land/Glienicke sowie

Hohen Neuendorf – Mühlenbecker Land geprüft werden, ob eine Verbesserung in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern, z.B. durch die Einführung einzelner Direktfahrten möglich ist (vgl. hierzu auch Prüfaufträge in Kapitel 6.2.9).

### 6.2.7 Prüfung der ÖPNV-Anbindung neuer Wohngebiete

Im Rahmen der Entstehung neuer oder der Erweiterung bestehender Wohngebiete<sup>102</sup> können ggf. zusätzliche Erschließungsbedarfe auftreten. Daher sollen während der Laufzeit des NVP die folgenden Maßnahmen geprüft und bei Bedarf umgesetzt werden:

- ◆ Prüfung der ÖPNV-Anbindung der neuen Wohngebiete „Alter Krugsteig“ und „Havelstraße, Industriestraße“ sowie der Ortsteile Briesetal und Briesa der Gemeinde Birkenwerder,
- ◆ Prüfung der ÖPNV-Anbindung des südlichen Bereiches der Gemeinde Leegebruch,
- ◆ Prüfung der ÖPNV-Anbindung der neu entstehenden Wohngebiete „Bahnhofsquartier“ im Bereich zwischen Bahnstrecke Berlin – Rostock/Stralsund und B 96 sowie im Bereich am Grünen Weg in der Stadt Gransee,
- ◆ Prüfung der ÖPNV-Anbindung der geplanten neuen Wohnbaufläche im Ortsteil Vehlefanz sowie des neuen Wohngebietes im Bereich Sommerswalder Dreieck im Ortsteil Schwante der Gemeinde Oberkrämer,
- ◆ Prüfung der ÖPNV-Anbindung des geplanten Seniorenwohnheimes sowie des geplanten Einzelhandelsstandortes im Ortsteil Schildow der Gemeinde Mühlenbecker Land. Hierfür ist die Einrichtung einer Haltestelle im Bereich Mühlenbecker Straße/Mönchmühlenstraße erforderlich,
- ◆ Prüfung der ÖPNV-Anbindung der neuen Wohngebiete „Paul-Schreier-Viertel“, „Hennigsdorf Nord“, „Berliner Straße/Feldstraße“ und „Neubrück (östlich der Havel)“ in der Stadt Hennigsdorf,
- ◆ Prüfung der Einrichtung zusätzlicher Haltestellen in der Stadt Hennigsdorf, u.a. im Bereich der südlichen Fontanesiedlung und der Spandauer Allee in Höhe der Philipp-Pfarr-Straße,
- ◆ Prüfung der ÖPNV-Anbindung der Sana-Klinken im Ortsteil Sommerfeld der Stadt Kremmen,
- ◆ Prüfung der ÖPNV-Anbindung der neuen Wohnbauvorhaben „Weiße Stadt“, „Aderluch“, „Louise-Henriette-Steg/Lehnitzstraße“ und „Berliner Straße“ (Standort ehemalige Polizeiwache) in der Stadt Oranienburg,
- ◆ Prüfung der ÖPNV-Anbindung der zukünftigen Wohnbauvorhaben „Wohnpark Kremmener Straße“, „Wohnquartier am Mühlenbecker Weg/ehemalige Kaserne Lehnitz“, „Wohnen südlich von Eden“ (Walther-Bothe-Straße/Oranienburger Kanal), „Wohnbebauung am Friedenthaler Weg“, „Einzelhandel und Wohnen an der Rungestraße/Liebigstraße/Mühlenfeld“, „Wohnen am

---

<sup>102</sup> Die aufgeführten Prüfaufträge resultieren größtenteils aus Hinweisen aus der Vorabeteiligung der Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des NVP 2022 - 2026 des Landkreises Oberhavel.

---

Luisenhof/Germendorfer Allee“ sowie „Friedensstraße Wohnen am Kanal“ in der Stadt Oranienburg,

- ◆ Prüfung der Wiedereinrichtung einer Haltestelle im Bereich der Innenstadt der Stadt Zehdenick zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadtbereiche,
- ◆ Prüfung der Einrichtung zusätzlicher Haltestellen im Bereich südlich Clara-Zetkin-Straße/östlich Falkenthaler Chaussee zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung in der Stadt Zehdenick sowie
- ◆ Prüfung der ÖPNV-Anbindung des geplanten Wohngebietes „Am Triftweg“ in der Stadt Zehdenick.

Eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung kann teilweise die Einrichtung ergänzender Haltestellenstandorte erforderlich machen. Des Weiteren sind bei der Neuanlage bzw. Veränderung von Straßeninfrastrukturen sowie bei der zukünftigen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung ausreichende Querschnitte für die Begegnungsfälle Bus/Bus sowie ggf. für Aufstellflächen, Wendemöglichkeiten etc. vorzusehen (vgl. auch Kapitel 6.4).

Darüber hinaus soll zur Beseitigung bestehender Erschließungsdefizite (vgl. auch Kapitel 2.4.2) geprüft werden, inwieweit ggf. anstelle der Errichtung neuer Haltestellen der Einsatz flexibler Bedienformen genutzt werden kann, um die Erschließung einzelner Bereiche zu verbessern (vgl. hierzu auch Maßnahmen bzw. Prüfaufträge in den Kapitel 6.2.8 und 6.2.9).

### **6.2.8 Weitere Maßnahmen im Bereich des nördlichen Kreisgebietes (Weiterer Metropolitanraum)**

Im Bereich des nördlichen Kreisgebietes des Landkreises Oberhavel (Weiterer Metropolitanraum) sollen über die Festlegungen zur Netzkategorie und zu den Mindestbedienvorgaben (vgl. Kapitel 4.3) sowie die zuvor beschriebenen Maßnahmen und Prüfaufträge (vgl. Kapitel 6.2.1 bis 6.2.5) hinaus, die nachfolgenden Maßnahmen während der Laufzeit des NVP auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden.

- ◆ Prüfung der Einführung bzw. Weiterentwicklung bestehender Rufbussysteme zu digitalisierten Angeboten mit höherer Flexibilität zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Bereich der Netzebene Ergänzungsnetz, z.B. in der Gemeinde Löwenberger Land, im Amt Gransee, im nördlichen Bereich der Stadt Kremmen (z.B. Ortsteile Beetz, Sommerfeld oder Hohenbruch) oder im nördlichen Bereich der Stadt Fürstenberg/Havel (z.B. Ortsteile Großmenow, Althymen oder Neuthymen). Die flexiblen Verkehre sollen dabei insbesondere eine Zubringerfunktion zu den Hauptnetzen I und II sowie zum SPNV (z.B. Fürstenberg/Havel, Gransee) übernehmen und somit eine Verknüpfung mit übergeordneten Zielorten (z.B. Berlin etc.) sowie die Erreichbarkeit der zentralen Orte gewährleisten.
  - ◆ Prüfung der ÖPNV-Anbindung des Bereiches Einkaufszentrum „Feldmark“ am südlichen Ortseingang der Stadt Fürstenberg/Havel. Voraussetzung hierfür ist die Einrichtung einer Bushaltestelle sowie die Sicherstellung der
-

durchgängigen Befahrbarkeit der Straße „Feldmark“ bzw. die Verfügbarkeit einer Wendemöglichkeit im Bereich des Einkaufszentrums durch den zuständigen Baulastträger.

- ◆ Prüfung der Errichtung einer Haltestelle am Markt von Fürstenberg für die aus Süden kommenden Busse der Linien 838 aus Zehdenick, 839 aus Neuglobsow, 841 aus Gransee und 847 aus Zernikow und Altglobsow.
- ◆ Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten der ÖPNV-Anbindung des Standortes der Oberhavel Kliniken in der Stadt Gransee sowie auf der Verbindungsrelation Zehdenick – Gransee, Bahnhof – Gransee, Krankenhaus zur Sicherstellung der Erreichbarkeit des Krankenhausstandortes aus dem gesamten Bereich des Mittelzentrums in Funktionsteilung,
- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung der Ortsteile im Amt Gransee an die SPNV-Zugangsstelle Gransee sowie die Daseinsvorsorgeeinrichtungen in der Stadt Gransee (vgl. hierzu auch Prüfauftrag Einführung bzw. Weiterentwicklung bestehender Rufbussysteme zu digitalisierten Angeboten),
- ◆ Prüfung der Einführung eines ÖPNV-Angebotes mit flexibler Bedienform im Bereich der Gemeinde Löwenberger Land zur Sicherstellung der Anbindung der Ortsteile an den Hauptort Löwenberg und somit den SPNV sowie die Einrichtungen der Daseinsvorsorge (vgl. hierzu auch Prüfauftrag Einführung bzw. Weiterentwicklung bestehender Rufbussysteme zu digitalisierten Angeboten),
- ◆ Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten des ÖPNV-Angebotes an Ferientagen im Bereich der Stadt Zehdenick, z.B. als flexible Bedienung sowie
- ◆ Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten der ÖPNV-Anbindung der Ortsteile der Stadt Zehdenick zur jeweils nächstgelegenen SPNV-Zugangsstelle (Zehdenick (Mark), Neuhof, Bergsdorf, Vogelsang, Gransee), an die Zehdenicker Innenstadt, die Nahversorgungsbereiche Zehdenick-Nord und Zehdenick-Süd sowie die die Gewerbe- und Schulstandorte.

### **6.2.9 Weitere Maßnahmen im Bereich des südlichen Kreisgebietes (Berliner Umland)**

Die weiter anhaltende Suburbanisierung aus Berlin in das Berliner Umland führt zu einem weiteren Wachstum der Fahrgastpotenziale der Siedlungsgebiete im Berliner Umland (vgl. auch Kapitel 2.1.3 und 3.2.1). Daher sollen im Bereich des südlichen Kreisgebietes über die Festlegungen zur Netzkategorie und zu den Mindestbedienvorgaben (vgl. Kapitel 4.3) sowie über die zuvor beschriebenen Maßnahmen und Prüfaufträge (vgl. Kapitel 6.2.1 bis 6.2.5) hinaus, die nachfolgenden Maßnahmen während der Laufzeit des NVP auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden.

- ◆ Schaffung einer Erschließung durch den kommunalen ÖPNV der Gemeinde Birkenwerder inkl. Anschlussicherung an den SPNV an der SPNV-Zugangsstelle S Birkenwerder<sup>103</sup>, z.B. durch Prüfung der Möglichkeiten der Umsetzung eines ÖPNV-Angebotes auf der Verbindungsrelation Hennigsdorf – Hohen Neuendorf – Birkenwerder – Bergfelde – Schönfließ,
- ◆ Prüfung der Einführung einer Verbindungsrelation (Borgsdorf –) Birkenwerder – Hohen Neuendorf – Berlin-Frohnau (inkl. Prüfung einer perspektivischen Weiterführung nach Berlin-Tegel) zur Verbesserung der Anbindung dieses Bereiches an Berlin. Die Prüfung soll in Absprache bzw. im Einvernehmen mit der BVG und dem Land Berlin erfolgen<sup>104</sup>,
- ◆ Prüfung der Einführung eines ÖPNV-Angebotes mit Stadtbusqualität in der Stadt Oranienburg durch Stärkung und Anpassung des bestehenden Angebots (z.B. Taktverdichtung im Kernstadtbereich, Einbindung Bereich neue Erschließungsstraße<sup>105</sup> im Gewerbepark Süd etc.) sowie Prüfung der Möglichkeiten der Ausweitung des ÖPNV-Angebotes auf weitere Ortsteile (z.B. Lehnitz)<sup>106</sup>,
- ◆ Prüfung der Möglichkeiten einer verbesserten Erschließung der nordwestlichen Gebiete der Stadt Hohen Neuendorf, z.B. durch Anpassung der Linienführung der derzeitigen Linie 822,
- ◆ Prüfung der Erschließung der SPNV-Zugangsstelle S Schönfließ durch Einrichtung einer ÖPNV-Anbindung,
- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung der geplanten Wohnbauentwicklung im Siedlungsteil Sommerswalde der Gemeinde Oberkrämer,
- ◆ Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten der ÖPNV-Anbindung des Ortsteiles Bötzwow der Gemeinde Oberkrämer an die Linie 824 (z.B. Verknüpfung im Bereich des Ortsteils Marwitz),
- ◆ Prüfung der Möglichkeiten der Umsetzung einer ÖPNV-Direktverbindung Bötzwow – Velten, z.B. durch Verlängerung der derzeitigen Linie 807 über Velten hinaus,
- ◆ Prüfung der Möglichkeiten der Umsetzung einer ÖPNV-Direktverbindung Vehlefanz – Eichstädt, z.B. in Form eines Angebotes mit flexibler Bedienung,
- ◆ Prüfung der Möglichkeiten einer Taktverdichtung auf der Verbindungsrelation Velten – Velten, BusinessPark – Hennigsdorf (derzeitige Linie 807),
- ◆ Prüfung der Einführung einer Verbindung im Ergänzungsnetz auf der Verbindungsrelation Zühlsdorf – Stolzenhagen – Wandlitz,

---

<sup>103</sup> Der Prüfauftrag soll möglichst zeitnah nach Beschluss des NVP durchgeführt und zur weiteren Entscheidungsfindung dann den jeweiligen Gremien zugeleitet werden.

<sup>104</sup> Der Prüfauftrag soll möglichst zeitnah nach Beschluss des NVP durchgeführt und zur weiteren Entscheidungsfindung dann den jeweiligen Gremien zugeleitet werden.

<sup>105</sup> Berücksichtigung der geplanten Verlängerung der Flugpionierstraße bis zum Kreisverkehr Bärenklauer Weg/ Walther-Bothe-Straße/ Annahofer Straße.

<sup>106</sup> Der Prüfauftrag soll möglichst zeitnah nach Beschluss des NVP durchgeführt und zur weiteren Entscheidungsfindung dann den jeweiligen Gremien zugeleitet werden.

---

- ◆ Prüfung der Möglichkeiten einer verbesserten ÖPNV-Anbindung, vor allem auch durch Angebote mit flexibler Bedienung, über die Mindestbedienung hinaus
  - in Bereichen der Gemeinde Glienicke/Nordbahn,
  - im nördlichen und östlichen Bereich des Ortsteils Bergfelde sowie im Ortsteil Borgsdorf der Stadt Hohen Neuendorf,
  - in den Bereichen Nieder Neuendorf, Stolpe Süd und den westlichen Siedlungsgebieten der Stadt Hennigsdorf,
  - im südlichen Bereich von Leegebruch (inkl. Abendstunden und am Wochenende),
  - in bzw. zwischen den Ortsteilen der Gemeinde Mühlenbecker Land (inkl. Anschluss Ortsteil Zühlsdorf an die geplante PlusBus-Linie Oranienburg – Bernau),
  - im Bereich der Gemeinde Oberkrämer,
  - in den Ortsteilen der Stadt Oranienburg (z.B. Lehnitz, Wensickendorf, Tiergarten-Siedlung) sowie Prüfung der Ausweitung bestehender ÖPNV-Angebote mit flexibler Bedienung (z.B. Siedlungsteil Bernöwe des Ortsteils Schmachtenhagen).

## 6.3 Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfung

### 6.3.1 Maßnahmen Verknüpfung Bus-Bus / Bus-Bahn

Aufbauend auf die in Kapitel 5.1 festgelegten Qualitätsstandards zur Vernetzungs- und Anschlussqualität sollen während der Laufzeit des NVP insbesondere die nachfolgend genannten Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfung von Bus-Bus und Bus-Bahn geprüft und umgesetzt werden:

- ◆ Anschlusssicherung zwischen RE 6 und Linie 824 an der SPNV-Zugangsstelle Velten,
  - ◆ Anschlusssicherung zwischen RB 20 und Linie 807 an der SPNV-Zugangsstelle Hennigsdorf,
  - ◆ Optimierung der Anschlüsse Bahn-Bus und Bahn-Bahn an der SPNV-Zugangsstelle Hennigsdorf,
  - ◆ Anschlusssicherung zwischen RB 20 und RE 5 zur Sicherstellung der Anbindung an den RE 5 an der SPNV-Zugangsstelle Oranienburg,
  - ◆ Schaffung eines ÖPNV-Anschlusses an der SPNV-Zugangsstelle Hohen Neuendorf West durch Einrichtung einer Haltestelle in Bahnhofsnähe,
  - ◆ Anschlusssicherung zwischen kommunalem ÖPNV und S-Bahn an den SPNV-Zugangsstellen S Hohen Neuendorf, S Bergfelde und S Borgsdorf,
  - ◆ Anschlusssicherung zwischen RE 5 und dem kommunalen ÖPNV an der SPNV-Zugangsstelle Fürstenberg/Havel sowie
  - ◆ Anschlusssicherung zwischen kommunalem ÖPNV und SPNV an den SPNV-Zugangsstellen Zehdenick (Mark) und Gransee.
-

Grundsätzlich soll die Anbindung aller SPNV-Zugangsstellen durch den kommunalen ÖPNV sichergestellt werden und dabei insbesondere auch der SPNV-Zugangsstellen, die heute noch nicht durch den kommunalen ÖPNV bedient werden (z.B. Birkenwerder, Hohen Neuendorf West, Lehnitz oder Schönfließ). Eine entsprechende Prüfung auf Umsetzbarkeit soll während der Laufzeit des NVP erfolgen (vgl. hierzu auch Maßnahmen bzw. Prüfaufträge in den Kapitel 6.2.8 und 6.2.9).

### **6.3.2 Verknüpfung ÖPNV und Fahrrad sowie Pkw**

Während der Laufzeit des NVP sollen insbesondere die nachfolgend genannten Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad sowie Pkw geprüft und in Zusammenarbeit mit den zuständigen Straßenbaulastträgern umgesetzt werden (vgl. auch Qualitätsstandards in Kapitel 5.1.4 und 5.1.5):

- ◆ Schaffung von P+R-Anlagen sowie B+R-Anlagen, z.B.
  - am S-Bahnhof Schönfließ
  - am Bahnhof Sachsenhausen
  - am Bahnhof Dannenwalde
  - sowie allen zukünftigen SPNV-Zugangsstellen (z.B. entlang der Stammstrecke der Heidekrautbahn)
- ◆ Erweiterung von P+R-Anlagen sowie B+R-Anlagen
  - an den S-Bahnhöfen Berlin-Frohnau und Berlin-Hermsdorf
  - am Bahnhof Birkenwerder
- ◆ Erweiterung von B+R-Anlagen am Bahnhof Hennigsdorf bei Realisierung des Zugangs zur westlichen Zentrumsseite
- ◆ Schaffung von P+R- und B+R Anlagen mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge/-fahrräder am Bahnhof Birkenwerder

### **6.3.3 Weiterentwicklung von Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsstationen**

Zur Verbesserung der intermodalen Mobilität unterstützt der Landkreis Oberhavel die Umsetzung von Mobilitätsstationen. Diese sollen den Zugang zu verschiedenen Verkehrsmitteln und Mobilitätsdienstleistungen gebündelt an einem Ort fördern.

Mobilitätsstationen werden grundlegend so konzipiert, dass sie auf die lokalen und sich ggf. weiterentwickelnden Bedürfnisse an den Standorten angepasst werden können. Sie dienen u.a. der Stärkung und Förderung der Nahmobilität. In Abbildung 22 sind die wesentlichen Ziele von Mobilitätsstationen zusammengefasst dargestellt.

Abbildung 22: Wesentliche Ziele von Mobilitätsstationen



Abbildung: IGES 2021.

An einer Mobilitätsstation werden verschiedene Verkehrsmodi (z.B. Bus, Pkw, Fahrrad, Taxi etc.) räumlich zentral und unter Berücksichtigung einer hohen Aufenthalts- und Vernetzungsqualität miteinander verknüpft. Zentrale Komponenten sind dabei:

- ◆ Bedarfsgerechter Angebotsumfang unterschiedlicher Verkehrsmodi,
- ◆ Kurze, fußläufige und barrierefreie Wege zwischen den Verkehrsmodi,
- ◆ Umfassendes Informationsangebot an den Mobilitätsstationen sowie vorab über entsprechende Informationsmedien (z.B. Internet),
- ◆ Verkehrsmittelübergreifende einheitliche Vermarktung sowie ggf.
- ◆ Gemeinsame Zugangsmedien und Abrechnungsmöglichkeiten (Mobilitätskarte).

Mobilitätsstationen sollten in Abhängigkeit der zu verknüpfenden Verkehrsmodi über folgende Ausstattungsmerkmale verfügen:

- ◆ Hochwertige Haltestellenausstattung,
- ◆ Barrierefreie Zuwegung sowie Übergang zwischen den Verkehrsmodi,
- ◆ Grundangebot an verkehrsmittelübergreifenden und barrierefreien Informationen inklusive DFI für den ÖPNV,
- ◆ Wiedererkennbarkeit als ÖPNV-Zugangsstelle und Mobilitätsstation durch flächendeckende Verwendung von identitätsstiftenden Elementen,
- ◆ Überdachte und gut einsehbare Fahrradabstellanlagen,
- ◆ Kurzzeitparkplätze ohne Behinderung des Busverkehrs sowie

- ◆ Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge sowie Bike- und E-Scooter- bzw. E-Roller-Sharing-Angebote.

Darüber hinaus werden folgende zusätzliche Ausstattungsmerkmale empfohlen:

- ◆ Sichere Fahrradabstellanlagen z.B. Fahrradboxen,
- ◆ Ladeinfrastruktur für Pedelecs,
- ◆ Stellplätze mit Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge,
- ◆ Ausweisung von Park+Ride-Stellplätzen,
- ◆ Taxi-Stellplätze,
- ◆ Kostenfreier Internetzugang über WLAN-Hotspots,
- ◆ Weiterführende Informationsangebote ggf. als mobile Applikation sowie Info-Rufnummer.

Im Kreisgebiet sollte die Weiterentwicklung der in Kapitel 5.1.3 genannten Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen - aber auch von einzelnen weiteren Zugangsstellen (Bushaltestellen) - insbesondere im Zusammenhang mit der verbesserten Verknüpfung zum Fahrrad geprüft werden. Hierzu soll während der Laufzeit des NVP ein **Konzept für Mobilitätsstationen im Landkreis** erstellt werden. Dabei eignen sich insbesondere zentrale Verknüpfungspunkte wie z.B. Oranienburg, Bahnhof oder die weiteren S-Bahnhöfe für eine erste Phase der Weiterentwicklung von Verknüpfungspunkten zu intermodalen Mobilitätsstationen.

Die Stationen sind je nach Bedarf und Flächenverfügbarkeit vor Ort modular und skalierbar zusammengesetzt, um eine flexible, kostengünstige und auf die Nachfrage angepasste Ausstattung zu ermöglichen. Dabei sollte je Bestandteil ein Grundmodul als „kleinste und erweiterbare Einheit“ entwickelt werden. Dies betrifft insbesondere die Thematik der Radabstellanlagen.

Es wird daher angestrebt, die Verknüpfung von (sicherer) Fahrradabstellanlage und Zugangsstelle des ÖPNV als kleinste Einheit einer Mobilitätsstation zu entwickeln. Für die Gestaltung der Mobilitätsstationen ist ein einheitliches Corporate Design mit Wiedererkennungswert zu entwickeln, das die regionale Identität des Landkreises repräsentiert.

Eine weitergehende Prüfung der konkreten Umsetzungsmöglichkeiten wird unter Einbindung relevanter Akteure (z.B. betroffene Bevölkerung, Stadt bzw. Gemeinde, Verkehrsunternehmen und Sharinganbieter, Aufgabenträger ÖPNV, Integrations- bzw. Behindertenbeauftragte und weitere Interessenvertreter etc.) empfohlen.

## **6.4 Maßnahmen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und zur Beschleunigung des kommunalen ÖPNV**

Der Landkreis Oberhavel unterstützt die Zielstellung, den kommunalen ÖPNV durch konsequente Beschleunigung zu verbessern.

### **Förderung von Sonderfahrstreifen für den ÖPNV**

Die Anordnung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen soll entsprechend der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zwar in der Regel

nur dann erfolgen, wenn mindestens 20 Fahrzeuge des Linienverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren, jedoch bekennt sich der Landkreis zu einer deutlich verbesserten ÖPNV-Beschleunigung.

Daher ist aus Sicht des Landkreises im Einklang mit der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) auf Streckenabschnitten mit mehr als zwölf Fahrzeugen des Linienverkehrs in der Spitzenstunde eine Einrichtung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen verkehrlich sinnvoll. Bei stark staubelasteten Straßenabschnitten, im Rückstaubereich vor Kreuzungen, Einmündungen und Kreisverkehren gilt dies auch bei weniger als zwölf Fahrzeugen.

### **Maßnahmen zur konsequenten Beschleunigung des kommunalen ÖPNV im Landkreis Oberhavel**

Folgende Maßnahmen sollen aus Sicht des Landkreises zur Umsetzung der Beschleunigung konkret weiterverfolgt bzw. umgesetzt werden:

- ◆ **ÖPNV-Bevorrechtigung und Beschleunigung** an Knoten z.B. durch Ansteuerung von Lichtsignalanlagen (LSA) oder Pförtner-Lichtsignalanlagen an allen LSA-Knoten auf Verbindungsrelationen im Hauptnetz I und in den Stadt-Umland-Verkehren sowie an sonstigen LSA-Knoten mit vielen Fahrgastfahrten (ab 6 Fahrten je Spitzenstunde),
- ◆ Prüfung der Einführung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen, z.B. in der Stadt Oranienburg auf dem Streckenabschnitt Bahnhof – Bernauer Straße – Schloss
- ◆ Prüfung der Einrichtung von Halteverbotten,
- ◆ Einrichtung von Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Bevorrechtigung sowie
- ◆ Umgestaltung der Bauform von Haltestellen zu Kaphaltestellen.

### **Flächenvorhaltung bei Änderungen der Straßeninfrastruktur sowie bei Wohn- und Gewerbeflächenentwicklungen**

Bei der Neuanlage oder Veränderung von Straßeninfrastrukturen sowie bei der zukünftigen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung sind ausreichende Querschnitte für die Begegnungsfälle Bus/Bus, für Haltestellen sowie für Wendemöglichkeiten vorzusehen.

Hierbei sind Schleppkurven von etwaigen Fahrzeuggrößen von Gelenkbussen (Gesamtlänge derzeit maximal ca. 21 m), Solobussen (Gesamtlänge ca. zwischen 11 und 15 m) und Kleinbussen zu berücksichtigen.

### **Vorbehaltsstraßennetz**

Das vom kommunalen ÖPNV befahrene Straßennetz ist auch in Zukunft durch die zuständigen Straßenbaulastträger instand zu halten, um die Befahrbarkeit mit barrierefrei zugänglichen Fahrzeugen zu gewährleisten (vgl. auch Anforderungen zum Erreichen der Barrierefreiheit in Kapitel 5.10 sowie Fahrzeugqualität in Kapitel 5.3). Des Weiteren ist die Durchführung des Winterdienstes auf allen vom kommunalen ÖPNV befahrenen Strecken zu gewährleisten, um die Qualität des Betriebsablaufs (vgl. Kapitel 5.4) und somit auch die Anschlussqualität (vgl. Kapitel 5.1) sicherzustellen.

---

Die Instandhaltung der Straßen darf insbesondere bei einer möglichen Herabsetzung der Straßenkategorie und dem damit einhergehenden Wechsel des Straßenbaulastträgers nicht außer Acht gelassen werden.

Der Landkreis wird als Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV im Zuge geplanter Straßenausbaumaßnahmen als Träger öffentlicher Belange auf die Einhaltung von Anforderungen des kommunalen ÖPNV hinwirken.

## **6.5 Unterstützende Maßnahmen zur ÖPNV-Vermarktung**

### **Markenbildung und einheitliches Erscheinungsbild von ÖPNV-Informationen**

Eine Erhöhung der Identifikationsmöglichkeit sowie der Wiedererkennbarkeit des kommunalen ÖPNV im Landkreis sollte aufbauend auf die Einführung einheitlicher Gestaltungselemente geprüft werden.

Dabei sollte insbesondere auch die Förderung der SPNV- und ÖPNV-Nutzung durch Berufspendelnde und Touristen einen Schwerpunkt des Konzeptes bilden. Zusätzlich müssen regionale Spezifika beachtet werden, damit gut etablierte Produkte oder einprägsame Gestaltungselemente weiterhin nutzbar bleiben. Dabei besteht die Gelegenheit, eine einheitliche Markenwahrnehmung des ÖPNV im Landkreis aufzubauen. Hierbei soll insbesondere auch eine Vermarktung der geplanten Plus-Bus-Linie als „Premiumprodukt“ des kommunalen ÖPNV erfolgen. Dies bietet erfahrungsgemäß die Chance einer Bekanntheits- sowie Akzeptanz- und Nachfragesteigerung.

Für die Einführung der neuen Qualitätsstandards in Hauptnetz I und II sowie den Stadt-Umland-Verkehren ist analog zum Plus-Bus ein markantes Branding zu entwickeln (z.B. „Oberhavel-Bus“, „Premium-Bus“, „Regio-Bus“ etc.), welches mit der Umstellung der jeweiligen Linie auf die entsprechenden Standards öffentlichkeitswirksam kommuniziert wird, um einen Umstiegseffekt bei den Nutzerinnen und Nutzern anzuregen.

Die optische und inhaltlich ähnliche Gestaltung von Informationsmedien sind zentrale Aspekte, um Zugangshürden für den (potenziellen) Fahrgast abzubauen. Durch eine einheitliche Gestaltung können vorhandene Angebote besser als „Marke ÖPNV“ wahrgenommen werden. Betrieblich aufwändige Konzepte können dem Fahrgast durch gute Informationsmaterialien klar verständlich und einfach wahrnehmbar vermittelt werden. Hierbei ist insbesondere auch eine Verbesserung der Vermarktung flexibler ÖPNV-Angebote anzustreben.

Im Zusammenhang mit der Markenbildung und der Schaffung eines einheitlichen Erscheinungsbildes von ÖPNV-Informationen sollte auch geprüft werden, wie die OVG zu einem umfassenden Mobilitätsdienstleister (Anbieter für Bike-/Carsharing, Betreiber Mobilitätszentrale etc.) weiterentwickelt werden könnte.

**Prüfung der Einrichtung einer kreisweiten Mobilitätszentrale**

Während der Laufzeit des NVP soll die Einrichtung einer kreisweiten Mobilitätszentrale geprüft werden. Diese könnte als übergreifende Informations- und Kommunikationsplattform allen Kundengruppen einen verbesserten Zugang zu Informationen über das ÖPNV-Angebot ermöglichen. Neben digitalen Funktionen sollte dabei auch eine telefonische und physische Anlaufstelle für Informationen und den Ticketverkauf rund um den ÖPNV sichergestellt werden, um auch die Zielgruppen, welche keinen Zugang zu internetbasierten Medien haben, zu berücksichtigen.

---

## **7. ÖPNV-Management: Investition, Finanzierung, Steuerung**

### **7.1 ÖPNV-Management**

#### **7.1.1 Aufgabenträgerorganisation und Koordination**

Der Landkreis Oberhavel ist Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV, Träger der Beförderung von Schülerinnen und Schülern im Landkreis und zuständige örtliche Behörde i. S. v. Art. 2 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Institutionell werden die entsprechenden Aufgaben durch die Oberhavel Holding Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH (OHBV) wahrgenommen. Das operative ÖPNV-Management führt das betriebsführende Verkehrsunternehmen OVG durch.

Gemäß § 5 Abs. 1 ÖPNVG BB sollen die (benachbarten) Aufgabenträger bei der Organisation und Gestaltung der ÖPNV-Angebote zusammenarbeiten und ihre Verkehrsunternehmen ebenfalls zur entsprechenden Kooperation veranlassen und sie dabei unterstützen. Diese Kooperation ist mit Bezug auf § 3 ÖPNVfV BB auch relevant für den Anspruch auf Landeszuwendungen für die Realisierung verkehrlicher Verflechtungen i. S. v. § 5 ÖPNVG BB.

Bei Aufgaben des gebiets- und verkehrsträgerübergreifenden Managements wird der Aufgabenträger entsprechend durch die VBB GmbH unterstützt, dessen Gesellschafter er ist.

#### **7.1.2 Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation**

Nachfolgend werden die Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation als Aufgabenzuordnung zwischen dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen als Verkehrsleistungserbringer dargestellt. Darüber hinaus liegen einige Aufgaben im Verantwortungsbereich der Städte und Gemeinden.

##### **Aufgaben Aufgabenträger**

- ◆ Wahrnehmung hoheitlicher Rechte, Planungs- und Finanzierungshoheit
  - ◆ Gesellschafterfunktionen im VBB
  - ◆ Gesellschafterfunktionen bei der Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH
  - ◆ Abschluss Leistungsvereinbarung mit den Inhabern der Liniengenehmigungen, vertragliche Regelung der Vergabe und Finanzierung
  - ◆ Erstellung und Beschlussfassung NVP, einschließlich Richtlinie zur Investitionsförderung
  - ◆ Strategische Planung des ÖPNV-Angebotes, Erarbeitung von Richtlinien für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems aus der Sicht des Aufgabenträgers
  - ◆ Betriebliche Planung und Erstellung der Fahrpläne für das Konzessionsgebiet (kann auch durch den Aufgabenträger als Teil der Managementleistungen abgedeckt werden)
  - ◆ Vorbereitung des Nahverkehrsplanes und Durchführungskontrolle
-

- ◆ Wahrnehmung der zunehmenden Aufgaben des Aufgabenträgers im Rahmen der Liniengenehmigungsverfahren
- ◆ Wahrnehmung der Veröffentlichungs- und Berichtspflichten nach VO (EG) Nr. 1370/2007
- ◆ Angebotsabstimmung auf der Aufgabenträgerebene bei grenzüberschreitenden Verkehren
- ◆ Beantragung, Vereinnahmung und Ausgabe der Landesmittelzuführungen zur Förderung des kommunalen ÖPNV im Landkreis
- ◆ Vorbereitung und Durchführung der Leistungsvergaben
- ◆ Vorbereitung Leistungsvereinbarung mit den Inhabern der Liniengenehmigungen, Vorbereitung vertraglicher Anpassungen (Bestellerfunktion)
- ◆ Kontrolle und Abrechnung der vereinbarungsgerechten Leistungsdurchführung
- ◆ Vorbereitung der Genehmigung und Durchführungskontrolle für Investitionsförderung Infrastruktur

#### **Aufgaben Verkehrsunternehmen (Betreiber)**

- ◆ Durchführung der bestellten ÖPNV-Leistungen
- ◆ Operatives ÖPNV-Management, Betriebslenkung, Verkehrsleitstelle
- ◆ Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber dem Aufgabenträger, Führung und Übergabe statistischer Angaben, Durchführung von Erhebungen
- ◆ Leistungsbestellung bei den Nachauftragnehmern und deren Abrechnung
- ◆ ÖPNV-Marketing in Abstimmung mit dem VBB
- ◆ Abwicklung der über die Leistungsvereinbarung und -finanzierung abgeholzten Investitionsförderung für Fahrzeuge
- ◆ Serviceleistungen inkl. Beschwerdemanagement, Kundenkommunikation
- ◆ Vertrieb von Fahrausweisen
- ◆ Mitwirkung bei der Tarifgestaltung
- ◆ Mitwirkung bei der Erstellung des NVP im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben
- ◆ Abstimmung mit anderen Verkehrsunternehmen
- ◆ Sicherstellung einer wirtschaftlichen Betriebsdurchführung unter permanenter Überprüfung und Verbesserung der Effizienz in allen verkehrlichen und organisatorischen Aufgabenbereichen
- ◆ Bereitstellung barrierefreier Internetangebote für Information, Fahrplanauskunft und Service

#### **Aufgaben Straßenbaulastträger<sup>107</sup>**

- ◆ Planung, Finanzierung, Neubau und Ausbau sowie Betrieb und Instandhaltung der ÖPNV-Infrastruktur (öffentliche Verkehrsflächen und Haltestellen)

---

<sup>107</sup> Der Bund ist i.d.R. Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen. Das Land Brandenburg ist i.d.R. Träger der Straßenbaulast für die Landesstraßen. Der Landkreis Oberhavel ist i.d.R. Träger der Straßenbaulast für die Kreisstraßen im Kreisgebiet. Die kreisangehörigen

---

### **Aufgaben kreisangehörige Städte und Gemeinden**

- ◆ Funktion als mögliche Gestaltungs- und Finanzierungspartner, z.B. für Verkehre, die über die festgelegten Mindestbedienstandards hinausgehen
- ◆ Durchführung verkehrlicher bzw. Mobilitätsplanungen im eigenen Wirkungskreis, die ggf. auch Weiterentwicklungswünsche im Bereich kommunaler ÖPNV beinhalten können
- ◆ Abstimmung mit Landkreis und Verkehrsunternehmen

## **7.2 Qualitätssteuerung und Qualitätscontrolling sowie Berichtswesen**

Die Qualitätssteuerung ist Teil der Controllingfunktionen aus Sicht der Aufgabenträgerebene sowie der internen Unternehmensführung auf Betreiberebene. Die Anforderungen sollen den Vorgaben des NVP entsprechen und werden auf der Basis der Vorabbekanntmachungen spezifiziert.

### **Nachweis der Betriebsqualität bzw. Berichtspflichten**

Der Landkreis wird gegenüber den Verkehrsunternehmen verbindliche Vorgaben zu Berichtspflichten definieren. Diese werden in den Vorabbekanntmachungen spezifiziert und sollen dazu geeignet sein, die Leistungs- und Betriebsqualität nachweisen zu können sowie als Grundlage zur Ermittlung etwaiger Pönalen und/oder Boni herangezogen zu werden.

Weitere Berichtspflichten können u.a. zur Erfüllung gesetzlicher oder vertraglicher Anforderungen entstehen.

### **Monitoring der Verkehrsleistungen**

Für ein kontinuierliches Qualitätsmonitoring und -management ist die Erhebung von Quelldaten unumgänglich. Dabei wird ein digitales (ggf. zusätzlich zu einem analogen) Datenaustauschformat festgelegt, welches für alle Beteiligte einheitlich und verbindlich ist und sich u.a. an den Anforderungen zum Datenaustausch im Rahmen der Datendrehscheibe des VBB sowie am Verfahren zur Einnahmenaufteilung im VBB-Tarif orientiert.

Die Verkehrsunternehmen stellen dem Aufgabenträger nach Anforderung elektronische Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen aller durchgeführten Fahrten zur Verfügung.

Die Verkehrsunternehmen ermöglichen eine laufende Überprüfung, Monitoring und Abrechnung des Verkehrsangebots durch den Aufgabenträger (Fahrgastnachfrage, Erlöse aus Fahrausweisen, Daten zum Betriebsablauf z.B. aus ITCS-Systemen etc.).

---

Kommunen sind i.d.R. Baulastträger der Gemeindestraßen. Abweichungen können dann zutreffen, wenn die Baulast anderen Akteuren nach gesetzlichen Vorschriften oder öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen obliegt.

---

### **Monitoring von Leistungs- und Erlösdaten**

Um durch den Landkreis Oberhavel eine strategische Planung von Mobilitätsangeboten des ÖPNV zu ermöglichen, sollen darüber hinaus folgende Leistungs- und Erlösdaten mindestens jährlich in elektronischer Form bereitgestellt werden:

- ◆ Anzahl der Fahrgäste (je Linie, nach Verkehrstagen, nach Bedienform, Jahreswerte etc.),
- ◆ Zahlen zu Ein- und Aussteigenden (je Haltestelle, nach Verkehrstagen, Jahreswerte etc.),
- ◆ Daten über die Auslastung einzelner Linien z.B. als Tagesganglinie,
- ◆ Daten über Fahrgelderlöse nach Tarifbestandteilen sowie
- ◆ Fahrplan- und Nutzwagenkilometer (je Linie, nach Verkehrstagen, nach Bedienform, nach Gebietskörperschaft (je Kreisgebiet/Stadtgebiet, Jahreswerte etc.).

### **Ergänzende Instrumente der Marktforschung**

Als ergänzende Elemente zum Monitoring und zur Weiterentwicklung der Verkehrsleistungen sollen regelmäßige Zählungen, Befragungen zur Zufriedenheit und allgemeine Marktforschung durchgeführt werden. Diese sollen mit dem VBB koordiniert und ggf. gemeinsam durchgeführt werden. Bei Befragungen soll dabei nach Möglichkeit auf die ausgewogene Beteiligung von Nutzendengruppen wie Jugendliche, Seniorinnen und Senioren, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen etc. geachtet werden.

## **7.3 Linienbündel und vorgesehene Form der Leistungsvergabe**

### **7.3.1 Linienbündel**

Aufbauend auf die zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP geltenden Liniengenehmigungen werden die Linienbündel im Landkreis Oberhavel wie folgt fortgeschrieben und neu zusammengefasst. Die bisher durchgeführten Verfahren zur Erteilung der Liniengenehmigungen im Landkreis Oberhavel werden dabei berücksichtigt.

#### **Linienbündel in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Oberhavel**

Die bisherigen Linienbündel „Oberhavel-Nord“ und „Oberhavel-Süd“ werden zum **Linienbündel Oberhavel** zusammengefasst. Die Zuordnung der Linien zu den Linienbündeln und die derzeitigen Laufzeiten der Liniengenehmigungen werden in Tabelle 36 zusammengefasst.

---

Tabelle 36: Linienbündel mit Linienzuordnung und Laufzeitende der Liniengenehmigungen

Linienbündel	Liniennummern	Laufzeit bis
Oberhavel	107, 136, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 816, 821, 822, 823, 824, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 841, 842, 843, 845, 846, 847, 848, 850, 851, 854, 857	31.05.2026

Daten: Landkreis Oberhavel, Angaben der OVG.

Anmerkung: Konkrete Angaben zu den Linienverläufen werden in Anhang A2 dargestellt.

### 7.3.2 Vergabe von Leistungen des kommunalen ÖPNV

Die Anforderungen der VO (EG) 1370/2007 und des PBefG bilden den Rahmen für die rechtskonforme Weiterentwicklung der Leistungsvergabe des Angebots im kommunalen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Oberhavel.

Der Landkreis Oberhavel hat das Verkehrsunternehmen OVG als internen Betreiber auf Basis eines öDA über öffentliche Personenverkehrsdienste gemäß Artikel 5 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mit der Erbringung der durch den Landkreis Oberhavel als Aufgabenträger gewünschten Verkehrsleistung in den bisherigen Teilnetzen Nord und Süd direkt betraut.

#### Beabsichtigte Form der Leistungsvergabe

Der Landkreis Oberhavel beabsichtigt für den Zeitraum ab 01.06.2026 eine erneute Vergabe der Leistungen in Form eines öDA gemäß Artikel 5 Abs. 2, Art. 3 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf Basis einer Direktvergabe an einen internen Betreiber.

## 7.4 Realisierungs- und Finanzierungsrahmen: Finanzierung des kommunalen ÖPNV

### 7.4.1 Finanzierungssystematik für den kommunalen ÖPNV

Die Finanzierung des kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg wird im Wesentlichen durch das ÖPNVG BB sowie durch die ÖPNVfV geregelt. Verkehrsleistungen im ÖPNV sind entsprechend § 9 Abs. 1 ÖPNVG BB nach Möglichkeit durch **Fahrgelderträge** zu decken. **Deckungsfehlbeträge** werden entsprechend § 9 Abs. 3 ÖPNVG BB durch die Aufgabenträger getragen, soweit sie diese im Sinne einer Abdeckung gemeinwirtschaftlicher Lasten veranlasst haben und sie in ihrem Gebiet entstehen.

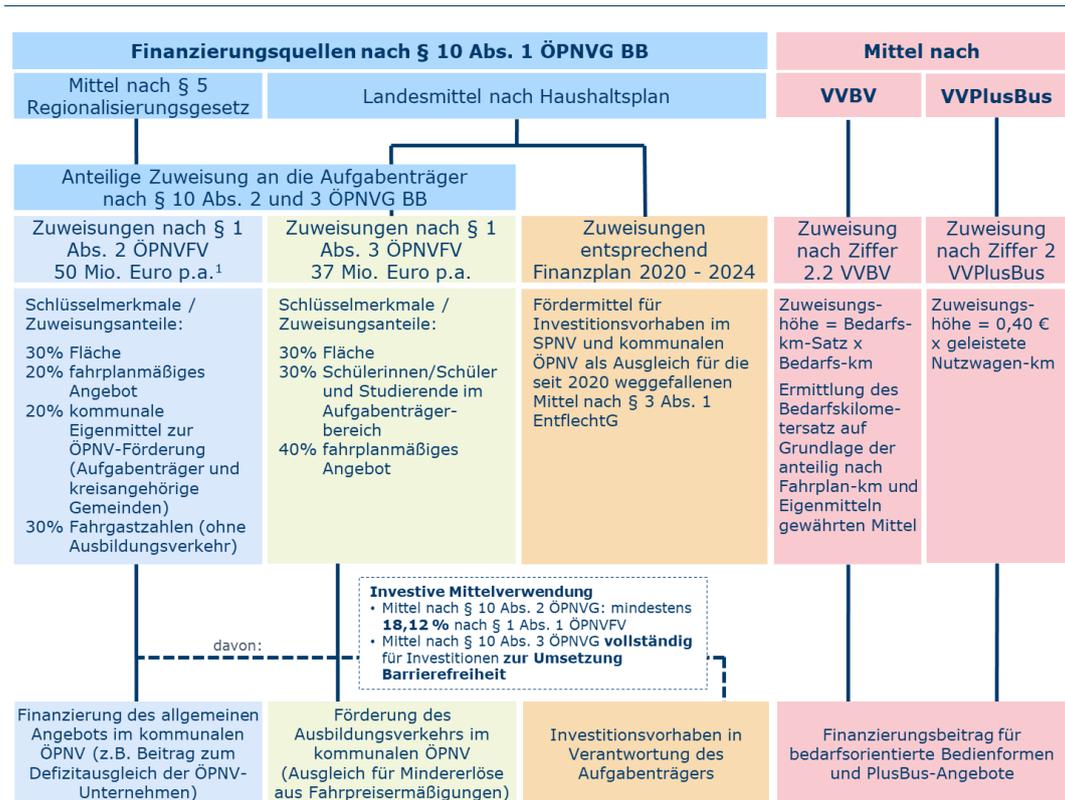
Gemäß § 10 Abs. 2 ÖPNVG BB stellt das Land Brandenburg den Landkreisen und kreisfreien Städten jährlich 85 Millionen Euro als zweckgebundene Zuweisung zur Unterstützung bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben- und Ausgabenverantwortung zur Verfügung. Diese **Landeszuweisung** beinhaltet u.a. Mittel entsprechend

dem Regionalisierungsgesetz und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sowie Mittel nach Maßgabe des Landeshaushaltes.

Weiterhin wurde den Aufgabenträgern entsprechend § 10 Abs. 3 ÖPNVG BB zusätzlich für die Jahre 2019 bis 2022 ein Betrag von 2 Mio. Euro jährlich zur Verfügung gestellt, die für Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit nach § 3 Abs. 3 BbgBGG verwendet werden sollen.

Die Ermittlung der auf den Landkreis Oberhavel entfallenden jährlichen Landeszuweisungen erfolgt über einen festgelegten Schlüssel entsprechend § 1 ÖPNVfV. Der Schlüssel berücksichtigte mit einem Anteil von 50 Mio. Euro in den Jahren 2019 bis 2022 Struktur-, Aufwands- und Erfolgskomponenten wie Fläche, Fahrplanangebot, aufgewendete Eigenmittel und Fahrgastzahlen. Ein weiterer Teil in Höhe von 37 Millionen Euro trägt den Erfordernissen des Ausbildungsverkehrs Rechnung und berücksichtigt in der Schlüsselung Fläche, Fahrplankilometer und Schülerzahl (vgl. auch Abbildung 23).

Abbildung 23: Finanzierungsgrundsätze für den kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg



Quelle: IGES 2021.

Anmerkung: Ohne Zahlungen zum Ausgleich des Mobilitätstickets Brandenburg.

Langfristig besteht das Risiko, dass die Höhe der Landesfinanzierung aufgrund Veränderungen in der Bundesfinanzierung, gesamtwirtschaftlicher Entwicklungen sowie sich verändernder Verkehrsanforderungen nicht mehr ausreichend ist.

Darüber hinaus wurde 2017 im ÖPNVG BB verankert, dass verkehrspolitisch bedeutende Verkehrsangebote durch zusätzliche finanzielle Mittel unterstützt werden können. Eine konkrete Ausgestaltung hierzu findet sich in der **VVPlusBus** vom 24. August 2018. Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV erhalten auf Antrag und bei Erfüllung der Voraussetzungen eine **zusätzliche Zuweisung von 0,40 Euro je tatsächlich geleisteten Nutzwagenkilometer** im PlusBus-Betrieb auf dem Gebiet des Landes Brandenburg.

Es werden daneben weitere Zuweisungen bzw. Zahlungen durch das Land Brandenburg gewährt:

- ◆ **Zuweisung für bedarfsorientierte Bedienformen** auf Grundlage der Verwaltungsvorschrift des MIL für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren (VVBV) sowie
- ◆ Zahlungen zum Ausgleich des **Mobilitätstickets Brandenburg** als Sozialticket mit sozialpolitisch erwünscht niedrigem Tarifniveau.

Die Finanzierungsgrundsätze für den kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg werden in Abbildung 23 zusammenfassend dargestellt. **Weitere wesentliche Finanzierungsquellen** sind darüber hinaus:

- ◆ Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen,
- ◆ Mittel aus dem Ausgleich von Fahrgeldausfällen für die Beförderung von Schwerbehinderten (nach § 228 ff. SGB IX),
- ◆ Kostenbeiträge von Kommunen, z.B. Glienicke/Nordbahn, Hohen Neuendorf, Kremmen, Oberkrämer, Oranienburg,
- ◆ Investitionszuschüsse des Landes bzw. des Landkreises sowie
- ◆ Sonstige Einnahmen (z.B. Vermietung von Werbeflächen).

Finanzielle Ansprüche und Verpflichtungen des Landkreises Oberhavel ergeben sich weiterhin gegenüber den benachbarten Aufgabenträgern zum Ausgleich der zufließenden Landesmittel nach § 1 ÖPNVfV BB für Leistungen der im Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen im jeweils anderen Aufgabenträgergebiet auf kreisgrenzüberschreitenden Linien.

Der Landkreis Oberhavel nimmt im Planungszeitraum seine Finanzierungsverantwortung als Aufgabenträger wahr und stellt die in den geltenden Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen vereinbarten Mittel bereit.

Die wesentlichen Aufwendungen des Landkreises zur Finanzierung des kommunalen ÖPNV entstehen für die Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern durch die Übernahme von Kosten im Ausbildungsverkehr auf Grundlage der Satzung zur Beförderung von Schülerinnen und Schülern sowie durch Zahlung verkehrsvertraglicher Finanzierungsbeiträge für die bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge. Nachfolgend werden in Tabelle 37 die vorgesehenen

nichtinvestiven Mittel für den kommunalen ÖPNV im Landkreis Oberhavel für die Jahre 2022 bis 2026 dargestellt.

Tabelle 37: Vorgesehene nichtinvestive Mittel für den kommunalen ÖPNV im Landkreis Oberhavel für die Jahre 2022 bis 2026

Jahr	Zuweisung Land	Eigenanteil Landkreis	Gesamt
2022	4,8 Mio. EUR	8,2 Mio. EUR	<b>13,0 Mio. EUR</b>
2023	4,8 Mio. EUR	9,4 Mio. EUR	<b>14,2 Mio. EUR</b>
2024	4,8 Mio. EUR	10,3 Mio. EUR	<b>15,1 Mio. EUR</b>
2025	4,9 Mio. EUR	11,0 Mio. EUR	<b>15,9 Mio. EUR</b>
2026	5,0 Mio. EUR	11,4 Mio. EUR	<b>16,4 Mio. EUR</b>

Darstellung: IGES 2021. Datengrundlage: Landkreis Oberhavel 2021.

#### 7.4.2 Weiterentwicklung der VVPlusBus bzw. Überführung in eine langfristig gesicherte Finanzierung

Die VVPlusBus tritt nach derzeitigem Stand zum 31.12.2022 außer Kraft. Zur Sicherstellung der bestehenden und zukünftigen hochwertigen Verkehrsangebote des kommunalen ÖPNV ist eine **Weiterentwicklung der VVPlusBus bzw. die Überführung in eine langfristig gesicherte Finanzierung** von entscheidender Bedeutung.

Aus Sicht des Landkreises Oberhavel sollten dabei die Kriterien für PlusBus-Linien in der Form weiterentwickelt werden, dass auch vertaktete Angebote im ländlichen Raum unterstützt werden, die jedoch zum Teil nur einen 2-Stunden-Takt rechtfertigen. Gute Erfahrungen dazu gibt es unter anderem im Freistaat Sachsen.

Weiterhin sollte die Finanzierung hochwertiger Busverkehre auch mit Blick auf die Ziele der Landesregierung zur Erreichung eines Modal Split von 60% im Umweltverbund bis 2030 entsprechend dem derzeitigen Koalitionsvertrag entfristet werden.

#### 7.4.3 Kostenschätzung Mehrbedarf zur Umsetzung der Mindestbedienvorgaben

Der benötigte erhöhte Mitteleinsatz zur Umsetzung des Zielniveaus kann derzeit für die übergeordneten Netzebenen Hauptnetz I und II sowie die Stadt-Umlandverkehre grob abgeschätzt werden.

In Tabelle 38 ist die Abschätzung des ungefähr **jährlich** entstehenden **Mehrkostenbedarfs** bei **gesamthafter Umsetzung der Mindestbedienvorgaben** dargestellt.

Tabelle 38: Jährliche Kostenauswirkungen Hauptnetz I und II sowie Stadt-Umland-Verkehre zur Erreichung des Zielniveaus

Netzebene	Geschätzte zusätzliche Kosten pro Jahr <sup>1</sup>
Hauptnetz I	Ca. 854 TEUR
Hauptnetz II	Ca. 277 TEUR
Stadt-Umland-Verkehre	Ca. 2.001 TEUR
<b>Mehrbedarf / Jahr</b>	<b>Ca. 3.132 TEUR</b>

Darstellung: IGES 2021.

Anmerkung: <sup>1</sup>Zur Berechnung wurde jeweils ein durchschnittlicher Vollkostenansatz je Fahrplankilometer angesetzt.

Die detaillierte Ermittlung der finanziellen Auswirkungen der Umsetzung des Zielniveaus erfordert betriebliche Untersuchungen, da die Kostenbestandteile wesentlich von Indikatoren wie dem exakten Fahrzeug- und Personalbedarf abhängen. Die vertiefte betriebliche Prüfung im Sinne einer Optimierung der Fahr- und Umlaufplanung ist im Rahmen des vorliegenden NVP jedoch nicht leistbar, so dass nur die dargestellte, grobe Kostenschätzung erfolgt.<sup>108</sup>

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Umsetzung von der Verfügbarkeit entsprechender Finanzierungsmittel abhängt und einen Kapazitätsaufbau und -ausbau bei den Verkehrsunternehmen erfordern wird. Daher wird aus Sicht des Landkreises eine **stufenweise Umsetzung angestrebt**.

Den geschätzten Mehrkosten können auch **zusätzlich generierte Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen** gegenüberstehen. Eine **verlässliche Prognose der konkreten Nachfrage- und Einnahmeeffekte ist jedoch nicht leistbar**, da ein Ansatz derzeitiger kilometerbasierter Erlössätze der einzelnen Verbindungsrelationen keine ausreichende Genauigkeit bietet. Es ist daher bei den ausgewiesenen Kosten zu berücksichtigen, dass mit der Maßnahme verbundene Auswirkungen auf die Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen (Erhöhung der Tarifeinnahmen) noch durch eine vertiefte Machbarkeitsprüfung zu ermitteln sind, so dass die jährliche Kostenauswirkung sich de facto verringern wird.

#### 7.4.4 Kostenschätzung Mehrbedarf zur Umsetzung der Prüfaufträge sowie des Tourismusnetzes

Der jährlich benötigte erhöhte Mitteleinsatz zur Umsetzung verschiedener Prüfaufträge sowie des Tourismusnetzes aus dem Kapitel 4.3 in der empfohlenen Qualität wird in der nachfolgenden Tabelle 39 grob abgeschätzt.

<sup>108</sup> Es ist bei der Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten von flexiblen Bedienformen zu beachten, dass für deren Betrieb im Vergleich zum konventionellen Linienverkehr keine Verringerung des Finanzierungsaufwandes zu erwarten ist.

Tabelle 39: Jährliche Kostenauswirkungen zur Umsetzung Prüfaufträge und Tourismusnetz

Netzebene	Geschätzte zusätzliche Kosten pro Jahr <sup>1</sup>
Umsetzung Prüfaufträge Hauptnetz I	Ca. 351 TEUR
Umsetzung Prüfaufträge Hauptnetz II	Ca. 422 TEUR
Umsetzung Prüfaufträge Stadt-Umland-Verkehre	Ca. 1.482 TEUR
Umsetzung Tourismusnetz	Ca. 130 TEUR
Umsetzung Prüfaufträge Tourismusnetz	Ca. 248 TEUR

Darstellung: IGES 2021.

Anmerkung: <sup>1</sup>Zur Berechnung wurde jeweils ein durchschnittlicher Vollkostenansatz je Fahrplankilometer angesetzt.

#### 7.4.5 Aufnahme und Finanzierung von neuen Angeboten des kommunalen ÖPNV in den Nahverkehrsplan

##### Bestandsregelung

Unabhängig von den in Kapitel 4.3 definierten Mindestbedienvorgaben im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung wird der Landkreis alle zum Stand Oktober 2020 vollständig durch den Landkreis finanzierten Verkehre einschließlich der Linie 806 bis S Hermsdorf auch zukünftig absichern, auch wenn deren Angebotsniveau bereits über die in Kapitel 4.3 definierten Mindestbedienvorgaben hinausgeht (= Bestandsschutz).

##### Rahmenbedingungen für die Bewertung, Einführung und Finanzierung neuer Angebote des kommunalen ÖPNV (Buslinien)

Neue Angebote des kommunalen ÖPNV (Buslinien<sup>109</sup>), die nicht im Nahverkehrsplan enthalten sind, können auf Grundlage nachfolgender Rahmenbedingungen bewertet, eingeführt und finanziert werden<sup>110</sup>:

- ◆ Neue Buslinien werden in den ersten zwölf Monaten durch den Auftraggeber finanziert.
- ◆ Wenn nach den ersten zwölf Monaten die Fahrgastzahlen sich positiv entwickeln, wird die neue Buslinie im zweiten Jahr zwischen Auftraggeber und Landkreis jeweils hälftig kofinanziert.
- ◆ Zur Bewertung der neuen Buslinie gelten die Kriterien des Nahverkehrsplans in seiner jeweils gültigen Fassung, die für eine Kofinanzierung zu 50 % nach

<sup>109</sup> Neue Buslinien sind dabei Linien, für die eine neue Linienkonzession nach dem Beschluss 6/216 vom 16.06.2021 beantragt oder eine Anpassung der bestehenden Linienkonzession beim Landesamt für Bauen und Verkehr angezeigt werden muss.

<sup>110</sup> Vgl. Kreistagsbeschluss 6/216 vom 16.06.2021 sowie Kreistagsbeschluss 6/245 vom 08.09.2021.

einem Jahr erfüllt sein müssen. Die Betrachtung der Fahrgastzahlen zur Bewertung der Buslinien ist inklusive dem Schüler- und Berufsverkehr auszuwerten.

- ◆ Wenn die Kriterien des Nahverkehrsplans erfüllt werden, wird die neue Buslinie auch unterjährig im Nahverkehrsplan aufgenommen<sup>111</sup>.

Städte, Gemeinden und das Amt können einen Antrag auf abweichende Rahmenbedingungen für die Einführung von Buslinien stellen, über die der Kreistag per Beschluss entscheidet.

Für die Umsetzung ist über den Kreistagsbeschluss hinaus folgendes zu beachten:

- ◆ Die Festlegung der Linienführungen hat in Abstimmung mit der OHBV GmbH im Zusammenwirken mit der OVG mbH zu erfolgen.
- ◆ Die Kommunen sichern die durchgängige Befahrbarkeit der vorgesehenen Straßen mit den Bussen der OVG mbH ab.
- ◆ Die ÖPNV-technische Infrastruktur, wie Haltestellen, erforderliche Bus-taschen, Wendeschleifen usw. erstellt der Auftraggeber auf eigene Kosten vor Inbetriebnahme der Linie, soweit diese noch nicht vorhanden ist.

#### **Bewertungskriterien für neue Angebote des kommunalen ÖPNV (Buslinien)**

Um die in den Kreistagsbeschlüssen 6/216 vom 16.06.2021 und 6/245 vom 08.09.2021 genannte finanzielle Beteiligung des Landkreises seitens des Auftraggebers zu erlangen, gelten unter anderem folgende Bewertungskriterien.

**Die Kofinanzierung durch den Landkreis zu 50 % nach einem Jahr** wird gewährt, wenn im ersten Betriebsjahr ein tatsächlicher Bedarf festgestellt wird. Dies ist der Fall, wenn ein Fahrgastaufkommen in Höhe von 50 %

- ◆ von durchgängig **10 Fahrgästen pro Linienfahrt** bei Linien mit überwiegender Führung im **Berliner Umland (BU)** bzw.
- ◆ von durchgängig **5 Fahrgästen pro Linienfahrt** bei Linien mit überwiegender Führung im **Weiteren Metropolenraum (WMR)**

ermittelt werden kann.

**Die Finanzierung wird nach dem zweiten Jahr durch den Landkreis übernommen**, wenn im zweiten Betriebsjahr ein Fahrgastaufkommen

- ◆ von durchgängig **10 Fahrgästen pro Linienfahrt** bei Linien mit überwiegender Führung im **Berliner Umland (BU)** bzw.
- ◆ von durchgängig **5 Fahrgästen pro Linienfahrt** bei Linien mit überwiegender Führung im **Weiteren Metropolenraum (WMR)**

nachweisbar ist.

---

<sup>111</sup> Anträge auf der Grundlage des Beschlusses Nr. 6/216 vom 16.06.2021 zur Kofinanzierung/ unterjährigen Aufnahme in den Nahverkehrsplan (NVP) können dabei nicht rückwirkend gestellt werden.

---

Das Berliner Umland (BU) besteht dabei im Landkreis Oberhavel aus den folgenden Städten und Gemeinden: Birkenwerder, Glienicke/Nordbahn, Hennigsdorf, Hohen Neuendorf, Leegebruch, Mühlenbecker Land, Oberkrämer, Oranienburg und Velten.

Der Weitere Metropolenraum (WMR) besteht dabei im Landkreis Oberhavel aus den folgenden Städten und Gemeinden: Fürstenberg/Havel, Gransee, Großwiltersdorf, Kremmen, Liebenwalde, Löwenberger Land, Schönermark, Sonnenberg, Stechlin und Zehdenick.

#### **7.4.6 Sonstige Finanzierungsinstrumente zur (Mit-) Finanzierung von Angeboten des kommunalen Nahverkehrs (über die definierten Mindestbedienstandards hinaus)**

##### **Finanzierung touristischer Verkehre**

Für die Finanzierung touristischer Verkehre kommen verschiedene Finanzierungsquellen in Betracht. Dabei besteht insbesondere die Möglichkeit, z.B. bei **Gästekarten einen ÖPNV-Anteil** zu erheben, welcher in Angebotsausweitungen des ÖPNV investiert werden kann.

Gästekarten zur ÖPNV-Nutzung ohne zusätzlichen Fahrausweis werden in Deutschland mehr und mehr angewendet, um u.a. als Reisedestination attraktivere Mobilität für die Besucher zu ermöglichen, das Angebot im öffentlichen Verkehr dadurch zu verbessern und um Umwelt- und Klimaschutzziele zu fördern. Beherbergungsbetriebe erheben auf Grundlage einer Kurbeitrags- oder Gästebeitragsatzung dabei einen leicht angehobenen Gästebeitrag vom Gast, der einen ÖPNV-Beitrag sowie einen Management- und Marketingbeitrag beinhaltet. Der ÖPNV-Beitrag und Management- und Marketingbeitrag wird dann über eine Managementgesellschaft an die Verkehrsverbünde oder Verkehrsunternehmen weitergeleitet und dient so auch zur Mitfinanzierung des Bus- und Bahn-Angebots oder sogar zur Ausweitung von Fahrtenangeboten. Ein entsprechender Ansatz wird mit der geplanten Umsetzung der BrandenburgCard verfolgt (vgl. auch Kapitel 6.2.5)<sup>112</sup>. Der Landkreis unterstützt die Einführung ausdrücklich. Die BrandenburgCard ist aus Sicht des Landkreises dabei so auszugestalten, dass ein relevanter Anteil der Einnahmen auch den kommunalen Verkehrsunternehmen zufließt.

Die Nutzung von Kur- und Fremdenverkehrsabgaben für kommunale ÖPNV-Angebote im Tourismusnetz ist seit der Novellierung des Kommunalabgabengesetzes Brandenburg (KAG BB) auch für alle Kommunen und damit auch nicht prädikatisierte Kommunen möglich (vgl. § 11 KAG BB). Der Landkreis regt daher an, dass die kreisangehörigen Kommunen bei der Weiterentwicklung aus touristischer Sicht auch die Möglichkeiten des Gästekartenansatzes prüfen. Die darüber zusätzlich für

---

<sup>112</sup> Vgl. IGES Institut GmbH / Kohl & Partner GmbH 2021.

den ÖPNV generierbaren Mittel bieten Chancen, auch Ausweitungen im Verkehrsangebot (z.B. Ausweitung der Bedienungszeiten oder Verstärkung in der innergemeindlichen Erschließung von Ortsteilen) etc. zu fördern.

### **Beiträge aus dem betrieblichen Mobilitätsmanagement**

Arbeitgeber könnten sich bei Leistungsveränderungen, die zu einer besseren Mobilität der Mitarbeitenden beitragen, z.B. im Rahmen von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements, am Finanzierungsmehrbedarf beteiligen. Beispiele, z.B. aus Süddeutschland zeigen jedoch, dass das Potenzial hierfür bzw. die Bereitschaft der Unternehmen zur finanziellen Beteiligung allerdings als gering einzuschätzen ist.

### **Sonstige Elemente der Drittnutzerfinanzierung**

Es besteht weiterhin die Möglichkeit, Finanzierungsmehrbedarfe ggf. auch (teilweise) über alternative Finanzierungsmöglichkeiten abzudecken. Ansätze wie z.B. eine anteilige Nutzendenfinanzierung (z.B. als umlagefinanzierter „Mobilitätspass“ für Einwohnende (Bürgerumlage)), Erschließungsbeiträge von Gewerbe- und Industriebetrieben oder Parkraumbewirtschaftung mit Verwendung der Einnahmen für das ÖPNV-Angebot können bei der Umsetzung der Maßnahmen auf Eignung geprüft werden.

Für die diskutierten Modelle der Drittnutzerfinanzierung fehlen aktuell jedoch zu meist die erforderlichen rechtlichen Grundlagen (Ausnahmen sind landesrechtliche Regelungen zu touristischen Gästekarten). Erforderlich ist eine abgabenrechtliche Ermächtigungsnorm, die Kommunen bzw. Landkreise ermächtigt, mittels entsprechender Satzungen Abgaben zur Finanzierung des ÖPNV zu erheben. Die rechtswissenschaftliche Literatur geht derzeit davon aus, dass die Gesetzgebungszuständigkeit für die meisten Modelle der Drittnutzerfinanzierung bei den Bundesländern liegt (umstritten ist dies z.B. bei der sogenannten Arbeitgeberabgabe).<sup>113</sup>

## **7.5 Investitionsbedarf**

Entsprechend § 10 ÖPNVG BB gewährt das Land Brandenburg den Aufgabenträgern Zuwendungen für Investitionen für den ÖPNV.

### **7.5.1 Finanzbedarf für Investitionen der kreisangehörigen Kommunen**

Ein Teilbetrag der in Kapitel 7.4.1 beschriebenen Landeszuweisungen von mindestens 18,12 vom Hundert der nach § 10 Abs. 2 ÖPNVG BB zugewiesenen Mittel ist durch die kommunalen Aufgabenträger für investive Zwecke nach § 10 Abs. 1 Satz 2 und 3 ÖPNVG BB einzusetzen. Darüber hinaus sind die Mittel nach § 10 Abs. 3

---

<sup>113</sup> Vgl. hierzu die Grundlagenuntersuchung „Instrumente zur Drittnutzerfinanzierung für den ÖPNV in Baden-Württemberg“ des HIR Hamburg Institut Research gGmbH im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg aus dem Jahr 2016.

Satz 1 für Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit nach § 3 Abs. 3 des BbgBGG zu verwenden.

Der Landkreis Oberhavel nimmt seine Verantwortung für die investive Verwendung der zugewiesenen Mittel über die **Förderrichtlinie des Landkreises Oberhavel über die Vergabe von Zuschüssen für Bau- und Ausbaumaßnahmen an Verknüpfungs- und Zugangsanlagen im Bereich des übrigen ÖPNV** wahr. Darin werden Fördergegenstände und Kriterien für förderfähige Maßnahmen und die Bemessung der Mittel festgelegt sowie die Verfahren der Mittelvergabe und der Kontrolle ihrer Verwendung geregelt.

Es besteht kein Rechtsanspruch auf die Gewährung der Zuwendungen. Die Förderentscheidung wird in Abhängigkeit der Haushaltslage durch den Zuwendungsgeber getroffen.

Investitionen in Anlagen der Infrastruktur für den kommunalen ÖPNV betreffen mittelfristig hauptsächlich Bushaltestellen. Dafür werden nach der kreislichen Investitionsrichtlinie Zuwendungen im Rahmen einer Höchstbetragsförderung in Höhe von max. 50 % der zuwendungsfähigen Kosten gewährt. Mit dieser Möglichkeit der Infrastrukturförderung sollen die Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden in der Finanzierung der in ihrer Trägerschaft liegenden Investitionen durch den Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV unterstützt werden.

Die Leistungsfähigkeit der kreislichen Richtlinie ist dabei limitiert. Insbesondere unter Berücksichtigung der Zielstellung zum Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit sind die derzeit vorgesehenen Mittel daher keinesfalls ausreichend. Eine bedarfsgerechte Investitionstätigkeit der Städte und Gemeinden erfordert daher aus Sicht des Landkreises eine deutlich stärkere finanzielle Unterstützung durch den Bund und/oder das Land Brandenburg, da sowohl der Landkreis als auch die Städte und Gemeinden nicht über ausreichende erforderliche finanzielle Mittel verfügen.

Im Zeitraum 2016 bis 2020 wurden insgesamt 77 Maßnahmen entsprechend der Förderrichtlinie des Landkreises in den Städten, Gemeinden sowie dem Amt Gransee und Gemeinden mit zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von ca. 2 Mio. EUR gefördert. Hierfür wurden durch den Landkreis Oberhavel investive Mittel in Höhe von ca. 995 TEUR ausgezahlt.

Nachfolgend werden in Tabelle 40 die Investitionsbedarfe aus dem mit den Kommunen des Landkreises Oberhavel abgestimmten und bestätigten 5-Jahresprogramm 2022 – 2026 dargestellt.

Tabelle 40: Investitionsbedarfe der Städte, Gemeinden sowie des Amtes Gransee und Gemeinden

Maßnahmen und Investitionsbedarfe					
	2022	2023	2024	2025	2026
Zahl geplanter Maßnahmen	13	14	11	12	15
Bedarf an zuwendungsfähigen Kosten	610 TEUR	710 TEUR	380 TEUR	650 TEUR	520 TEUR

Quelle: Landkreis Oberhavel 2021.

### 7.5.2 Investitionsbereich Fahrzeuge und technische ÖPNV-Infrastruktur

Zur Modernisierung der Fahrzeugflotte im kommunalen ÖPNV ist die regelmäßige Neubeschaffung von Fahrzeugen vorgesehen. Dabei besteht für die Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben die Möglichkeit, mit der Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit bis zu 80 % der Investitionsmehrkosten fördern zu lassen.<sup>114</sup>

Neben Investitionen in die Fahrzeug- und Haltestelleninfrastruktur werden weitere Investitionsbedarfe im Bereich technische und sonstige ÖPNV-Infrastruktur bestehen. Für die Beschaffung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb sind weitere Kosten im Bereich der Netz-, Lade- und Instandhaltungsinfrastrukturen zu erwarten, die derzeit nur teilweise grob abschätzbar sind. So wird z.B. für die Bereitstellung von Lademöglichkeiten an wichtigen Anfangs- und Endhaltestellen (z.B. S Hennigsdorf, S Oranienburg) je Anlage von einem Orientierungswert in Höhe von ca. 500 TEUR ausgegangen. Weitere erforderliche Infrastrukturausstattungen sind z.B. die Einrichtung von Lademöglichkeiten in den Betriebshöfen, die Umrüstung der Werkstatt, ggf. notwendige Betriebshoferweiterungen sowie ggf. notwendige Einrichtung einer Wasserstoff-Tankstelleninfrastruktur.

Zur Finanzierung von Maßnahmen zur Neubeschaffung technischer und sonstiger ÖPNV-Infrastruktur können voraussichtlich Fördermittel aus dem „Europäischen Fonds für regionale Entwicklung“ (EFRE) nach Ende der Förderperiode 2014 bis 2020 auch für die Förderperiode 2021 bis 2027 für Investitionen und Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr beantragt werden.<sup>115</sup>

<sup>114</sup> Vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit 2018.

<sup>115</sup> Vgl. <https://efre.brandenburg.de/efre/de/foerderperiode-2021-2027/>, zuletzt abgerufen am 28.06.2021.

## Zusammenfassung

Der Landkreis Oberhavel schreibt in seiner Funktion als Aufgabenträger des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) den bisherigen Nahverkehrsplan (NVP) für den Zeitraum 2022 bis 2026 fort.

Der NVP baut auf einer Analyse der soziodemografischen, strukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen sowie der zu erwartenden Entwicklungen des Mobilitätsbedarfs auf. Darin werden die Vorstellungen des Landkreises Oberhavel zu Art, Umfang und Qualität einer ausreichenden Verkehrsbedienungs des kommunalen ÖPNV (Busverkehr) als Aufgabe der Daseinsvorsorge beschrieben. Die in den letzten Jahren angestoßenen Prozesse zur konsequenten Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots werden als Ausgangspunkt der Fortschreibung aufgenommen.

Die Sicherstellung des kommunalen ÖPNV ist dabei entsprechend § 3 Abs. 3 ÖPNVG BB eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe des Landkreises Oberhavel, so dass die Umsetzung u.a. an die Verfügbarkeit der erforderlichen finanziellen Mittel gekoppelt ist.

Zur inhaltlichen und fachlichen Umsetzung wurde der Landkreis durch die IGES Institut GmbH begleitet. Die Erstellung des NVP war dabei erstmalig in ein umfangreiches Beteiligungsverfahren eingebettet. Um frühzeitig Ideen und Anregungen zur Weiterentwicklung der Angebote und der Qualität des kommunalen ÖPNV im Landkreis einbringen zu können, wurden die Städte und Gemeinden sowie das Amt Gransee und Gemeinden bereits zum Start des Verfahrens beteiligt. Dabei haben sich alle Kommunen und das Amt schriftlich eingebracht. Des Weiteren erfolgte erstmalig eine Beteiligung von Schülerinnen und Schülern in Form einer Online-Umfrage, bei der die Schülerinnen und Schüler Vorschläge und Ideen zur Entwicklung des kommunalen ÖPNV einbringen konnten. Die konkrete Darstellung des Verfahrensablaufs zur Erstellung des NVP wird in Anhang A6 dargestellt.

### Weiterentwicklung des Busangebots

Im vorliegenden NVP werden die Mindesterschließungs- und Mindestbedienvorgaben für den Bedienungsumfang der Busverkehre ausgeweitet und präzisiert. Durch die Einführung einer umfassenden Netzhierarchie soll neben der verstärkten Anbindung und Erschließung der ländlichen Bereiche des Landkreises auch das Berliner Umland gestärkt werden. Dabei wird gleichzeitig eine stärkere Orientierung der räumlichen Mindesterschließungsvorgaben an echten Wegelängen und -zeiten anstelle theoretischer Haltestelleneinzugsradien umgesetzt.

Die verschiedenen Netzebenen bilden ein integrales Netz, das zur Erschließung des gesamten Landkreises ineinandergreift und aufeinander aufbaut. Die Netzebenen Hauptnetz I und II werden dabei als höherwertige Verbindungen durch das Ergänzungsnetz erweitert, das die Feinerschließung und Zubringerfunktion zu den übergeordneten Netzebenen sowie die Sicherstellung der Leistungen in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern übernimmt. Hierbei sollen erstmalig auch PlusBus-Verbindungen im Landkreis umgesetzt bzw. deren Umsetzung geprüft werden. Zusätzlich werden im Bereich des Berliner Umlandes die drei Netzebenen

durch umfangreiche Stadt-Umland-Verkehre ergänzt. Darüber hinaus wird mit der Netzebene Tourismusnetz eine Qualitätsempfehlung eingeführt, die auf saisonal verdichtete bzw. saisonal zu verdichtende Verbindungen für stark touristisch genutzte Relationen abzielt (z.B. im Bereich Fürstenberg – Lychen – Templin oder Fürstenberg – Neuglobsow – Menz – Rheinsberg).

Zukünftige Herausforderungen bestehen in der Verbesserung der ÖPNV-Erschließung und Verkehrsträgernetzung, in der Anpassung des ÖPNV-Netzes an die zukünftige Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung der Kommunen des Landkreises sowie die Verbesserung der verkehrlichen Erschließung in den ländlichen Bereichen des Landkreises.

Wichtig ist dabei eine gesamthafte Betrachtung von Mobilität und Verkehr, so dass der vorliegende NVP zum einen konsequent auf eine verkehrsträgerübergreifende Sichtweise und zum anderen auf ein verkehrliches Gesamtsystem des Landkreises ausgerichtet ist.

Daraus resultiert Handlungsbedarf z.B. in der intermodalen Verknüpfung sowohl innerhalb des ÖPNV, aber auch zu den anderen Verkehrsträgern wie MIV, Fahrrad und Sharing-Systemen, in der Ausweitung der Taktung in den Stadt-Umland-Verkehren, der Prüfung der Einführung bzw. Weiterentwicklung bestehender Rufbusysteme zu digitalisierten Angeboten mit höherer Flexibilität zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Bereich der Netzebene Ergänzungsnetz sowie in der Verbesserung der Anbindung von Gewerbegebieten.

#### **Handlungsschwerpunkt im Bereich Infrastruktur: Umsetzung der Barrierefreiheit**

Zur Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen zum Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV definiert der NVP konkretisierte Vorgaben an die barrierefreie Gestaltung der Systembestandteile Fahrzeuge, Haltestellen, Informationssysteme sowie an den Betrieb und Service. Ziel ist, das System ÖPNV für alle Nutzenden barrierefrei zu gestalten.

#### **NVP mit Blick in die Zukunft**

Obwohl der NVP mit Blick auf den Gültigkeitszeitraum 2022 - 2026 zeitlich beschränkt ist, definiert der Landkreis Oberhavel darin erstmals ein mittel- bis langfristig darüber hinauswirkendes Zukunftskonzept für eine innovative Mobilitätsentwicklung. So sollen zur Verbesserung der intermodalen Mobilität die Weiterentwicklung von Verknüpfungshaltestellen zu Mobilitätsstationen sowie die Umsetzung und Ausweitung von Sharing-Konzepten gefördert werden.

Des Weiteren setzt der Landkreis Oberhavel auf zukunftsweisende Technologien im Verkehrsbereich. Es sollen daher z.B. Optionen und Möglichkeiten der Automatisierung und Autonomisierung des ÖPNV untersucht werden. Weiterhin soll zur Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG und der Clean Vehicles Directive ein verstärkter Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben durch den Landkreis unterstützt werden.

---

## Literaturverzeichnis

- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) (2020a): Bevölkerung im Land Brandenburg von 1990 bis 2019 nach Kreisfreien Städten, Landkreisen und Gemeinden. Potsdam. URL: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/statistiken/langereihen/dateien/Bevoelkerungsstand.xlsx>, zuletzt abgerufen am 25.09.2020.
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) (2020b): Tourismus in den Ländern Berlin und Brandenburg, 2015 bis 2019. Potsdam. URL: <https://statis.statistik-berlin-brandenburg.de/webapi/jsf/tableView/tableView.xhtml>, zuletzt abgerufen am 09.07.2021.
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) (2020c): Bevölkerungsentwicklung und Flächen der kreisfreien Städte, Landkreise und Gemeinden im Land Brandenburg 2019. Potsdam. URL: [https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/stat\\_berichte/2020/SB\\_A01-04-00\\_2019j01\\_BB.pdf](https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/stat_berichte/2020/SB_A01-04-00_2019j01_BB.pdf), zuletzt abgerufen am 25.09.2020
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) (2019): Statistischer Bericht. Unternehmen und Betriebe im Land Brandenburg 2017 (Stand: Unternehmensregister 30.09.2018). Potsdam.
- Arbeitsgemeinschaft Verkehrskonzept Glienicke (2016): Schlussbericht der AG Verkehrskonzept Glienicke. Glienicke/Nordbahn.
- Arcadis Deutschland GmbH (2013): Kommunales Energiekonzept für die Gemeinde Oberkrämer. Oberkrämer.
- BAG ÖPNV (Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände) (2014): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG. URL: <https://www.landkreistag.de/images/stories/themen/Verkehr/452-14%20A.pdf>, zuletzt abgerufen am 27.10.2020.
- B.&S.U. Beratungs- und Service-Gesellschaft Umwelt mbH (2013): Integriertes Klimaschutzkonzept Stadt Hohen Neuendorf. Berlin.
- BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) (Hrsg.) (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. URL: [http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.pdf?__blob=publicationFile), zuletzt abgerufen am 27.10.2020.
- Bundesagentur für Arbeit (2020a): Bundesagentur für Arbeit: Arbeitsmarktmonitor. Nürnberg. URL: <https://arbeitsmarktmonitor.arbeitsagentur.de/faktencheck/regionalstruktur/tabelle/328/2020/employrate/?r=>, zuletzt abgerufen am 27.08.2020.
-

- Bundesagentur für Arbeit (2020b): Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte – Auspendler/Einpendler nach Gemeinden. Nürnberg.
- Bundesagentur für Arbeit (2020c): Regionalreport über Beschäftigte. Oberhavel. Nürnberg.
- BürgerBusVerein Gransee e.V (2020): Bürgerbus Gransee. Gransee. URL: <https://www.gransee.de/leben-wohnen/buergerbus-gransee/>, zuletzt abgerufen am 25.09.2020.
- DESTATIS (Statistisches Bundesamt) (Hrsg.) (2020): Fortschreibung des Bevölkerungstandes. Genesis-Online Datenbank. Wiesbaden. URL: <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?operation=previous&levelindex=1&step=1&titel=Statistik+%28Tabellen%29&levelid=1600256494563&acceptcookies=false#abreadcrumb>, zuletzt abgerufen am 16.09.2020.
- Deutscher Landkreistag (2014): Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014.
- Deutscher Städte- und Gemeindebund (2021): Bundesrat beschließt Novelle des Personenbeförderungsgesetzes. Berlin. URL: <https://www.dstgb.de/aktuelles/2021/novelle-personenbefoerderungsgesetz/> zuletzt abgerufen am 17.06.2021.
- Deutscher Städte- und Gemeindebund (2020): Novellierung des Personenbeförderungsrechts. Berlin. URL: <https://www.dstgb.de/dstgb/Homepage/Aktuelles/2020/Novellierung%20des%20Personenbef%C3%B6rderungsrechts/>, zuletzt abgerufen am 08.04.2021.
- Dieräumplaner (2009): Integriertes Gemeindeentwicklungskonzept Birkenwerder. Birkenwerder.
- Dwif-Consulting GmbH (2015): Ausflugs- und Mobilitätsverhalten der Berliner Bevölkerung im Freizeit- und Urlaubsverkehr im Land Brandenburg. München/Berlin.
- FlixBus GmbH (2020): Angebot im Fernbuslinienverkehr. URL: <https://www.flixbus.de/busverbindung> , zuletzt abgerufen am 22.09.2020.
- Gemeinde Glienicke/Nordbahn (Hrsg.) (2013): Kommunales Energiekonzept Glienicke/Nordbahn. Glienicke/Nordbahn.
- Gertz Gutsche Rügenapp Stadtentwicklung und Mobilität GbR / Urban Expert (2021): Interkommunales Verkehrskonzept "Niederbarnimer Fließlandschaft". Entwurfsstand Juni 2021. Berlin.
- GRUPPE PLANWERK (2016a): Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Velten (INSEK) Fortschreibung 2015. Berlin.
- GRUPPE PLANWERK (2016b): Städtebauliches Entwicklungskonzept westliches Bahnhofsumfeld Oranienburg. Oranienburg.
-

- Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH (2016): Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Oranienburg für das Jahr 2025. Berlin.
- IGES Institut GmbH / Kohl & Partner GmbH (2021): Machbarkeitsstudie BrandenburgCard. Machbarkeitsstudie zur Einführung einer BrandenburgCard inkl. fahrpreislosem ÖPNV für Gäste im Reiseland Brandenburg. Entwurfsstand Mai 2021. Berlin / Bad Reichenhall.
- IGES (IGES Institut GmbH) (2016): Studie + Erhebung: „Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum – Land Brandenburg“ im Auftrag des ADAC Berlin-Brandenburg e.V. Berlin.
- IHK Potsdam (Industrie- und Handelskammer Potsdam) (Hrsg.) (2017): Wirtschaftsprofil und Gewerbeflächengutachten 2025 Oberhavel. Potsdam.
- In-Berlin-Brandenburg GmbH (2020): Sehenswürdigkeiten im Landkreis Oberhavel. Berlin. URL: <https://www.in-berlin-brandenburg.com/Brandenburg/Landkreise/Oberhavel/Sehenswuerdigkeiten/>, zuletzt aufgerufen am 15.09.2020.
- KBA (Kraftfahrtbundesamt) (2020): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden 2014 – 2020. Flensburg. URL: [http://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz3\\_b\\_uebersicht.html?nn=1146130](http://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz3_b_uebersicht.html?nn=1146130), zuletzt aufgerufen am 16.09.2020.
- Land Berlin (2019): Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023. Berlin.
- Landkreis Oberhavel (2021): Angaben zu Finanzierung und Investitionen sowie der Entwicklung der Anzahl behinderter und schwerbehinderter Menschen im Landkreis Oberhavel. Oranienburg.
- Landkreis Oberhavel (2020a): Bisherige und prognostizierte Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte. Oranienburg.
- Landkreis Oberhavel (2020b): Freizeit und Tourismus. Oranienburg. URL: <https://www.oberhavel.de/Freizeit-und-Tourismus>, zuletzt aufgerufen am 15.09.2020.
- Landkreis Oberhavel (2020c): Betriebsleistung im kommunalen ÖPNV. Oranienburg.
- Landkreis Oberhavel (2016): Schulentwicklungsplan Landkreis Oberhavel. 5. Fortschreibung. Oranienburg.
- Landkreis Oberhavel (Hrsg.) (2020): Mobilitätskonzept 2040 Landkreis Oberhavel. Oranienburg.
- LBV (Landesamt für Bauen und Verkehr) (2021): Berichte der Raumb Beobachtung. Bevölkerungsvorausschätzung 2020 bis 2030. Ämter, Verbandsgemeinden und amtsfreie Gemeinden des Landes Brandenburg. Hoppegarten.
- LBV (Landesamt für Bauen und Verkehr) (2019): Gewerbeflächen in der Planungsregion Prignitz-Oberhavel. Raumb Beobachtung und Stadtmonitoring. URL:
-

- <https://lbv.brandenburg.de/2522.htm>, zuletzt aufgerufen am 15.09.2020.  
Frankfurt (Oder).
- LBV (Landesamt für Bauen und Verkehr) (2018): Berichte der Raumbewertung. Kreisprofil Oberhavel. Berichtsjahr 2015. Hoppegarten.
- MiD (Mobilität in Deutschland) (2018a): Tabellarische Grundausswertung. Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends. Bonn.
- MiD (Mobilität in Deutschland) (2018b): Small Area-Schätzung bundesweiter Regionaldaten. Berlin.
- Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg (2020): Finanzplan des Landes Brandenburg 2020 bis 2024. Potsdam.
- Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg (2018): Finanzplan des Landes Brandenburg 2018 bis 2022. Potsdam.
- MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) (2017): Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030. Potsdam.
- MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) (2018): Landesnahverkehrsplan 2018. Potsdam. URL: [https://mil.brandenburg.de/media\\_fast/4055/web\\_Landesnahverkehrsplan\\_2018\\_Endstand.pdf](https://mil.brandenburg.de/media_fast/4055/web_Landesnahverkehrsplan_2018_Endstand.pdf), zuletzt aufgerufen am 16.09.2020.
- Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg (2021): Schullandschaft in Brandenburg. Potsdam. URL: <https://schullandschaft.brandenburg.de/edugis/>, zuletzt aufgerufen am 11.03.2021.
- OVG (Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH) (2020): Verkehrs- und Leistungsdaten der OVG. Oranienburg.
- Planergemeinschaft Kohlbrenner eG (2015): Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) Stadt Hennigsdorf Fortschreibung 2013-2015. Hennigsdorf.
- Planmobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung (2018): ÖPNV-Konzept für die Stadt Oranienburg: Analyse und Bewertung des bestehenden ÖPNV-Systems. Oranienburg.
- Planungsbüro Richter-Richard (2010): Strategischer Verkehrsentwicklungsplan 2010 Stadt Hennigsdorf. Berlin.
- Professor Böhm und Partner – INFRASTRUKTUR & UMWELT (2013): Integriertes Klimaschutzkonzept Gemeinde Birkenwerder. Birkenwerder.
- REGIO-Nord mbH (2020): Fürstenberger Seenland Erlebnisse. Fürstenberg/Havel. URL: <https://www.fuerstenberger-seenland.de/erlebnisse>, zuletzt aufgerufen am 15.09.2020.
-

- Regionaler Wachstumskern Oranienburg-Hennigsdorf-Velten c/o BBG Beteiligungs- und Beratungsgesellschaft mbH (Hrsg. (2016): Aktualisierung und Fortschreibung des Standortentwicklungskonzeptes des RWK O-H-V 2016. Hennigsdorf.
- Seecon Ingenieure GmbH (2018): Integriertes Klimaschutzkonzept Gemeinde Mühlenbecker Land. Mühlenbecker Land.
- Spath + Nagel (2015): Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) Fürstenberg/Havel-Gransee-Zehdenick. Berlin.
- Stadt Kremmen (Hrsg.) (2014): Kommunales Energiekonzept der Stadt Kremmen. Kremmen.
- Stadt Velten (2011): Radverkehrskonzept der Stadt Velten. Velten.
- STADTPARTNER Jana Wilhelm (2016): Integriertes Stadtentwicklungskonzept Liebenwalde. Rangsdorf.
- Stadtraum Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau & Verkehrstechnik mbH (2015): Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Hohen Neuendorf. Hohen Neuendorf.
- Stadtraum Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau & Verkehrstechnik mbH (2019): Verkehrliche Untersuchung für das Gebiet „Nördlich der Bahn, beiderseits der Oranienburger Straße“ in Hohen Neuendorf. Stadt Hohen Neuendorf.
- SPV Spreepfan Verkehr GmbH (2021): PlusBus Untersuchung OPR/OHV/UM. Korridor Rheinsberg - Fürstenberg/Havel – Templin. Stand 28. Januar 2021. Berlin.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2021a): Fahrgastaufkommen (Ein- und Aussteigende Mo-Fr) im SPNV. Berlin.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2021b): Leitfaden zum Ausbau „barrierefreier Bushaltestellen“. Entwurf Stand Januar 2021. Berlin.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2020a): VBB-FahrInfo. Berlin. URL: <https://fahrinfo.vbb.de/>, zuletzt aufgerufen am 25.09.2020.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2020b): Beförderungsbedingungen. Berlin. URL: <https://www.vbb.de/fahrpreise/befoerederungsbedingungen>, zuletzt aufgerufen am 16.11.2020.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2018): Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation. Berlin.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (Hrsg.) (2017): Korridoruntersuchungen Regionalverkehr Brandenburg inkl. Korridorfaktenblätter. Berlin.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2016): Handbuch Alternative Bedienung. Berlin.
-

VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2015): Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Ein Leitfaden für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. 4. Aktualisierung.

VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2012): Handbuch Bürgerbus. Berlin.

VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) (2016): Perspektiven und Grenzen des öffentlichen Verkehrs auf dem Land. Vortrag von Meinhard Zistel.

Verkehrsgesellschaft Oberhavel (2020): RufBus im Landkreis Oberhavel. Oranienburg. URL: <https://www.ovg-online.de/fahrplan-tickets/rufbus.html>, zuletzt abgerufen am 25.09.2020.

WInTO GmbH (Wirtschafts-, Innovations- und Tourismusförderung Oberhavel GmbH) (2020): Gewerbegebiete und Gewerbebestandorte im Landkreis Oberhavel. Hennigsdorf.

---

# Anhang

---

## A1 Derzeitiger Angebotsumfang im SPNV

Tabelle 41: Angebotsumfang SPNV im Landkreis Oberhavel

Linien- nr.	Linie und Laufweg	Zugangsstellen im LK Oberhavel	Richtung	Zugpaare			Takt [min]	Bemerkungen
				Mo- Fr	Sa	So/F		
RE 5	Rostock/Stralsund – Neustrelitz – Oranienburg – Berlin Südkreuz – Elsterwerda/Finstertal	Fürstenberg/Havel   Dannenwalde   Gransee   Löwenberg (Mark)   Oranienburg	Rostock/Stralsund – Berlin Südkreuz	19	21	20	60	Sa, So/F: 1 Fahrt saisonal April – Oktober
			Berlin Südkreuz – Stralsund/Rostock	19	22	21		
RE 6	Wittenberge – Neuruppin – Kremmen – Hennigsdorf – Berlin-Gesundbrunnen	Beetz-Sommerfeld   Kremmen   Velten (Mark)   Hennigsdorf	Wittenberge – Berlin-Gesundbrunnen	19	19	19	60	
			Berlin-Gesundbrunnen – Wittenberge	22	20	20		
RB 12	Templin Stadt – Löwenberg (Mark) – Oranienburg – Berlin-Lichtenberg – Berlin Ostkreuz	Vogelsang   Zehdenick-Neuhof   Zehdenick (Mark)   Bergsdorf   Löwenberg (Mark)   Grüneberg   Nassenheide   Sachsenhausen (Nordb)   Oranienburg	Templin Stadt – Berlin Ostkreuz	20	16	16	60	1 Fahrt im Abschnitt Oranienburg – Berlin; 1 Fahrt nur Abschnitt Löwenberg – Oranienburg
			Berlin Ostkreuz – Templin Stadt	19	17	17		1 Fahrt nur innerhalb Berlin
RB 20	Oranienburg – Hennigsdorf (b Berlin) – Potsdam Hbf	Oranienburg   Birkenwerder   Hohen Neuendorf West   Hennigsdorf	Oranienburg – Potsdam	16	/	/	60	
			Potsdam – Oranienburg	16	/	/		
RB 27	(Schmachtenhagen –) Wensickendorf – Basdorf – Berlin-Karow	Schmachtenhagen   Wensickendorf   Zühlsdorf	(Schmachtenhagen –) Wensickendorf – Berlin-Karow	14	13	13	60-120	Bedienung Schmachtenhagen nur teilweise Sa, So/F; Mo-Fr nur bis

Linien- nr.	Linie und Laufweg	Zugangsstellen im LK Oberhavel	Richtung	Zugpaare			Takt [min]	Bemerkungen
				Mo- Fr	Sa	So/F		
			Berlin-Karow – Wensickendorf (– Schmachtenhagen)	14	14	14		Wensickendorf; weitere Fahrten im Abschnitt Basdorf –Berlin-Karow
RB 54	Löwenberg (Mark) – Herzberg (Mark) – Rheinsberg (Mark)	Löwenberg (Mark)	Löwenberg – Rheinsberg	6	6	6	120	
			Rheinsberg – Löwenberg	7	7	7		
RB 55	Kremmen – Velten (Mark) – Hennigsdorf	Kremmen   Schwante   Vehlefan   Bärenklau (OHV)   Velten (Mark)   Hennigsdorf	Kremmen – Hennigsdorf	26	15	15	60	8 bzw. 7 Fahrten nur Abschnitt Velten (Mark) – Hennigsdorf
			Hennigsdorf – Kremmen	24	15	15		
S 1	S Wannsee – S+U Friedrichstraße – Oranienburg	Hohen Neuendorf   Birkenwerder   Borgsdorf   Lehnitz   Oranienburg	Wannsee – Oranienburg	62	67	65	20	Sa, So/F zwischen ca. 01-05 Uhr 30-Min-Takt
			Oranienburg – Wannsee	62	68	64		
S 8	(S Zeuthen –) S Grünau – S Ostkreuz – S Birkenwerder	Mühlenbeck-Mönchmühle   Schönfließ   Bergfelde   Hohen Neuendorf   Birkenwerder	(Zeuthen –) Grünau – Birkenwerder	53	48	45	20	Ab ca. 21 Uhr sowie Sa, So/F zusätzlich zwischen ca. 07-09 Uhr 60-Min-Takt im Abschnitt Blankenburg – Birkenwerder
			Birkenwerder – Grünau (– Zeuthen)	53	48	45		
S 25	S Teltow Stadt – S+U Friedrichstraße – S Tegel – S Hennigsdorf	Hennigsdorf	Teltow Stadt – Hennigsdorf	62	67	66	20	Sa, So/F zwischen ca. 01-05 Uhr 30-Min-Takt
			Hennigsdorf – Teltow Stadt	63	68	66		

Daten: VBB 2020a.

## A2 Derzeitiger Angebotsumfang im kommunalen ÖPNV

Tabelle 42: Angebotsumfang kommunaler ÖPNV im Landkreis Oberhavel

Linien <sup>1</sup>	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen																																			
136	Gatower Str./Heerstr. – S+U Rathaus Spandau – S Hennigsdorf	OVG	Gatower Str./Heerstr. – Hennigsdorf	42 (42)	17	15	60	Mo-Fr: 5-9 Uhr ca. 30-Min-Takt, 13-19 Uhr 20-Min-Takt																																			
			S Hennigsdorf – Gatower Str./Heerstr.	44 (44)	18	15			800	Oranienburg – Leegebruch – Vehlefanze – Schwante – Kremmen - Flatow	OVG	Oranienburg – Flatow	16 (10)	3	3		Mo-Fr S: 1 Fahrt nur ab/bis Schwante; 1 Fahrt nur innerhalb Kremmen; 1 Fahrt nur Leegebruch – Vehlefanze; 1 Fahrt nur Staffelde - Kremmen	Flatow – Oranienburg	17 (10)	3	3	801	Oranienburg – Beetz – Kremmen – Neu Ludwigsau – Wall	OVG	Oranienburg – Wall	17 (7)	3	3		Mo-Fr S: 2 bzw. 1 Fahrten als Rufbus; 3 bzw. 4 Fahrten ab/bis Beetz; 2 Fahrten nur ab Sommerfeld; Mo-Fr F: 1 bzw. 2 Fahrten als Rufbus; 2 Fahrten nur bis Beetz; Sa, So/F: alle Fahrten ab/bis Beetz	Wall – Oranienburg	18 (8)	3	3	802	Oranienburg – Nassenheide – Neuendorf – Grüneberg / Löwenberg (Mark)	OVG	Oranienburg – Grüneberg / Löwenberg (Mark)	14 (10)	3	3	Mo-Fr: 60	Mo-Fr S: 1 Fahrt ab Teschen- dorf; Sa, So/F: alle Fahrten nur bis Neuendorf
800	Oranienburg – Leegebruch – Vehlefanze – Schwante – Kremmen - Flatow	OVG	Oranienburg – Flatow	16 (10)	3	3		Mo-Fr S: 1 Fahrt nur ab/bis Schwante; 1 Fahrt nur innerhalb Kremmen; 1 Fahrt nur Leegebruch – Vehlefanze; 1 Fahrt nur Staffelde - Kremmen																																			
			Flatow – Oranienburg	17 (10)	3	3			801	Oranienburg – Beetz – Kremmen – Neu Ludwigsau – Wall	OVG	Oranienburg – Wall	17 (7)	3	3		Mo-Fr S: 2 bzw. 1 Fahrten als Rufbus; 3 bzw. 4 Fahrten ab/bis Beetz; 2 Fahrten nur ab Sommerfeld; Mo-Fr F: 1 bzw. 2 Fahrten als Rufbus; 2 Fahrten nur bis Beetz; Sa, So/F: alle Fahrten ab/bis Beetz	Wall – Oranienburg	18 (8)	3	3	802	Oranienburg – Nassenheide – Neuendorf – Grüneberg / Löwenberg (Mark)	OVG	Oranienburg – Grüneberg / Löwenberg (Mark)	14 (10)	3	3	Mo-Fr: 60	Mo-Fr S: 1 Fahrt ab Teschen- dorf; Sa, So/F: alle Fahrten nur bis Neuendorf	Löwenberg (Mark) / Grüne- berg – Oranienburg	16 (10)	3	3	Mo-Fr S: 6 Fahrten nur ab Neuendorf; Mo-Fr F: 1 Fahrt als Rufbus im Abschnitt Neu- endorf – Löwenberg								
801	Oranienburg – Beetz – Kremmen – Neu Ludwigsau – Wall	OVG	Oranienburg – Wall	17 (7)	3	3		Mo-Fr S: 2 bzw. 1 Fahrten als Rufbus; 3 bzw. 4 Fahrten ab/bis Beetz; 2 Fahrten nur ab Sommerfeld; Mo-Fr F: 1 bzw. 2 Fahrten als Rufbus; 2 Fahrten nur bis Beetz; Sa, So/F: alle Fahrten ab/bis Beetz																																			
			Wall – Oranienburg	18 (8)	3	3			802	Oranienburg – Nassenheide – Neuendorf – Grüneberg / Löwenberg (Mark)	OVG	Oranienburg – Grüneberg / Löwenberg (Mark)	14 (10)	3	3	Mo-Fr: 60	Mo-Fr S: 1 Fahrt ab Teschen- dorf; Sa, So/F: alle Fahrten nur bis Neuendorf	Löwenberg (Mark) / Grüne- berg – Oranienburg	16 (10)	3	3	Mo-Fr S: 6 Fahrten nur ab Neuendorf; Mo-Fr F: 1 Fahrt als Rufbus im Abschnitt Neu- endorf – Löwenberg																					
802	Oranienburg – Nassenheide – Neuendorf – Grüneberg / Löwenberg (Mark)	OVG	Oranienburg – Grüneberg / Löwenberg (Mark)	14 (10)	3	3	Mo-Fr: 60	Mo-Fr S: 1 Fahrt ab Teschen- dorf; Sa, So/F: alle Fahrten nur bis Neuendorf																																			
			Löwenberg (Mark) / Grüne- berg – Oranienburg	16 (10)	3	3		Mo-Fr S: 6 Fahrten nur ab Neuendorf; Mo-Fr F: 1 Fahrt als Rufbus im Abschnitt Neu- endorf – Löwenberg																																			

Linien <sup>1</sup>	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
803	Oranienburg – Nassenheide – Liebenwalde – Liebenthal	OVG	Oranienburg – Liebenwalde (– Liebenthal	13 (8)	3	3		Sa,So: alle Fahrten nur ab Neuendorf
			(Liebenthal –) Liebenwalde – Oranienburg	12 (8)	3	3		Mo-Fr S: 2 Fahrten nur ab Nassenheide, 2 Fahrten nur bis Liebenwalde
804	Oranienburg, Rewestr. – Birken- allee – S Oranienburg – Gedenk- stätte – Malz	OVG	Oranienburg – Malz	17 (17)	8	8	60 (Sa, So/F: 120)	Mo-Fr S: 1 Fahrt nur bis S Orani- enburg; Sa, So/F: alle Fahrten ab/bis Oranienburg, Birken- allee
			Malz – Oranienburg	16 (16)	8	8		
805	S Oranienburg – Zehlendorf – Lie- benwalde	OVG	Oranienburg – Liebenwalde	18 (14)	8	8	Sa, So/F: 120	Mo-Fr: 2 Fahrten nur ab/bis Oranienburg, Hochschule der Polizei, 2 bzw. 4 Fahrten nur bis/ab Zehlendorf; Mo-Fr F: 2 Fahrten nur ab Zehlendorf, 3 Fahrten nur ab Oranienburg, Hochschule der Polizei
			Liebenwalde – Oranienburg	18 (15)	8	8		
806	Zühlsdorf – Mühlenbeck – Schil- dow – S Frohnau / S Hermsdorf		Zühlsdorf – Mühlenbeck	16 (14)	6	6	60 (Sa, So/F: 120)	Mo-Fr: 8 Fahrten nur Freitag
			Mühlenbeck – S Frohnau / S Hermsdorf	73 (73)	17	13	20	
			S Hermsdorf / S Frohnau – Mühlenbeck	68 (68)	27	23	(Sa, So/F: 60)	
			Mühlenbeck – Zühlsdorf	15 (14)	7	7	60 (Sa, So/F: 120)	

Linien <sup>1</sup>	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
807	Velten, Parkstadt – Velten, Businesspark – S Hennigsdorf	OVG	Velten – Hennigsdorf	15 (15)	/	/	Ca.60	
			Hennigsdorf – Velten	13 (13)	/	/		
808	(Hennigsdorf, Friedrich-Wolf-Str. –) S Hennigsdorf – Stolpe Süd	OVG	Hennigsdorf – Stolpe Süd	3 (0)	/	/		Nur eine Fahrt bis Hennigsdorf, Friedrich-Wolf-Str.
			Stolpe Süd – Hennigsdorf	4 (0)	/	/		
809	Hennigsdorf, Friedrich-Wolf-Str. – S Hohen Neuendorf – S Hermsdorf	OVG	Hennigsdorf – S Hermsdorf	18 (18)	5	5	Mo-Fr: 60 Sa, So: 120	Mo-Fr: 1 bzw. 2 Fahrten nur bis/ab S Hohen Neuendorf
			S Hermsdorf – Hennigsdorf	19 (19)	5	5		
810	Mühlenbeck – Schönfließ – Glienicke – S Mühlenbeck-Mönchmühle – Mühlenbeck	OVG	Mühlenbeck – Schönfließ – Glienicke – S Mühlenbeck-Mönchmühle – Mühlenbeck	12 (0)	/	/		2 Fahrten nur bis Glienicke, 1 Fahrt nur im Abschnitt S Mühlenbeck-Mönchmühle – Mühlenbeck
			Mühlenbeck – Schildow – Glienicke – Mühlenbeck	5 (0)	/	/		1 Fahrt nur bis Schildow
811	S Hennigsdorf –Marwitz – Bötzow	OVG	Hennigsdorf – Bötzow	5 (5)	/	/		1 Fahrt nur ab/bis Marwitz
			Bötzow – Hennigsdorf	6 (6)	/	/		
812	Neu Vehlefan – Schwante – Vehlefan – Bötzow	OVG	Neu Vehlefan – Bötzow	14 (8)	3	3		Mo-Fr S: 1 Fahrt nur im Abschnitt Schwante – Vehlefan; 1 Fahrt nur bis Schwante
			Bötzow – Neu Vehlefan	16 (8)	3	3		Mo-Fr S: 3 Fahrten nur Abschnitt Vehlefan – Sommerswalde
813	Schmachtenhagen – Bernöwe – Zehlendorf	OVG	Schmachtenhagen – Zehlendorf	8 (3)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt als Rufbus sowie 1 Fahrt nur ab Bernöwe;
			Zehlendorf – Schmachtenhagen	9 (3)	/	/		Mo-Fr F: alle Fahrten als Rufbus und nur bis/ab Bernöwe
814	Kremmen – Hennigsdorf	OVG	Kremmen – Hennigsdorf	1 (0)	/	/		

Linien <sup>1</sup>	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
			Hennigsdorf – Kremmen	4 (0)	/	/		
816	S Borgsdorf – Velten Bhf – Velten Süd (Hedwigpromenade)	OVG	S Borgsdorf - Velten	7 (7)	6	6	60	
			Velten – S Borgsdorf	9 (9)	6	6	(Sa, So/F: 120)	
821	Oranienburg, Birkenallee – Gedenkstätte – Tiergarten	OVG	Birkenallee – Tiergarten	8 (5)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt nur ab Sachsenhausen, 1 Fahrt nur bis Sachsenhausen
			Tiergarten – Birkenallee	5 (5)	/	/		
822	S Hohen Neuendorf – Hohen Neuendorf, Havelstr.	OVG	S Hohen Neuendorf – Havelstr.	22 (22)	9	9	40	
			Havelstr. – S Hohen Neuendorf	22 (22)	9	9	(Sa, So/F: 60)	
823	Oranienburg – Germendorf – Sommerswalde – Schwante – Kremmen	OVG	Oranienburg – Kremmen	0 (0)	5	5		
			Kremmen – Oranienburg	0 (0)	5	5	120	
824	Oranienburg – Germendorf – Leegebruch – Velten – Hennigsdorf	OVG	Oranienburg – Hennigsdorf	51 (50)	33	18		Mo-Fr: 1 Fahrt nur ab/bis Germendorf; 1 Fahrt nur ab Leegebruch; Mo-Fr S: 1 Fahrt nur Marwitz – Velten
			Hennigsdorf – Oranienburg	53 (51)	37	18	20 (Sa, So/F: 60)	
830	Gransee – Buberow – Häsen – Löwenberg	OVG	Gransee – Löwenberg	12 (7)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt als Rufbus Mo-Fr F: alle Fahrten nur als Rufbusse
			Löwenberg – Gransee	13 (7)	/	/		Mo-Fr S: 2 Fahrten als Rufbusse, 1 Fahrt nur ab Häsen Mo-Fr F: alle Fahrten nur als Rufbusse
831	Liebenthal – Liebenwalde – Löwenberg	OVG	Liebenthal – Löwenberg	8 (6)	6	6		Mo-Fr: 4 Fahrten als Rufbus;
			Löwenberg – Liebenthal	8 (6)	7	7	120	Mo-Fr F: 2 Fahrten als Rufbus;

Linien <sup>1</sup>	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
								Sa, So/F: alle Fahrten als Rufbus; Mo-Fr S: 1 Fahrt nur Di-Do bis Liebenwalde
832	Zehdenick – Falkenthal – Grüneberg – Löwenberg	OVG	Zehdenick – Löwenberg	8 (3)	/	/		Mo-Fr F: alle Fahrten als Rufbus
			Löwenberg – Zehdenick	9 (3)	/	/		
833	Gransee – Badingen – Zehdenick	OVG	Gransee – Zehdenick	22 (15)	5	5	60 (Sa, So/F 120)	Mo-Fr S: 4 bzw. 2 Fahrten als Rufbus, 3 bzw. 1 Fahrten nur in Gransee; Mo-Fr F: 1 Fahrt als Rufbus; Sa, So/F: alle Fahrten als Rufbus
			Zehdenick – Gransee	17 (15)	5	5		
834	Rauschendorf – Menz	OVG	Rauschendorf – Menz	1 (1)	/	/		Mo-Fr F: Fahrt als Rufbus
			Menz – Rauschendorf	2 (1)	/	/		
835	Gransee – Rönnebeck – Meseberg – Gransee	OVG	Gransee – Meseberg – Gransee	12 (9)	/	/		Mo-Fr S: 2 Fahrten als Rufbus Mo-Fr F: 5 Fahrten als Rufbus
			Gransee – Meseberg – Schönermark – Gransee	3 (0)	/	/		1 Fahrt nur ab Schönermark
836	Gransee – Zernikow – Menz – Neuglobsow	OVG	Gransee – Neuglobsow	10 (7)	4	4		Mo-Fr S: 3 Fahrten als Rufbus, 1 Fahrt nur im Abschnitt Menz – Neuglobsow; Mo-Fr F: 6 Fahrten als Rufbus; Sa, So/F: alle Fahrten als Rufbus
			Neuglobsow – Gransee	11 (7)	4	4		
837	Gransee – Wentow – Burgwall – Marienthal – Tornow – Ringsleben	OVG	Gransee – Ringsleben	4 (4)	/	/		Mo-Fr F: alle Fahrten als Rufbus, 1 Fahrt nur bis/ab Marienthal
			Ringsleben – Gransee	4 (4)	/	/		
838	Zehdenick – Mildenberg – Tornow – Barsdorf – Bredereiche – Fürstenberg/ Havel	OVG	Zehdenick – Fürstenberg	15 (10)	12	12	Sa, So/F: 60	Mo-Fr S: 2 bzw. 3 Fahrten als Rufbus, 2 bzw. 1 Fahrten nur im Abschnitt Bredereiche – Fürstenberg, 2 Fahrten nur im
			Fürstenberg – Zehdenick	15 (11)	12	12		

Linien <sup>1</sup>	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
								Abschnitt Neutornow – Bredereiche, 1 Fahrt nur im Abschnitt Fürstenberg – Tornado; Mo-Fr F: 3 Fahrten als Rufbus; Sa, So/F: alle Fahrten nur als Rufbus
839	Bredereiche – (Altthymen –) Fürstenberg/Havel – Neuglobsow – Menz	OVG	Bredereiche – Menz Menz – Bredereiche	8 (6) 9 (6)	5 5	5 5	Ca. 120	Mo-Fr S: 1 Fahrt nur im Abschnitt Himmelpfort – Bredereiche; Mo-Fr F: alle Fahrten als Rufbus; Sa, So/F: nur Abschnitt Fürstenberg – Menz als Rufbus
841	Gransee – Seilershof – Gramzow – Fürstenberg/Havel	OVG	Gransee – Fürstenberg Fürstenberg – Gransee	6 (5) 6 (4)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt nur im Abschnitt Drögen – Fürstenberg, Schule, 1 bzw. 2 Fahrten als Rufbus; Mo-Fr F: alle Fahrten als Rufbus
842	Zehdenick – Kurtschlag – Groß Dölln	OVG	Zehdenick – Groß Dölln Groß Dölln – Zehdenick	5 (4) 4 (4)	/	/		Mo-Fr S: 2 bzw. 1 Fahrten als Rufbus; Mo-Fr F: alle Fahrten als Rufbus
843	Zehdenick – Krewelin – Liebenwalde	OVG	Zehdenick – Liebenwalde Liebenwalde – Zehdenick	8 (4) 6 (4)	3 3	3 3		Mo-Fr S: 1 Fahrt als Rufbus; Mo-Fr F sowie Sa, So/F: alle Fahrten als Rufbus
845	Gransee – Bergsdorf – Klein Mutz – Zehdenick	OVG	Gransee – Zehdenick Zehdenick – Gransee	9 (3) 9 (3)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt nur im Abschnitt Gransee – Häsen, 1 Fahrt nur in Gransee; Mo-Fr F: alle Fahrten nur im Abschnitt Bergsdorf – Zehdenick als Rufbus

Linien <sup>1</sup>	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen																																																																					
846	Fürstenberg/Havel – Neuthymen – Altthymen	OVG	Fürstenberg – Altthymen	8 (3)	/	/		Mo-Fr S: 4 Fahrten als Rufbus Mo-Fr F: alle Fahrten als Rufbus																																																																					
			Altthymen – Fürstenberg	9 (3)	/	/			847	Fürstenberg/Havel – Altglobow – Zernikow – Menz	OVG	Fürstenberg – Menz	5 (2)	/	/		Mo-Fr S: 3 bzw. 4 Fahrten als Rufbus; Mo-Fr F: alle Fahrten als Rufbus und nur im Abschnitt Fürstenberg – Zernikow	Menz – Fürstenberg	5 (2)	/	/	848	Fürstenberg/Havel – Steinförde – Großmenow	OVG	Fürstenberg – Großmenow	10 (3)	/	/		Mo-Fr S: 5 Fahrten als Rufbus, 1 Fahrt nur in Fürstenberg Mo-Fr F: alle Fahrten als Rufbus und nur im Abschnitt Fürstenberg – Großmenow	Großmenow – Fürstenberg	9 (3)	/	/	850	Zehdenick – Neuhoﬀ – Vogelsang	OVG	Zehdenick – Vogelsang	7 (0)	/	/		1 Fahrt als Rufbus 1 Fahrt nur bis Zehdenick, Waldschänke	Vogelsang – Zehdenick	6 (0)	/	/	851	Altlüdersdorf – Dannenwalde – Menz	OVG	Altlüdersdorf – Menz	1 (1)	/	/		Mo-Fr F als Rufbus	Menz - Altlüdersdorf	2 (1)	/	/	854	Gransee – Osterne – Mildenberg – Tornow – Bredereiche – Himmelpfort	OVG	Gransee – Himmelpfort)	2 (3)	3	3		Mo-Fr S: 1 Fahrt nur Di; Mo-Fr F und Sa, So/F: alle Fahrten nur im Abschnitt Gransee – Mildenberg, Ziegeleipark	Himmelpfort – Gransee	4 (3)	3	3	857	Löwenberg – Großmutz – Grieben – Löwenberg	OVG	Ringlinie
847	Fürstenberg/Havel – Altglobow – Zernikow – Menz	OVG	Fürstenberg – Menz	5 (2)	/	/		Mo-Fr S: 3 bzw. 4 Fahrten als Rufbus; Mo-Fr F: alle Fahrten als Rufbus und nur im Abschnitt Fürstenberg – Zernikow																																																																					
			Menz – Fürstenberg	5 (2)	/	/			848	Fürstenberg/Havel – Steinförde – Großmenow	OVG	Fürstenberg – Großmenow	10 (3)	/	/		Mo-Fr S: 5 Fahrten als Rufbus, 1 Fahrt nur in Fürstenberg Mo-Fr F: alle Fahrten als Rufbus und nur im Abschnitt Fürstenberg – Großmenow	Großmenow – Fürstenberg	9 (3)	/	/	850	Zehdenick – Neuhoﬀ – Vogelsang	OVG	Zehdenick – Vogelsang	7 (0)	/	/		1 Fahrt als Rufbus 1 Fahrt nur bis Zehdenick, Waldschänke	Vogelsang – Zehdenick	6 (0)	/	/	851	Altlüdersdorf – Dannenwalde – Menz	OVG	Altlüdersdorf – Menz	1 (1)	/	/		Mo-Fr F als Rufbus	Menz - Altlüdersdorf	2 (1)	/	/	854	Gransee – Osterne – Mildenberg – Tornow – Bredereiche – Himmelpfort	OVG	Gransee – Himmelpfort)	2 (3)	3	3		Mo-Fr S: 1 Fahrt nur Di; Mo-Fr F und Sa, So/F: alle Fahrten nur im Abschnitt Gransee – Mildenberg, Ziegeleipark	Himmelpfort – Gransee	4 (3)	3	3	857	Löwenberg – Großmutz – Grieben – Löwenberg	OVG	Ringlinie	8 (3)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt als Rufbus Mo-Fr F: alle Fahrten als Rufbus								
848	Fürstenberg/Havel – Steinförde – Großmenow	OVG	Fürstenberg – Großmenow	10 (3)	/	/		Mo-Fr S: 5 Fahrten als Rufbus, 1 Fahrt nur in Fürstenberg Mo-Fr F: alle Fahrten als Rufbus und nur im Abschnitt Fürstenberg – Großmenow																																																																					
			Großmenow – Fürstenberg	9 (3)	/	/			850	Zehdenick – Neuhoﬀ – Vogelsang	OVG	Zehdenick – Vogelsang	7 (0)	/	/		1 Fahrt als Rufbus 1 Fahrt nur bis Zehdenick, Waldschänke	Vogelsang – Zehdenick	6 (0)	/	/	851	Altlüdersdorf – Dannenwalde – Menz	OVG	Altlüdersdorf – Menz	1 (1)	/	/		Mo-Fr F als Rufbus	Menz - Altlüdersdorf	2 (1)	/	/	854	Gransee – Osterne – Mildenberg – Tornow – Bredereiche – Himmelpfort	OVG	Gransee – Himmelpfort)	2 (3)	3	3		Mo-Fr S: 1 Fahrt nur Di; Mo-Fr F und Sa, So/F: alle Fahrten nur im Abschnitt Gransee – Mildenberg, Ziegeleipark	Himmelpfort – Gransee	4 (3)	3	3	857	Löwenberg – Großmutz – Grieben – Löwenberg	OVG	Ringlinie	8 (3)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt als Rufbus Mo-Fr F: alle Fahrten als Rufbus																					
850	Zehdenick – Neuhoﬀ – Vogelsang	OVG	Zehdenick – Vogelsang	7 (0)	/	/		1 Fahrt als Rufbus 1 Fahrt nur bis Zehdenick, Waldschänke																																																																					
			Vogelsang – Zehdenick	6 (0)	/	/			851	Altlüdersdorf – Dannenwalde – Menz	OVG	Altlüdersdorf – Menz	1 (1)	/	/		Mo-Fr F als Rufbus	Menz - Altlüdersdorf	2 (1)	/	/	854	Gransee – Osterne – Mildenberg – Tornow – Bredereiche – Himmelpfort	OVG	Gransee – Himmelpfort)	2 (3)	3	3		Mo-Fr S: 1 Fahrt nur Di; Mo-Fr F und Sa, So/F: alle Fahrten nur im Abschnitt Gransee – Mildenberg, Ziegeleipark	Himmelpfort – Gransee	4 (3)	3	3	857	Löwenberg – Großmutz – Grieben – Löwenberg	OVG	Ringlinie	8 (3)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt als Rufbus Mo-Fr F: alle Fahrten als Rufbus																																		
851	Altlüdersdorf – Dannenwalde – Menz	OVG	Altlüdersdorf – Menz	1 (1)	/	/		Mo-Fr F als Rufbus																																																																					
			Menz - Altlüdersdorf	2 (1)	/	/			854	Gransee – Osterne – Mildenberg – Tornow – Bredereiche – Himmelpfort	OVG	Gransee – Himmelpfort)	2 (3)	3	3		Mo-Fr S: 1 Fahrt nur Di; Mo-Fr F und Sa, So/F: alle Fahrten nur im Abschnitt Gransee – Mildenberg, Ziegeleipark	Himmelpfort – Gransee	4 (3)	3	3	857	Löwenberg – Großmutz – Grieben – Löwenberg	OVG	Ringlinie	8 (3)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt als Rufbus Mo-Fr F: alle Fahrten als Rufbus																																															
854	Gransee – Osterne – Mildenberg – Tornow – Bredereiche – Himmelpfort	OVG	Gransee – Himmelpfort)	2 (3)	3	3		Mo-Fr S: 1 Fahrt nur Di; Mo-Fr F und Sa, So/F: alle Fahrten nur im Abschnitt Gransee – Mildenberg, Ziegeleipark																																																																					
			Himmelpfort – Gransee	4 (3)	3	3			857	Löwenberg – Großmutz – Grieben – Löwenberg	OVG	Ringlinie	8 (3)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt als Rufbus Mo-Fr F: alle Fahrten als Rufbus																																																												
857	Löwenberg – Großmutz – Grieben – Löwenberg	OVG	Ringlinie	8 (3)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt als Rufbus Mo-Fr F: alle Fahrten als Rufbus																																																																					

Linien in Aufgabenträgerschaft anderer Gebietskörperschaften							
107	H-Hesse-Str./Waldstr. – Blankenfelde – Schildow / Berlin-Arkenberge	BVG	H-Hesse-Str./Waldstr. – Schildow / Arkenberge	84	58	55	20
			Schildow / Arkenberge – H-Hesse-Str./Waldstr.	84	59	55	
136	Gatower Str./Heerstr. – S+U Rathaus Spandau – Aalemannufer – S Hennigsdorf	BVG	Gatower Str./Heerstr. – Hennigsdorf	112	91	52	10 (Sa, So/F: 20)
			Hennigsdorf – Gatower Str./Heerstr.	110	90	52	
509	Templin – Storkow – Grunewald – Groß Dölln – Groß Väter	UVG	Templin – Groß Väter	11 (7)	4	4	Mo-Fr S: 1 Fahrt nur im Abschnitt in Templin Sa, So/F: Alle Fahrten als Rufbus, 2 Fahrten nur April-Oktober
			Groß Väter – Templin, Waldhofschule	11 (9)	3	3	
517	Templin – Lychen – Himmelpfort – Fürstenberg/Havel	UVG	Templin – Fürstenberg	15 (10)	4	4	1 Fahrt als Rufbus
			Lychen – Fürstenberg	4 (3)	4	4	Mo-Fr: 3 Fahrten als Rufbus Sa, So/F: 1 Fahrt als Rufbus
			Fürstenberg – Lychen	6 (5)	4	4	Mo-Fr: 2 Fahrten als Rufbusse Sa,So: 1 Fahrt als Rufbus, 1 Fahrt nur April-Oktober
			Fürstenberg – Templin	18 (10)	3	3	Mo-Fr: 1 Fahrt als Rufbus Sa, So/F: 1 Fahrt nur April-Oktober

651	Falkensee – Schönwalde – Hennigsdorf	HVG	Falkensee – Schönwalde (– Hennigsdorf)	36 (34)	8	8	30 (Sa, So/F: 120)	Mo-Fr: nur 3 Fahrten ab/bis Hennigsdorf; Sa, So/F: Alle Fahrten nur Schönwalde – Falkensee
			(Hennigsdorf –) Schönwalde – Falkensee	36 (34)	8	8		
671	Paaren/Glien – Wansdorf – Bötzow – Schönwalde – S+U Rathaus Spandau	HVG	Paaren/Glien – S+U Rathaus Spandau	25 (24)	9	6		Mo-Fr: 2 Fahrten nur Fr und nur innerhalb Schönwalde; 4 bzw. 1 Fahrten ab/bis Schönwalde; 1 bzw. 3 Fahrten bis/ab Wansdorf Sa: 2 Fahrten nur im Abschnitt Schönwalde
			S+U Rathaus Spandau – Paaren/Glien	28 (26)	9	6		
758	Fehrbellin – Tarmow – Linum – Kremmen	ORP	Fehrbellin – Kremmen	11 (8)	/	/		Nur 4 Fahrten ab/bis Kremmen, übrige Fahrten ab/bis Linum
			Kremmen – Fehrbellin	13 (9)	/	/		
782	Wall – Beetz – Beetz-Sommerfeld	ORP	Wall – Beetz-Sommerfeld	4 (3)	/	/		Mo-Fr F alle Fahrten als Rufbus
			Beetz-Sommerfeld – Wall	4 (2)	/	/		
783	Herzberg (Mark) – Löwenberg (Mark)	ORP	Herzberg (Mark) – Löwenberg (Mark)	2 (0)	/	/		1 Fahrt nur als Rufbus
			Löwenberg (Mark) – Herzberg (Mark)	2 (0)	/	/		
784	Rheinsberg – Lindow – Gransee	ORP	Rheinsberg – Lindow (– Gransee)	7 (7)	/	/		
			(Gransee –) Lindow – Rheinsberg	7 (7)	/	/		
891	Bernau – Wandlitz – (Zühlsdorf) – Basdorf – Schönerlinde – Zepernick – Bernau	BBG	Bernau – Wandlitz – Zühlsdorf – Schönerlinde – Bernau	21 (9)	/	/		Mo-Fr S 4 Fahrten über Zühlsdorf
			Bernau – Schönerlinde – Zühlsdorf – Wandlitz – Bernau	21 (9)	/	/		Mo-Fr S 1 Fahrt über Zühlsdorf

Daten: VBB 2020a sowie Daten der Verkehrsunternehmen, Fahrplanstand Oktober 2020.

### A3 Allgemeinbildende Schulen im Landkreis Oberhavel

Tabelle 43: Allgemeinbildende Schulen im Landkreis Oberhavel mit Schülerzahlen

Schulname	Schulart	Träger	Schülerzahl
<b>Grundschulen</b>			
Grundschule „Theodor Fontane“		Stadt Hennigsdorf	399
Biber-Grundschule		Stadt Hennigsdorf	261
Grundschule NORD		Stadt Hennigsdorf	361
Sonnengrundschule		Stadt Hennigsdorf	204
Grundschule Beetz		Stadt Kremmen	158
Goethe-Grundschule		Stadt Kremmen	255
Grundschule Bötzw		Gemeinde Oberkrämer	288
Nashorn-Grundschule Vehlefan		Gemeinde Oberkrämer	371
Linden-Grundschule		Stadt Velten	429
Löwenzahn-Grundschule		Stadt Velten	293
J.-H.-Pestalozzi-Grundschule		Gemeinde Leegebruch	384
Comenius-Grundschule Oranienburg		Stadt Oranienburg	526
Havelschule Oranienburg		Stadt Oranienburg	637
Waldschule Oranienburg		Stadt Oranienburg	299

Schulname	Schulart	Träger	Schülerzahl
Grundschule Friedrichsthal		Stadt Oranienburg	155
Grundschule Germendorf		Stadt Oranienburg	206
Friedrich-Wolf-Grundschule Lehnitz		Stadt Oranienburg	196
Grundschule Sachsenhausen		Stadt Oranienburg	188
Neddermeyer-Grundschule Schmachtenhagen		Stadt Oranienburg	256
Mosaik-Grundschule Oranienburg	Ganztagsschule	JUS Jugend- und Sozialwerk gemeinnützige GmbH	105
Kinderschule Oberhavel in Oranienburg/Eden	Ganztagsschule	ElternINItiative Selbsthilfe e.V.	56
Adventschule Oberhavel		Stadt Oranienburg	54
Pestalozzi-Grundschule Birkenwerder integrativ-kooperativ		Gemeinde Birkenwerder	468
Grundschule Glienicke		Gemeinde Glienicke	659
Mosaik-Grundschule Hohen Neuendorf		JUS Jugend- und Sozialwerk gemeinnützige GmbH	184
Grundschule Niederheide		Stadt Hohen Neuendorf	312
Waldgrundschule Hohen Neuendorf		Stadt Hohen Neuendorf	560
Ahorn-Grundschule Bergfelde		Stadt Hohen Neuendorf	318
Grundschule Borgsdorf		Stadt Hohen Neuendorf	256
Käthe-Kollwitz-Grundschule Mühlenbeck		Gemeinde Mühlenbecker Land	391
Europaschule am Fließ Schildow		Gemeinde Mühlenbecker Land	444

Schulname	Schulart	Träger	Schülerzahl
Grundschule "An der Mühle" Bredereiche		Stadt Fürstenberg/ Havel	77
Drei-Seen-Grundschule Fürstenberg		Stadt Fürstenberg/ Havel	206
Freie Naturschule Fürstenberg		Stadt Fürstenberg/ Havel	25
Grundschule "Am Weinberg" Liebenwalde		Stadt Liebenwalde	204
Libertasschule Löwenberg		Gemeinde Löwenberger Land	604
Grundschule "Am Ziegeleipark" Mildenberg		Stadt Zehdenick	115
Linden-Grundschule Zehdenick		Stadt Zehdenick	303
Havelland-Grundschule Zehdenick		Stadt Zehdenick	255
Theodor-Fontane-Grundschule Menz		Amt Gransee und Gemeinden	153
Stadtschule Gransee		Amt Gransee und Gemeinden	289
<b>Gesamtschulen</b>			
Torhorst-Gesamtschule		Stadt Oranienburg	838
Regine-Hildebrandt-Gesamtschule		Gemeinde Birkenwerder	786
Käthe-Kollwitz-Gesamtschule		Gemeinde Mühlenbecker Land	863
<b>Oberschulen</b>			
Albert-Schweitzer-Oberschule		Stadt Hennigsdorf	323
Adolph-Diesterweg-Oberschule		Stadt Hennigsdorf	241

Schulname	Schulart	Träger	Schülerzahl
Goethe-Oberschule		Stadt Kremmen	196
Barbara-Zürner-Oberschule		Stadt Velten	334
Jean-Clermont-Schule		Stadt Oranienburg	323
Adventschule		Advent-Wohlfahrtswerk e. V.	45
Mosaik-Oberschule		Jugend- und Sozialwerk gemeinnützige GmbH	60
Dr.-Hugo-Rosenthal-Oberschule		Stadt Hohen Neuendorf	221
Libertasschule		Gemeinde Löwenberger Land	166
Exin-Oberschule		Stadt Zehdenick	287
Werner-von-Siemens-Schule		Amt Gransee und Gemeinden	291
<b>Gymnasien</b>			
Alexander-S.-Puschkin-Gymnasium		Landkreis Oberhavel	617
Hedwig-Bollhagen-Gymnasium		Landkreis Oberhavel	472
F.-F.-Runge-Gymnasium		Landkreis Oberhavel	588
Louise-Henriette-Gymnasium		Landkreis Oberhavel	713
Mosaik-Gymnasium Oranienburg		Jugend- und Sozialwerk gemeinnützige GmbH	201
Marie-Curie-Gymnasium		Landkreis Oberhavel	784
Neues Gymnasium Glienicke		Landkreis Oberhavel	464

Schulname	Schulart	Träger	Schülerzahl
Strittmatter-Gymnasium		Landkreis Oberhavel	451
<b>Oberstufenzentren</b>			
Eduard-Maurer-Oberstufenzentrum		Landkreis Oberhavel	236
Georg-Mendheim-Oberstufenzentrum		Landkreis Oberhavel	296
<b>Schulen mit sonderpädagogischem Förderschwerpunkt</b>			
Schule an den Havelauen		Stadt Hennigsdorf	41
Regenbogenschule		Landkreis Oberhavel	123
Linden-Schule		Linden-Schule	135
Schule St. Johannesberg		Caritas Familien- und Jugendhilfe GGmbH	89
Margeriten-Schule		Landkreis Oberhavel	48
Exin-Förderschule		Landkreis Oberhavel	77

Daten: Landkreis Oberhavel 2020a. Schülerzahlen zum Stand Schuljahr 2020/2021.

## A4 Entwicklung der Fahrgastnachfrage im Landkreis Oberhavel

Tabelle 44: Entwicklung des Fahrgastaufkommens je Linie im Landkreis Oberhavel zwischen 2016 und 2019

Anzahl der Fahrgäste					Anzahl der Fahrgäste					Anzahl der Fahrgäste				
Linie	2016	2017	2018	2019	Linie	2016	2017	2018	2019	Linie	2016	2017	2018	2019
<b>107</b>	414.975	479.186	- <sup>1</sup>	- <sup>1</sup>	<b>813</b>	4.966	1.248	348	1.283	<b>838</b>	142.230	85.436	107.676	106.184
<b>136</b>	684.143	794.177	968.384	982.991	<b>814</b>	12.176	14.831	13.480	14.285	<b>839</b>	33.450	29.639	41.483	42.395
<b>800</b>	198.883	259.218	228.748	223.829	<b>816</b>	31.358	21.803	24.345	35.462	<b>841</b>	18.239	13.181	16.242	15.922
<b>801</b>	84.237	75.728	90.878	79.376	<b>821</b>	96.721	115.797	125.998	114.568	<b>842</b>	17.851	19.782	22.662	18.789
<b>802</b>	82.097	101.900	96.352	96.914	<b>822</b>	92.702	155.725	126.542	101.614	<b>843</b>	60.709	60.353	61.426	58.364
<b>803</b>	91.215	84.537	110.686	104.506	<b>823</b>	- <sup>1</sup>	- <sup>1</sup>	- <sup>1</sup>	7.564	<b>845</b>	42.068	40.332	39.523	45.137
<b>804</b>	371.927	503.939	474.236	433.805	<b>824</b>	1.464.954	1.961.012	1.720.660	1.658.356	<b>846</b>	49.077	14.010	15.873	20.890
<b>805</b>	153.496	222.338	182.775	177.800	<b>830</b>	57.951	58.623	72.178	72.599	<b>847</b>	11.711	10.166	7.496	6.797
<b>806</b>	125.036	247.972	778.597	786.532	<b>831</b>	46.779	42.786	55.391	50.829	<b>848</b>	- <sup>1</sup>	931	786	7.301
<b>807</b>	84.469	134.909	99.632	103.944	<b>832</b>	40.948	34.131	49.445	43.044	<b>850</b>	9.857	9.225	9.695	11.480
<b>808</b>	9.237	9.408	9.258	6.990	<b>833</b>	148.194	145.491	172.117	164.761	<b>851</b>	10.267	11.112	13.128	10.140
<b>809</b>	371.100	537.241	326.240	365.947	<b>834</b>	9.019	8.332	8.020	8.584	<b>854</b>	14.240	13.946	14.744	17.126
<b>810</b>	134.548	181.633	103.220	92.282	<b>835</b>	36.439	25.846	32.550	34.947	<b>857</b>	30.951	34.349	33.972	33.582
<b>811</b>	17.355	26.366	26.149	31.990	<b>836</b>	55.866	49.416	60.943	60.973					
<b>812</b>	95.861	111.611	93.229	74.162	<b>837</b>	20.563	11.770	18.694	15.317					

Daten: Angaben der OVG, Datenstand 2020. Anmerkung: <sup>1</sup> Keine Daten vorhanden.

## A5 Zuordnung der Haltestellen zu Haltestellenkategorien im Landkreis Oberhavel

Tabelle 45: Zuordnung der Haltestellen zu Haltestellenkategorien im Landkreis Oberhavel

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Abzweig Hoppenrade	C3
Abzweig Seilershof	C3
Abzweig Tiefenbrunn	C3
Abzweig Wendefeld	C3
Abzweig Wolfsruh	C3
Altglobsow, Kreuzung	C3
Altlüdersdorf, Ausbau	C3
Altlüdersdorf, Ausbau2	C3
Altlüdersdorf, B 96	C2
Altlüdersdorf, Friedhof	C2
Altlüdersdorf Gasse 6	C3
Altthymen	C2
Amalienfelde	C2
Badingen, Chausseestr.	C3
Badingen, Osterner Weg	C3
Bärenklau (OHV), Bahnhof	B
Bärenklau (OHV), Kirschenallee	C2
Bärenklau (OHV), Pumpenweg	C2
Bärenklau (OHV), Remontehof	C2
Bärenklau (OHV), Wendemarker Weg	C2
Bärenklau, Eichstädter Weg	C3
Barsdorf	C3
Bartelshof	C3
Baumgarten (OHV)	C3
Beetz, Charlottenhof	C3
Beetz, Dorfstr.	C2
Beetz, Försterei Neukammer	C3
Beetz, Kirche	C2
Beetz, Schule	C1

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Beetz-Sommerfeld, Bahnhofstr.	C3
Bergfelde, Ahornallee	C2
Bergfelde, Glienicker Str.	C2
Bergfelde, Schönfließer Str.	C1
Bergfelde, Schule	C2
Bergsdorf, Ausbau	C3
Bergsdorf, Dorfstr.	C2
Bergsdorf, Kirche	C2
Bernöwe	C3
Birkenwerder, Lindenhof Siedlung	C3
Blumenow, Kirche	C2
Boltenhof	C3
Borgsdorf, Alte Trift	C3
Borgsdorf, Berliner Str./Karl-Marx-Str.	C3
Borgsdorf, Kirche	C3
Borgsdorf, Lindenstr./Friedhof	C3
Borgsdorf, Lindenstr./Hauptstr.	C2
Borgsdorf, Schule	C2
Bötzow, Kirche	C2
Bötzow, Kreisverkehr	C3
Bötzow, Schule	C2
Bötzow, Sportplatz	C3
Bötzow, Veltener Str.	C3
Bredereiche, Ausbau	C3
Bredereiche, Blumenower Str.	C3
Bredereiche, Dorfstr.	C3
Bredereiche, Forsthaus	C3
Bredereiche, Templiner Str.	C1
Bredereiche, Zootzener Str.	C2
Buberow, Kirche	C2
Buchholz (bei Altglobsow)	C3
Burgwall, Brücke	C3
Burgwall, Chaussee	C3
Burgwall, Dorfstr.	C3
Burow (bei Altglobsow)	C3

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Dagow, Dorf	C3
Dameswalde, Elisabethstr.	C3
Dameswalde, Hellasstr.	C3
Dameswalde, Nassenheider Weg	C3
Dannenwalde (bei Gransee), Kirche	C3
Dollgow	C3
Drögen	C3
Eichstädt, Gewerbepark	C1
Eichstädt, Kirche	C1
Eichstädt, Schulbus	C3
Falkenthal, Ausbau	C3
Falkenthal, Großer Berg	C2
Falkenthal, Kleiner Berg	C2
Falkenthal, Schule	C2
Falkenthal, Wendestelle	C3
Fichtengrund	C1
Flatow	C1
Flatow, Straße des Friedens	C2
Freienhagen, Dorfstr.	C2
Freienhagen, Siedlung	C3
Friedrichsthal (OHV), Dorfplatz	C1
Friedrichsthal (OHV), Havelaue	C1
Friedrichsthal, Grabowseestr.	C1
Fürstenberg (Havel), Bahnhof	B
Fürstenberg (Havel), Bornmühle	C2
Fürstenberg (Havel), Bürgersee	C3
Fürstenberg (Havel), Farm	C3
Fürstenberg (Havel), Lychener Chaussee	C3
Fürstenberg (Havel), Markt	C2
Fürstenberg (Havel), Rheinsberger Str.	C3
Fürstenberg (Havel), Schleuse	C2
Fürstenberg (Havel), Schule	C2
Fürstenberg, Tunnel	C2
Germendorf, Am Bahndamm	C1
Germendorf, Betriebshof	C3

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Germendorf, Dorfstr.	C1
Germendorf, Veltener Str.	C1
Glambeck (OHV)	C3
Glienicke/Nordbahn, Breitscheidstr.	C1
Glienicke/Nordbahn, Elisabethstr.	C2
Glienicke/Nordbahn, Elsässer Str.	C1
Glienicke/Nordbahn, Friedrich-Wegner-Platz	C1
Glienicke/Nordbahn, Kindelwaldpromenade	C2
Glienicke/Nordbahn, Kirche	C1
Glienicke/Nordbahn, Lessingstr.	C1
Glienicke/Nordbahn, Märkische Allee	C1
Glienicke/Nordbahn, Paul-Singer-Str.	C2
Glienicke/Nordbahn, Sportplatzweg	C1
Gramzow (OHV), B 96	C3
Gramzow (OHV), Dorf	C3
Gramzow, Ausbau	C3
Gransee, Abzweig Ziegelwerk	C3
Gransee, Ausbau	C3
Gransee, B 96	C2
Gransee, Bahnhof	B
Gransee, Bahnhofstr.	C3
Gransee, Bahnübergang	C3
Gransee, Grüner Weg	C2
Gransee, Gymnasium	C1
Gransee, Kirchplatz	C1
Gransee, Kraatzer Weg	C3
Gransee, Krankenhaus	C2
Gransee, Margaretenhof	C3
Gransee, Menzer Chaussee	C3
Gransee, Ruppiner Str.	C3
Gransee, Ruppiner Str./Wasserwerk	C3
Gransee, Stadtschule 1	C1
Gransee, Wendefelder Weg	C3
Gransee, Ziegelscheune	C3
Grieben, Dorfstr.	C3

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Grieben, Friedhofstr.	C2
Grieben, Kirche	C3
Groß Dölln, Kirche	C3
Groß Ziethen (OHV)	C3
Großmenow	C3
Großmutz, Dorfplatz	C3
Großmutz, Dorfstr.	C3
Großmutz, Torfweg	C3
Großwoltersdorf (OHV), Kirche	C2
Großwoltersdorf (OHV), Neubau	C3
Grüneberg, Abzweig	C3
Grüneberg, Bahnhof	B
Grüneberg, Liebenberger Str.	C3
Grüneberg, Schule	C1
Güldenhof	C3
Gutengermendorf, Dorfstr.	C2
Gutengermendorf, Kirche	C2
Hammer, Kita	C1
Hammer, Liebenthaler Str.	C2
Häsen, Kastanienallee	C2
Häsen, Klevesche Häuser	C2
Hennigsdorf, A.-Kolping-Platz	C2
Hennigsdorf, Akazienweg	C1
Hennigsdorf, Alsdorfer Str.	C1
Hennigsdorf, Am Bahndamm	C2
Hennigsdorf, Clara-Schabbel-Str.	C2
Hennigsdorf, Edisonstr.	C3
Hennigsdorf, Feldstr.	C1
Hennigsdorf, Fontaneschule	C1
Hennigsdorf, Fontanestr./Akazienweg	C2
Hennigsdorf, Friedhof	C1
Hennigsdorf, Friedrich-Wolf-Str.	C1
Hennigsdorf, Fußgängertunnel	C2
Hennigsdorf, Gewerbegebiet Nord	C3
Hennigsdorf, Hauptstr.	C1

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Hennigsdorf, Heideweg	C2
Hennigsdorf, Humboldtstr.	C2
Hennigsdorf, Kleiststr.	C1
Hennigsdorf, Krankenhaus	C1
Hennigsdorf, Marwitzer Str.	C1
Hennigsdorf, Neubrück	C2
Hennigsdorf, Neuendorfstr.	C1
Hennigsdorf, Reinickendorfer Str.	C1
Hennigsdorf, Schulstr.	C1
Hennigsdorf, Seilerstr.	C1
Hennigsdorf, Stadtklubhaus	C1
Hennigsdorf, Stolpe Süd	C2
Hennigsdorf, Voltastr.	C2
Hennigsdorf, W.-Küntscher-Str.	C2
Hennigsdorf, Waidmannsweg	C1
Himmelpfort, An der Mühle	C3
Himmelpfort, Klosterstr.	C3
Himmelpfort, Stolpseestr.	C3
Himmelpfort, Zur Hasenheide	C3
Hohen Neuendorf, Berliner Str.	C1
Hohen Neuendorf, Eichenallee	C3
Hohen Neuendorf, F.-Naumann-Str.	C2
Hohen Neuendorf, Friedhof	C3
Hohen Neuendorf, Goethestr.	C1
Hohen Neuendorf, Grillparzerstr.	C2
Hohen Neuendorf, Havelstr.	C2
Hohen Neuendorf, Jägerstr.	C3
Hohen Neuendorf, Niederheide	C2
Hohen Neuendorf, Rotpfuhlen	C3
Hohen Neuendorf, Schönfließler Str.	C1
Hohen Neuendorf, Sportplatz	C1
Hohen Neuendorf, Stolper Str.	C1
Hohen Neuendorf, Waldschule	C2
Hohenbruch, Am Mittelfeld	C3
Hohenbruch, Dorfkern	C3

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Hohenbruch, Dorfstr.	C2
Hohenbruch, Hauptgraben	C3
Hohenbruch, Johannisthal	C2
Hohenbruch, Kastanienweg	C3
Hohenbruch, Kirchring	C2
Hohenbruch, Lindenkrug	C3
Hohenbruch, Neuhofer Weg	C3
Hohenbruch, Schleuensch Luch	C3
Hohenbruch, Speicherhof	C3
Hohenbruch, Teerofen	C3
Hohenbruch, Waldesruh	C3
Höpen	C3
Hoppenrade (OHV)	C3
Kappe, Dorf	C2
Kappe, Försterei	C3
Karlsruh	C3
Keller, Ausbau	C3
Keller, Kirche	C3
Klein Dölln	C3
Kleinmenow	C3
Klein-Mutz, Ausbau	C2
Klein-Mutz, Bergsdorfer Str.	C3
Klein-Mutz, Dorfplatz	C3
Klein-Mutz, Zehdenicker Str.	C3
Klein Ziethen (OHV)	C3
Kraatz (bei Gransee), An der Kirche	C3
Kraatz (bei Gransee), Ausbau	C3
Kraatz (bei Gransee), Lindenstr.	C2
Kremmen, Am Kanal	C3
Kremmen, Bahnhof	B
Kremmen, Berliner Chaussee	C3
Kremmen, Charlottenau	C3
Kremmen, Kuhsiedlung	C3
Kremmen, Lange Horst	C3
Kremmen, Linumhorst	C3

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Kremmen, Markt	C1
Kremmen, Orion	C2
Kremmen, Schule	C1
Kremmen, Sportplatz	C2
Kreuzbruch, Am Bahnhof	C3
Kreuzbruch, Am Festplatz	C3
Kreuzbruch, Berliner Chaussee	C2
Kreuzbruch, Domäne	C3
Kreuzbruch, Forsthaus	C3
Kreuzbruch, Hof 3	C3
Kreuzung Meseberg/Buberow	C3
Krewelin, Ausbau	C3
Krewelin, Dorfstr.	C2
Krewelin, Kirche	C3
Kurtschlag, Ausbau	C3
Kurtschlag, Chaussee	C3
Kurtschlag, Fichte	C3
Leegebruch, Birkenhof	C1
Leegebruch, Kreuzung	C2
Leegebruch, Nordweg	C1
Leegebruch, Rathaus	C1
Leegebruch, Volkshaus	C1
Liebenberg, Bergsdorfer Str.	C2
Liebenberg, Fichten	C3
Liebenberg, Grüneberger Str.	C3
Liebenberg, Parkweg	C3
Liebenberg, Seeschloß	C3
Liebenthal (OHV), Dachgrund	C3
Liebenthal (OHV), Dorfstr.	C2
Liebenthal (OHV), Wendestelle	C3
Liebenwalde, Ausbau	C3
Liebenwalde, Bahnhofstr.	C1
Liebenwalde, Berliner Str.	C3
Liebenwalde, Ernst-Thälmann-Str.	C1
Liebenwalde, Hammerallee	C2

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Liebenwalde, Havelstr.	C3
Liebenwalde, Neuholländer Chaussee	C3
Liebenwalde, Schleuse	C3
Liebenwalde, Schule	C1
Linde, Dorfstr.	C3
Löwenberg (Mark), Am Sonnenhügel	C2
Löwenberg (Mark), Bahnhof	B
Löwenberg (Mark), Kirche	C1
Löwenberg (Mark), Schule	C1
Löwenberg, Neuhof	C3
Ludwigsau, Dorf	C3
Malz, Am Gang	C3
Malz, Ambachwiesen	C3
Malz, Anker	C1
Malz, Dameswalder Weg	C3
Malz, Grabowsee Fähre	C3
Malz, Schleuse	C3
Marienthal, Dorfstr.	C3
Marienthal, Schule	C2
Marienthal, Wiesenweg	C2
Marwitz, Kirche	C3
Marwitz, Lindenstr.	C1
Marwitz, Marwitzer Kreuzung	C1
Marwitz, Turnhalle	C1
Mehlhase (Badingen)	C3
Menz, Am Friedensplatz	C2
Menz, Neuglobsower Str.	C3
Menz, Schule	C1
Meseberg, Dorfstr.	C3
Meseberg, Kirche	C3
Mildenberg, Friedhof	C3
Mildenberg, Heim	C3
Mildenberg, Kirche	C3
Mildenberg, Schule	C1
Mildenberg, Siedlung	C3

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Mildenberg, Siedlungsgut	C3
Mildenberg, Ziegeleipark	C3
Mönchmühle, Eschenallee	C3
Mühlenbeck, Berufsförderungswerk	C2
Mühlenbeck, Feldheim	C3
Mühlenbeck, H.-Grüneberg-Str.	C1
Mühlenbeck, Kirche	C1
Mühlenbeck, Schule	C1
Nassenheide, Bahnhof	B
Nassenheide, Birkhorst	C3
Nassenheide, Kirche	C1
Nassenheide, Teerofener Weg	C1
Neu Ludwigsau	C3
Neu Vehlefan, Wendeplatz	C3
Neuglobsow	C2
Neuhäsen	C2
Neuholland, Bergemannhof	C3
Neuholland, Hamburger Kreuzung	C3
Neuholland, Erzgräber	C3
Neuholland, Kirche	C3
Neuholland, Nassenheider Chaussee	C3
Neuholland, Nassenheider Chaussee 20	C3
Neuholland, Ponyhof	C3
Neuholland, Schneiderhof	C3
Neuholland, Sperberhof	C3
Neuholland, Straße der Jugend	C1
Neuholland, Waltherhof	C3
Neulögow, Ausbau	C3
Neulögow, Kirche	C3
Neulöwenberg, Häsener Weg	C3
Neulüdersdorf, Abzweig	C3
Neulüdersdorf, Dorfstr.	C3
Neulüdersdorf, Friedhof	C3
Neuroofen, Abzweig	C3
Neuroofen, Wendeplatz	C3

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Neuthymen	C3
Neutornow (OHV), Dorfstr.	C3
Nieder Neuendorf, Bahnhofstr.	C1
Nieder Neuendorf, Havelpromenade	C1
Nieder Neuendorf, Oberjägerweg	C3
Nieder Neuendorf, Zur Baumschule	C1
Oranienburg, A.-Becker-Str.	C1
Oranienburg, A.-Buchmann-Str.	C1
Oranienburg, Aderluch	C3
Oranienburg, Adolf-Mertens-Str.	C1
Oranienburg, Am Flöhberg	C1
Oranienburg, Ausbau	C3
Oranienburg, Badstr.	C2
Oranienburg, Bernauer Str.	C1
Oranienburg, Birkenallee	C2
Oranienburg, Breite Str.	C1
Oranienburg, Dr.-H.-Byk-Str.	C2
Oranienburg, Dulonstr.	C3
Oranienburg, Eden	C1
Oranienburg, Finanzamt	C3
Oranienburg, Flotowstr.	C2
Oranienburg, Freiburger Str.	C3
Oranienburg, Friedrichsthaler Str.	C3
Oranienburg, Gericht	C1
Oranienburg, Haller Str.	C2
Oranienburg, Hauptweg	C3
Oranienburg, Heidestr.	C3
Oranienburg, Hubertusstr.	C2
Oranienburg, Johannesberg	C1
Oranienburg, Jugendherberge	C3
Oranienburg, Kitzbühler Str.	C2
Oranienburg, Krankenhaus	C1
Oranienburg, Kremmener Str.	C1
Oranienburg, Oelschlägerstr.	C3
Oranienburg, Orafol	C2

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Oranienburg, Petscheltweg	C3
Oranienburg, Polizeischule FH	C3
Oranienburg, Rewestr.	C3
Oranienburg, Saarlandstr.	C2
Oranienburg, Schleuse	C3
Oranienburg, Straße der Einheit	C2
Oranienburg, Straße der Nationen	C3
Oranienburg, Südcenter	C1
Oranienburg, Thaerstr.	C3
Oranienburg, Tiergarten	C2
Oranienburg, Umspannwerk	C1
Oranienburg, Villacher Str.	C2
Oranienburg, Wernigeroder Str.	C2
Oranienburg, Wupperstr.	C1
Osterne, Badinger Weg	C2
Osterne, Neubau	C2
Papenberge, Spandauer Landstr.	C2
Papenberge, Waldmeisterstr.	C1
Pinnow, Bernsteinsee	C3
Qualzow	C3
Rauschendorf, Am Dorfteich	C3
Rauschendorf, Hauptstr.	C3
Ravensbrück, Dorfstr.	C3
Ravensbrück, Himmelpforter Weg	C3
Ribbeck (OHV)	C2
Ringsleben	C3
Rönnebeck, Ausbau	C3
Rönnebeck, Dorfstr.	C2
S Bergfelde	B
S Borgsdorf	B
S Hennigsdorf Bhf	A
S Hohen Neuendorf	A
S Mühlenbeck-Mönchmühle	B
S Oranienburg Bhf	A
Sachsenhausen, Bahnhof	B

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Sachsenhausen, Chausseestr.	C2
Sachsenhausen, Friedrichstr.	C2
Sachsenhausen, Gedenkstätte	C1
Sachsenhausen, Kirche	C2
Sachsenhausen, Schule	C1
Sachsenhausen, Waldweg	C3
Schildow, Bahnhofstr.	C1
Schildow, Glienicker Str.	C1
Schildow, Haydnstr.	C2
Schildow, Kirche	C1
Schildow, Schillerstr.	C1
Schmachtenhagen (OHV), Bauernmarkt	C3
Schmachtenhagen (OHV), Ernst-Thälmann-Platz	C2
Schmachtenhagen (OHV), Grätzer Str.	C2
Schmachtenhagen (OHV), Oranienburger Chaussee	C2
Schmachtenhagen (OHV), Ost	C1
Schmachtenhagen (OHV), Schule	C1
Schönermark (bei Gransee), Dorfstr.	C3
Schönermark (bei Gransee), Kirche	C2
Schönermark (bei Gransee), Sonnenberger Str.	C3
Schönfließ (OHV), Am Feldweg	C1
Schönfließ (OHV), Bieselheide	C1
Schönfließ (OHV), Dorfstr.	C2
Schönfließ (OHV), Kirche	C1
Schulzendorf (OHV), Kirche	C2
Schulzendorf (OHV), Rheinsberger Str.	C3
Schwante, Am Wiesengrund	C3
Schwante, An der Kirche	C1
Schwante, Gemeinschaftsweg	C3
Schwante, Germendorfer Weg	C3
Schwante, Kuckswinkel	C3
Schwante, Lindenweg	C1
Schwante, Mittelweg	C2
Schwante, Mühlenweg	C2
Schwante, Pappelweg	C2

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Schwante, Sportplatz	C3
Seilershof, Hauptstr.	C2
Sommerfeld, Kirche	C2
Sommerfeld, Klinik	C2
Sommerfeld, Kremmener Str.	C3
Sommerfeld, Neuendorfer Weg	C3
Sommerfeld, Wesering	C1
Sommerswalde	C3
Sonnenberg, Ausbau	C3
Sonnenberg, Kirche	C2
Sonnenberg, Kreuzung	C3
Staffelde (OHV), Kirche	C2
Steinförde, Brücke	C3
Steinförde, Kleinmenow	C3
Steinhavelmühle	C3
Stolpe (OHV), Autobahnbrücke	C3
Stolpe (OHV), Dorfstr.	C1
Summt, Secura	C2
Summt, Seergarten	C2
Summt, Seering	C2
Summt, Triftweg	C2
Teschendorf, Am Denkmal	C2
Teschendorf, An der Trift	C1
Teschendorf, Griebener Weg	C3
Teschendorf, Im Hagen	C2
Teschendorf, Neuendorf	C2
Teschendorf, Unterweg	C3
Tornow (OHV), Altes Schloß	C3
Tornow (OHV), Am Fließ	C3
Vehlefan, Am Anger	C3
Vehlefan, Bahnhof	B
Vehlefan, Kienluch	C3
Vehlefan, Lindenallee	C3
Vehlefan, Perwenitzer Chaussee	C3
Vehlefan, Schäferweg	C3

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Vehlefan, Schule	C1
Velten, Ahornstr.	C2
Velten, Anglerweg	C3
Velten, Bahnhof	A
Velten, Bahnstr.	C1
Velten, Business Park	C2
Velten, Carolinenstr.	C2
Velten, Ernst-Thälmann-Str.	C2
Velten, Grundschule Süd	C3
Velten, Hedwigpromenade	C2
Velten, Hennigsdorfer Str.	C2
Velten, Industriegebiet	C1
Velten, Kirche	C1
Velten, Kuschelhain	C1
Velten, Leegebrucher Weg	C3
Velten, Lindensiedlung	C3
Velten, Mühlenstr.	C1
Velten, Poststr.	C1
Velten, Rosa-Luxemburg-Str.	C1
Velten, Viktoriastr.	C3
Velten, Waldsiedlung	C3
Velten, Weimann	C2
Velten, Zeppelinstr.	C1
Vogelsang (OHV), Zehdenicker Str.	C3
Wall, Gaststätte	C3
Wall, Wendeplatz	C3
Wall, Gaststätte	C3
Wall, Wendeplatz	C3
Wendefeld	C3
Wendefeld Nr. 10	C3
Wensickendorf, Bahnhof	B
Wensickendorf, Hauptstr.	C2
Wensickendorf, Triftweg	C3
Wentow, Schule	C3
Wesendorf	C3

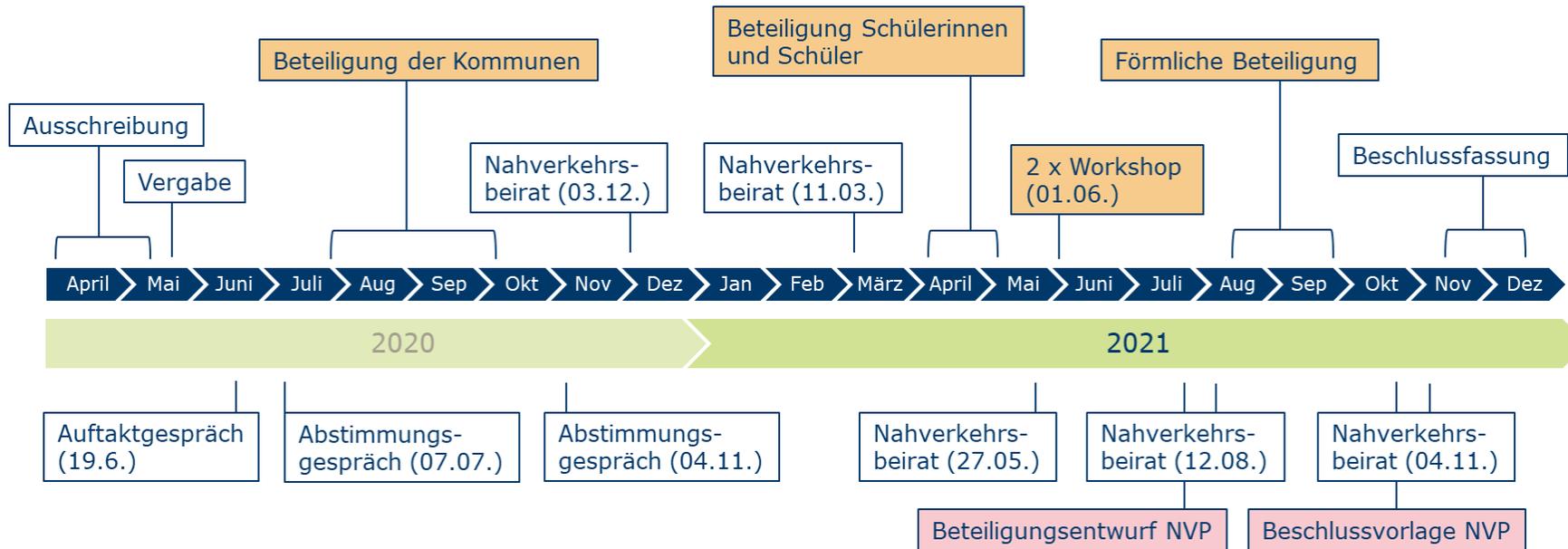
Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Wesendorf, Dorf	C2
Wesendorf, Försterei	C3
Wolflake	C3
Wolfsruh, Kirche	C3
Wolfsruh, Wendeplatz	C3
Zabelsdorf, Alte Mühle	C3
Zabelsdorf, Dorfstr.	C2
Zabelsdorf, Wentower Str.	C3
Zehdenick, Am Feldrain	C3
Zehdenick, Am Pool	C1
Zehdenick, Amtshaus	C2
Zehdenick, Bahnhof	B
Zehdenick, Bahnhofstr.	C2
Zehdenick, Berliner Tor	C2
Zehdenick, Clara-Zetkin-Str.	C1
Zehdenick, Exinschule	C1
Zehdenick, Falkenthaler Chaussee	C3
Zehdenick, Friedhof 2	C3
Zehdenick, Karlshof	C3
Zehdenick, Libellenweg	C2
Zehdenick, Neuhof	C3
Zehdenick, OSZ	C1
Zehdenick, Philipp-Müller-Str.	C3
Zehdenick, Siedlung 2	C3
Zehdenick, Waldschänke	C2
Zehdenick, Wesendorfer Weg	C3
Zehdenick, Ziegelei Werk 3	C3
Zehdenick, Ziegelei Werk 4	C3
Zehdenick, Ziegelei Werk 5	C3
Zehdenick, Ziegeleiweg	C3
Zehlendorf (OHV), Alte Dorfstr.	C1
Zehlendorf (OHV), Ausbau	C3
Zehlendorf (OHV), Wensickendorfer Str.	C1
Zernikow (OHV), Abzweig	C3
Zernikow (OHV), Kirche	C2

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Zernikow, Mühle	C3
Zootzen (OHV), Ausbau	C3
Zootzen (OHV), Dorfstr.	C3
Zootzen (OHV), Waldhof	C3
Zühlsdorf, Bahnhof	B
Zühlsdorf, Elisabethstr.	C2
Zühlsdorf, Friedhof	C2
Zühlsdorf, Kirche	C1
Zühlsdorf, Waldhase	C1
Zühlslake	C3

Daten: Landkreis Oberhavel.

## A6 Übersicht des Verfahrens zur Erstellung des Nahverkehrsplans 2022 - 2026

Abbildung 24: Übersicht Verfahren zur Erstellung des Nahverkehrsplans 2022 - 2026



**Weitere Termine:**

- 12.02.2021 Rücksprache Fachbereich Schulangelegenheiten
- 18.03.2021 Abstimmungsgespräch
- 19.05.2021 Abstimmungsgespräch
- 25.08.2021 Informationsveranstaltung mit den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern

**Beschlussfassung:**

- 18.11.2021 Dienstberatung Landrat
- 22.11.2021 Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Digitalisierung
- 06.12.2021 Kreisausschuss
- 08.12.2021 Kreistag

Quelle: IGES 2021.

## A7 Stellungnahmen aus der Vorabbeteiligung der Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des NVP 2022 - 2026

Tabelle 46: Stellungnahmen aus der Vorabbeteiligung der Ämter und amtsfreien Kommunen zur Fortschreibung des NVP 2022 - 2026

Anzuhörender, Datum	Stellungnahme
Gemeinde Glienicke/Nordbahn, 10.09.2020	Die Bevölkerung Glienickes ist in erster Linie auf die Beschäftigungs- und Freizeitmöglichkeiten Berlins orientiert.
	Im Schülerverkehr spielt jedoch die Anbindung an Mühlenbeck, Hohen Neuendorf und Oranienburg eine Rolle.
	Die Bevölkerungszahl hat mit gut 12.000 Einwohnern bereits jetzt den Wert erreicht, der von der gemeinsamen Landesplanung für 2025 prognostiziert wurde. Ich gehe davon aus, dass sie im Planungszeitraum um weitere 1.000 anwachsen wird.
	Eine sinnvolle Verbesserung des S-Bahnhofes Schönfließ könnte mit einer Busanbindung über Glienicke und Schönfließ erreicht werden.
	Darüber hinaus sollten an diesem Bahnhof Park&Ride-Möglichkeiten für Autos und Fahrräder geschaffen werden, um die Nutzung der S8 zu erhöhen.
	Das Angebot für die Linie S8 soll verbessert werden. Dazu gehört wie oben beschrieben eine bessere Busanbindung der S-Bahnhöfe, vor allem in Schönfließ, aber auch eine Verbesserung der Taktung der S8.
	Eine Verlängerung der S8 bis nach Oranienburg würde einen 10-MinutenTakt von Oranienburg nach Berlin realisieren.
	Die Anbindung der Heidekrautbahn nach Berlin-Gesundbrunnen muss vorangetrieben werden. Die geplante Einführung ab dem Jahr 2023 wird unterstützt. Für den Bahnhof in Schildow sollten die Abfahrtszeiten mit der Buslinie 806 entsprechend angepasst werden.
	Für alle Stationen des SPNV halte ich größere Park&Ride Plätze für PKW, aber auch für Fahrräder für erforderlich. Gerade aufgrund der kurzen Wege in Glienicke ist der Verkehr Fahrrad/ Bahn zu den Bahnhöfen Hermsdorf, Frohnau, Schönfließ und zukünftig Schildow eine echte Alternative zum PKW.
	Die Erfahrungen zur Taktverdichtung der Buslinie 806 haben deutlich gemacht, dass eine Verdichtung der Taktfrequenz auch in den Abendstunden und am Wochenende notwendig ist. Für die Gemeinde Glienicke/Nordbahn hat dies eine besondere Priorität. Deshalb sollte grundsätzlich in den neuen Nahverkehrsplan eine Verdichtung dieser Linie aufgenommen werden.
	Seit dem 01.04.2019 finanziert die Gemeinde Glienicke/Nordbahn zusätzliche Verkehrsleistungen im ÖPNV auf der Linie 806 vom S-Bahnhof Frohnau über Glienicke bis Schildow Kirche. Die Buslinie wird auch als Kiezbuss bezeichnet. Die Oberhavel Holding hat Auswertungen von Fahrgastzahlen im 3. und 4. Quartal 2019 vorgelegt. Diese habe ich in der Anlage mit beigelegt. Daraus wird sehr deutlich, dass besonders mit der Steigerung der Fahrgastzahlen insgesamt auf der Linie 806 im 4. Quartal von 32.131 Fahrgästen der Nachweis geführt wurde, diese zusätzlichen Verkehrsleistungen dauerhaft in den Nahverkehrsplan vom Landkreis Oberhavel aufzunehmen. Diese Thematik wurde bereits in den Gesprächen mit der Oberhavel Holding erörtert. Die Notwendigkeit ergibt sich zum einen für eine direkte Anbindung zum Bahnhof Frohnau als auch für den Schülerverkehr. Der Bedarf wird besonders aus den Wohngebieten Sonnengarten und nordwestlich der Landesstraße Schönfließ Straße immer wieder deutlich.

	<p>Im Nahverkehrsplan sollte auch deutlich werden, dass die Anbindung Glienicke an das Mittelzentrum Oranienburg am schnellsten über die S-Bahnhalte Hermsdorf (via Bus 107, Bus 809 in Richtung Hermsdorf und Bus 326) und Frohnau (via Bus 220 und Bus 125) erfolgt. Sinnvoller Weise sollten diese Fahrtrouten dann auch in das Oberhaveler Tarifkonzept einbezogen werden.</p>
<p>Gemeinde Birkenwerder, 17.09.2020</p>	<p>Die Gemeinde Birkenwerder liegt im nördlichen unmittelbaren „Speckgürtel“ der Bundeshauptstadt Berlin, im Bereich der sogenannten S-Bahn Gemeinden, sie kann durchaus als prosperierend bezeichnet werden. Die Einwohnerzahlen steigen durch stetige Zuzüge aus Berlin.</p> <p>Die Verbesserung der infrastrukturellen Anbindung an die Hauptstadt ist eines der Hauptziele politischer Arbeit und Verwaltungshandelns. Seit Jahrzehnten werden mit der DB AG Verhandlungen über den Erwerb von Grundstücken im Bahnhofsumfeld geführt, um den Bereich attraktiver zu gestalten.</p> <p>Die Gemeinde möchte das Gebiet um den Bahnhof so gestalten, dass unsere Einwohner den Vorteil des SPNV als bessere Alternative zum motorisierten Individualverkehr für sich entdecken.</p> <p>Auch eine Anbindung an das Netz der OVG ist seit Langem Wunsch der Gemeinde.</p> <p>Die Erwähnung im letzten Nahverkehrsplan des Landkreises Oberhavel blieb leider ohne Entscheidungen und Konsequenzen durch die Zuständigen im Kreis. Die Idee einer Buslinie durch den Ort war zum damaligen Zeitpunkt noch nicht final entwickelt und daher wurde nur eine Anbindung über die Haltestelle im nördlichen Teil der Gemeinde hinaus gefordert.</p> <p>Mittlerweile hat die Gemeinde selbst das Heft des Handelns übernommen und die Planungen vorangetrieben. Die Linie 822 soll nun Birkenwerder Nord über den westlichen Teil, mit dem Bahnhof und der Regine Hildebrandt Gesamtschule RHG sowie in der Verlängerung über die B 96 mit der Stadt Hohen Neuendorf verbinden. Als Synergieeffekt wird die Asklepios Klinik in unmittelbarer Nähe zur RHG mit erschlossen.</p> <p>Die zweijährige Evaluationsphase soll noch in diesem Jahr starten. Die vollen Kosten muss, nach aktuellem Stand, die Gemeinde selbst übernehmen. Der dringlichste Wunsch der Gemeinde wäre damit durch die Gemeinde selbst umgesetzt.</p> <p>Anschließend soll/muss die Linie im Netz der OVG etabliert werden, damit die dauerhafte finanzielle Belastung an den eigentlich zuständigen Landkreis übergehen kann. Da bisher die Evaluation von Seiten des Landkreises immer als freiwillige Aufgabe der Gemeinde angesehen wurde, sind weitere Anfragen bezüglich der Finanzierung in dieser Phase unterblieben. Eine Finanzierung auch während der Evaluation wäre aber dringend geboten, da die Schaffung von Angeboten im ÖPNV nicht Aufgabe der Gemeinde ist.</p> <p>Hinzu kommt, dass die Gemeinde Birkenwerder und die Stadt Hohen Neuendorf mit der Finanzierung der ortsverbindenden Linie einen wesentlichen Beitrag zur Schülerbeförderung in der Region tragen werden. Neben der Möglichkeit die Regine Hildebrandt Gesamtschule direkt aus Birkenwerder oder Hohen Neuendorf mit dem Bus zu erreichen, wird eine direkte Verbindung vom SPNV (S-Bahnhof Birkenwerder oder Hohen Neuendorf) zur Schule geschaffen. Aber nicht nur die Schüler der RHG werden von dem Angebot profitieren auch der überregionale Schülerverkehr der sogenannten Fahrschüler profitiert deutlich durch die Anbindung an die S Bahn.</p> <p>Neben der jetzt startenden, eigeninitiativ organisierten und bis dato selbstfinanzierten Linie sind weitere Anbindungen des Ortes durch Verlängerungen vorhandener Linien nach oder durch Birkenwerder hindurch denkbar. Die vorhandene Infrastruktur wie Haltestellen usw. wäre dafür nutzbar und würde die Idee der Erweiterung des Regionalbahnhaltepunktes Birkenwerder zusätzlich unterstützen.</p> <p>Hier sind weitere Bemühungen sowohl Verantwortungsträger. Speziell geht es um weitere Bahnflächenankäufe an der Straße Unter den Ulmen für Bike/Park &amp; Ride Anlagen und ggf. einen Vollsortimenter, der neben den SPNV Nutzern auch den östlichen Teil Birkenwerders versorgen kann und so zusätzliche Bewegungen im Ort reduzieren könnte.</p>

	Ebenso der Ankauf des Bahnhofsgebäudes selbst, der eine Nutzung der vorhandenen Flächen im Gebäude möglich macht, kann neben den unmittelbar am Bahnhofsgebäude neu in Betrieb genommenen Fahrradabstellanlagen und ggf. weiteren städtebaulichen Maßnahmen zu einer Attraktivitätssteigerung des Bahnhofsumfeldes führen.
	Leider gestalten sich die Verhandlungen mit der DB AG aktuell sehr zäh und unmittelbare Ergebnisse sind nicht zu erwarten. Der Bahnhofsankauf scheiterte nach Angaben der Bahn an unüberwindbaren baurechtlichen Hemmnissen, die von der Bauaufsicht des Landkreises aufgezeigt wurden.
	Die ebenfalls vom Landkreis Oberhavel angekündigte Machbarkeitsstudie zum Regionalbahnstandort Birkenwerder ist mir bis heute nicht zur Kenntnis gelangt. An dieser Stelle wäre sicherlich noch Nachbesserungsbedarf anzumelden. Ein weiterer Regionalbahnhof in Birkenwerder muss weiter ein Thema sein und bleiben. Hier könnte sich der Landkreis, nach hiesiger Auffassung, deutlicher positionieren und die Gemeinde zumindest in diesem Projekt finanziell unterstützen, zumal die Anbindung an das Netz der OVG bislang als dringend geboten gesehen wurde.
	In diesem Zusammenhang sei auch erwähnt, dass die Gemeinde Birkenwerder aktuell intensiv an einem eigenen kommunalen Mobilitätskonzept und, in starker Gemeinschaft mit den Nachbarkommunen der Nordbahngemeinden, an einem verbindenden interkommunalen Verkehrskonzept arbeitet. Aus beiden Konzepten sollen Handlungsempfehlungen zu konkreten Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet werden, die in den Planungen des Landkreises Berücksichtigung finden sollten. Die Ergebnisse und Empfehlungen werden nach Erstellung unverzüglich an die zuständigen Stellen des Landkreises übermittelt.
	Die Ziele für den SPNV sind bisher sehr deutlich formuliert worden. Die Taktverdichtung der S1 bzw. die Alternative der Verlängerung der S8 nach Oranienburg und der damit geschaffene 10 min Takt in Richtung Berlin wären neben Birkenwerder auch für die Region der S-Bahngemeinden eine deutliche Verbesserung im ÖPNV Angebot und ein deutlicher Schritt die Menschen von der Straße auf die Schiene zu bringen und damit die dringend notwendige Wende im Nutzungsverhalten herbeizuführen.
	Fazit: Die Gemeinde fordert deutlich eine Angebotserhöhung im Bereich des ÖPNV durch vollständige Finanzierung der geplanten Buslinie schon während der sogenannten Evaluationsphase und darüber hinaus.
	Fazit Alle Initiativen in Bezug auf einen weiteren Regionalbahnhof in Birkenwerder sollen fortgeführt, ausgebaut werden und über die Erwähnung im Nahverkehrsplan des Landkreises hinaus unterstützt werden.
	Welche Wünsche und Anregungen sollten aus Ihrer Sicht bei der Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV im Nahverkehrsplan Berücksichtigung finden? - S1 und S8 im 10 Minuten Takt
	Welche Wünsche und Anregungen sollten aus Ihrer Sicht bei der Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV im Nahverkehrsplan Berücksichtigung finden? -Gestaltung Bahnhofsumfeld - Öffentliche Toiletten Bahnhofsumfeld - Kauf Bahnhof Birkenwerder - Sanierung Bahnhof
	Welche Wünsche und Anregungen sollten aus Ihrer Sicht bei der Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV im Nahverkehrsplan Berücksichtigung finden? - Park- und Ride Parkplatz Bahnhof und Bahnhofsumfeld mit Ladestationen - Bike- und Ride mit Lademöglichkeiten
	Bitte benennen Sie in Ihrer Kommune liegende Arbeitsplatz-, Einzelhandels-, Freizeit- und Tourismusschwerpunkte, die aus Ihrer Sicht besonders ÖPNV-relevant sind.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Briesetal und Brieze</li> <li>- Asklepiosklinik</li> <li>- Grundschule und Gesamtschule</li> <li>- Friedhof</li> <li>- Sportplatz Summter Straße</li> <li>- Gewerbegebiet Triftweg (Arbeitsplatzschwerpunkt)</li> <li>- Boddensee</li> </ul> <p>Bitte benennen Sie etwaige Wohnbau-, Gewerbeentwicklungs- und Tourismusplanungen die aus Ihrer Sicht bereits jetzt bei der ÖPNV-Planung mitgedacht werden müssten:</p> <p>Alter Krugsteig Wohnbebauung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wohngebiet BPlan 37-1 und B-Plan 37-2 Havelstraße, Industriestraße</li> <li>- Gewerbegebiet Triftweg</li> </ul>
<p>Gemeinde Oberkrämer, 17.09.2020</p>	<p>In den sieben Ortsteil en der Gemeinde Oberkrämer leben derzeit 12.224 Einwohner in Haupt- und Nebenwohnungen. Davon leben in Bärenklau 1584-, in Bötzw 3230-, in Eichstädt 846-, in Marwitz 2021-, in Neu-Vehlefan 399-, in Schwante 2285 und in Vehlefan 1762 Einwohner. Oberkrämer wächst derzeit relativ schnell, das Wachstum könnte jedoch in den nächsten Jahren aufgrund der Beschränkung der planerischen Möglichkeiten, die derzeit mit der Änderung des Flächennutzungsplanes dargestellt werden sollen, bei gut 13.000 Einwohner enden.</p> <p>Grundsätzlich ist bei der Erstellung des nächsten Nahverkehrsplanes zu beachten, dass Vehlefan aufgrund seiner Lage in der Gemeinde Oberkrämer und aufgrund seiner infrastrukturellen Ausstattung, im Rahmen des derzeit in Aufstellung befindlichen Regionalplanes "Grundfunktionale Schwerpunkte", grundfunktionales Zentrum wird.</p> <p>Zur Stärkung des Ortsteils, der auch zur Entwicklungsachse Hennigsdorf/Velten gemäß LEP HR gehört, sieht der in Aufstellung befindliche FNP die einzige wesentliche neue Wohnbaufläche mit etwa 150 möglichen Wohneinheiten vor.</p> <p>Zu beachten ist ebenfalls, dass das Gewerbegebiet Vehlefan/Bärenklau sich derzeit recht schnell entwickelt und noch in diesem Jahr die straßenmäßige Verbindung von der Autobahnanschlussstelle Oberkrämer nach Bärenklau fertiggestellt werden wird. Es ist davon auszugehen, dass im Planungszeitraum 2022 - 2026 mindestens 90 ha Gewerbefläche belegt sein werden und eine Anbindung an den ÖPNV unumgänglich ist.</p> <p>Für den Bereich Sommerswalder Dreieck an der L 170 zur Ortslage Schwante gehörig plant ein namhafter Investor die Erschließung des letzten großen Bebauungsplangebietes und entsprechend den planerischen Möglichkeiten die Bebauung mit ca. 200 Wohneinheiten.</p> <p>Bisher ist der ÖPNV in Oberkrämer keine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Die Anbindungen über den ÖPNV nach Berlin, Hennigsdorf, Velten, Oranienburg oder auch Kremmen sind für den größten Teil der Bewohner Oberkrämers viel zu umständlich und zeitraubend, um ernsthaft eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten.</p> <p>Geringe Taktfrequenzen und wenig Direktverbindungen zum gewünschten Zielort sind keine Argumente für die Nutzung des ÖPNV. Das gilt für Bahn und Bus in Oberkrämer gleichermaßen.</p> <p>Der S-Bahnanschluss an Velten und eine regelmäßig verkehrende Regionalbahn mit Direktanschluss an Berlin würden die Situation deutlich verbessern.</p> <p>Für Bötzw, den größten Ortsteil der Gemeinde Oberkrämer ist eine regelmäßige direkte Buslinie nach Hennigsdorf und Velten von großer Wichtigkeit.</p> <p>Die Haltestelle an dem Kreisverkehr in Marwitz, die von der Linie 824 angefahren wird, ist im Durchschnitt für Bötzw Fahrgäste etwa 1,5 km entfernt.</p>

	<p>Eine bessere Zusammenarbeit mit der Havelbus Verkehrsgesellschaft könnten hier gute Argumente für einen Wechsel vom privaten PKW auf den Bus liefern.</p> <p>Die Linie 651 von Falkensee nach Hennigsdorf fährt dreimal täglich über Bötzow. Ansonsten pendelt der Bus zwischen Falkensee und Schönwalde. Die Attraktivität dieser Linie würde sich deutlich erhöhen, wenn der Bus nicht in Schönwalde wenden würde und generell zwischen Falkensee und Hennigsdorf pendeln würde und so auch von Schülern der weiterführenden Schulen genutzt werden könnte.</p> <p>Eine weitere Möglichkeit zur Verbesserung der Situation wäre, die Linie 807 regelmäßig bis Bötzow zu verlängern.</p> <p>Alternativ könnte auch die Taktfrequenz der Linie 811 deutlich ausgeweitet werden und damit eine bedarfsgerechtere Anbindung von Bötzow nach Hennigsdorf und zurück gewährleistet werden.</p> <p>Der Ortsteil Marwitz ist dadurch, dass er auf der Fahrstrecke der Buslinie 824 liegt gut angebunden.</p> <p>Für die Bewohner aus Neu-Vehlefan und Eichstädt ist derzeit Busfahren wenig attraktiv. Ohne umzusteigen kommt man aus Oberkrämer nicht heraus. Eine regelmäßige Direktverbindung, ohne Umweg zwischen Vehlefan und Eichstädt wäre zukünftig dringend erforderlich, wenn der motorisierte Individualverkehr eingeschränkt werden soll.</p> <p>Auch die zukünftige Einordnung des Gewerbegebietes Vehlefan/Bärenklau in das Liniennetz der OVG wird aufgrund der derzeitigen Entwicklung unsererseits ebenfalls für erforderlich gehalten.</p> <p>Bärenklau, Vehlefan und Schwante sind durch die Linie 800 sowohl nach Oranienburg, als auch nach Kremmen angebunden. Für Schwante wäre eine Direktverbindung zwischen Oranienburg und Kremmen ohne den Umweg über Vehlefan und Bärenklau vorteilhaft.</p> <p>Die temporär verkehrende Tourismuslinie an Wochenenden und Feiertagen zwischen Oranienburg und Kremmen über Germendorf und Schwante sollte in den regulären Busverkehr der OVG integriert werden.</p> <p>Generell ist festzustellen, dass die OVG an Wochenenden in Oberkrämer zu wenig präsent ist um ernsthaft eine Alternative für das Auto zu sein .</p> <p>Des Weiteren hat der Landkreis in der Vergangenheit auch Investitionen im Bereich der ÖPNV-Infrastruktur, unter anderen P+R-Plätze gefördert. Hier sollten Kommunen, die in den Genuss einer entsprechenden Förderung gekommen sind nicht die Möglichkeit haben die Parkzeit dermaßen zu begrenzen, dass die Parkplätze den vorgesehenen Zweck nicht erfüllen.</p>
Gemeinde Leegebruch, 25.09.2020	<p>1. Anregungen für die Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV</p> <p>Das Thema Mobilität hat für die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Leegebruch eine wichtige Bedeutung. Im Ergebnis einer durchgeführten Bevölkerungsbefragung wurde eine defizitäre Bewertung der Bus- und Bahnverbindung festgestellt. Der Aspekt der Anbindung an den ÖPNV wird häufig als positiver aber auch als negativer Aspekt genannt.</p> <p>Gerade bei der älteren Bevölkerung und den Bürgerinnen und Bürgern aus dem südlichen Teil Leegebruchs wird die ÖPNV Anbindung eher als schlecht bewertet. Es ist faktisch nur die Hälfte der Gemeinde Leegebruch an den ÖPNV angeschlossen.</p> <p>Das Angebot in den Abendstunden wird ebenfalls kritisiert. Hier besteht der Wunsch einer Erweiterung und Flexibilisierung.</p> <p>Für die Leegebruchinnen und Leegebrucher ist es wichtig, den südlichen Gemeindeteil mit einem Bus zu erschließen. Dieser Ortsteil hat sich in den letzten Jahren sehr stark entwickelt, nicht zuletzt durch den Ausbau des Neubaugebiets "Fritzen's Hut".</p> <p>Es ist erforderlich, dass drei zusätzliche Haltepunkte (Straße der Jungen Pioniere (Grundschule), Hauptstraße (Friedhof/Fritzen's Hut) und Veltener Straße (Gartensiedlung)) angefahren werden. Die Entfernung aus dem südlichen Teil der Gemeinde bis zur nächsten Haltestelle beträgt für einige Bürgerinnen und Bürger bis zu</p>

	<p>2,5 km. Insbesondere für Schulkinder und Senioren sind diese Entfernungen eine besondere Belastung. Aber auch Berufspendler hält das fehlende Angebot an Haltestellen davon ab, zum ÖPNV zu wechseln.</p>
	<p>Die folgenden Grafiken bilden die Bereiche Leegebruchs ab die eine Entfernung von über 600 m zur nächsten Bushaltestelle haben. [Grafik, Stellungnahme S. 3]</p>
	<p>Die Gemeinde Leegebruch hat mit der Beteiligung an der Querungshilfe auf der L 172 sowie dem Lückenschluss (Hauptstraße) im Wohngebiet "Fritzen's Hut", in Abstimmung mit der OVG, wichtige bauliche Voraussetzungen für die Anbindung des südlichen Gemeindeteils an den ÖPNV geschaffen. Nunmehr muss der faktische Anschluss dieses Gemeindeteils an den ÖPNV in einem akzeptablen Zeithorizont erfolgen.</p>
	<p>Ein weiterer wichtiger Punkt außerhalb der Gemeinde Leegebruch ist die Anbindung von Velten an die Regionalbahn (RE6) nach Berlin. Hier führt die Verkürzung der Taktung auf 30 Minuten in Verbindung mit einer ansprechenden Busanbindung zu einer deutlichen Steigerung der Nutzer.</p>
	<p>Auch die Anbindung Veltens an die S-Bahn ist für Leegebruch sehr wichtig.</p>
	<p>Das verbesserte Angebot der Regionalbahn und S-Bahn ab Velten in Richtung Berlin, darf aber nicht dazu führen, dass das vorhandene Angebot, insbesondere der Linie 824 im Umfang und Taktung verringert wird. Eine Verbesserung im Schienenverkehr darf keine Verschlechterung im Busverkehr nach sich ziehen.</p>
	<p>Das im Jahr 2019 in der Presse veröffentlichte Alternativangebot des Berlkönigs führten zu einer verstärkten Nachfrage der Leegebrucher Bevölkerung, wann dieser in der Gemeinde eingesetzt wird. Gerade für Berufspendler und an den Wochenenden, sowie in den Abendstunden besteht hier ein erhöhter Bedarf alternativ zum PKW.</p>
	<p>2. Einwohnerentwicklung der Gemeinde Leegebruch Mit Stand vom 31.12.2019 waren in der Gemeinde Leegebruch 7.049 Bürgerinnen und Bürger mit Haupt- und Nebenwohnsitz gemeldet, bis zum Jahr 2032 wird mit einem Anstieg auf 7.289 Einwohnern gerechnet. Bis zu diesem Zeitpunkt gibt es einen deutlichen Anstieg in den Altersgruppen bis 18 Jahre und ab 65 Jahre. Es wird durch die Zuwanderungen der letzten Jahre und die zu erwartenden Zuwanderungen bis 2032 zu einer deutlichen Alterung der Bevölkerung kommen. Neben den Berufspendlern ist gerade für diese Bevölkerungsschichten der Ausbau des ÖPNV sehr wichtig. Die folgende Tabelle ist als Excel-Datei beigefügt. [Tabelle und Grafik zur Bevölkerungsentwicklung]</p>
	<p>3. Angaben zum Investitionsplan der Gemeinde Leegebruch Sollte eine Linienführung durch den südlichen Teil der Gemeinde Leegebruch durch die OVG umgesetzt werden. Sind vier zusätzliche barrierefreie Haltestellen erforderlich.</p>
	<p>Die Erneuerung des Mobiliars in den Haltestellen der Str. d. Jungen Pioniere sowie die Errichtung von Geh- und Radwegen entlang der Veltener und Hauptstraße und die Sanierung der Veltener Straße sind ebenfalls Maßnahmen die umgesetzt werden müssen. [Tabelle S. 3 und 4 in der Stellungnahme]</p>
Amt Gransee, 25.09.2020	<p>Zu 1.: Ihre Anregungen für die Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV Grundsätzlich sollte der kommunale ÖPNV eine größere Flexibilität hinsichtlich des Fahrzeugangebotes als auch des Fahrplans erreichen.</p>
	<p>Das inkludiert, dass eine bessere Abstimmung mit dem SPNV erfolgen muss, die längere Wartezeiten vermeidet.</p>
	<p>Wichtig ist grundsätzlich, dass neben dem Schülerverkehr alle Ortsteile des Amtes Gransee und Gemeinden über den kommunalen ÖPNV dauerhaft mehrmals täglich erreichbar sind.</p>
	<p>Dabei kann die ehrenamtliche Initiative des Granseer Bürgerbuses eine Rolle spielen. Dennoch liegt die Erfüllung dieser Aufgabe in erster Linie bei der OVG.</p>
	<p>Wichtig ist weiterhin die Anbindung der Ortsteile an den Bahnhof Gransee, die Altstadt Gransee und die Oberhavel Kliniken in Gransee.</p>
	<p>Dabei sollte auch eine perspektivisch vorgesehene Taktverdichtung des RE 5 beachtet werden.</p>

	<p>Grundsätzlich sollte eine Zusammenarbeit mit den Verkehrsgesellschaften der benachbarten Kreise angestrebt werden. So ist aus unserer Sicht eine Verbindung zwischen den benachbarten Mittelzentren zur gegenseitigen Ergänzung der Funktionen der Daseinsvorsorge kreisübergreifend erforderlich. Dies betrifft insbesondere eine Verbindung zu den Städten Neuruppin, Eberswalde, Bernau, Templin, Prenzlau.</p> <p>Besonders ÖPNV-relevante Schwerpunkte sind nachfolgend genannt. Hierbei wurden Funktionen der Daseinsvorsorge, die aus unserer Sicht relevant für den ÖPNV sind, ergänzt. [Tabelle in Stellungnahme S. 2]</p> <p>Weiterhin sehen wir es als selbstverständlich an, dass die Fahrzeugflotte der OVG künftig schadstoffarm und CO<sub>2</sub>-los betrieben wird und entsprechende Fahrzeuge in ihren Bestand aufnimmt.</p> <p>Des Weiteren wird auf die Gewerbegebietsentwicklung in der Stadt Gransee bzw. auf die planungsrechtliche Grundlage – Bebauungsplan Nr. 17 der Stadt Gransee „Gewerbegebiet Südost“ hingewiesen. Die dort festgesetzte Erschließungsstraße wurde bereits errichtet und bindet den Ortsteil Kraatz der Stadt Gransee an die Landesstraße L 222 an. Die Grundstücke befinden sich derzeit in der Vermarktung. Perspektivisch erfolgt eine Entwicklung gemäß des rechtswirksamen Flächennutzungsplanes des Amtes Gransee und Gemeinden östlich der Straße am Güterbahnhof bis zum Standort DHL-Verteilzentrum.</p> <p>Weiterhin plant die Stadt Gransee eine Wohnbaulanderweiterung zwischen der Bahnstrecke Berlin – Stralsund/ Rostock und der Bundesstraße B 96. In den kommenden Jahren soll ein Wohngebiet mit anteilig mehrgeschossigem Wohnungsbau für ca. 200-300 WE mit fuß- und radläufigen Anschluss an den Bahnhof Gransee entwickelt werden. Ferner werden perspektivisch weitere Einfamilienhausgebiete beispielsweise am Grünen Weg entwickelt werden.</p> <p>Hinsichtlich des Tourismus gibt es wie oben aufgeführt mehrere Schwerpunkte. Insbesondere sind die Ortsteile, die sich in der Nähe von attraktiven Gewässern befinden, hoch frequentiert durch Touristen. Dies betrifft insbesondere Menz und Neuglobsow als Ortsteile der Gemeinde Stechlin. Hier könnte das Angebot einer regelmäßigen Direktverbindung ohne Zwischenstopp vom Bahnhof Gransee bzw. Fürstenberg für eine Entlastung des ruhenden Verkehrs in den Ortsteilen sorgen.</p> <p>Des Weiteren sind Möglichkeiten für einen Fahrradtransport zu überprüfen.</p> <p>Zu 2.: Einwohnerentwicklung in Ihren Stadt- und Ortsteilen Eine entsprechende Excel-Tabelle finden Sie im Anhang.</p> <p>Zu 3.: Angaben zu Ihren Investitionsplanungen für ÖPNV-Infrastruktur Es wird auf die Tabelle im Anhang verwiesen.</p> <p>Zu 4.: Hinweis zur Einbeziehung des Mobilitätskonzeptes 2040 Das Mobilitätskonzept 2040 kann eine wichtige Grundlage für eine weitere und unkonventionelle Entwicklung auf für das ÖPNV-Angebot des Landkreises bieten. Es wird hier auf unsere Stellungnahme vom 11.03.2020 und 03.06.2020 verwiesen.</p>
Stadt Liebenwalde, 28.09.2020	<p>1. Anregungen für die Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV. Die Stadt Liebenwalde und seine Ortsteile verzeichnet wachsende Einwohnerzahlen. Deshalb ist ein leistungsfähiger ÖPNV unentbehrlich.</p> <p>Die bisherigen Anbindungen über die Buslinien 803, 805, 831 und 843 sollten im bisherigen Takt verbleiben.</p> <p>Wünschenswert wäre hierbei mittelfristig eine Verdichtung der Taktung.</p> <p>Hinsichtlich von Tourismusschwerpunkten sind hierbei anzuführen der Stadtkern (Rathaus, Museum, Hofcafe in der Ernst-Thälmann-Straße / Marktplatz und insbesondere der Stadthafen im Ortsteil Liebenwalde sowie der Haustierpark/Haus der 100 Pferde im Ortsteil Liebenthal.</p> <p>2. Einwohnerentwicklung in Ihren Stadt- und Ortsteilen Die angefragten Einwohnerzahlen sind als Exceltabelle meinem Schreiben beigelegt.</p>

	<p>3. Angaben zu Ihren Investitionsplanungen für ÖPNV-Infrastruktur Der Investitionsbedarf ist meinem Schreiben als Anlage beigefügt.</p>
<p>Stadt Velten, 28.09.2020</p>	<p>Durch ihre verkehrsgünstige Lage in der Metropolregion ist eine gute ÖPNV-Anbindung von und nach Berlin für die wirtschaftliche und wohnungsbaupolitische Entwicklung der Stadt Velten von ausschlaggebender Bedeutung. Die Stadt dient dabei nicht nur als Wohnstandort. Sie hat als bedeutender Wirtschaftsstandort und Teil des Regionalen Wachstumskerns O-H-V bereits heute einen ausgeglichenen Pendlersaldo zu verzeichnen.</p> <p>Im Rahmen der verkehrsplanerischen Untersuchungen des Landes Brandenburg hat sich bereits gezeigt, dass der Ausbau des Korridors der Kremmener Bahn dringend geboten ist. Folgerichtig ist die Wiederaufnahme der Wiederherstellung des S-Bahn Lückenschlusses Velten in den aktuellen Nahverkehrsplan des Landes Brandenburg erfolgt.</p> <p>Die Stadt Velten setzt sich seit 30 Jahren für die Realisierung des Lückenschlusses ein. Die Länder Berlin und Brandenburg, die DB Netze und die VBB planen im Projekt i2030 nun gemeinsam eine bessere Schieneninfrastruktur für die Metropolregion. Wir fordern diesbezüglich einen verbindlichen Termin zur Aufnahme des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens und einen Zeitplan des Verfahrens zum zweigleisigen Mischbetrieb zwischen Hennigsdorf und Velten.</p> <p>Zusätzlich zu der beschlossenen Wiederanbindung der S-Bahn soll die Regionalbahnlinie RE6 ausgebaut werden, um auch die Berlin-ferneren Städte besser an die Bundeshauptstadt anzubinden. Das Land Brandenburg hat gemeinsam mit dem Land Berlin, der Deutschen Bahn AG und dem VBB in der Korridoruntersuchung festgestellt, dass sowohl der Wiederanschluss der S-Bahn als auch die Taktverdichtung und Direkteinbindung des RE6 nach Berlin-Gesundbrunnen wichtige, sich ergänzende Ziele sind, die nicht in Konkurrenz zueinander zu betrachten sind.</p> <p>Ich begrüße die verkehrspolitische Unterstützung des Kreises, zu diesen für die Stadt Velten sehr wichtigen Themen, im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes 2040.</p> <p>Folgende konkrete Themen befinden sich in der Stadt aktuell in der Diskussion bzw. wurden bereits beschlossen, mit der Erwartung einer deutlichen und zeitnahen Verbesserung:</p> <p>Buslinie 824 Verlängerung der Fahrtzeiten der Buslinie 824 als zusätzliche Verkehrsdienstleistung in einem durchgängigen 24/7-Betrieb als Erweiterung des bestehenden Nahverkehrsplanes</p> <p>Buslinie 824 Eine Anpassung an die Fahrtzeiten der S 25 ist notwendig, um z.B. auch Besuchern kultureller Veranstaltungen in Berlin aber auch in Oranienburg die Möglichkeit zu geben, auch nach Mitternacht mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nach Velten und die umliegenden Gemeinden zu kommen.</p> <p>Buslinie 824 Umsteigezeit von mehr als einer Minute von der Buslinie 824 zu den dort haltenden Zügen.</p> <p>Buslinie 816 Zur Förderung barrierefreier Mobilität soll die Linie 816 an Wochenenden und Ferientagen nicht ausschließlich als Linientaxi fahren. Die Erreichbarkeit von Bahnhof und Bernsteinsee auch mit Rollstuhl und Kinderwagen in der Linie 816 ist umfangreich zu gewährleisten.</p> <p>Buslinie 807 Verdichtung des Taktes der Buslinie 807 von derzeit stündlich auf halbstündlich Die Abfahrtszeiten müssen zusätzlich so optimiert werden, dass zu den Hauptverkehrszeiten insbesondere die Berufspendler aus Oranienburg/Birkenwerder/Hohen Neuendorf mit der RB20 in Hennigsdorf Anschluss an einen Bus der Linie 807 in den Businesspark bekommen. Dies ist derzeit erst im Tagesverlauf um 13:30/:33 Uhr der Fall.</p>

	<p>Buslinie 807 Als starker Wirtschaftsstandort mit einem hohen Fachkräfte- und Ausbildungsbedarf ist die Stadt mit ihren Unternehmen im Bereich der Berliner Straße und des Businessparks auf die Verdichtung dieser Linie angewiesen.</p> <p>Mit der Entwicklung des Businesspark 3 (Hohenschöpping) durch den Landkreis und dem geplanten Neubau der kommunalen Brücke in der Parkallee, wird die Erschließung der Businessparks 1, 2 und 3 mit öffentlichen Verkehrsmitteln gefordert, z.B. durch einen Schwenk der Linie 807 durch die Gewerbegebiete.</p>
<p>Gemeinde Mühlenbecker Land, 29.09.2020</p>	<p>Als erste Beantwortung zu Ihrem Schreiben habe ich Ihnen in diesem Zusammenhang mit meiner Mail vom 20.08.2020 die Einwohnerentwicklungszahlen unserer Gemeinde für die Jahre 2015 bis 2019 zukommen lassen. Per heutigen Tag leben in unserer Gemeinde 16 .004 Einwohner.</p> <p>Wie Sie den Zahlen entnehmen können ist unsere Gemeinde durch ein ständiges Wachstum geprägt. Dieses Wachstum bedarf auch einer dauerhaften und nachhaltigen Infrastrukturentwicklung die sich nicht nur im Bau von neuen Straßen, Kitas, Schulen und Horte, sondern auch in der Angebotsdarstellung des öffentlichen Personenverkehrs widerspiegeln muss.</p> <p>Die Gemeinde Mühlenbecker Land grenzt direkt an die Bundeshauptstadt Berlin. Aus diesem Grund ist unsere Bevölkerung auch vorrangig auf die Beschäftigungs- und Freizeitmöglichkeiten von Berlin orientiert.</p> <p>Aber auch die Erreichbarkeit von Oranienburg als Mittelzentrum spielt eine nicht unerhebliche Rolle für unsere Bürgerinnen und Bürger .</p> <p>Es ist damit zu rechnen, dass mit der Aktivierung der Heidekrautbahn und den damit verbundenen drei neuen Haltepunkten in den Ortsteilen Schildow und Mühlenbeck, nochmals ein Entwicklungsschub zu erwarten ist, den es gilt mit entsprechenden Angeboten in Bezug auf den ÖPNV zu begegnen. Die Gemeinde verfügt dann über insgesamt vier Haltepunkte der NEB und über zwei S- Bahnhöfe (Mühlenbeck und Schönfließ). Diesem Potential muss bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplan unbedingt Rechnung getragen werden, indem die Haltepunkte der S- Bahn (speziell in Schönfließ) und der NEB (an den neuen Haltepunkten) in die zukünftige Buslinienführung mit eingebunden werden.</p> <p>Durch eine engere Taktung der S-Bahnlinie S 8 und eine Verlängerung dieser Bahnlinie bis nach Oranienburg kann die Attraktivität des SPNV ebenfalls erheblich gesteigert werden.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem Beteiligungsverfahren hat die Gemeinde alle Ortsvorsteher und die Ausschussvorsitzenden der Fachausschüsse sowie die sich in der Trägerschaft der Gemeinde befindlichen Grundschulen über die Fortschreibung des Nahverkehrsplan informiert und sie gleichzeitig darum gebeten, aus Ihrer Sicht auf Probleme im Rahmen des ÖPNV hinzuweisen und der Gemeinde Hinweise und Anregung für die Fortschreibung zu geben. Wie in unserem persönlichen Gespräch am Freitag, den 25.09.2020 in Ihren Geschäftsräumen besprochen, kann ich mit der heutigen Stellungnahme erst einmal eine Zusammenfassung dessen abgeben, was uns bisher aus den fachlichen und politischen Gremien erreichte. Sollten in der Gemeinde darüber hinaus noch weitere Hinweise und Anmerkungen zum Nahverkehrsplan eintreffen, werde ich Ihnen diese nachreichen. Nachfolgende Hinweise und Anregungen im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplan 2022 bis 2026 möchten wir geben:</p> <p>Buslinie 806 Verlängerung der Taktzeiten bis (mindestens) 23:00 Uhr um auch den Ortsteil Zühlsdorf besser zu bedienen Verdichtung der Taktzeiten auf 20 Minuten Stündlicher Takt zwischen 06:00 Uhr und 23:00 Uhr am Wochenende</p> <p>Buslinie 806 Einrichtung eines neuen Haltepunktes in Schildow Mühlenbecker Straße in Höhe der Hausnummer 1 und gegenüber in Fahrtrichtung Mühlenbeck (gute fußläufige Erreichbarkeit des zukünftigen Seniorenheims und des REWE Marktes an der Schönfließer Straße).</p>

<p>Buslinie 809 Erweiterung der Betriebszeit in den werktäglichen Morgenstunden (Abfahrtszeiten ab Bahnhof Hermsdorf um 03:49 Uhr) mehr Flexibilität für die Pendler nach Hohen Neuendorf und Hennigsdorf Verlängerung der Betriebszeiten an Wochenend- und Feiertagen bis mindestens 20:00 Uhr Erweiterung der Betriebszeit in den Abendstunden bis 21:00 Uhr</p>
<p>Buslinie 810 Erweiterung der Taktzeiten bis mindestens 19:00 Uhr Angebot auch auf Samstag, Sonn- und Feiertag (3x täglich) ausdehnen (bessere Erreichbarkeit zwischen den Ortsteinen gewährleisten) Linie nicht nur vorrangig auf den Schülerverkehr beschränken</p>
<p>Darüber hinaus werden auch „Linienmodelle“ diskutiert und gewünscht, über die wir uns auch schon ausgetauscht haben, die ich aber dennoch mit dieser Stellungnahme auch noch einmal auffrischen und anregen möchte.</p>
<p>Buslinie von Zühlsdorf nach Oranienburg Dazu möchte ich auf unseren Maiverkehr vom 07.07. bzw. vom 30.07.2020 verweisen. Um den Zühlsdorfern Bürgerinnen und Bürgern auch die Möglichkeit zu geben mit dem Bus nach Oranienburg zu kommen bietet sich die Buslinie 805 mit dem Halt in Wensickendorf an. Hier besteht (speziell vom Ortsbeirat Zühlsdorf und der Ortsgruppe der Volkssolidarität) der Wunsch zukünftig eine Erreichbarkeit der Linie 805 mit dem Halt in Wensickendorf zu organisieren. Dies könnte über die Einrichtung eines Rufbusses oder über ein Linientaxi erfolgen.</p>
<p>Verdichtung der Haltepunkte Auch die Verbesserung der innerörtlichen Haltepunkte in Zühlsdorf und dementsprechend auch die Linienführung der Buslinie 806 muss in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Berücksichtigung finden. Hier geht es speziell um die Basdorfer Straße, in der mehrere Haltepunkte eingerichtet werden müssen.</p>
<p>Einsatz von mobilen Bedienformen Der demographische Wandel macht auch vor der Gemeinde Mühlenbecker Land keinen Halt und die Wege für die immer zunehmenden älteren Generationen werden immer länger und beschwerlicher. Hier sind zusätzlich zu den vorhandenen Linien, die oftmals mit großen unflexibleren Bussen befahren werden, auch über Alternativen zukünftig neue Lösungen notwendig und gefragt. Als Beispiele seien hier nur der Ruf- Bus oder das Linientaxi angesprochen, die man sehr gut im Ortsteil Zühlsdorf zum Einsatz bringen kann.</p>
<p>Interkommunales Verkehrskonzept (IKVK) Wie Ihnen bekannt ist erarbeiten wir derzeit mit den Nachbargemeinden ein interkommunales Verkehrskonzept, dessen erste (Zwischen) Ergebnisse Anfang November der gemeindlichen AG vorgestellt werden. Hierbei wurden sehr aufwendige und detaillierte Recherchen und Befragungen zum Mobilitätsverhalten unserer Bürgerinnen und Bürger durchgeführt. Auch diese Ergebnisse und Erkenntnisse müssen sich zwingend in der nächsten Generation des Nahverkehrsplanes wiederfinden.</p>
<p>Abschließend sei noch einmal erwähnt, dass es der Gemeinde sehr wohl bewusst ist, dass es sich bei den Anregungen und Hinweisen um eine Auflistung von Ideen zum Thema Nahverkehr handelt, die nicht alle gleich umsetzbar und erfüllbar sind und für deren Verwirklichung teilweise kommunale Finanzen notwendig werden. Diese Finanzmittelbereitstellungen (z.B. für die Einrichtung einer "Probelinie") müssen wiederum erst in der Kommunalpolitik Mehrheiten finden und anschließend beschlossen werden.</p>

<p>Stadt Hennigsdorf, 30.09.2020</p>	<p>A Datenerfassung I Grundlagen</p> <p>1. Arbeitsplatzschwerpunkte I Gewerbestandortentwicklung</p> <p>Eine wichtige Zielvorgabe des Landes Brandenburg war bereits im Landesnahverkehrsplan 2018 u. a. die Sicherstellung der Erreichbarkeit aller wichtigen Wohn- und Gewerbegebiete</p> <p>Die Gewerbegebiete Nord und Süd mit Aufgliederung der Arbeitsplatzkonzentrationen und geplanten Arbeitsplatzansiedlungen sowie derzeit reservierten Frei- und Potenzialflächen sind in der Anlage 1 dargestellt. Beide Gewerbegebiete sind für den ÖPNV relevant. [Anlage 1 Arbeitsplatzkonzentration Gewerbegebiete Hennigsdorf zur Stellungnahme]</p> <p>Im Umbau zum KreativWerk als interdisziplinäres GründerInnen- und Gewerbezentrum, bestehend aus dem Kreativwerk I (innovatives Gewerbe- und Biotech-Zentrum Hennigsdorf) und dem Kreativwerk II (soziokulturelles GründerInnen- und Gewerbezentrum), befindet sich derzeit das ehemalige Puschkin-Gymnasium zwischen Neuendorfstraße, Parkstraße und Rathenaustraße. Die Lage in direkter Nähe zum Bahnhof und zum Busbahnhof sowie die Bushaltestelle Rathenaustraße Ecke Parkstraße decken den Erschließungsbedarf in diesem Bereich bereits weitestgehend ab.</p> <p>2. Einwohnerentwicklung in Hennigsdorf</p> <p>Die Einwohnerdaten wurden am 01.09.2020 zum jeweiligen Stichtag 31.12. erhoben. Die Daten sind als Anlagen 4.1 - 4.5 beigefügt und umfassen die Bevölkerungszahlen für die gesamte Stadt Hennigsdorf, aufgeschlüsselt nach den Geburtenjahrgängen für die Jahre 2015 bis 2019. Ortsteile gibt es in der Stadt nicht. Sollten Sie weitere Daten benötigen, bitte ich Sie, mich darüber in Kenntnis zu setzen. [Einwohnerdaten als Anlage zur Stellungnahme]</p> <p>3. Einzelhandelsschwerpunkte</p> <p>Gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Hennigsdorf sind im Hennigsdorfer Stadtgebiet ein zentraler Versorgungsbereich und 5 Nahversorgungsstandorte definiert.</p> <p>Diese dienen der Sicherung und Stärkung der Innenstadt und der Sicherstellung der Nahversorgung in den einzelnen Stadtbereichen. Darüber hinaus sind zwei ergänzende Sonderstandorte für großflächigen Einzelhandel (Baumarkt und Möbelmarkt) ausgewiesen. In der Anlage 2 sind die Versorgungsbereiche dargestellt und hinsichtlich der ÖPNV-Erschließung und -Relevanz bewertet worden. [Anlage 2 Darstellung und Bewertung Versorgungsbereiche]</p> <p>Defizite in der Einzelhandelsabdeckung bestehen derzeit in Hennigsdorf Süd. Es soll geprüft werden, ob im Bereich Trappenallee/Eschenallee an der L 172 Spandauer Allee ein zusätzlicher Nahversorgungsstandort mittelfristig entwickelt werden kann.</p> <p>4. Freizeit- und Tourismusschwerpunkte</p> <p>4.1 Bestehende Freizeit- und Tourismusschwerpunkte</p> <p>In der Stadt Hennigsdorf befinden sich bereits folgende ÖPNV-relevante Freizeit- und Tourismusschwerpunkte wie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• das Stadtklubhaus mit Musikschule (Spandauer Allee/ Edisonstraße),</li> <li>• die Sportanlagen im Bereich Spandauer Allee/Edisonstraße,</li> <li>• das Gemeinschaftszentrum Conradsberg (Parkstraße),</li> <li>• das Bürgerhaus (Hauptstraße)</li> <li>• die Naturbadestelle Nieder Neuendorf,</li> <li>• der Havelauenpark und</li> <li>• der "Climb Up" Kletterpark bei Stolpe Süd.</li> </ul>
--------------------------------------	--

<p>Insbesondere der Kletterpark ist derzeit nur unzureichend durch den ÖPNV erschlossen.</p>
<p>Der Wassertourismus ist in Hennigsdorf vor allem über die Havel und den Havelkanal repräsentiert. Mit der Marina Papenberge, dem Yachthafen in Nieder Neuendorf und dem Stadthafen verfügt Hennigsdorf über drei große Bootsstandorte mit Liegeplatz und z.T. Übernachtungsmöglichkeit. Des Weiteren gibt es mehrere öffentliche und private Bootssteganlagen entlang des Ufergrünzuges in Nieder Neuendorf.</p>
<p>4.2 Geplante Freizeit- und Tourismusschwerpunkte</p>
<p>a) Entwicklung des Stadthafens Aktuelle städtebauliche Entwicklungen finden am Stadthafen Hennigsdorf statt. In diesem Bereich soll eine Ferienwohnanlage mit 62 Ferienwohnungen entstehen. Des Weiteren wird aktuell im Bereich Stadthafen ein Fahrradhotel, bestehend aus 4 Gebäuden mit insgesamt 8 Unterkünften, am Fernradweg Berlin-Kopenhagen errichtet. Das Projekt Stadthafen ist ÖPNV-relevant.</p>
<p>b) Landzunge Nieder Neuendorf Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans Nr. 3 "Landzunge" in Nieder Neuendorf ist eine touristisch nutzbare Fläche mit 1.400 m<sup>2</sup> für Gastronomie und Beherbergung festgesetzt. Für die Umsetzung dieser Planung werden von der Stadt Hennigsdorf Investoren gesucht. Der Standort besitzt ÖPNV-Relevanz.</p>
<p>c) Funktionsschwimmhalle I Stadtbad Hennigsdorf Vorbehaltlich eines noch durch die Stadtverordnetenversammlung zu fassenden Beschlusses soll 2021 mit der Errichtung einer Funktionsschwimmhalle auf einer bestehenden Freifläche an der L 172 Neuendorfstraße - Parkstraße - Rathenaustraße begonnen werden. Die Lage in direkter Nähe zum Bahnhof und zum Busbahnhof sowie die Bushaltestelle Rathenaustraße Ecke Parkstraße decken den Erschließungsbedarf in diesem Bereich bereits weitestgehend ab.</p>
<p>d) Berliner Mauerweg Langfristige Aufwertungsmaßnahmen im Bereich des Berliner Mauerweges werden derzeit durch die Grün GmbH in Berlin vorangetrieben. Durch den Verlauf über den bereits errichteten Uferweg Nieder Neuendorf ist mit zusätzlichen touristischen Verkehren zu rechnen.</p>
<p>5. Wohnungsbau - erfolgte Maßnahmen und Potenziale Im Rahmen des Masterplans Wohnungsbau wurden Wohnungsbaupotenziale ermittelt und die zurückliegenden Wohnungsbaumaßnahmen evaluiert. Insgesamt besteht über das Stadtgebiet verteilt ein Potenzial von 1.800 Wohneinheiten (WE), vorzugsweise in innenstadtnahen Lagen wie dem Cohnschen Viertel oder dem Paul-Schreier-Viertel. Weitere Potenziale befinden sich u.a. in Hennigsdorf Nord, entlang der Berliner Straße / Feldstraße und in Neubrück, östlich der Havel. Außerdem sind seit 2014 706 Wohnungen errichtet worden bzw. befinden sich in der Umsetzung. Alle Wohnungsbaupotenzialstandorte besitzen ÖPNV-Relevanz. [Entsprechende Übersichten sind der Anlage 3 zu entnehmen.]</p>
<p>Entsprechend dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung hat die Verwaltung die Erstellung einer Bedarfsanalyse beauftragt, auf deren Grundlage dann durch die Stadtverordnetenversammlung zu entscheiden ist, welche der ermittelten Potenzialflächen prioritär entwickelt werden sollen. Mit dem Ergebnis der Bedarfsanalyse und weiteren Entscheidungen zu den konkret zu entwickelnden Flächen ist erst im Jahr 2021 zu rechnen.</p>
<p>Konkret in der Bearbeitung befindet sich die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 47 für den Bereich Neubrück. Mit einer Umsetzung, die voraussichtlich nicht vor 2022/2023 beginnen wird, ist perspektivisch auch eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung anzustreben.</p>
<p>6. Angaben zu den Investitionsplanungen für die ÖPNV-Infrastruktur Nach aktuellem Planungsstand beabsichtigt die Stadt Hennigsdorf die Errichtung von 26 Haltestellen im Hennigsdorfer Stadtgebiet. Die Anlage 5 umfasst die Aufstellung der Bushaltestellen nach dem voraussichtlichen Errichtungsjahr und die zuwendungsfähigen Kosten. Für die Bushaltestellen Friedrich-Wolf-Straße und</p>

<p>Reinickendorfer Straße wurden fristgerecht zum 30.09.2020 Anträge zur Förderung gestellt, um eine Realisierung 2021 zu ermöglichen. [Anlage 5 zur Stellungnahme]</p>
<p>B Anregungen für die Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV Die künftige Entwicklung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs wird auch in den kommenden Jahren durch folgende neue bzw. sich ständig verändernde Faktoren beeinflusst:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsprognose 2030</li> <li>• Bundesverkehrswegeplan 2030</li> <li>• Landesnahverkehrsplan 2018</li> <li>• Inhalte des Landesentwicklungsplans Hauptstadtregion Berlin -Brandenburg (LEP HR)</li> <li>• Stärkung des Regionalen Wachstumskerns O-H-V durch eine bessere Vernetzung aller Verkehrsstrassen zwischen den Städten Oranienburg, Hennigsdorf und Velten</li> <li>• Fertigstellung des Flughafens BER und die notwendige Anbindung des Landkreises Oberhavel</li> <li>• strukturelle Veränderungen wie Bevölkerungs- und Altersstrukturentwicklung, Entwicklung des Arbeitsmarktes, der Pendlerbeziehungen sowie die Entwicklung des Schüleraufkommens</li> <li>• erhöhte Anforderungen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit und gleicher Mobilitätschancen</li> <li>• Motorisierungsgrad und Benzinpreisentwicklung</li> <li>• Klimaschutzanforderungen und Notwendigkeit der Reduzierung von CO<sub>2</sub></li> <li>• der Prozess der Verkehrswende d.h. die Umstellung von Verkehr und Mobilität auf nachhaltige Energieträger, sanfte Mobilitätsnutzung und eine Vernetzung verschiedener Formen des Individualverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs</li> <li>• finanziellen Rahmenbedingungen.</li> </ul> <p>Vorgenannte Aspekte sollten Grundlage für die Überarbeitung des Nahverkehrsplans für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr 2022 - 2026 sein.</p>
<p>Unter Beachtung der aktuellen Entwicklungen gehen wir davon aus, dass die grundsätzliche Zielstellung des Nahverkehrsplanes (NVP), den ÖPNV leistungsfähiger und attraktiver zu gestalten, ihm vor allem in Verdichtungsräumen bei Ausbau und Finanzierung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) den Vorrang einzuräumen und dadurch einem weiteren Anstieg des MIV entgegenzuwirken, auch weiterhin besteht.</p>
<p>Der Ansatz, insbesondere in den größeren Städten den ÖPNV durch ein "vertaktetes und verdichtetes Verkehrsangebot" alternativ zum MIV zu stärken, entspricht auch den verkehrspolitischen Leitlinien der Stadt Hennigsdorf. Dieser Ansatz steht jedoch nach Auffassung der Stadt Hennigsdorf teilweise im Widerspruch zu den bisher im NVP aufgezeigten Bedienungsangeboten. Das derzeitige Angebot ist als Grundversorgung zu betrachten und ist bedarfs- und zukunftsorientiert weiterzuentwickeln.</p>
<p>Für die Stadt Hennigsdorf werden nachfolgend aufgeführte Verbesserungserfordernisse gesehen, welche bereits feste Bestandteile der folgenden städtischen Planungen/Beschlüsse sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschluss über den strategischen Verkehrsentwicklungsplan 20 10 der Stadt Hennigsdorf, BV0091/201 0 vom 10.11.2010</li> <li>• Beschluss über den Lärmaktionsplan (1. Stufe) 2008, BV0144/2008 vom 19.11.2008</li> <li>• Beschluss über den Lärmaktionsplan (2. Stufe) 2013, BV0066/2013 vom 11.09.2013</li> <li>• Beschluss über den Lärmaktionsplan (3. Stufe) 2018, BV0092/2018 vom 19.09.2018</li> <li>• Beschluss über das Integrierte Stadtentwicklungskonzept 2014/2015 der Stadt Hennigsdorf, BV0038/2015 vom 20.05.2015.</li> </ul>

	<p>1. Verbesserung des Busverkehrs</p> <p>1.1 Erschließung Nieder Neuendorf/Linie 136</p> <p>Trotz erfolgter Taktverdichtung im Berufsverkehr auf der Linie 136 Hennigsdorf – Nieder Neuendorf - Berlin-Spandau stellt das bestehende Angebot aus Sicht der Stadt Hennigsdorf weiterhin kein ausreichendes Angebot dar. Aus Sicht der Stadt muss es Ziel bleiben, auf der Linie 136 ganztägig und an Wochenenden einen (auch mit den Abfahrtszeiten der S-Bahn und der Linie 824) korrespondierenden 20/30-min-Takt zu etablieren.</p> <p>Dieses wird wie folgt begründet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Linie 136 kommt als einzige Verbindung zwischen dem Wohnstandort Nieder Neuendorf mit 4700 Einwohnern (Stand 31.12.2019) und dem Stadtzentrum Hennigsdorf bzw. Berlin-Spandau eine besondere Bedeutung zu. Sie dient u.a. auch zur Abwicklung des Schülerverkehrs.</li> </ul> <p>Nieder Neuendorf wird zunehmend als Ausflugsziel für Einheimische wie auch für Besucher aus der Region angenommen. U.a. deshalb ist auch die Ausweitung des Angebotes an den Wochenenden und in den Abendstunden geboten.</p> <p>Nur mit einem verdichteten und an die Abfahrtszeiten (u.a. der S 25) angepassten Angebot auf der Linie 136 kann eine Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV gelingen. Dies wiederum führt zu einer Reduzierung der Verkehre auf der stark frequentierten L 172 (Anstieg von 6.800 KFZ/24H 1998 auf 11.800 KFZ/24h am Ortsausgang Nieder Neuendorf) und somit zu einer Reduzierung der verkehrlichen Belastungen (Lärm, Schadstoffemissionen, Erschütterung, Gefährdung) der Anwohner.</p> <p>1.2 Verbesserte Anbindung der Siedlungsgebiete</p> <p>Hennigsdorf wird ausschließlich durch Regionalbuslinien erschlossen. Trotzdem gibt es Gebiete in der Stadt, die nicht ausreichend an den ÖPNV angebunden sind. Dazu gehören z. B. Nieder Neuendorf (s.o. Punkt 1.1), Stolpe Süd sowie die westlichen Siedlungsgebiete.</p> <p>Positiv zu vermerken ist, dass in den vergangenen Jahren bereits Erschließungsdefizite durch Verlängerung von Regionalbuslinien oder Taktverdichtungen abgebaut werden konnten. Benannt werden können hier die Veränderung der Linienführung der Linie 824, die Taktverdichtung auf der Buslinie 136 zu den Hauptverkehrszeiten und die Verlängerung der Buslinie 809 bis nach Hennigsdorf Nord.</p> <p>Mit der zuletzt genannten Maßnahme konnte die ÖPNV-Anbindung des Wohngebietes Hennigsdorf Nord mit Seniorenwohnpark und altersgerechtem Wohnen sowie die Verbindung zum Stadtzentrum mit seinen zentralen Versorgungseinrichtungen und dem Bahnhof wesentlich verbessert werden.</p> <p>Ab dem Fahrplanwechsel 2020 soll diese Linie 809 nach Hennigsdorf Nord zur Vergrößerung des Einzugsbereiches über die Fontanesiedlung - Reinickendorfer Straße – Friedrich-Wolf-Straße - Hrader Straße zum Parkplatz Rigaer Straße und zurückgeführt werden. Die Bushaltestellen Fontanesiedlung befinden sich derzeit in der Realisierung.</p> <p>Da aufgrund des Linientausches mit der Linie 824 die Linie 809 nun über die Parkstraße - Fasanenstraße - Waldstraße geführt wird, ist jedoch der westliche Siedlungsrand nur noch stündlich angebunden. In diesem Bereich ist daher eine Taktverdichtung zur Verbesserung der Anbindung des Friedhofs und des westlichen Siedlungsrandes dringend erforderlich.</p> <p>Grundsätzlich ist für die in der Anlage 3 aufgeführten Wohnungsbaupotenziale eine verbesserte ÖPNV-Anbindung vorzusehen. Das würde wesentlich zur Attraktivitätssteigerung der Potenzialstandorte beitragen.</p> <p>1.3 Verbesserte Anbindung der Arbeitsplatzschwerpunkte</p> <p>Eine wichtige Zielvorgabe des Landes ist u.a. die Sicherstellung der Erreichbarkeit aller wichtigen Wohn- und Gewerbegebiete.</p> <p>Für Relationen mit starken Pendlerbeziehungen (Stahlwerk, Bombardier, Postverteilzentrum) ist eine Taktverdichtung der vorhandenen Buslinien oder alternativ die Einrichtung von Direktverbindungen zu den Werksgeländen in Spitzenbedarfszeiten zur Verbesserung der Zubringerverkehre zum SPNV wünschenswert.</p> <p>Während die südlichen Gewerbegebiete durch die Buslinie 136 erschlossen werden, sind die nördlichen Gewerbegebiete noch nicht an den ÖPNV angebunden.</p>
--	--

Bei der Planung sind die Gewerbebetriebe einzubeziehen, um ein an die Bedürfnisse der Mitarbeiter abgestimmtes ÖPNV-Angebot zu entwickeln.
<p>1.4 Optimierung des Haltestellennetzes</p> <p>Die Attraktivität des ÖPNV hängt maßgeblich auch von der Erreichbarkeit der Haltestellen und der Dichte des Haltestellennetzes ab. Bei Busverkehr sollte der Haltestellenabstand 150 - 250 m betragen. Dieser kann derzeit nicht auf allen Linien gewährleistet werden.</p> <p>Zur Reduzierung von räumlichen Bedienungslücken im Verlauf bestehender Buslinien sollen deshalb weitere Haltestellen durch Verdichtung des Haltestellennetzes geschaffen werden. Erforderlich sind in Hennigsdorf weitere Haltestellen in der südlichen Fontanesiedlung und der Spandauer Allee in Höhe Philipp-Pfarr-Straße.</p> <p>Die Stadt Hennigsdorf wird auf der Grundlage des jeweils aktuellen bestätigten 5-Jahres-Programms die entsprechenden Förderanträge für den Ausbau der vorge-nannten und bereits angemeldeten Haltestellen stellen (vgl. Punkt A 6).</p>
<p>1.5 Stadtbuslinie</p> <p>Die Stadtverwaltung Hennigsdorf wurde von der Stadtverordnetenversammlung mit Beschluss im Juni 2020 beauftragt, für das Hennigsdorfer Stadtgebiet eine Defizit- und Bedarfsanalyse für den Bereich des straßengebundenen ÖPNV's durchzuführen. Oberste Priorität hat hierbei die Ein- und Anbindung der städtischen Strukturen und Einrichtungen, wie das Gemeinschaftszentrum, die Musikschule, das Stadtbad, Schulen etc. Einen entsprechenden Auftrag wird die Stadt Hennigsdorf voraussichtlich noch 2020 auslösen. Optional ist in diesem Zusammenhang die Durchführung einer Bürgerbefragung vorgesehen, um aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger die Defizite und Bedarfe zu ermitteln. Sofern sich aus der Analyse und Bewertung ein Handlungsbedarf für eine stadtinterne Buslinie als Ergänzung zum ÖPNV ergibt, wird die Stadt diese Zielstellung weiterverfolgen. Die Möglichkeit der Umsetzung einer Stadtbuslinie sollte deshalb in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden.</p>
<p>1.6 PlusBus-Linien</p> <p>Ziel des PlusBus-Konzeptes ist es, auch in der Fläche ein attraktives Bussystem anzubieten, Bus und Bahn gut zu verknüpfen und möglichst viele Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Aufgrund der zahlreichen Pendlerbeziehungen im Landkreis Oberhavel sind schnelle Verbindungen ohne Umwege mit regelmäßigem Takt und kurzen Umsteigezeiten eine gute Alternative im Berufsverkehr. Deshalb wird die Einführung von PlusBus-Linien im Landkreis Oberhavel angeregt.</p>
<p>2. Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs</p> <p>2.1 Bahnhof Hennigsdorf als Mobilitätsschnittstelle im ÖPNV</p> <p>Der Bahnhof Hennigsdorf gehört zu den ÖPNV-Zugangsstellen, die gemäß SPNV-Landesplanung vorrangig als bedeutende Verknüpfungspunkte zwischen verschiedenen Verkehrssystemen zu entwickeln sind. Er gehört zu den aufkommensstärksten Stationen im Land Brandenburg.</p>
Grundsätzlich sind zur weiteren Qualitätsverbesserung im SPNV einerseits die Standzeiten auf den Bahnhöfen zu verkürzen
und andererseits die Anschlussbeziehungen zwischen Bahnlinien sowie zwischen Bahn- und Buslinien ständig zu optimieren.
<p>a) Bahnsteig A (Gleis 1 und 5) und nördlicher Tunneldurchstich</p> <p>Der Regionalbahnsteig A mit den Gleisen 1 und 5 befindet sich im nördlichen Bereich in einem desolaten Zustand. Dieser funktionale und städtebauliche Missstand bedarf dringend einer Beseitigung. Gegenwärtig wird seitens der Stadt Hennigsdorf davon ausgegangen, dass auf dem Bahnsteig A (Gleis 1 und 5) der defizitäre Zustand der Treppeneinhausung und der Überdachung im Rahmen der Umsetzung des Infrastrukturprojektes i2030 (Durchbindung des Prignitz-Express über Hennigsdorf nach Berlin Gesundbrunnen und Verlängerung der S-Bahn von Hennigsdorf nach Velten) behoben wird.</p>
Nach Auskunft der DB beabsichtigt diese im Rahmen der Umsetzung des Projektes i2030 mittelfristig auch die Realisierung des nördlichen Tunneldurchstichs zur westlichen Zentrumsseite. Angesichts der gestiegenen Einwohnerzahlen, der wachsenden Zahl von Arbeitsplätzen in den nördlichen Gewerbegebieten, der Lage des Oberstufenzentrums mit 2100 Schülern sowie der dem INSEK entsprechenden Umsetzung von Wohnbauprojekten im Bereich der Feldstraße/Gartenstraße,

<p>Feldstraße/Forststraße, Am Bahndamm und in der Berliner Straße trägt die Schaffung des nördlichen Zugangs zur Verkürzung der Wege und zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bei.</p>
<p>Im Zusammenhang mit dem Tunneldurchstich können vorhandene Flächenpotenziale genutzt werden, um weitere Fahrradabstellanlagen zu errichten.</p>
<p>Des Weiteren sollen Fahrgastinformationssysteme/Displays aufgestellt werden.</p>
<p>b) Ergänzung des B &amp; R Angebotes am Bahnhof Hennigsdorf                  Bereits im Jahr 2021 wird die Stadt Hennigsdorf mit der Errichtung des automatisierten Fahrradparkhauses am Rathausplatz beginnen und dieses im Jahr 2022 in Betrieb nehmen. Mit dem Vorhaben werden insgesamt 122 zusätzliche wettergeschützte und vor allem diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen geschaffen.</p>
<p>c) S-Bahn Anschluss Velten i2030 - neue Zugangsstelle Hennigsdorf Nord                  In den Planungen der Stadt Hennigsdorf (Flächennutzungsplan, Verkehrsentwicklungsplan) ist eine weitere Zugangsstelle (Haltepunkt) im Norden der Stadt im Bereich nördlich des Fußgängertunnels Hennigsdorf Nord vorgesehen. Sie soll alternativ zum ehemaligen Haltepunkt Hennigsdorf Nord der besseren Anbindung der nördlichen Wohn- und Gewerbegebiete sowie des Stahlwerkes an den SPNV dienen. Durch die geplante Anbindung der Stadt Velten an das bestehende S-Bahnnetz gemäß des Infrastrukturprojektes i2030 und des geplanten zweigleisigen Ausbaus der Strecke kommt dem Haltepunkt Hennigsdorf Nord eine gesteigerte Bedeutung zu, die im Rahmen des Nahverkehrsplanes zu berücksichtigen ist.</p>
<p>Hierdurch wird die Möglichkeit eröffnet, P+R-Flächen an diesem neuen Haltepunkt zu schaffen.</p>
<p>2.2 Qualitätsverbesserung im Schienenpersonennahverkehr</p>
<p>a) RE Prignitz Express                  Der Prignitz Express RE 6 ist ebenfalls Bestandteil des Infrastrukturprojektes i2030. Die Forderung der Stadt Hennigsdorf, die direkte Durchbindung des Prignitz Expresses (RE 6) über Berlin -Tegel ins Zentrum Berlins (nach Berlin-Gesundbrunnen bzw. Stadtbahn) mit Anschluss zum BER zu realisieren, wird aufrechterhalten. Für den Übergangszeitraum bis zur Realisierung müssen geeignete Zwischenlösungen unter ständiger Einbeziehung des Bahnhofs Hennigsdorf zur Verbesserung der Situation gefunden werden.</p>
<p>b) RB 20 Oranienburg-Hennigsdorf-Potsdam                  Die direkte Verbindung mit der RB 20 stellt für die Stadt Hennigsdorf die einzige attraktive Verbindung zur Landeshauptstadt Potsdam dar. Aktuell verkehrt der RB 20 wochentags im Stundentakt. Am Wochenende gibt es derzeit keine attraktive Anbindung an die Landeshauptstadt. Es besteht in diesem Fall dringender Handlungsbedarf. Eine Anbindung über Berlin mit einer verdoppelten Fahrzeit (1 h 20 min) im Vergleich zum Wochentag stellt keine akzeptable Anbindung des Mittelzentrums an die Landeshauptstadt dar. Um auch dem Bedarf an Ausflugs-/Freizeitverkehren nach Potsdam (zahlreiche kulturelle Angebote) gerecht zu werden, ist auch an den Wochenenden ein 1-Stunden-Takt vorzusehen.</p>
<p>Bei einer Verbesserung der Verbindung von Hennigsdorf nach Potsdam kann dann auch die Direktverbindung von Golm mit der Regionalbahn RB 22 zum Flughafen BER genutzt werden. So wäre mit nur einem Umstieg der Flughafen BER zu erreichen und damit eine gute Übergangslösung bis zur Einbindung des RE 6 nach Gesundbrunnen gegeben.</p>
<p>c) Anbindung an die Nordbahntrasse                  Da Hennigsdorf keine Zugangsstelle mehr zur Nordbahn besitzt, wird seitens der Stadt erwartet, dass die Verbindung nach Rostock/Stralsund durch die Gewährleistung direkter Anschlüsse zwischen der RB 20 (Hennigsdorf-Oranienburg) und dem RE 5 gesichert wird.</p>
<p>d) Trasse der OHE (Hennigsdorf-Berlin Spandau)</p>

	<p>Die ehem. Trasse der Osthavelländischen Eisenbahn ist als Vorhaltetrasse Bestandteil der städtischen Planungen und nach wie vor zu sichern und von Überbauung frei zu halten.</p> <p>2.3 Einbeziehung der Hinweise zum Mobilitätskonzept 2040                  Bezüglich des Mobilitätskonzeptes 2040 möchte ich auf die Hinweise und Wünsche unserer Stellungnahme vom 13.09.2019 sowie auf unsere Stellungnahme zum Konzeptentwurf vom 28.05.2020 verweisen. Die Stellungnahmen sind als Anlage 6 und 7 zu diesem Schreiben nochmal beigefügt.                  [Stellungnahmen zum Konzeptentwurf der Mobilitätsstrategie 2040 als Anlage 6 und 7 zu dieser Stellungnahme]</p>
<p>Stadt Hohen Neuendorf, 30.09.2020</p>	<p>in der Umsetzung, wie auch bereits im Genehmigungsverfahren befindliche Baumaßnahmen, insbesondere im Zentrum des Stadtteils Bergfelde, sowie die angestrebte bauliche Entwicklung des Zentrums des Stadtteils Hohen Neuendorf verfolgen mehrheitlich die Zielstellung der Errichtung von Mehrfamilienhäusern. Damit wird die Stadt Hohen Neuendorf auch in den kommenden Jahren einen stetigen Einwohnerzuwachs verzeichnen. Im Stadtteil Bergfelde könnte die Zahl der Einwohner auf Grund der aktuell abgeschlossenen Baumaßnahmen und der in der Umsetzung (einschl. vorliegender Bauanträge) befindlichen Maßnahmen in den kommenden 5 Jahren um ca. 1.200 Einwohner anwachsen; bei Umsetzung der geplanten Zentrumsentwicklung im Stadtteil Hohen Neuendorf wird von einem geplanten Einwohnerzuwachs um ca. 2.000 Einwohner in den nächsten 15 Jahren ausgegangen, wobei hier die Entwicklung voraussichtlich erst in 4 Jahren einsetzt.</p> <p>Die Schwerpunkte der derzeitigen baulichen Entwicklung und die geplante Zentrumsentwicklung liegen in der Nähe zu den Bahnhöfen der Stadt. Damit soll u. a. erreicht werden, dass sich Teile des motorisierten Individualverkehrs in nächster Zukunft auf den nicht motorisierten Individualverkehr sowie den ÖPNV im Sinne einer nachhaltigen Mobilität verlagern.</p> <p>Mobilität in der Zukunft wird und muss sich verändern. Ein wichtiger Baustein ist die Verbesserung des kommunalen ÖPNV im Landkreis Oberhavel und damit auch in der Stadt Hohen Neuendorf.</p> <p>In Erarbeitung befindliche Mobilitätskonzepte auf Gemeinde- sowie Landkreis und interkommunaler Ebene sollen Möglichkeiten und Maßnahmen hierzu aufzeigen. Beachtung finden weiterhin auch maßgebliche Inhalte des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) der Stadt Hohen Neuendorf.</p> <p>Das Hauptaugenmerk des ÖPNV liegt auf den regionalen Verbindungen, d. h. nach Berlin und den benachbarten Mittelzentren in Brandenburg, sowie der Erreichbarkeit der entsprechenden Zugangspunkte. Letzteres gilt auch für innerörtliche Verkehre einschließlich der Anbindungen innerhalb der Stadtteile. Der ÖPNV nimmt sowohl eine Verbindungs-, wie auch eine Erschließungsfunktion war.</p> <p>Auf dem Gebiet der Stadt Hohen Neuendorf befinden sich die S-Bahnhöfe Hohen Neuendorf, Bergfelde und Borgsdorf sowie der Regionalbahnhof Hohen Neuendorf West. Das Stadtgebiet umschließt darüber hinaus weitgehend die Gemeinde Birkenwerder, deren Regionalbahnhof für Hohen Neuendorf ebenfalls von Bedeutung ist.</p> <p>Bestandssituation                  Die Stadt Hohen Neuendorf wird durch die Regionalbahn RB20 und die S-Bahnen S1 und S8 sowie durch drei Buslinien, die sämtlich von der Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH (OVG) betrieben werden, erschlossen.                  Die Buslinie 809 verbindet innerörtlich die Stadtteile Stolpe und Bergfelde mit dem Stadtteil Hohen Neuendorf und überörtlich mit Hennigsdorf sowie Schönfließ, Glienicke/Nordbahn und Berlin-Hermsdorf. In den morgendlichen Hauptverkehrszeiten (HVZ) wird die Strecke von Montag bis Freitag zweimal stündlich, ansonsten einmal stündlich je Richtung bis in die frühen Abendstunden bedient. Nächtliche Fahrten erfolgen nicht. Am Wochenende, beginnend gegen 09:00 Uhr bis gegen 17:00 Uhr, erfolgt die Bedienung im 2-Stunden-Takt. Bis auf die Frühstunden ist eine gleichmäßige Taktung gewährleistet.</p>

Die Buslinie 816 verbindet den Stadtteil Borgsdorf mit der Stadt Velten. Innerörtlich besteht durch die Linie eine Verbindung zwischen der Siedlung Pinnow und dem Bahnhof Borgsdorf. Der Linienverkehr ist abgestimmt auf Schulbeginn und -ende. Wochentags wird die Strecke in den Frühstunden 2mal und ab Mittag 5mal alle 60 Minuten bedient, in den Ferien als Linientaxi. Am Wochenende und Feiertagen erfolgt die Bedienung im 2-Stunden-Takt zwischen 09:00 und 19:00 Uhr.
Die Buslinie 822 verbindet den S-Bahnhof Hohen Neuendorf mit der Siedlung Niederheide. In der HVZ wird die Strecke mit 2 Fahrten in der Stunde und in der NVZ mit einer Fahrt je Stunde und Richtung, mit alternativer Route über Friedhof (Mehrzahl der Fahrten) oder Eichenallee, bedient. Die Fahrten erfolgen zwischen 05:00 Uhr und 21:00 Uhr. Am Wochenende und an Feiertagen fährt ein Linientaxi; Bedienung stündlich zwischen 09:00 und 12:00 Uhr sowie zwischen 16:00 und 20:00 Uhr.
Alle von der OVG eingesetzten Busse sind behindertengerechte Niederflurfahrzeuge. Im Linientaxi erfolgt keine Mitnahme von Fahrrädern, Kinderwagen oder Tieren. Die Anzahl der Plätze ist begrenzt.
Seitens des SPNV besteht Anschluss an die Regionalbahn RB20 Oranienburg-Potsdam sowie die S-Bahnen S1 Oranienburg - Wannsee und die S8 Birkenwerder - Zeuthen.
<b>Mängel Gebietserschließung</b> Teile der Stadt Hohen Neuendorf sind nicht durch den ÖPNV erschlossen. Erschließungslücken gibt es in dem nördlichen Bereich des Stadtteils Hohen Neuendorf, im nördlichen und östlichen Bereich des Stadtteils Bergfelde sowie im östlichen Bereich des Stadtteils Borgsdorf.
Der Bahnhof Birkenwerder ist ebenfalls nicht an den Linienbusverkehr angeschlossen.
Haltestellenabstände orientieren bei den Linien auf etwa 800 m.
Mit Blick auf die Einwohnerentwicklung ist hier ein deutliches Handlungspotenzial erkennbar. Für den ÖPNV gilt im Allgemeinen, dass bessere Angebote zu einer höheren Nachfrage führen.
<b>Bedienung</b> Vor allem die im Bereich der Linie 822 liegenden Haltestellen werden unregelmäßig bedient. Ein verlässlicher Taktverkehr ist somit nicht gegeben. Abfahrtszeiten sollten regelmäßig getaktet sein.
Die Takte der übrigen Buslinien resultieren nicht zuletzt aus der Integration des Schülerverkehrs in den Linienverkehr. Die Linie 816 weist daher am Vormittag eine Bedienungslücke auf. Die Abfahrtszeiten sind jedoch regelmäßig getaktet.
Die Linie 809 verkehrt in der HVZ in einem schwer merkbaren 20/40-min-Takt. Anmerkungen dazu auch vorstehend.
Bevorrechtigungsschaltungen an LSA sind nicht vorhanden.
Auf allen Linien steht bereits in den frühen Abendstunden keine Anbindung mehr zur Verfügung, was zu verstärktem MIV führt.
<b>Bahn - Bus</b> Die Anschlüsse zur S-Bahn sind bei unregelmäßigem Takt schlecht in Reiseroutinen einzupassen und teilweise auch von unbefriedigender Dauer.
Am Bahnhof Hohen Neuendorf West gibt es keinen direkten Busanschluss.
<b>Maßnahmen/Zielstellung</b> Als wichtigste Ziele werden im ÖPNV eine Taktharmonisierung zur S-Bahn bzw. Regionalbahn, eine Verbesserung der Taktung von Linien und die Erweiterung der Betriebszeiten sowie die Behebung von Erschließungslücken gesehen.
1. Zusätzliche Angebote

	<p>Die Stadt Hohen Neuendorf ist in Gesprächen mit der Gemeinde Birkenwerder und der OVG zur Verbesserung der Erschließung des Stadtgebietes durch eine Verlängerung der Buslinie 822. Diese soll von der jetzigen Endstation Havelstraße über den S-Bahnhof Hohen Neuendorf und dann über die Oranienburger Straße nach Birkenwerder führen. Angefahren sollen dort der S-Bahnhof Birkenwerder und die Regine-Hildebrandt Gesamtschule, um die Linie dann weiter durch das westliche Stadtgebiet von Birkenwerder in Richtung Borgsdorf zu führen. Der aktuelle Planungsstand sieht zunächst den Endhaltepunkt am Waldfriedhof Birkenwerder vor.</p> <p>In einer zweiten Ausbaustufe wird vorgeschlagen die Buslinie 822 in Richtung Stadtteil Borgsdorf bis zur Endhaltestelle an der Schule (Wendeschleife an der Bahnhofstraße) zu führen. Im Stadtteil Hohen Neuendorf sollen an der Oranienburger Straße drei neue Haltepunkte eingerichtet werden. Der Bus soll die Strecke von Montag bis Freitag in der HVZ 2mal stündlich, ansonsten stündlich bedienen. An den Wochenenden und Feiertagen wird ein Linientaxi in einem stündlichen Takt eingesetzt. Der vorliegende Entwurf des Fahrplans sollte jedoch noch hinsichtlich der Abfahrtszeiten harmonisiert werden, d. h. eine regelmäßige Taktung berücksichtigen. Lediglich am Wochenende und an Feiertagen sind einheitliche Abfahrtszeiten derzeit vorgesehen. Das zusätzliche Angebot soll ab dem Jahr 2021 zum Tragen kommen und ist noch zwischen den Gemeinden und der OVG endabzustimmen sowie vertraglich auf den Weg zu bringen. Durch die zusätzlichen Haltestellen und die Verlängerung der Buslinie 822 nach Borgsdorf wird die Erschließung entlang der Oranienburger Straße in Hohen Neuendorf sowie im Stadtteil Borgsdorf verbessert.</p>
	<p>Die Erschließungsdefizite im nord-westlichen Teil Hohen Neuendorfs sowie im nördlichen Bergfelde bleiben weiterhin bestehen. Zur Behebung dieser Erschließungsdefizite und zur allgemeinen Verbesserung der Anbindung zu den Umsteigepunkten des Schienenverkehrs wird die Einrichtung einer Stadtbuslinie in Hohen Neuendorf verfolgt. Durch die Einrichtung einer Stadtbuslinie können Verbindungen zum Zentrum und anderen wichtigen Zielen, wie zum Beispiel Schulen, oder zu dem übergeordneten Schienenverkehr hergestellt werden. Durch kurze Fußwege sowie eine gute Erkennbarkeit der Haltestellen kann die Attraktivität und Nutzungsbereitschaft erhöht werden. Darüber hinaus sind ein leicht zu merkender, dichter Takt und eine leicht zu merkende Linienstruktur anzustreben.</p> <p>Die Stadtbuslinie soll am S-Bahnhof Bergfelde starten und über die Schönfließer Straße und die Briesestraße nach Norden führen. Über den Heideplan fährt der Stadtbus dann bis zur Bundesstraße 96a und weiter nach Birkenwerder. Danach führt die Linie über die Karl-Marx-Straße bis zur Regine-Hildebrandt-Gesamtschule und über die Straße Unter der Linden zum Bahnhof Birkenwerder. Von dort aus fährt der Stadtbus über die Hauptstraße bis zur Havelstraße und biegt dort links ein. Über die Humboldtallee, dem Hohen Neuendorfer Weg und die Rudolf-Breitscheidstraße verläuft die Strecke bis zu der bestehenden Haltestelle Hohen Neuendorf, Friedhof. Für den weiteren Routenverlauf gibt es zwei Optionen. Die Route kann entweder direkt über die Triftstraße bis zur Waldgrundschule geführt werden oder ein zusätzlicher Halt könnte am Bahnhof Hohen Neuendorf West eingelegt werden. Die Endhaltestelle am S-Bahnhof Hohen Neuendorf erreicht der Stadtbus über die Puschkinallee.</p>
	<p>Die Route basiert auf den Linienmaßnahmen nach dem VEP und wurde dem heutigen Planungsstand angepasst. Durch die geplante Verlängerung der Buslinie 822 über die Oranienburger Straße, wird es für sinnvoll erachtet, die neue Stadtlinie über die Rudolf-Breitscheid-Str. zu führen, um die dort vorherrschenden Erschließungsdefizite zu beheben. Der weitere Verlauf der Route entspricht der Pilot-Linie 2 aus dem VEP mit dem Unterschied, dass die Route westlich des S-Bahnhofs Bergfelde über den Bahndamm führt, damit die Ahorn Grundschule ebenfalls durch die neue Route angebunden wird.</p> <p>Angestrebt wird ein 20-Minuten-Takt. Ziel ist es ein attraktives Angebot zu schaffen, welches Verkehr vom MIV zum Nahverkehr verlagert und die Mobilität von Nutzergruppen ohne Zugang zu einem Pkw stärkt. Das Angebot einer Stadtbuslinie würde die Erschließungssituation erheblich verbessern und große Teile des Stadtgebietes miteinander verbinden.</p> <p>Alle genannten Angebotsverbesserungen müssen in der Einführungsphase intensiv und professionell öffentlich beworben werden.</p>
	<p>2. Taktverdichtung Bus</p>

	<p>Eine weitere wesentliche Verbesserung wäre eine Taktverdichtung der Buslinien, insbesondere der Buslinie 822. Durch Einsatz eines zweiten Fahrzeuges, zumindest in der Hauptverkehrszeit, ist es möglich, einen stabilen 20-min-Takt anzubieten. Damit ergeben sich auch gleich bleibende, merkbare Anschlüsse an die S-Bahn, wenngleich eine Optimierung in allen Relationen nicht möglich ist.</p>
	<p>3. Anbindungen üÖPNV nach Berlin verbessern Die Verlängerung der BVG-Buslinie 125 zur Stolper Straße über Eichenallee und Ferdinand-Lassalle-Straße mit Verknüpfung zu den Buslinien 809 und 822 zur Verbesserung der Erschließung des westlichen Bereichs von Hohen Neuendorf beitragen und eine zusätzliche Anbindung an Berlin-Reinickendorf gewährleisten.</p>
	<p>4. Taktverdichtung der S-Bahn Das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Hohen Neuendorf und viele Gemeinden im Umland Berlins ist und bleibt die S-Bahn. Deshalb soll auch zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Oberhavel die Forderung einer Taktverdichtung deutlich unterstrichen werden. Auf der Linie S8 soll ein vollständiger 20-Minuten-Takt geschaffen werden. Ebenso ist ein 10-Minuten-Takt zwischen Oranienburg und Berlin-Frohnau einzurichten. Hier könnte jedoch auch eine Verlängerung der S8 bis Oranienburg einen Quasi-10-Minuten-Takt schaffen.</p>
	<p>5. Regionalbahn Die RB20 verkehrt nur in den Hauptverkehrs- und Nebenverkehrszeiten im 60-Minuten-Takt von Montag bis Freitag mit dem Haltepunkt in Hohen Neuendorf West. Hier soll auch ein Angebot am Wochenende und an Feiertagen geschaffen werden. Vorgeschlagen wird die Einführung eines 120-Minuten-Taktes in der Nebenverkehrszeit. Hierdurch würde ein attraktives Angebot zur Erreichbarkeit der Landeshauptstadt bestehen.</p>
	<p>Unterstützt wird die Forderung einer Entflechtung von S-Bahn und Regionalbahn am Bahnhof Birkenwerder. Ein eigener Regionalbahnsteig würde die Möglichkeiten der Anzahl der Halte und damit Verbesserungen bei den Taktungen der dann möglichen Regionalbahnlinien mit sich bringen.</p>
	<p>6. Heidekrautbahn Bei der geplanten Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn (RB27) soll eine Umsteigemöglichkeit zur Linie S8 berücksichtigt werden.</p>
	<p>7. Umsteigepunkte Die Stadt Hohen Neuendorf unterstützt eine Forderung nach Ertüchtigung des Bahnhofes Schönfließ. Bei einem attraktiven Angebot für Park&amp;Ride und Bike&amp;Ride sowie einer guten verkehrlichen Anbindung an den Bahnhof würde dieser von Pendlern verstärkt genutzt werden.</p>
	<p>7. Umsteigepunkte Für alle Umsteigepunkte des üÖPNV auf den SPNV und umgekehrt ist eine Verbesserung der Situation unter der Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten vorzusehen. Dies betrifft Park&amp;Ride und Bike&amp;Ride Plätze gleichermaßen. Fördermöglichkeiten sind zur Unterstützung der Kommunen zu verstetigen, Konditionen und Mittel dem Bedarf anzupassen. Zielsetzung ist, Verkehre über den üÖPNV hinaus an solchen Standorten zu bündeln und attraktive Mobilitätsknotenpunkte zu schaffen. Suchverkehre müssen vermieden werden.</p>
	<p>Alle aufgestellten Forderungen und Vorschläge können dazu beitragen, den Öffentlichen Personennahverkehr in der Region attraktiver zu machen und so ein Umdenken im Verkehrsverhalten beschleunigen und damit einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Nur mit attraktiven Angeboten wird es gelingen, Verkehr vom MIV zum ÖPNV zu verlagern und auch die Mobilität von Nutzergruppen ohne Zugang zu einem PKW zu stärken. Der ÖPNV muss hier auch teilweise in Vorleistung gehen. Nur mit Blick auf Kosten wird eine Verkehrswende nicht gelingen.</p>
Stadt Kremmen, 30.09.2020	<p>1. Anregungen für die Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV. Aus unserer Sicht fordern wir: den Touristenbus Kremmen-Oranienburg in den Regelverkehr der OVG zu nehmen zwischen Kremmen und Nauen einen PlusBus einzusetzen</p>

die schrittweise Umstellung aller Buslinien auf einen stündlichen Takt
eine Station für den 800 Bus dazu nehmen, der am Elsholz /Industriegebiet sein könnte.
bessere zeitliche Abstimmung zwischen Buslinien und Bahn
Fehlende Direktverbindung von Kremmen und Linum [Erläuterung touristische Bedeutung von Linum in Stellungnahme Seite 1]
Arbeitsplatzschwerpunkte <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sana-Klinken Sommerfeld</li> <li>• Gewerbegebiet Orion mit diversen Logistikfirmen, Groß-Tischlerei, Messebau und Zentrallager der Firma Lidl</li> <li>• Landwirtschaft: Milchviehanlage Kremmen, Spargelhof Kremmen, Belafarm im OT Beetz</li> <li>• Schulen: Goethe Grund- und Oberschule im OT Kremmen, Grundschule im OT Beetz</li> <li>• Kitas in den Ortsteilen Sommerfeld, Hohenbruch, Flatow, Staffelde und Kremmen</li> </ul>
Einzelhandelsschwerpunkte <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im OT Kremmen: Lidl, Ruppiner Straße; Edeka, Schlossdamm; Netto Discount (rot), Ruppiner Chaussee; Marktplatz mit diversem stationären (Bäckerei mit Café, Apotheke, Drogerie) und temporärem Einzelhandel (Donnerstag Markttag – Fleischerei, Fischwagen, Hähnchenbraterei, Textilien, Obst &amp; Gemüse)) sowie stationären Dienstleistern (Hörgeräte-Akustiker, Friseure, Nagel- und Kosmetikstudios, Versicherungsmakler, Sparkasse) sowie temporären Dienstleistern (Bankbus der Berliner Volksbank, Digimobil der Verbraucherzentrale, gelegentlich Info- und Präventionsmobil der Polizei).</li> <li>• Im Gemeindeteil Amaliefelde: Gärtnerei Prahl</li> <li>• Im OT Staffelde: Rhinland-Fleischerei, Futtermittelhandlung (alles Ortsmitte)</li> <li>• Im OT Flatow: Bäckerei Guse, Ortsmitte</li> <li>• Im OT Groß-Ziethen: Bäckerei Forduhn (Ortsmitte)</li> <li>• Im OT Sommerfeld: Dorfstraße in Richtung Neuruppin – Blumenladen mit Café „Hofkultur“, Getränkeabholmarkt mit GH und Transportunternehmen Wolff, Weinschmiede Kaiser (Restaurant und Hofladen)</li> </ul>
Freizeit- und Tourismusschwerpunkte Im OT Kremmen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Historisches Scheunenviertel mit Restaurants, Cafés, 2 Läden, 4 Eventscheunen, 1 Friseur sowie 1 Theater</li> <li>• und 1 Touristeninformation mit Museum und Trauzimmer</li> <li>• Spargelhof mit Hofladen, Kinderareal, Streichelzoo, Restaurant, Spargelzelt</li> <li>• Altstadt mit Kirche und Marktplatz</li> <li>• Seelodge Kremmen am Kremmener See</li> <li>• Nähe Scheunenviertel: „Beekeepers“ Imkereibedarf mit Groß- und Einzelhandel, mit touristischen</li> <li>• Merkmalen in Planung: Workshops, Bienenlehrpfad, Bienenland in Richtung Erlebnishof</li> </ul> Im OT Flatow <ul style="list-style-type: none"> <li>• Karolinenhof (Ziegenkäserei mit Wiesencafé)</li> <li>• Im OT Hohenbruch</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wildtierpark mit Hundepension</li> <li>• Im OT Sommerfeld</li> <li>• Hotel &amp; Spa Sommerfeld</li> <li>• Im OT Groß-Ziethen</li> <li>• Schloss Ziethen</li> <li>• Im OT Beetz</li> <li>• Beetzer See mit zwei Naturbadestellen, Rundwanderweg</li> </ul>
	<p>Angaben zu Investitionsplanung der ÖPNV-Infrastruktur: Im aktuellen 5 Jahresplan 2020-2025 ist folgende Maßnahme mit geplant: eine weitere Haltestelle für den 800 Bus Am Elsholz/Industriegebiet</p>
<p>Stadt Oranienburg, 30.09.2020</p>	<p>Zu 1: Anregungen für die Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV Die Stadtverordnetenversammlung hat am 29.04.2019 die im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes erarbeitete Grundvariante 1 als Vorzugsvariante zur Steigerung der Attraktivität des Busverkehrs in der Stadt Oranienburg beschlossen und den Bürgermeister beauftragt, deren Umsetzbarkeit mit dem Landkreis Oberhavel, als, Aufgabenträger des ÖPNV, abzustimmen Das ÖPNV-Konzept ist unter folgendem Link einsehbar: <a href="https://oranienburg.de/St%C3%A4dtebau-wirtschaft/Verkehr/%C3%96ffentlicher-Nahverkehr-">https://oranienburg.de/St%C3%A4dtebau-wirtschaft/Verkehr/%C3%96ffentlicher-Nahverkehr-</a></p> <p>Die Grundvariante sieht folgende Maßnahmenbausteine zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erreichung einer Stadtbusqualität im Linienverkehr</li> <li>• Einrichtung eines Rufbusverkehrs</li> <li>• Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV</li> <li>• Vereinheitlichung des Tarifs</li> <li>• Beschleunigung des Linienverkehrs</li> <li>• Schaffung komfortabler Umstiege und Anschlüsse</li> <li>• Optimierung der Anbindung der Gedenkstätte</li> <li>• Einführung einer Tangentialverbindung Süd zur S-Bahn</li> </ul> <p>Aufgrund der Aktualität dieses Konzeptes bitte Sie im Rahmen des Aufstellungsverfahrens. zu prüfen, inwieweit die aufgeführten Maßnahmenbausteine Eingang in den kommenden Nahverkehrsplan finden können. Darüber hinaus bitte ich folgenden Hinweisen nachzugehen:</p> <p>Die Durchbindung der Erschließungsstraße im Gewerbepark Süd auf dem ehem. Flugplatz ist für künftige Linienfahrten zu berücksichtigen. Derzeit werden hierfür die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen. Nach derzeitigem Planungsstand wird die Verbindungsstraße während des Geltungszeitraums des kommenden Nahverkehrsplans in Betrieb genommen werden können (ggf. schon 2022).</p> <p>Demzufolge sollte die Erschließung der Gewerbeparks Süd in die reguläre Bedienung aufgenommen werden.</p> <p>Bislang wird die Finanzierung der Linie anteilig von der Stadt Oranienburg und dem Unternehmen Rewe getragen. [Anbindung Gewerbepark Süd]</p> <p>Auch die Erschließung des Gewerbeparks Nord sollte im Nahverkehrsplan Eingang finden. Diese wird gegenwärtig ausschließlich von der Stadt getragen.</p> <p>Die Buslinie 823, die seit 2019 Oranienburg mit Kremmen verbindet und dabei u.a. den Tierpark in Germendorf erschließt, sollte bis auf Weiteres eingerichtet bleiben.</p> <p>Darüber hinaus ist zu prüfen, ob diese Linie auch werktags verkehren und ggf. zusätzliche Haltepunkte bedienen kann.</p>

Am Bahnhof Sachsenhausen wird mittelfristig (auf einer Fläche südöstlich der Gleisanlagen) der Bau einer P&R-/B&R-Anlage erwogen.
Die Erschließung der Gedenkstätte Sachsenhausen ist in Anbetracht der hohen Besucherzahlen zu verbessern. In Betracht kommende Lösungen sind in das aktuell in Bearbeitung befindliche Konzept für die künftige Besucherlenkung einzubinden.
Es ist zu prüfen, ob die Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke der Heidekrautbahn positive Effekte im Hinblick auf die ÖPNV-Erschließung der Ortsteile Wensickendorf und Schmachtenhagen nach sich ziehen kann.
Die planerisch derzeit untersuchte Verlängerung der Bahnlinie Wensickendorf – Liebenwalde wird im Geltungszeitraum des kommenden Nahverkehrsplans noch keine Rolle spielen.
Geplante Straßenbaumaßnahmen Aktuell läuft die Umgestaltung des Bahnhofsplatzes. Der neue Bushaltestellenbereich wird voraussichtlich im November dieses Jahres für den Verkehr freigegeben. Der Abschluss der Umgestaltung wird im Sommer 2021 erwartet.
Zwischen März 2021 und April 2022 ist der Ausbau des Knotenpunktes André-Pican-/Lehnitz-Saarlandstraße (PiSale) zu einem Kreisverkehr geplant.
Dabei werden im Hinblick auf das ÖPNV-Konzept der Stadt auch provisorische Haltestellen eingeplant (Erschließung des Ortsteils Lehnitz)
Voraussichtlich ab 2023 beginnt der Ausbau der Sachsenhausener - und Chausseestraße. Dabei werden mehrere Haltestellen barrierefrei ausgebaut.
ÖPNV-relevante Vorhaben in der Stadt Oranienburg In Umsetzung befindliche größere Bauvorhaben Wohnbebauung Weiße Stadt: 220 WE Wohnbebauung am Aderluch: 190 WE Wohnen am Speicher Louise-Henriette-Steg/Lehnitzstraße: 264 WE
In Planung befindliche größere Bauvorhaben In der Berliner Straße sind am Standort der ehemaligen Polizeiwache bis 2024 ca. 400 Wohnunterkünfte für Polizeianwärter vorgesehen.
Im Bauleitplanverfahren befindliche Projekte (die jeweilige Lage der Bebauungspläne ist im Geoportal einsehbar): <a href="https://oranienburg.de/St%C3%A4dtebau-Wirtschaft/Stadtentwicklung/Geoportal">https://oranienburg.de/St%C3%A4dtebau-Wirtschaft/Stadtentwicklung/Geoportal</a> B-Plan Nr. 110 "Schulstandort an der Friedenthaler Straße": 336 Schüler 95 Hortkinder B-Plan Nr. 117 "Wohnpark Kremmener Straße": 150 WE B-Plan Nr. 133 "Wohnquartier am Mühlenbecker Weg/ehemalige Kaserne Lehnitz": 350 WE B-Plan Nr. 138: "Wohnen südlich von Eden" (Walther-Bothe-Straße/Oranienburger Kanal): 144 WE B-Plan Nr. 144: "Wohnbebauung am Friedenthaler Weg": 136 WE B-Plan Nr. 131: "Einzelhandel und Wohnen an der Rungestraße /Liebigstraße/ Mühlenfeld": Geplant ist ein Angebotsmix aus Wohnen, Dienstleistung, Handel B-Plan Nr. 150: "Gewerbepark-Süd Bärenklauer Weg/B96": Entwicklung eines Gewerbegebietes zwischen B96, Bärenklauer Weg und neuer Verbindungsstraße
Aktuell in Vorbereitung befindliche Aufstellungsbeschlüsse B-Plan Nr. 149 "Wohnen am Luisenhof/Germendorfer Allee": 300 WE B-Plan Nr. 151 "Caravanserei Schmachtenhagen (ehem. Bauernmarkt Oberhavel)": Für den ehemaligen Bauernmarkt Schmachtenhagen ist eine umfassende Neuausrichtung bzgl. des landwirtschaftlichen, gastronomischen und freizeitbezogenen Angebotes geplant. Diese Neuausrichtung sollte mit einem verbesserten ÖPNV-Angebot einhergehen.

	<p>B-Plan Nr. 155 "Friedensstraße Wohnen am Kanal": 150 WE                  B-Plan Nr. 158 "Grundschule Walther-Bothe-Straße/Weiße Stadt": Angrenzend an die Dr.Kurt-Schumacher-Straße und Walther-Bothe-Straße (Höhe Kreisverkehr Dekra) soll eine Grundschule für 450 Schüler entstehen.</p> <p>zu 2: Einwohnerentwicklung in den Ortsteilen                  Die Daten werden separat digital übermittelt.</p> <p>Zu 3: Angaben zu Investitionsplanungen für ÖPNV-Infrastruktur                  s. beigefügtes Formblatt. Die Angaben beziehen sich auf das bestätigte 5-Jahresprogramm für geplante ÖPNV-Investitionsmaßnahmen für den Zeitraum 2021-2025, wobei einige Maßnahmen nicht aufgeführt sind, da deren Realisierung zwischenzeitlich erfolgt ist oder nicht mehr für erforderlich gehalten wird. [s. beigefügtes Formblatt]</p>
<p>Stadt Zehdenick,                  30.09.2020</p>	<p>Grundsätzlich muss es weiterhin darum gehen, die ländlichen Bereiche des Landkreises Oberhavel so in den ÖPNV einzubinden, dass die Mobilität der dort wohnenden Bevölkerung alternativ zum motorisierten Individualverkehr verbessert wird.</p> <p>Hierbei stehen die Verbindungen zum nächsten Bahnhof (Zehdenick (Mark), Zehdenick - Neuhof, Bergsdorf, Vogelsang, Gransee), in die Zehdenicker Innenstadt sowie zu den Nahversorgungsbereichen in Zehdenick-Nord und Zehdenick-Süd, zu Gewerbe- und Schulstandorten und letztlich auch eine annehmbare Verbindung zum Krankenhaus in Gransee im Mittelpunkt.</p> <p>Eine Wiedereinrichtung einer Bushaltestelle in der Zehdenicker Innenstadt wird zunehmend befürwortet.</p> <p>Hierzu ist es notwendig, dass kleinere Busse, idealerweise mit alternativen Antrieben, eingesetzt werden. Eine notwendige Überlegung, die sicherlich für viele Strecken im ländlichen Raum eine Rolle spielen muss.</p> <p>Immer wieder in der Kritik steht auch die Tatsache, dass der ÖPNV zu stark bis ausschließlich auf den Schülertransport orientiert ist, mit der Folge, dass nicht wenige ÖPNV-Verbindungen in den Schulferien nicht bedient werden.</p> <p>Sehr wichtig sind weiterhin die Abstimmungen zwischen den ÖPNV-Fahrplänen und den Abfahr- und Ankunftszeiten der RB- und RE-Züge an den Haltepunkten in der Stadt Zehdenick und auch dem Bahnhof in Gransee sowie ebenfalls die weitere Optimierung der Schülerbeförderung bezüglich der drei Grundschulen in der Stadt Zehdenick (2 x Kernstadt Zehdenick, 1 x Ortsteil Mildenberg). Hierzu gebe ich folgende Hinweise unmittelbar aus den Grundschulen der Stadt Zehdenick:</p> <p>Linden-Grundschule (Dammhaststraße)                  Auf einer aktuellen Elternversammlung wurde erneut die Kritik geäußert, dass die Busse 833 und 843 so übertoll sind, dass die Kinder keine Plätze mehr bekommen und die ganze Fahrt über stehen müssen. Dieses Problem ist der OVG schon über Jahre bekannt.</p> <p>Havelland-Grundschule (Marianne-Grunthal-Straße)                  Wie der OVG bereits bekannt ist, wird eine zusätzliche Fahrt um 14.45 Uhr (nicht 14:25 Uhr!) in Richtung Bergsdorf gewünscht. Die OVG teilte mir per 22.07.2020 mit, dass sie diesem Wunsch derzeit nicht nachkommen können, da sie keine Kapazitäten zur Verfügung haben. Sie werden den Wunsch jedoch im Auge behalten.</p> <p>Mildenberger Grundschule (Ribbecker Straße)                  Bus 838 Zehdenick - Fürstenberg Ankunft 7.50 Uhr an der Schule - Schulbeginn 8.00 Uhr. Die Schule würden es begrüßen, wenn der Bus 10 Minuten früher in Mildenberg sein könnte. Die Zeit für die Schüler ist sehr eng bemessen (Ausstieg, Schuleinlass und Händewaschen).</p> <p>Mildenberger Grundschule (Ribbecker Straße)                  Bus 838 Fürstenberg - Zehdenick Abfahrt 14.28 Uhr an der Schule - Unterrichtsende 13.45 Uhr. Die Schüler warten täglich 45 Minuten, zu jeder Jahreszeit, ohne Aufsicht an der Bushaltestelle.</p>

	<p>Mildenberger Grundschule (Ribbecker Straße)                  Bus 838 Fürstenberg - Zehdenick Abfahrt 16.18 Uhr an der Schule - Unterrichtsende 14.40 Uhr (nur dienstags). Die Schüler warten dienstags 1 Stunde und 40 Minuten, zu jeder Jahreszeit, ohne Aufsicht an der Bushaltestelle.</p> <p>Auch die optimale Anbindung des Zehdenicker Schulcampus im Wesendorfer Weg 39 (Oberstufenzentrum und Oberschule, beide in Trägerschaft des Landkreises) ist für die Stadt Zehdenick von größtem Interesse. Hierbei steht vor allem die stadtplanerisch optimale Verortung der nächstliegenden Bushaltestelle im Vordergrund. Die derzeitige (Haupt-)Bushaltestelle in der Verlängerten Ackerstraße sollte deshalb idealerweise in die unmittelbare Nähe des Campus verlegt werden. Die Stadt Zehdenick ist hierzu mit dem Landkreis Oberhavel und mit der OVG im Gespräch.</p> <p>In der Stadt Zehdenick gibt es gerade in den Randbereichen der sogenannten Kernstadt einige Schwerpunkte, die durch den ÖPNV noch nicht oder nicht optimal angebunden sind.                  Verbesserungswürdig ist der gesamte südliche Wohn- und Versorgungsbereich der Stadt zwischen südlich der Clara-Zetkin-Straße und östlich der Falkenthaler Chaussee. Neben dem Einfamilienhaus-Siedlungsgebiet gibt es hier das Wohngebiet Süd sowie das Einkaufsgebiet Süd (Aldi und Rewe) und zwei Autohäuser. Neu entstanden sind gerade einige Bauparzellen in der Straße des Friedens und im Siedlungsbereich Süd. Im gesamten Bereich gibt es nur die Bushaltestelle in der Friedhofstraße und eine Haltestelle in der Falkenthaler Chaussee (diese ist z.B.: als nächste Haltestelle ca. 350 m vom Einkaufszentrum entfernt).</p> <p>An dieser Stelle wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Havelland Grundschule seit dem Schuljahr 2020/21 in die Marianne-Grunthal-Straße umgezogen ist. Damit verlagert sich der entsprechende Schülerverkehr aus der Clara-Zetkin-Straße an die Haltestelle Friedhofstraße.</p> <p>Neu in der Stadt etabliert hat sich eine Marina in der Waldstraße als ein neuer Teil des Gewerbegebietes Nord (hier u.a. auch mit einem Touristik-Ressort) - mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist der Bereich derzeit nicht optimal erreichbar.</p> <p>Auch das Industriegebiet Ost am Liebenwalder Ausbau mit zwei der größten produzierenden Betriebe der Stadt und das zukünftige Wohngebiet am Triftweg (geplant sind ca. 24 Parzellen) haben nur mittelbar einen ÖPNV-Anschluss (Castrop-Rauxel-Allee oder derzeit noch Verlängerte Ackerstraße).</p> <p>Der Festplatz der Stadt und das neue Jugendzentrum befinden sich in der Philipp-Müller-Straße.</p> <p>Der touristische Hotspot unserer Stadt ist der Ziegeleipark Mildenberg, außerhalb der Ortslage Mildenberg. Der ÖPNV-Anschluss vom Bahnhof Zehdenick muss unbedingt verbessert werden, um so Gästen unserer Stadt den Besuch auch durch Anreise mit Bahn und Bus zu ermöglichen.</p> <p>Weitergehende Wohnbau- und Gewerbe- und Tourismusprojekte sind zeitlich und örtlich noch nicht genau zu definieren. Allerdings sind eventuelle Entwicklungen am südlichen, östlichen und westlichen Rand der Kernstadt im Gespräch.</p>
<p>Stadt Fürstenberg/                  Havel,                  12.10.2020</p>	<p>Mitnahme von Fahrrädern im Rahmen ÖPNV                  Durch Fürstenberg/Havel kreuzen 5 Fernradwege und die Kommune verfügt über ein sehr gut ausgebautes Radwegenetz. Die Stadt ist deshalb ein äußerst beliebtes Ziel für Fahrradtouren und die Mitnahme von Fahrrädern wird in unserer Touristinformation ständig nachgefragt. Dagegen ist das Angebot im Rahmen des ÖPNV seit Jahren unzureichend. Die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern muss gerade in der Saison unbedingt verbessert werden.</p> <p>Bessere und aktuelle Informationen über das ÖPNV Angebot/ Verbesserung Marketing                  Die Aushänge an Bushaltestellen sind teilweise nicht auf dem aktuellen Stand.</p> <p>Das Prozedere des Ruf-Busses sollte besser erläutert bzw. vermarktet werden, denn dass bereits 1 ½ Stunde vorher angerufen werden muss, ist vielen Gästen nicht bekannt.</p> <p>In den Touristinformationen sollten auch für die nachgefragten Routen z. B. zwischen Himmelfort – Fürstenberg und Neuglobsow separate Flyer ausgelegt werden. Die angebotenen Gesamtfahrpläne für den gesamten Landkreis Oberhavel sind zu umfangreich und werden daher kaum in unserer Touristinformation verkauft.</p>

	<p>Fehlende Anbindung nach Rheinsberg Es gibt im Rahmen des ÖPNV Anbindungen nach Lychen, Templin sowie Neustrelitz, aber die bestehende Anbindung per Bus nach Rheinsberg wurde wegen mangelnder Nachfrage eingestellt. Dies stellt einen Widerspruch zur Zielvorgabe des Landes Brandenburg dar, die Erreichbarkeit der Erholungsgebiete durch einen attraktiven ÖPNV zu sichern. Laut Auskunft der örtlichen Touristinformation besteht weiterhin eine sehr starke Nachfrage nach einer regelmäßigen Busverbindung in den Sommermonaten nach Rheinsberg.</p> <p>Ruf-Bus und Linientaxis sollten häufiger verkehren Vor allem an den Wochenenden in der Hochsaison herrscht eine sehr große Nachfrage die durch die begrenzten Kapazitäten (max. 7 Personen pro Bus/Taxi) unzureichend gedeckt wird.</p> <p>Investitionsplanungen für ÖPN Infrastruktur für das Jahr 2021 im Bereich der Stadt Fürstenberg/Havel nicht.</p>
<p>Gemeinde Löwenberger Land, 16.10.2020</p>	<p>1. Grundsätzlich sollen alle Ortsteile an die Buslinien in Richtung Kreisstadt bzw. an Örtlichkeiten der Nahversorgung und/oder der Bildungsinfrastruktur angeschlossen werden. Erforderlich erscheint im Zusammenhang zu 1 auch die Taktverbesserung vorhandener Linien, insbesondere im ländlichen Raum.</p> <p>Bei Buslinien die im Kern die Haltestellen parallel zu Bahnlinien bedienen, erscheint eine zeitliche Abstimmung sinnvoll, die zu einer Taktverdichtung in Kombination von Bus und Bahn führt.</p> <p>3. Anpassung/Abstimmung der Fahrzeiten von Linien die vordergründig als Zubringer zu Bahnhöfen im Gemeindegebiet dienen. Gleiches gilt für die Anpassung der Fahrzeiten der Linien die den Schülerverkehr bedienen. Hier ist künftig die Anpassung der Fahrzeiten an die Schulbeginnzeiten vordergründig zu koordinieren.</p> <p>4. Anpassung der eingesetzten Fahrzeuge an die Beförderungsmenge. Oftmals stehen Fahrgäste im Bus, dies trifft hauptsächlich auf die Zeiten der Schülerbeförderung zu.</p> <p>5. Ein Problem stellt die Absicherung durch ÖPNV für die Ortsteile mit einer geringen Bevölkerungsdichte dar. Hier sollte die Rufbusbereitschaft ausgebaut und ggf. optimiert werden.</p>