

Beschluss

Nahverkehrsplan

für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr
des Landkreises Oberhavel

2017 - 2021





NAHVERKEHRSPLAN 2017 – 2021

LANDKREIS OBERHADEL

Beschluss Nr. 5/0146 vom 12. Oktober 2016

Inhalt

Vorbemerkungen	3
Kap. 1 Leitlinien für die Entwicklung des übrigen ÖPNV im Landkreis Oberhavel	1
1.1 Rahmenvorgaben EU- & Bundesebene	1
1.2 Rahmenvorgaben Land Brandenburg	1
1.3 Verkehrspolitiches Leitbild des Landkreises Oberhavel.....	3
A Anforderungen der Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel (→ Kap. 2, 3, 4)	4
B Gestaltung des ÖPNV-Angebotes (→ Kap. 2, 3, 4).....	4
C Verkehrsaufkommen (→ Kap. 3.3, 3.4, 4.2)	6
D Organisationsstruktur (→ Kap. 5).....	6
E Investitionen (→ Kap. 6.1)	6
F Finanzierung (→ Kap. 6.2, 6.3).....	7
Kap. 2 Strukturelle Entwicklung	1
2.1 Bevölkerung.....	1
2.2 Raum- und Landesplanung.....	6
2.3 Wirtschaft und Arbeitsmarkt.....	8
2.4 Bildung und Schülerbeförderung	13
2.5 Tourismus	17
Kap. 3 Analyse des ÖPNV im Landkreis Oberhavel	1
3.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV).....	1
3.2 Übriger Öffentlicher Personennahverkehr (üÖPNV).....	4
3.3 Verkehrsnachfrage	10
3.4 Alternative Bedienungsformen	15
3.5 Anschlussqualität.....	18
3.6 Zugänglichkeit im SPNV	20
3.7 ÖPNV-Vorbehaltsstraßennetz.....	21
3.8 Entwicklungen seit dem letzten NVP.....	22
Kap. 4 Angebotsentwicklung für den ÖPNV	1
4.1 Zielstellungen	1
4.2 Prognose der Verkehrsnachfrage	2
4.3 Zielnetz / ÖPNV-Achsen	5
4.4 Schienenpersonennahverkehr (SPNV).....	6
4.5 Übriger Öffentlicher Personennahverkehr (üÖPNV).....	10

4.6	Alternative Bedienungsformen	16
4.7	Verknüpfungspunkte & Anschlussqualität	16
4.8	Bedien- & Qualitätsstandards	17
4.9	ÖPNV-Vorbehaltsstraßennetz	25
Kap. 5	Organisationsstruktur des übrigen ÖPNV	1
5.1	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)	1
5.2	Organisationsstruktur im Landkreis Oberhavel	1
5.3	Linienbündelung im Landkreis Oberhavel	3
5.4	Verkehrsunternehmen im üÖPNV	5
5.5	Marketing.....	5
Kap. 6	Finanzierung	1
6.1	Investitionen	1
6.2	Finanzierung der Verkehrsleistung.....	2
6.3	Ansätze für eine kommunale Mitfinanzierung von Angebotsausweitungen	3
	Anlagenverzeichnis	1
	Abbildungsverzeichnis	2
	Tabellenverzeichnis.....	3
	Abkürzungsverzeichnis	4

Vorbemerkungen

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) im Sinne von § 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz – ÖPNVG) ist 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. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

Zum ÖPNV gehören:

1. der Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
2. der übrige öffentliche Personennahverkehr (übriger ÖPNV)
 - Er umfasst nach § 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) die entgeltliche und geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, O-Bussen und Kraftfahrzeugen.
 - Übriger ÖPNV ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, sofern er den Linienverkehr ersetzt, ergänzt oder verdichtet.
 - Personenfähren auf Gewässern, die ebenfalls dazu gehören, besitzen für den Landkreis Oberhavel bisher im Sinne der Daseinsvorsorge keine Bedeutung.

Rechtsgrundlagen für die Planung, Organisation, Durchführung und Finanzierung des ÖPNV bilden die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), das Entflechtungsgesetz (EntflG) und das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz - ÖPNVG).

Wesentliche Elemente dieser Gesetze - einschließlich ihrer Durchführungsbestimmungen - sind grundsätzliche und inhaltliche Vorgaben zum Nahverkehrsplan (NVP). Er ist Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV und Ausdruck des verkehrspolitischen Willens der Besteller von Verkehrsleistungen.

Der NVP ist ein Instrument zur Steuerung der Nahverkehrspolitik. Im Vordergrund steht die Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienungs der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Sinne der Daseinsvorsorge bei wirtschaftlicher Verkehrsgestaltung.

Die Genehmigungsbehörde hat nach § 8 Abs. 3 PBefG bei der Erteilung von Liniengenehmigungen den NVP zu berücksichtigen und mit dem Aufgabenträger zusammenzuwirken. Zuständige Behörde für Liniengenehmigungen ist in Brandenburg das Landesamt für Bauen und Verkehr in Dahlewitz-Hoppegarten.

Den im ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen sind Gestaltungsspielräume bei der Durchführung und Organisation einzuräumen. Konkrete Linienwege und Fahrpläne können nicht im NVP festgelegt werden, wohl aber wünschenswert zu bedienende Verkehrsrelationen (ÖPNV-Achsen), ein Vorbehaltsstraßennetz für den Busverkehr, Verknüpfungspunkte mit dem SPNV, Bedienungsstandards sowie Anforderungen an die einzusetzenden Fahrzeuge.

Für die Aufstellung von NVP sind die Aufgabenträger zuständig. Nach § 3 ÖPNV-Gesetz Land Brandenburg sind Aufgabenträger für den

- SPNV: das Land Brandenburg
- übrigen ÖPNV: die Landkreise und kreisfreien Städte

Die bisherigen NVP für den übrigen ÖPNV des Landkreises Oberhavel wurden durch den Kreistag an den folgenden Terminen beschlossen:

- 12.02.1997 (1997 – 2001)
- 05.12.2001 (2002 – 2006)
- 28.09.2006 (2007 – 2011)
- 07.12.2011 (2012 – 2016)

Im Zuge der Vorbereitung des Nahverkehrsplanes 2017 - 2021 wurden alle Grundsätze und Entwicklungsziele überprüft und den veränderten Rahmenbedingungen angepasst.

Die Notwendigkeit zur Aktualisierung des NVP für den Landkreis Oberhavel ergibt sich auch aus der Veränderung von Rahmenbedingungen. Zu diesen zählen u. a.:

- Veränderung der jährlichen Finanzhilfen des Landes für den übrigen ÖPNV
- strukturelle Veränderungen im Landkreis Oberhavel, die den Bedarf nach Verkehrsleistungen und die Verkehrsnachfrage wesentlich beeinflussen
- wesentliche Veränderungen im Angebot des SPNV

Hauptaufgabe des Landkreises bleibt es, einerseits die Mobilität der Bevölkerung durch räumliche und zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV zu sichern, andererseits die aus Ausgleichszahlungen resultierende finanzielle Belastung der öffentlichen Haushalte zu minimieren.

Neben einer in den Linienverkehr integrierten Schülerbeförderung ist der Einsatz flexibler Bedienungsformen im strukturschwachen ländlichen Raum bzw. in Zeiten geringer Nachfrage die einzige wirtschaftliche Alternative, ÖPNV-Angebote für die Bevölkerung vorzuhalten.

Entsprechend den neuen Rahmenbedingungen, die insbesondere die notwendige Reduzierung der finanziellen Belastungen der kommunalen Haushalte und die Vergabe von Verkehrsleistungen betreffen, können sich die Aufgabenträger verpflichten, für die Genehmigungsbehörden und für die Verkehrsunternehmen verbindlich den Nahverkehrsplan als Gesamtplan zur Entwicklung des ÖPNV in ihrem Gebiet aufzustellen. Das erfordert eine klare und eindeutige Formulierung von verkehrspolitischen Leitlinien, die als verbindliche und überprüfbare Vorgaben für die Handlungsstrategien des NVP zu betrachten sind. Mit der Gliederung der Leitlinien wird bereits die inhaltliche Gestaltung des NVP in seinen Hauptabschnitten vorgegeben.

Aus Gründen der einfacheren Lesbarkeit wird auf die geschlechterspezifische Differenzierung (z. B. NutzerInnen u. ä.) verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für beide Geschlechter.

Kap. 1 Leitlinien für die Entwicklung des übrigen ÖPNV im Landkreis Oberhavel

1.1 Rahmenvorgaben EU- & Bundesebene

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, durch das Europäische Parlament sowie den Rat der Europäischen Union als Nachfolgeverordnung der Verordnung 1191/69 verabschiedet, ist am 03.12.2009 in Kraft getreten.

Die wesentlichen Regelungen sind folgende:

- klare Trennung zwischen Besteller und Ersteller des Personennahverkehrs (Umstellung der Finanzierung durch öffentliche Dienstleistungsaufträge)
- Erbringung von Verkehrsleistungen künftig auf der Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge
- Vergaben von Verkehrsdienstleistungen erfolgen grundsätzlich auf dem Wege der Ausschreibung. Alternativ kann die zuständige Behörde öffentliche Dienstleistungsaufträge an einen internen Betreiber direkt vergeben.
- Befristung von Dienstleistungsverträgen (für Verkehrsleistungen mit Bussen auf maximal 10 Jahre)
- jährliche Veröffentlichung eines Gesamtberichts zur Abgeltung der gewährten Ausgleichsleistungen durch die zuständige Behörde (zur Kontrolle / Beurteilung der Leistung, Qualität und Finanzierung)

Im Jahr 2013 trat die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in Kraft. Die Novellierung umfasst die Anpassung des PBefG an den seit 2009 geltenden Rechtsrahmen der oben genannten EU-Verordnung 1370/2007. Damit rücken für die Besteller von Nahverkehrsleistungen u. a. folgende Punkte stärker in den Fokus:

- Aufgabenträger können Anforderungen an das Verkehrsangebot definieren
- Genehmigung alternativer Bedienformen wird erleichtert
- Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist als öffentliche Aufgabe (Daseinsvorsorge) im § 1 des Regionalisierungsgesetzes festgelegt.

1.2 Rahmenvorgaben Land Brandenburg

Die für den Landkreis Oberhavel maßgeblichen Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung sind derzeit durch

- das Gemeinsame Landesentwicklungsprogramm der Länder Berlin und Brandenburg (LEPro 2007) vom 18.12.2007 (in Kraft seit 01.02.2008)
- den Gemeinsamen Landesentwicklungsplan Berlin - Brandenburg (LEP B-B) vom 31.03.2009 (in Kraft seit 15.05.2009)
- den Landesnahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr 2013 - 2017 vom 06.12.2012
- das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz - ÖPNVG) vom 26.10.1995 (letzte Änderung vom 14.03.2014)

in den Grundzügen festgelegt.

Zu den Hauptinhalten der Raumplanung zählen u. a.

- die Entwicklung der Hauptstadtregion, deren nationale und internationale Wettbewerbsfähigkeit als gemeinsamer Lebens-, Wirtschafts- und Arbeitsraum im Sinne einer großräumigen Verantwortungsgemeinschaft für das ganze Land
- das System Zentraler Orte, in dem ein tragfähiges Netz technischer und sozialer Infrastruktureinrichtungen des gehobenen und spezialisierten höheren Bedarfs gesichert und entwickelt wird
- die Bündelung aller regionaltypischen Landschaften einschließlich ihrer Bau- und Bodendenkmale für die Bewahrung der regionalen und kulturellen Identität
- die Steuerung der Siedlungsentwicklung zwischen den regional und großräumig wirksamen Erfordernissen zur Sicherung der Daseinsvorsorge einerseits und den Interessen der Kommunen an einer möglichst günstigen Entwicklung des eigenen Gemeindegebietes andererseits
- Der ÖPNV ist auf das Zentrale-Orte-System auszurichten. Der öffentliche Verkehr ist so zu gestalten, dass Gemeinden und Orte des Versorgungsbereiches den zentralen Ort und insbesondere den Versorgungskern angemessen erreichen können.
- Der ÖPNV hat die Aufgabe, die Mittelzentren und Mittelzentren in Funktionsteilung sowie deren Verflechtungsbereiche bedarfs- und funktionsgerecht mit einem möglichst geringen Zeitaufwand und in angemessener Bedienung in einem integrierten Netz miteinander und untereinander zu verbinden.
 - Als zumutbare Entfernung bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel für die Erreichbarkeit der Metropole Berlin aus den Oberzentren und Mittelzentren wird ein Zeitaufwand von 90 min angesehen.
 - Als zumutbare Entfernung bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel für die Erreichbarkeit zwischen benachbarten Mittelzentren (Oranienburg, Hennigsdorf, Neuruppin, Templin) wird ein Zeitaufwand von 60 min angesehen.

Wichtige Zielvorgaben des Landes Brandenburg für die Gestaltung und Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs nach dem ÖPNV-Gesetz sind:

- Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV
- Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen
- Beachtung von Umweltschutz und Verkehrssicherheit
- Entwicklung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV)
- Sicherstellung der Erreichbarkeit aller wichtigen Wohn- und Gewerbegebiete, Schulen und Ausbildungsstätten sowie Erholungsgebiete durch einen attraktiven ÖPNV

Für den NVP der Landkreise und kreisfreien Städte werden weitere wichtige Ziele und Grundsätze im ÖPNV-Gesetz genannt:

- Durch Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV soll der MIV - insbesondere in und zwischen Verdichtungsräumen - zurückgeführt, zumindest aber ein weiterer Anstieg verhindert werden.
- Die Flächennutzung und Bauleitplanung soll Anforderungen einer wirtschaftlichen Gestaltung des ÖPNV und einer Verkehrsbedienung auf kurzen Wegen entsprechen.
- Der ÖPNV ist unter Einbeziehung aller Verkehrsträger als ganzheitliches System zu planen und durchzuführen. Parallelverkehre von Bahn und Bus mit gleicher Erschließungsfunktion sollen vermieden werden.
- Sonderverkehre, insbesondere Schülerverkehre, sind nach Möglichkeit in den öffentlichen Linienverkehr zu integrieren.
- Das Leistungsangebot des ÖPNV ist grundsätzlich nachfrageorientiert zu gestalten.

- Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und des Leistungsangebotes des ÖPNV sollen die spezifischen Bedürfnisse von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen berücksichtigt werden.
- Das Eisenbahnnetz bildet die grundlegende Raumerschließungskomponente im ÖPNV für das gesamte Land. Das Verkehrsangebot des Eisenbahnnetzes kann durch landesbedeutsame Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs ergänzt werden.
- An geeigneten Haltepunkten sollen Parkplätze (Park & Ride - Anlagen) und Abstellanlagen für Fahrräder geschaffen und instand gehalten werden. Ein freizügiger Übergang auf den ÖPNV soll durch Verkehrsleit- und Informationssysteme sowie andere geeignete Maßnahmen unterstützt werden.
- In ländlichen Räumen soll eine angemessene Bedienung mit Leistungen des ÖPNV gewährleistet werden.
- Die Verkehrsbedienung an verkehrlichen Knotenpunkten soll durch die einzelnen Verkehrsträger im Rahmen von gegenseitig abgestimmten Fahrplänen mit gesicherten Übergängen und kurzen Anschlusszeiten erfolgen.
- In Gebieten und Zeiten geringer Nachfrage können auch alternative Bedienungsformen des ÖPNV angeboten werden, beispielsweise Anrufbus, Linientaxi oder Bürgerbus.
- Dem ÖPNV soll vor allem in Verdichtungsräumen bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem MIV eingeräumt werden.

Das ÖPNV-Gesetz enthält darüber hinaus nachstehende Vorgaben:

- Die Aufgabenträger von SPNV und übrigen ÖPNV sowie die Aufgabenträger von benachbarten Nahverkehrsräumen sollen zur Verwirklichung der Ziele und Grundsätze unter Beachtung der Aufgaben der VBB GmbH zusammenarbeiten.
- Bei verkehrlichen Verflechtungen, die sich über die Gebietsgrenzen hinaus erstrecken, sollen die Aufgabenträger ihre NVP, sofern sie diese aufstellen, aufeinander abstimmen.
- Nahverkehrsbeiräte, sofern diese gebildet werden, sollen die Aufgabenträger bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben beraten.
- Der NVP soll möglichst Angaben enthalten über:
 - den Bestand und die Vorstellungen des Aufgabenträgers zur künftigen Entwicklung der Netz- und Linienentwicklung
 - den Bestand und die zu erwartende Entwicklung des Fahrgastaufkommens
 - die Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots, insbesondere über
 - die angestrebten Angebotsveränderungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht
 - die öffentliche Sicherheit der Fahrgäste
 - die Qualität von Fahrzeugen und baulichen Anlagen
 - den Investitionsbedarf und die Entwicklung der Betriebskosten
 - das Finanzierungskonzept

1.3 Verkehrspolitisches Leitbild des Landkreises Oberhavel

Der Landkreis Oberhavel nimmt die gemäß § 3 Abs. 3 ÖPNV-Gesetz freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV weiterhin wahr. Finanzielle Mittel werden hierfür im Rahmen des Haushaltes bereitgestellt.

Der NVP bestimmt auch zukünftig den Rahmen für die Gestaltung des ÖPNV. Der Nahverkehrsbeirat ist auch weiterhin das beratende Gremium für den Landkreis als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV.

Die Hauptverkehrsbeziehung für den Landkreis Oberhavel besteht zur Bundeshauptstadt Berlin. Arbeitsplätze in Industrie und Verwaltung sowie Bildungseinrichtungen sind Ziele vieler Berufstätiger, Auszubildender und Studierender. An Wochenenden besuchen viele Einwohner der Metropole Erholungsräume sowie die touristischen Sehenswürdigkeiten im Landkreis.

Im ländlichen Raum ist das Angebot des übrigen ÖPNV hauptsächlich durch die in den Linienverkehr integrierte Schülerbeförderung sowie durch alternative Bedienungsformen geprägt.

Die Zielvorgaben der EU, des Bundes und des Landes Brandenburg zur Entwicklung des übrigen ÖPNV werden im Landkreis Oberhavel mit folgenden verkehrspolitischen Leitlinien umgesetzt.

A Anforderungen der Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel (→ Kap. 2, Kap. 3, Kap. 4)

Als Nutzergruppen mit spezifischen Anforderungen werden gesehen:

- allgemeine Nutzer im Berufsverkehr, Einkaufsverkehr, Freizeitverkehr usw.
- Schüler, Studenten und Auszubildende
- in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen

Folgende Nutzeranforderungen sollten erfüllt werden:

- Alle Gemeinden (auch Ortsteile) sind ganzjährig mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzubinden. Ordnung und Sicherheit an den Zugangsstellen des ÖPNV und in den Beförderungsmitteln sind durchzusetzen. Die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern soll durch geeignete Maßnahmen im Bereich des Tourismus geprüft werden.
- Für Schüler, Studenten und Auszubildende ist die Beförderung bei Beachtung von zumutbaren Ausbleibezeiten (Wartezeiten auf Beförderung) sicherzustellen.
- Für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen sollten gewährleistet werden:
 - barrierefreier Einstieg in die Verkehrsmittel (verpflichtend ab 2022)
 - Sitzplatz während der Beförderung
 - Mitnahmemöglichkeit von Rollstühlen und Kinderwagen
 - Witterungsschutz an Zugangsstellen

B Gestaltung des ÖPNV-Angebotes (→ Kap. 2, Kap. 3, Kap. 4)

Gestaltungsprinzip (→ Kap. 2, 3.1, 3.2, 3.4, 4.1, 4.3 bis 4.8)

Das ÖPNV-Angebot besteht aus Achsen - das sind alle SPNV-Trassen und Trassen des übrigen ÖPNV sowie Busverkehrslinien, Zubringerdienste zu den Achsen, sonstige Beförderungsangebote im allgemeinen Linienverkehr (z. B. für den Schülerverkehr) und alternative Bedienungsformen. Die alternativen Bedienungsformen übernehmen Ersatzfunktionen auf Linien oder Achsen zu verkehrsschwachen Zeiten sowie Zubringer- und Flächenerschließungsfunktionen vor allem in dünn besiedelten Räumen.

Die Achsen verbinden zentrale Orte und haben Wirtschafts-, Siedlungs- und Verwaltungsstrukturen sowie den Tourismus zu fördern. Auf die Schulentwicklung abgestimmt, ist der Schülerverkehr vollständig (ohne Spezialverkehr) in das allgemeine ÖPNV-Angebot zu integrieren. Der Einsatz von alternativen Bedienungsformen auf Achsen ist zu prüfen, wenn zu Zeiten geringer Nachfrage ein Linienbetrieb nach wirtschaftlichen Kriterien nicht mehr zu vertreten ist.

Das Achsenteilnetz im engeren Verflechtungsraum zu Berlin soll auf die Bundeshauptstadt orientiert und vor allem mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung als Aufgabenträger abgestimmt sein. Wegen struktureller Veränderungen im Schulwesen wird in diesem Raum mit notwendigen Anpassungen im Schülerverkehr zu

rechnen sein. Im äußeren Entwicklungsraum des Landkreises sind funktionale Gesichtspunkte zu beachten, die der Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen entsprechen.

Das ÖPNV-Angebot des Landkreises ist hinsichtlich Umweltschutz und Verkehrssicherheit zu analysieren und stetig zu verbessern.

Schienerpersonennahverkehr (SPNV) (→ Kap. 3.1, 4.3, 4.4)

Das Angebot im übrigen ÖPNV soll sich am SPNV-Angebot orientieren sowie zeitgünstige Anschlüsse und Übergänge sicherstellen. Die Anbindung des Landkreises im Fernverkehr der Bahn soll mittel- und langfristig gesichert bzw. durch vergleichbare Angebote im Regionalverkehr in ihrer Qualität erhalten werden.

Die Verknüpfung an den Zugangsstellen ist weiter auszubauen. Die Einrichtung weiterer Zugangsstellen der Bahn und Verknüpfungspunkte ist zu prüfen. Die Vorstellungen des Landkreises sind dem Aufgabenträger SPNV zu übermitteln und im Sinne der ÖPNV-Kunden einer Lösung zuzuführen. Echte Parallelverkehre Bus / Bahn sind abzubauen.

Ein stabiles und qualitätsgerechtes Beförderungsangebot im S-Bahn-Verkehr ist dauerhaft und unter allen lokal üblichen Wetterbedingungen zu sichern.

Der Landkreis als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV soll auf die Erhaltung des vorhandenen Schienenverkehrs hinwirken. Darüber hinaus wird die Reaktivierung von Strecken bzw. Zugangsstellen nach Möglichkeit unterstützt.

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im Zuge von Angebotsreduzierungen und Abbestellungen von Beförderungsleistungen im SPNV ist durch die Einrichtung landesbedeutsamer Verkehrslinien in Verantwortung des Landes zu gewährleisten.

Wesentliche Schwerpunkte der mittelfristigen Entwicklung für den Landkreis Oberhavel im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs sind:

- Schließung der teilungsbedingten S-Bahn-Lücke zwischen Hennigsdorf und Velten (Kreistagsbeschluss Nr. 4/0139 vom 06.10.2010, positive Nutzen-Kosten-Untersuchung liegt vor)
- Entwicklung und Sicherung schneller und möglichst direkter Bahnanbindungen zum Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“, Verlängerung bis oder Führung des Flughafenexpress über Berlin-Gesundbrunnen
- direkte Durchbindung des RE 6 (Prignitz-Express) über Hennigsdorf nach Berlin-Gesundbrunnen
- Einrichtung eines zusätzlichen RE-Haltes in der Region Birkenwerder / Hohen Neuendorf
- Einbindung der Heidekrautbahn nach Berlin-Gesundbrunnen über Mühlenbeck und Schildow (ehemalige Stammstrecke der NEB, positive Nutzen-Kosten-Untersuchung liegt vor)

Alle genannten Schwerpunktvorhaben sind möglichst zeitnah umzusetzen.

Übriger ÖPNV (→ Kap. 3.2, 3.4, 3.5, 3.7, 4.5, 4.6, 4.7)

- Linienverkehr

Der übrige ÖPNV umfasst den Linienverkehr auf den Achsen und den Schülerlinienverkehr sowie die alternativen Bedienungsformen. Das Straßennetz, auf dem der übrige ÖPNV betrieben wird, ist vorrangig durch den jeweiligen Straßenbaulastträger instand zu halten und als ÖPNV-Vorbehaltstraßennetz auszuweisen. Auf hoch belasteten Straßen soll zur Einhaltung der Pünktlichkeit im übrigen ÖPNV die Einführung von Beschleunigungsmaßnahmen geprüft werden.

- Alternative Bedienungsformen

Zur Bedienung der Gebiete mit überwiegend ländlicher Struktur sollten als Zubringer zu den Achsen vorrangig alternative Bedienungsformen angeboten werden.

In einem Bedienungsstandard für den Landkreis ist festzulegen, unter welchen - insbesondere betriebswirtschaftlichen - Rahmenbedingungen alternative Bedienungsformen auch auf Achsen eingesetzt werden können.

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV soll durch den Landkreis in Städten mit Buslinienverkehr und großer Verkehrsdichte (u. a. in Oranienburg und Hennigsdorf) unterstützt werden.

C Verkehrsaufkommen (→ Kap. 3.3, 3.4, 4.2)

Die zu planenden Maßnahmen sollen den Erhalt des gegenwärtigen Verkehrsaufkommens und -anteils im übrigen ÖPNV sicherstellen und darüber hinaus unter Beachtung wirtschaftlicher Kriterien eine Erhöhung der Nachfrage zum Ziel haben. Mit weiteren Zuwächsen im ÖPNV-Freizeitverkehr aus Berlin ist zu rechnen und ebenfalls unter Beachtung wirtschaftlicher Kriterien zu reagieren.

Die Kraftstoffpreisentwicklung war in den vergangenen Jahren stark schwankend. Sie ist aufgrund weltpolitischer und wirtschaftlicher Einflüsse auch nicht hinreichend prognostizierbar. Phasen höherer Preise haben für wahlfreie Fahrgäste Auswirkungen auf die Wahl der Verkehrsmittel gezeigt. Phasen niedriger Preise werden dies mit umgekehrtem Vorzeichen ebenfalls erwarten lassen.

Dennoch hat sich der Anteil des ÖPNV durch eine geringere Motorisierung jüngerer Bewohner, insbesondere im Ballungsraum, und einen begrenzten Wertewandel hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln leicht erhöht. Diese Entwicklung erscheint bei einem weiterhin guten ÖPNV-Angebot langfristig als fortsetzbar. Dies ist durch geeignete Maßnahmen zu unterstützen, damit dieser Trend fortgesetzt werden kann.

D Organisationsstruktur (→ Kap. 5)

Verkehrsunternehmen (→ Kap. 5.4)

Die Bedienung der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsleistungen soll im Landkreis neben den Bahnbetreibern vorrangig durch die Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH (OVG) als kreiseigene Gesellschaft sichergestellt werden. Die Beförderung von mobilitätsbehinderten Menschen muss gewährleistet werden.

Der Aufgabenträger hat die Bildung von Linienbündeln im übrigen ÖPNV durchgeführt. Die Linienbündel werden bei auslaufender Linienverkehrsgenehmigung entsprechend dem EU-Recht neu vergeben. Die kreiseigene Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH (OVG) wurde im Jahr 2015 per Direktvergabe mit der Durchführung der zu erbringenden Leistungen beauftragt.

Verkehrsverbund Berlin – Brandenburg (VBB) (→ Kap. 5.1)

Der Landkreis unterstützt im Rahmen seiner Möglichkeiten das Bestreben des VBB, die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen, Kunden besser zu betreuen und ein einheitliches Marketingkonzept durchzusetzen. Für das allgemeine Marketing ist der VBB zuständig. Darüber hinausgehende Aufgaben können dort beauftragt werden. Durch die Verkehrsunternehmen selbst muss die unternehmensbezogene Vermarktung erfolgen.

E Investitionen (→ Kap. 6.1)

Der Landkreis gewährt nach Maßgabe des ÖPNV-Gesetzes Zuwendungen für Investitionen zur Verbesserung der kommunalen Infrastruktur im Bereich des übrigen ÖPNV. Umfang und Verfahren werden in der Förderrichtlinie geregelt.

Im Zuge der Neueinrichtung von Haltestellen ist deren Lage auf Antrag der Gemeinden an die Veränderungen in den Siedlungsstrukturen anzupassen.

F Finanzierung (→ Kap. 6.2, 6.3)

Die Angebotsgestaltung im übrigen ÖPNV hat nach wirtschaftlichen Kriterien zu erfolgen. Die Verkehrsunternehmen haben weiterhin im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit alle Anstrengungen zu unternehmen, um erhöhte Aufwendungen für die Erbringung von Beförderungsleistungen auszugleichen.

Der verstärkte Übergang auf alternative Bedienungsangebote sowie die Vergabe von Verkehrsleistungen sollen dazu beitragen, die Aufwendungen des Landkreises für den übrigen ÖPNV zu verringern.

Kap. 2 Strukturelle Entwicklung

Die Verkehrsnachfrage im ÖPNV wird bestimmt durch Eingangsgrößen, die die Anzahl und Ziele der Ortsveränderungen sowie die Nutzungshäufigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel beschreiben.

Die wichtigsten strukturellen Faktoren sind:

- Bevölkerung
- Raum- und Landesplanung
- Wirtschaft und Arbeitsmarkt
- Bildung und Schülerbeförderung
- Tourismus

Jeder dieser Punkte wirkt sich spezifisch auf das Verkehrsaufkommen zwischen zwei Orten aus, weshalb die Prognose der Strukturdaten (z. B. der Einwohnerzahlen) hilft, die künftige Nachfrage im ÖPNV abschätzen zu können. Im Folgenden werden die genannten Eingangsgrößen genauer dargestellt.

2.1 Bevölkerung

Der Landkreis Oberhavel befindet sich im Norden des Landes Brandenburgs und erstreckt sich über eine Fläche von 1.808 km². Er grenzt im Süden an die Bundeshauptstadt Berlin, im Osten an die Landkreise Barnim und Uckermark, im Westen an die Landkreise Havelland und Ostprignitz-Ruppin sowie im Norden an den Landkreis Mecklenburgische Seenplatte im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern. Der Landkreis besteht aus 9 Städten und 10 Gemeinden, wobei die Stadt Gransee sowie die Gemeinden Großwoltersdorf, Schönermark, Sonnenberg und Stechlin das Amt Gransee und Gemeinden bilden. Der Landkreis ist in den engeren Verflechtungsraum im Süden und den äußeren Entwicklungsraum im Norden unterteilt, wobei im engeren Verflechtungsraum starke Beziehungen mit dem Land Berlin bestehen und eine dichtere Siedlungsstruktur anzufinden ist. Der äußere Entwicklungsraum wird mit Ausnahme der Städte durch ländliche Strukturen mit dünnerer Besiedlung geprägt. Abbildung 1 stellt die Kreisgliederung dar.

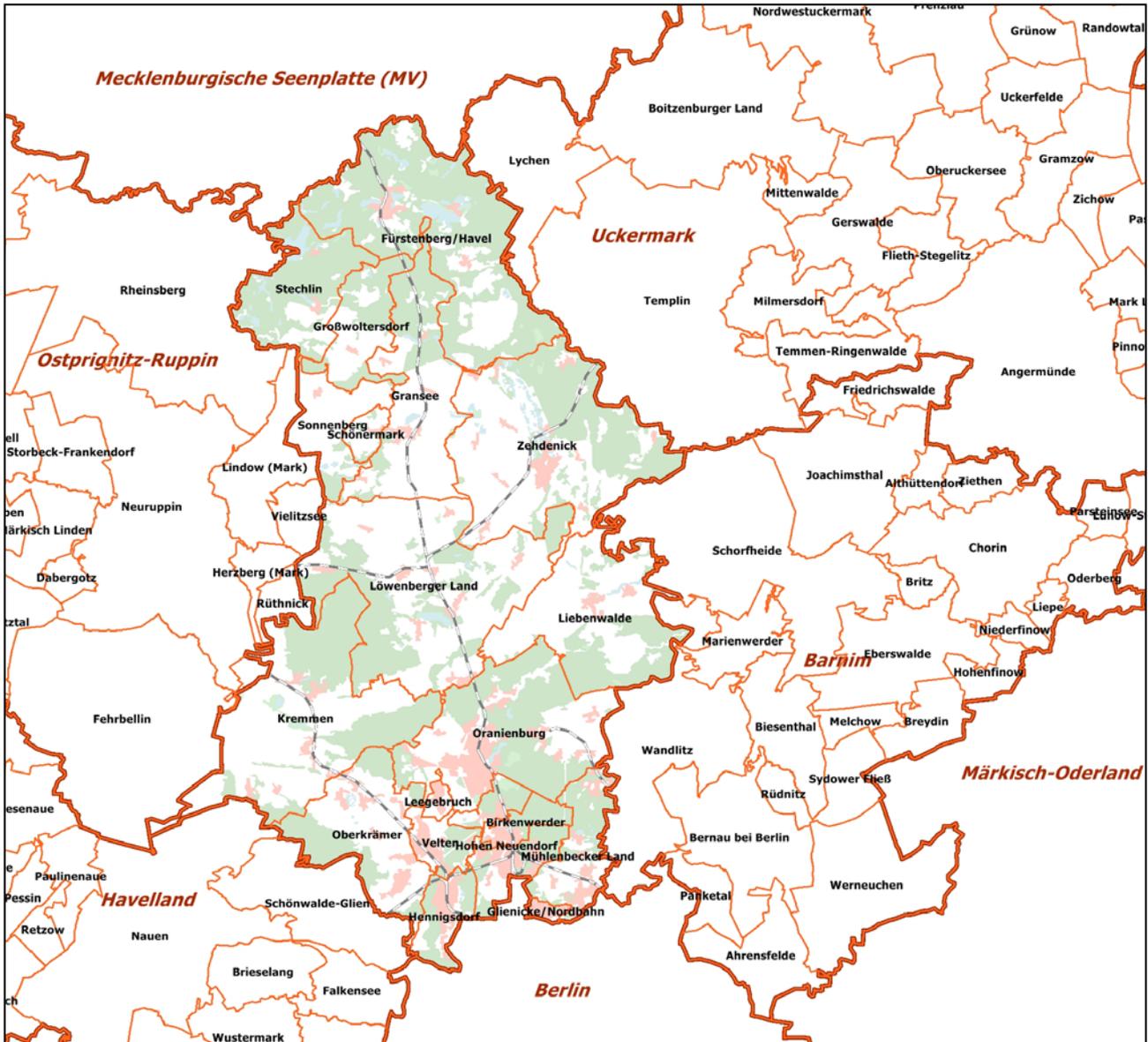


Abbildung 1: Kreisgliederung Landkreis Oberhavel

Die Anzahl der Einwohner im Landkreis sowie die Aufteilung auf die einzelnen Gemeinden geben einen schnellen Überblick über die Schwerpunkte des allgemeinen Verkehrsaufkommens, da die Anzahl der durchgeführten Wege direkt von der Anzahl der Bevölkerung abhängt. Zugleich lassen sich bedeutende Verkehrsrelationen erkennen, die sich daraus ergeben, dass das Verkehrsaufkommen zwischen einwohnerstarken Gemeinden größer ist als zwischen weniger stark bevölkerten.

Bestand

In Tabelle 1 sind die Einwohnerzahlen der Jahre 2011 bis 2014 für die Gemeinden und Städte des Landkreises dargestellt. Diese Daten beruhen auf der Zensuserhebung aus dem Jahr 2011 und sind daher nicht mit den Vorjahren vergleichbar.

Stadt / Gemeinde	Einwohner 2011	Einwohner 2012	Einwohner 2013	Einwohner 2014	2011 - 2014
Birkenwerder	7.748	7.827	7.833	7.881	1,7%
Glienicke/Nordbahn	11.085	11.357	11.667	11.942	7,7%
Hennigsdorf	25.597	25.704	25.800	25.928	1,3%
Hohen Neuendorf	24.585	24.905	25.001	25.239	2,7%
Kremmen	7.121	7.115	7.110	7.108	-0,2%
Leegebruch	6.599	6.615	6.573	6.567	-0,5%
Mühlenbecker Land	14.075	14.293	14.455	14.606	3,8%
Oberkrämer	10.399	10.404	10.522	10.603	2,0%
Oranienburg	41.370	41.621	42.028	42.894	3,7%
Velten	11.527	11.569	11.569	11.718	1,7%
EVR	160.106	161.410	162.558	164.486	102,7%
Fürstenberg/Havel	6.054	5.972	5.959	5.882	-2,8%
Gransee	5.926	5.816	5.721	5.717	-3,5%
Großwoltersdorf	811	810	807	803	-1,0%
Liebenwalde	4.275	4.229	4.191	4.198	-1,8%
Löwenberger Land	8.016	7.967	7.975	8.041	0,3%
Schönermark	432	430	432	415	-3,9%
Sonnenberg	855	855	841	828	-3,2%
Stechlin	1.213	1.202	1.183	1.203	-0,8%
Zehdenick	13.511	13.471	13.345	13.325	-1,4%
ÄER	41.093	40.752	40.454	40.412	98,3%
Summe OHV	201.199	202.162	203.012	204.898	101,8%

Tabelle 1: Einwohnerdaten der Jahre 2011 bis 2014; Quelle: Amt für Statistik

Ausgehend von den Einwohnerdaten wird deutlich, dass die Bevölkerungsverteilung zugunsten des Berliner Umlandes ausfällt. Nahezu die Hälfte der Bevölkerung wohnt in den Städten Oranienburg, Hennigsdorf und Hohen Neuendorf.

Ebenfalls erkennbar ist, dass seit 2011 insgesamt ein Bevölkerungswachstum zu verzeichnen war, wobei sich dieses Wachstum jedoch auf den engeren Verflechtungsraum bezogen hat. Im nördlichen Teil des Landkreises kam es dagegen zu einem Bevölkerungsrückgang. Da sich die einwohnerstarken Städte und Gemeinden im Berliner Umland auf einen vergleichsweise kleinen Flächenanteil des Landkreises erstrecken, ergibt sich eine hohe Bevölkerungsdichte in diesem Bereich. Im Norden gibt es durch die geringer bevölkerten, aber flächenmäßig deutlich größeren Gemeinden und Städte eine deutlich geringere Bevölkerungsdichte, wobei das Berliner Umland stellenweise eine zehnfach höhere Bevölkerungsdichte aufweist als der Norden, wie auch Abbildung 2 darstellt. In Zusammenhang mit der Daseinsvorsorge vor allem in den bereits heute dünn besiedelten Gemeinden im Norden sind die Anforderungen an den öffentlichen Verkehr gestiegen, da die Sicherstellung des Verkehrsangebots bei rückläufiger Bevölkerung und großen Distanzen zu höheren einwohnerspezifischen Kosten führt und die Wirtschaftlichkeit der Verkehre vor dem Hintergrund begrenzter Finanzierungsmittel leidet.

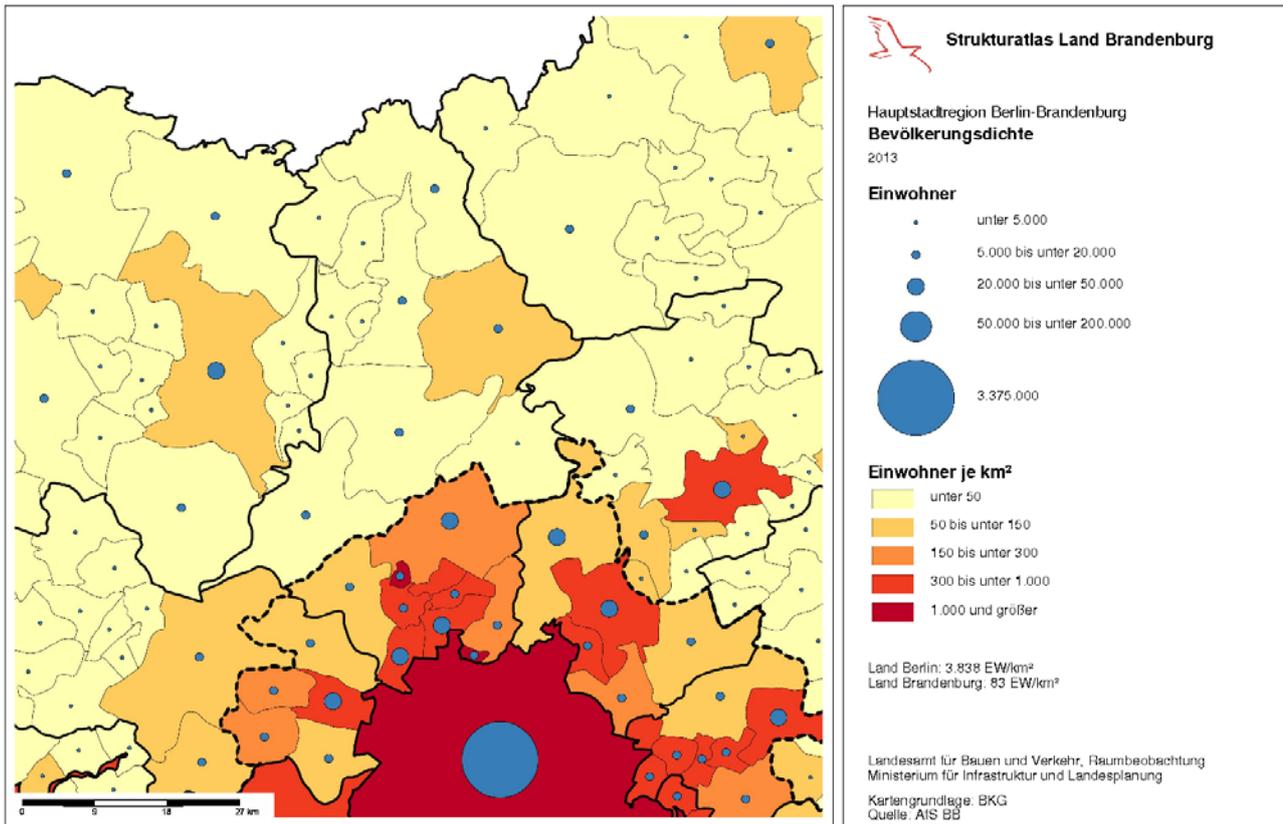


Abbildung 2: Bevölkerungsdichte; Quelle: LBV

Tabelle 2 zeigt die Aufteilung der Bevölkerung nach Altersgruppen seit 2011. Es ist eine leichte Verschiebung der Anteile zu Gunsten der Altersklassen 0 – 5 und 6 – 17 Jahre erkennbar. Gerade innerhalb der Gruppen Schüler und Senioren gibt es einen großen Anteil an Zwangsnutzern des ÖPNV, denen kein Pkw als Alternative zur Verfügung steht und für die die Daseinsvorsorge bzw. die Schülerbeförderung von besonderer Bedeutung ist. Um die Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit der Angebote zu verbessern, sollen die Schüler in die Jedermannverkehre integriert werden. Besondere Anforderungen ergeben sich aus der Sicherstellung der Daseinsvorsorge in Gebieten mit sehr geringer Nachfrage.

Altersgruppe	2011 absolut	in %	2012 absolut	in %	2013 absolut	in %	2014 absolut	in %
0 - 5	10.101	5,0 %	10.200	5,0 %	10.286	5,1 %	10.522	5,1 %
6 - 17	20.950	10,4 %	21.457	10,6 %	21.829	10,8 %	22.220	10,8 %
18 - 66	130.442	64,8 %	130.685	64,6 %	131.397	64,7 %	132.374	64,6 %
67 +	39.706	19,7 %	39.820	19,7 %	39.500	19,5 %	39.782	19,4 %
Summe	201.199		202.162		203.012		204.898	

Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen; Quelle: Amt für Statistik

Abbildung 3 stellt die Entwicklung der Anzahl der Menschen mit Behinderungen im Landkreis (> 30 % GdB) seit 2009 dar. Mit der Zunahme von Behinderten kommt dem barrierefreien Zugang sowie der barrierefreien Beförderung im ÖPNV eine wachsende Bedeutung zu. Im Hinblick auf die gesetzlichen Anforderungen ab 2022 nach dem Personenbeförderungsgesetz sollen die Haltestellen und Fahrzeuge während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans sukzessive den Anforderungen an die Barrierefreiheit angepasst werden.

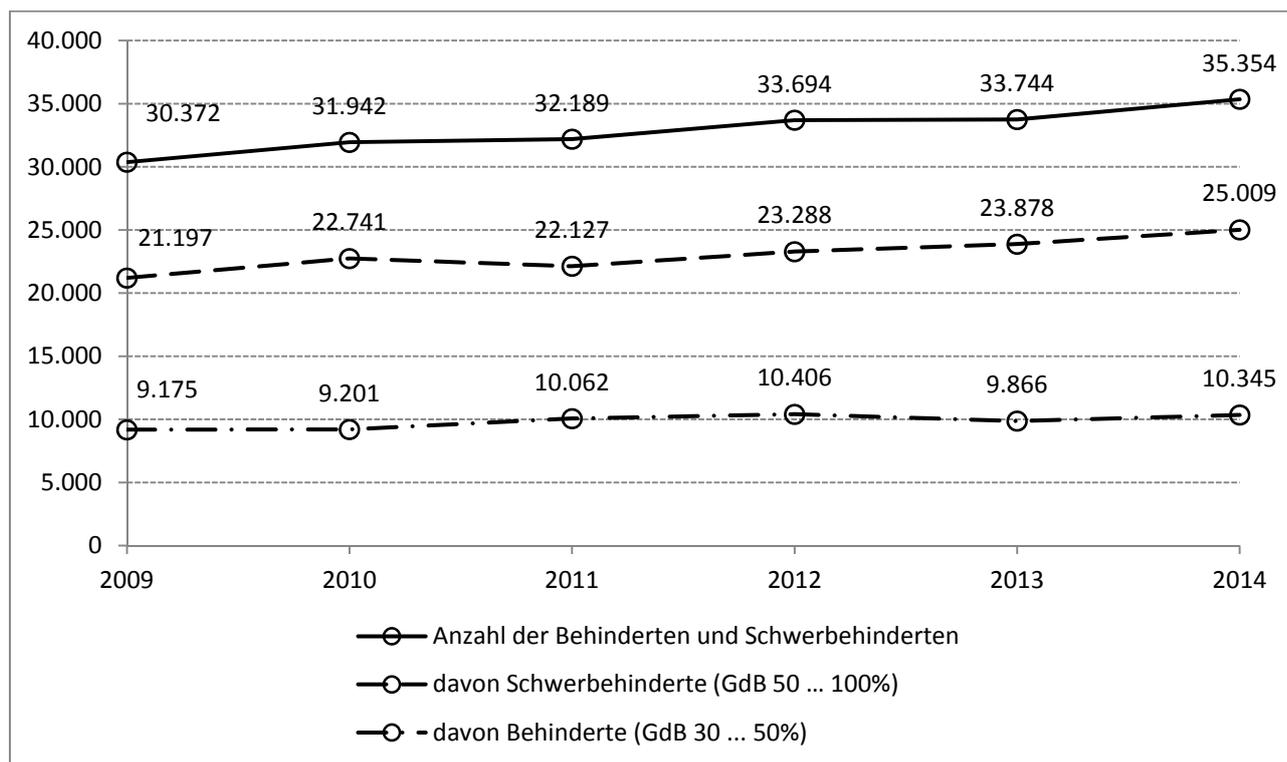


Abbildung 3: Entwicklung Behinderte und Schwerbehinderte 2009 bis 2014;

Quelle: Gleichstellungs-, Behinderten- und Ausländerbeauftragte des Landkreises Oberhavel

Prognose

Tabelle 3 zeigt die Einwohnerprognose für die Städte und Gemeinden im Landkreis Oberhavel. Diese Zahlen basieren auf der Bevölkerungsvorausschätzung 2014 – 2030 des Landesamtes für Bauen und Verkehr des Landes Brandenburg aus dem Jahr 2015.

Die Entwicklung der Flüchtlingsströme wurde dort mit dem Kenntnisstand August 2015 eingeschätzt. Der darauffolgende Anstieg war zu diesem Zeitpunkt nicht absehbar und ist in der Annahmefindung und Aussage für die Schätzung somit nicht enthalten. Die weitere Entwicklung der Flüchtlingszahlen im Gebiet ist gegenwärtig nicht absehbar und bleibt als Herausforderung für den Landkreis kurz- und mittelfristig bestehen.

Grundsätzlich wird von einem weiteren Bevölkerungswachstum bis zum Jahr 2020 ausgegangen, bevor ein Bevölkerungsrückgang bis zum Jahr 2030 eintritt. Die bereits während der Bestandserfassung festgestellte Kluft der Einwohnerentwicklung zwischen dem Norden und dem Süden des Landkreises bleibt auch bis 2030 bestehen. Während die nördlichen Gemeinden einen durchschnittlichen Rückgang von 15 % der Einwohner bis 2030 verzeichnen, verlieren die Gemeinden im südlichen Teil des Landkreises im Mittel nur 1,3 %.

Stadt / Gemeinde	Einwohner 2014	Einwohner 2020	Einwohner 2030	2014 - 2030
Birkenwerder	7.881	7.930	7.780	-1,3%
Glienicke/Nordbahn	11.942	12.429	12.259	2,7%
Hennigsdorf	25.928	25.916	24.383	-6,0%
Hohen Neuendorf	25.239	25.976	25.671	1,7%
Kremmen	7.108	6.988	6.355	-10,6%
Leegebruch	6.567	6.377	5.894	-10,2%
Mühlenbecker Land	14.606	14.842	14.917	2,1%
Oberkrämer	10.603	10.674	10.557	-0,4%
Oranienburg	42.894	44.126	43.341	1,0%
Velten	11.718	12.293	12.671	8,1%
EVR	164.486	167.551	163.828	-0,4%
Fürstenberg/Havel	5.882	5.573	4.880	-17,0%
Gransee	5.717	5.482	4.902	-14,3%
Großwoltersdorf	803	773	691	-13,9%
Liebenwalde	4.198	4.013	3.606	-14,1%
Löwenberger Land	8.041	7.771	7.089	-11,8%
Schönermark	415	395	353	-14,9%
Sonnenberg	828	790	707	-14,6%
Stechlin	1.203	1.151	1.030	-14,4%
Zehdenick	13.325	12.721	11.399	-14,5%
ÄER	40.412	38.669	34.657	-14,2%
Summe OHV	204.898	206.220	198.485	-3,1%

Tabelle 3: Bevölkerungsprognose bis 2030

Tabelle 4 zeigt die Aufteilung der Bevölkerung nach Altersklassen bis 2030. Entgegen der bisherigen Entwicklung werden sich die Anteile der Altersgruppen in Zukunft zu Gunsten der Altersgruppen 18 – 66 Jahre und älter verschieben. Dies liegt im allgemeinen Trend des Landes Brandenburg. Die bereits während der Bestandsaufnahme getroffenen Aussagen zu den Anforderungen an den ÖPNV vor allem im ländlichen Raum, werden sich demnach insbesondere nach 2020 verschärfen.

Altersgruppe	2014 absolut	in %	2020 absolut	in %	2030 absolut	in %
0 - 5	10.522	5,1%	10.484	5,1%	8.457	4,3%
6 - 17	22.220	10,8%	21.849	10,6%	17.969	9,1%
18 - 66	132.374	64,6%	129.071	62,6%	114.873	57,9%
67 +	39.782	19,4%	44.816	21,7%	57.186	28,8%
Summe	204.898		206.220		198.485	

Tabelle 4: Bevölkerungsprognose bis 2030 nach Altersgruppen

2.2 Raum- und Landesplanung

Im Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) von 2009 sind wichtige Orte der Raumordnung nach dem System der zentralen Orte definiert. Je nach Klassifizierung sollen sie die Daseinsvorsorge mit Waren und Dienstleistungen sicherstellen, die über die Grundversorgung der Unterzentren hinausgeht (z. B. Fachärzte, Berufsschulen). Im Landkreis Oberhavel sind dies die Mittelzentren Hennigsdorf, Oranienburg und Gransee / Zehdenick (siehe Abbildung 4).

Versorgungsangebote, die nicht durch die Mittelzentren abgedeckt werden, können in der angrenzenden Metropole Berlin wahrgenommen werden.

Der Landesentwicklungsplan definiert als Zielgrößen für die Erreichbarkeit zwischen

- Mittelzentrum und Oberzentrum / Metropole: 90 min Reisezeit
- Mittelzentrum und Mittelzentrum: 60 min Reisezeit

Diese geforderten Zeiten werden mit den Angeboten des SPNV erfüllt.

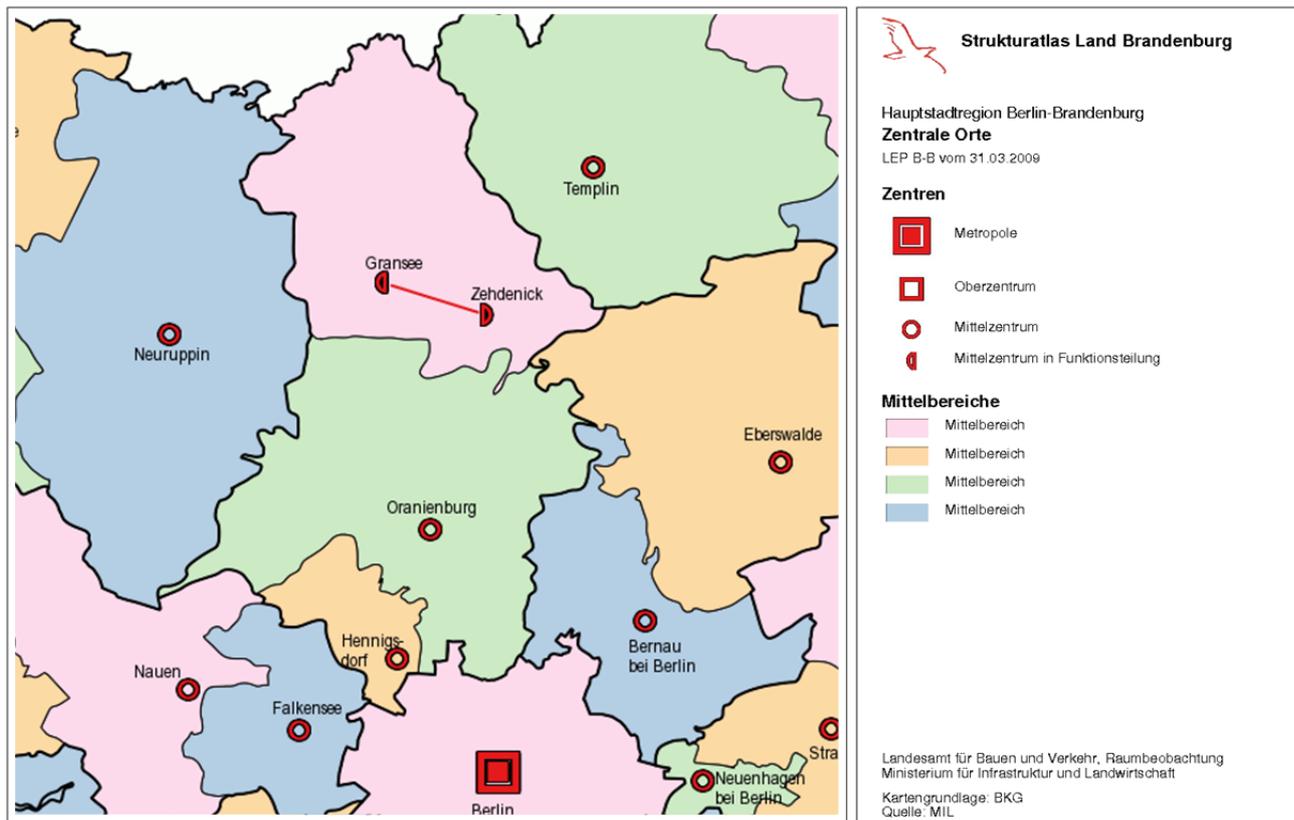


Abbildung 4: Zentrale Orte des LEP Brandenburg; Quelle: LBV

Folgende Krankenhausstandorte befinden sich im Landkreis (Abbildung 5), welche im Sinne der Daseinsvorsorge ausreichend mit dem ÖPNV anzubinden sind:

- Regelversorgung: Oranienburg, Hennigsdorf
- Grundversorgung: Gransee
- Fachkrankenhaus: Kremmen, Birkenwerder

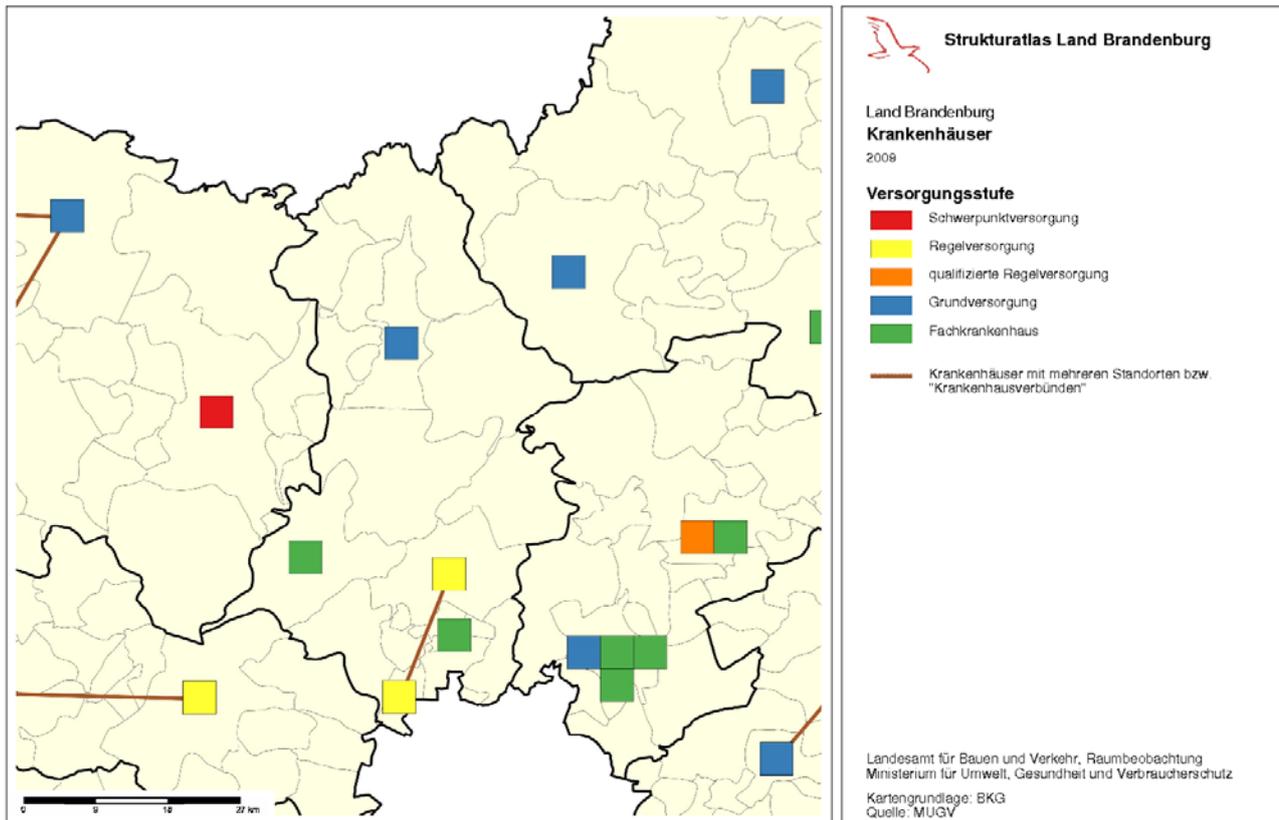


Abbildung 5: Krankenhäuser; Quelle: LBV

2.3 Wirtschaft und Arbeitsmarkt

Die Angaben der Beschäftigtenzahlen und der Pendlerdaten zeigen Aufkommensschwerpunkte im Berufsverkehr. Sie sind Grundlage für ein adäquates Verkehrsangebot im ÖPNV, welches die nachgefragten Relationen möglichst schnell und direkt bedient. Da der Nutzergruppe der Pendler häufig alternative Verkehrsmittel zur Verfügung stehen, bilden diese eine direkte Konkurrenz zum ÖPNV.

Bestand

Beschäftigte

Tabelle 5 zeigt die Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsplatz seit 2011. Insgesamt ist die Anzahl der Arbeitsplätze im Landkreis in den letzten Jahren gestiegen. Im Gegensatz zu den Einwohnerzahlen beschränkt sich das Wachstum nicht nur auf das Berliner Umland, sondern betrifft fast alle Gemeinden. Die Auswertung der Pendlersalden für das Jahr 2014 zeigt ein Übergewicht der Auspendler. Der weitaus größte Teil der Pendler im Landkreis Oberhavel hat das Ziel Berlin (ca. 75 % aller Auspendler), wobei der Anteil der Berlin-Pendler umso größer ist, je näher die Gemeinde an Berlin liegt, wie auch die Tabelle 5 und 6 zeigen. Die Pendlersalden im Norden lassen sich mit der Verteilung der Arbeitsplätze im Landkreis erklären, da sich diese auf die größeren Orte und den südlichen Teil des Landkreises konzentrieren, sodass besonders in den kleinen Gemeinden im Norden die Zahl der Einpendler die entsprechenden Auspendlerströme nicht kompensieren kann (siehe auch Anlage 9 und Anlage 10).

Lediglich die Stadt Hennigsdorf weist einen Überschuss an Einpendlern auf, was unter anderem in den dort niedergelassenen großen Industrieunternehmen begründet ist.

Für einen attraktiven ÖPNV, der auch Jedermannverkehre erfolgreich bedient, ist ein gutes Fahrplanangebot auf den Pendlerrelationen Voraussetzung, um Fahrgäste auch in Zukunft zu halten bzw. zu gewinnen und ein Wechsel auf konkurrierende Verkehrsmittel zu verhindern.

Besondere Bedeutung kommt der Verknüpfung von üÖPNV und SPNV zu, da auf längeren Distanzen (z. B. nach Berlin) der schnelle SPNV das bevorzugte öffentliche Verkehrsmittel ist und der üÖPNV oftmals die wichtige Rolle des Zu- bzw. Abbringers übernimmt. Da der üÖPNV somit am Beginn der Wegekette steht, beeinflusst die Qualität des Busangebotes die Zugangshemmnisse zum öffentlichen Verkehr maßgeblich mit.

Stadt / Gemeinde	Anzahl 2011	Anzahl 2012	Anzahl 2013	Anzahl 2014	Pendlersaldo 2014
Birkenwerder	2.370	2.194	2.195	2.269	-643
Glienicke/Nordbahn	975	1.036	1.477	1.529	-2.847
Hennigsdorf	9.894	10.330	10.640	10.820	1.048
Hohen Neuendorf	3.109	3.292	3.297	3.352	-5.716
Kremmen	1.945	1.950	1.976	2.077	-1.006
Leegebruch	685	689	719	709	-2.049
Mühlenbecker Land	1.594	1.741	1.923	1.907	-3.729
Oberkrämer	2.200	2.190	2.214	2.203	-2.288
Oranienburg	14.947	15.389	15.991	16.245	-828
Velten	4.139	4.341	4.366	4.582	-278
EVR	41.858	43.152	44.798	45.693	-18.336
Fürstenberg/Havel	1.020	1.034	1.039	1.058	-874
Gransee	1.775	1.843	1.918	1.991	-53
Großwoltersdorf	84	90	101	101	-194
Liebenwalde	660	668	681	693	-804
Löwenberger Land	1.730	1.767	1.746	1.771	-1.419
Schönermark	60	60	55	55	-109
Sonnenberg	39	41	42	46	-302
Stechlin	142	148	141	153	-246
Zehdenick	2.657	2.828	3.039	3.028	-1.997
ÄER	8.167	8.479	8.762	8.896	-5.998
Summe OHV	50.025	51.631	53.560	54.589	-24.334

Tabelle 5: Entwicklung sozialversicherungspflichtig Beschäftigter und Pendlersaldo 2014;

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Tabelle 6 zeigt die Pendlerbeziehungen der Gemeinden im Landkreis Oberhavel mit Berlin. Es ist zu erkennen, dass im Berliner Umland neben den absoluten Pendlerzahlen auch der Anteil der Einpendler aus Berlin deutlich größer ist, als im nördlichen Teil des Landkreises (24 % zu 10 % im Jahr 2014).

Stadt / Gemeinde	nach Berlin 2009	von	Querschnitt 2009	nach Berlin 2014	von	Querschnitt 2014	Wachstum Querschnitt 2009 - 2014
Birkenwerder	1.140	606	1.746	1.595	526	2.121	21,5%
Glienicke/Nordbahn	2.712	356	3.068	3.202	396	3.598	17,3%
Hennigsdorf	3.730	2.441	6.171	4.180	3.227	7.407	20,0%
Hohen Neuendorf	5.111	671	5.782	5.311	723	6.034	4,4%
Kremmen	729	167	896	721	145	866	-3,3%
Leegebruch	989	55	1.044	968	71	1.039	-0,5%
Mühlenbecker Land	3.627	543	4.170	3.922	797	4.719	13,2%
Oberkrämer	1.886	397	2.283	1.936	307	2.243	-1,8%
Oranienburg	4.806	1.693	6.499	5.388	2.169	7.557	16,3%
Velten	1.555	839	2.394	1.650	977	2.627	9,7%
EVR	26.285	7.768	34.053	28.873	9.338	38.211	12,2%
Fürstenberg/Havel	159	26	185	174	22	196	5,9%
Gransee	220	53	273	244	57	301	10,3%
Großwoltersdorf	40	0	40	35	0	35	-12,5%
Liebenwalde	314	32	346	301	37	338	-2,3%
Löwenberger Land	643	75	718	661	89	750	4,5%
Schönermark	21	0	21	19	0	19	-9,5%
Sonnenberg	29	0	29	34	0	34	17,2%
Stechlin	50	0	50	36	0	36	-28,0%
Zehdenick	569	26	595	574	50	624	4,9%
ÄER	2.045	212	2.257	2.078	255	2.333	3,4%
Summe OHV	28.330	7.980	36.310	30.951	9.593	40.544	11,7%

Tabelle 6: Pendlerentwicklung 2009 und 2014; Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Die zwischengemeindlichen Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises Oberhavel werden in der Anlage 9 dargestellt. Der überwiegende Pendleranteil ist im südlichen Raum des Landkreises, also im Berliner Umland zu verzeichnen. Hierbei existieren vor allem auf der Achse Hennigsdorf - Oranienburg starke Pendlerströme. Außerhalb des Berliner Umlandes existieren relativ starke Verbindungen zwischen Gransee, Zehdenick, Löwenberger Land und Oranienburg.

Unter Einbezug von Start bzw. Ziel außerhalb des Landkreises Oberhavel sind Pendlerrelationen in die angrenzenden Landkreise und darüber hinaus erkennbar. In den angrenzenden Landkreisen sind nennenswerte Pendlerströme vorwiegend zu den Mittelzentren vorhanden. Bei der Betrachtung der Ströme von / nach Berlin (Anlage 10) wird deutlich, dass diese Beziehungen die Pendlerbewegungen alle anderen Ströme dominieren. Nahezu 60 % aller gemeindeüberschreitenden und 47 % der gesamten Pendler haben ihren Wohn- oder Arbeitsort in Berlin. Im Sinne der Jedermannverkehre - speziell der Pendler - hat der öffentliche Verkehr die innerkreisliche Nachfrage sowie die überschreitende Nachfrage von und nach Berlin zu bedienen. Hierbei wird der Verknüpfung des üÖPNV mit dem SPNV insbesondere im nördlichen Landkreis eine hohe Bedeutung zugesprochen, um attraktive Reisezeiten realisieren und Fahrgäste im System ÖV halten zu können.

Wirtschaftsstandorte

Zur gezielten Wirtschaftsförderung wurden im Land Brandenburg im Jahr 2005 mehrere sogenannte Regionaler Wirtschaftskerne (RWK) definiert. Ziel ist es, die jeweiligen besonderen wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Potenziale zu erschließen, Arbeitsplätze zu erhalten und Fördergelder vor dem Hintergrund weniger bereitgestellter Finanzmittel effizienter einzusetzen.

Im Landkreis Oberhavel betrifft dies den RWK O-H-V mit den Teilgebieten Oranienburg, Hennigsdorf und Velten (vgl. Abbildung 6).

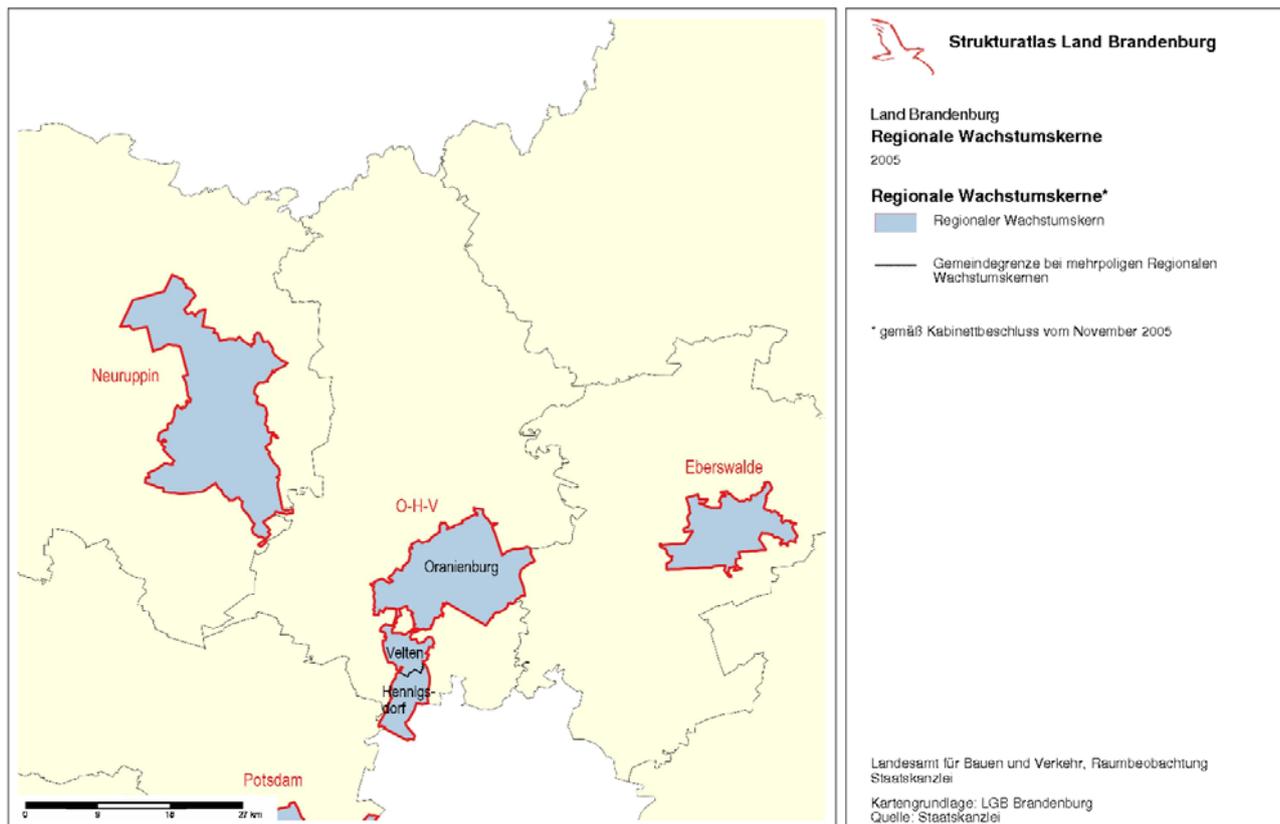


Abbildung 6: Regionale Wachstumskerne; Quelle: LBV

Im Zusammenhang mit der räumlichen Gliederung des Landkreises gemäß dem LEP B-B haben sich Fürstenberg/Havel, Zehdenick und Gransee in der Regionalen Entwicklungsgesellschaft in Oberhavel-Nord GmbH (REGIO-Nord) zusammengeschlossen. Ziel ist es, die Wirtschaft im Norden des Landkreises systematisch zu fördern und zu stärken sowie den Anforderungen an das Mittelzentrum in Funktionsteilung gerecht zu werden. Hierbei ist die Förderung des Tourismus von großer Bedeutung.

Eine wichtige Einflussgröße bei der Förderung der Wirtschaftsstandorte im Landkreis ist die verkehrliche Anbindung, sodass eine gute Erreichbarkeit und damit die Akzeptanz der Standorte für Beschäftigte, Kunden und Besucher erreicht werden kann.

Prognose

In Tabelle 7 sind die prognostizierten Pendlerströme von / nach Berlin für die Jahre 2020 und 2030 aufgeführt. Diese wurden anhand der Bevölkerungsvorausschätzung bis 2030 in der Altersgruppe 18 - 66 Jahre sowie der Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze im Landkreis ermittelt.

Maßgeblich beeinflusst durch die künftige Einwohnerentwicklung bleibt die Anzahl der Berlin-Pendler bis 2020 weitgehend gleich, um anschließend bis 2030 deutlich abzunehmen. Bis 2020 setzt eine Verlagerung der Berlin-Pendler ein, von welcher vor allem die Orte Velten, Oranienburg und Hohen Neuendorf im Berliner Umland profitieren. Im äußeren Entwicklungsraum setzt bereits bis 2020 ein Rückgang um mehr als 6% ein.

Bis 2030 wirken insbesondere bei den Pendlern die Alterung und der Rückgang der Bevölkerung. Der äußere Entwicklungsraum ist davon besonders betroffen. Hier ist ein Rückgang der Pendlerzahlen teilweise um ein Drittel zu erwarten.

Im engeren Verflechtungsraum ist die Tendenz bis 2030 ebenso vorhanden, wenngleich nicht so stark ausgeprägt. Der Rückgang der Pendler beträgt insgesamt 12%. Lediglich die Stadt Velten kann eine positive

Entwicklung der Pendlerzahlen bis 2030 gegenüber 2014 verzeichnen, wenn der in den letzten Jahren beobachtete Anstieg der Arbeitsplätze anhält.

Anlage 11 bis Anlage 14 zeigen die erwarteten Pendlerströme für 2020 und 2030.

Gemeinde	Querschnitt 2014	nach Berlin 2020	von Berlin 2020	Querschnitt 2020	nach Berlin 2030	von Berlin 2030	Querschnitt 2030	Wachstum Querschnitt 2014 - 2030
Birkenwerder	2.121	1.414	595	2.009	1.104	518	1.622	-23,5%
Glienicke/Nordbahn	3.598	3.128	487	3.615	2.828	486	3.314	-7,9%
Hennigsdorf	7.407	3.668	3.658	7.326	2.917	3.177	6.094	-17,7%
Hohen Neuendorf	6.034	5.547	793	6.340	5.098	653	5.751	-4,7%
Kremmen	866	648	184	832	507	193	700	-19,2%
Leegebruch	1.039	973	71	1.044	880	49	929	-10,6%
Mühlenbecker Land	4.719	3.522	898	4.420	2.668	770	3.438	-27,1%
Oberkrämer	2.243	1.800	304	2.104	1.385	211	1.596	-28,8%
Oranienburg	7.557	5.456	2.464	7.920	5.094	2.149	7.243	-4,2%
Velten	2.627	1.723	1.237	2.960	1.623	1.293	2.916	11,0%
EVR	38.211	27.879	10.691	38.570	24.104	9.499	33.603	-12,1%
Fürstenberg/Havel	196	169	24	193	141	20	161	-17,9%
Gransee	301	245	72	317	224	74	298	-1,0%
Großwoltersdorf	35	35	0	35	33	0	33	-5,7%
Liebenwalde	338	240	41	281	183	35	218	-35,5%
Löwenberger Land	750	622	94	716	500	73	573	-23,6%
Schönermark	19	17	0	17	14	0	14	-26,3%
Sonnenberg	34	30	0	30	23	0	23	-32,4%
Stechlin	36	31	0	31	23	0	23	-36,1%
Zehdenick	624	509	55	564	386	45	431	-30,9%
ÄER	2.333	1.898	286	2.184	1.527	247	1.774	-24,0%
Summe OHV	40.544	29.777	10.977	40.754	25.631	9.746	35.377	-12,7%

Tabelle 7: Pendlerprognose von und nach Berlin

2.4 Bildung und Schülerbeförderung

Bestand

Im Landkreis Oberhavel bestehen 70 Schulen, davon 38 Grundschulen (Stand 2015). Zahlreiche Schüler besuchen dabei Schulen, die sich nicht in ihrem Wohnort befinden. Davon nimmt ein großer Teil an der Schülerbeförderung teil. In Anlage 1 sind die Schulstandorte dargestellt.

Nach den Auswirkungen des Geburtenrückgangs auf die Schülerzahlen im Landkreis Oberhavel bis zum Schuljahr 2007 / 2008 wird seit dem Schuljahr 2009 / 2010 ein kontinuierlicher Anstieg verzeichnet (vgl. Tabelle 8).

Die Schülerquote (Anzahl der Schüler an der Wohnbevölkerung) betrug im August 2015 10,02%.

Schuljahr	Anzahl Schüler	Anzahl Grundschüler
1993 / 1994	25.785	13.912
1995 / 1996	26.202	14.010
1997 / 1998	26.371	13.512
1999 / 2000	24.476	11.679
2001 / 2002	22.825	9.433
2003 / 2004	20.865	8.110
2005 / 2006	19.517	9.022
2007 / 2008	18.594	9.951
2009 / 2010	18.623	10.551
2011 / 2012	19.406	10.482
2013 / 2014	19.917	10.444
2014 / 2015	20.491	10.608

Tabelle 8: Entwicklung der Schülerzahlen; Quelle: Landkreis Oberhavel / Fachdienst Schulen

Im Grundschulbereich stiegen die Zahlen bereits seit dem Schuljahr 2004 / 2005 wieder an, wobei zwischen den Schuljahren 2011 / 2012 bis 2013 / 2014 ein leichter Rückgang zu verzeichnen ist.

Die Zahl der Grundschüler steigt seit dem Schuljahr 2014 / 2015 wieder. Im Sekundarbereich ist ein Zuwachs der Schülerzahlen ab 2009 / 2010 festzustellen. Von diesem Jahr an steigen auch die Gesamtzahlen wieder. Gegenüber dem Stand 2009 / 2010 beträgt der Zuwachs der Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2014 / 2015 10 %, was ca. 1.880 Personen entspricht. Voraussichtlich wird mit 20.500 Schülern (2014 / 2015) der Höchstwert erreicht sein, weil danach die zweite Welle des Rückganges der Schülerzahlen einsetzt und somit das so genannte „demografische Echo“ wirkt.

Anlage 4 zeigt die Schulwegbeziehungen aller Schüler der Schülerbeförderung im Schuljahr 2014 / 2015 innerhalb des Landkreises mit Ausnahme der Förderschüler und der freien Adventsschule / Immanuel-Schule, für die keine Daten vorlagen. Starke Relationen bestehen in die Städte des Landkreises, was auf die Standorte der weiterführenden Schulen zurückzuführen ist. Insgesamt werden die gemeindeüberschreitenden Beziehungen maßgeblich durch die Sekundarschüler bestimmt, wohingegen die deutliche Mehrheit der Grundschüler innerhalb ihrer Wohnortgemeinden die Schule besucht.

Veränderungen bei Schulstandorten im Rahmen der Schulentwicklungsplanung wirken sich unmittelbar auf die Schülerbeförderung aus und sind frühzeitig hinsichtlich der Integration in den allgemeinen Linienverkehr durch die Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen. Die Linienführung muss immer wieder den durch Schulstandortverlagerung / -sicherung neu entstehenden Verkehrsströmen angepasst werden.

Bei der Gestaltung der Rückfahrten im Schülerverkehr wird gewährleistet, dass auf allen nachgefragten Relationen täglich zwei Fahrtmöglichkeiten zur Absicherung der gestaffelten Unterrichtsendzeiten angeboten werden. Die Auswahl der betreffenden Endzeiten ist zwischen den Beteiligten - der jeweiligen Schule und

dem Landkreis als Träger der Schülerbeförderung - abzustimmen. Hierbei sind die Rückfahrmöglichkeiten innerhalb von 60 min nach den jeweils festgelegten und zwischen den Beteiligten abgestimmten Zeitpunkten anzubieten.

Auf allen Relationen, die durch Schüler an Schulen mit Ganztagsbetrieb und an Schulen mit einer Sekundarstufe II nachgefragt werden, soll darüber hinaus eine dritte Rückfahrt angeboten werden, für welche die Einhaltung der Wartezeitbegrenzung von 60 min ebenfalls angestrebt wird.

Grundsätzlich sind die Schüler nach Unterrichtsende zeitnah von der Schule nach Hause zu befördern.

Bei vorhandenen Taktverkehren steht jedoch die Verknüpfung mit der Bahn im Vordergrund. Ist eine Schule im Liniennetz in einen Taktverkehr eingebunden, hat sie bereits ein sehr gutes, über die o. g. Mindestbedienungs hinausgehendes Beförderungsangebot (1-h-Takt, 30-min-Takt, 20-min-Takt).

Üblicherweise ist bei einem 1-h-Takt bzw. einem noch dichteren Takt die Verknüpfung mit der Bahn vorrangig. Die Anbindung für die Schule wird hierbei als ausreichend angesehen.

Es obliegt in erster Linie der Schule selbst, die Endzeiten so zu gestalten, dass eine kurze Wartezeit gewährleistet wird. Im Rahmen des Nahverkehrsplans ist unter Maßgabe des sparsamen Einsatzes der finanziellen Mittel eine sinnvolle Staffelung der Schulanfangszeiten umzusetzen.

Die Anzahl der Fahrschüler (Schüler, die die Schülerbeförderung in Anspruch nehmen) ist analog zu den Gesamtschülerzahlen seit dem Schuljahr 2009/2010 gestiegen, wie Tabelle 9 mit der Anzahl vergebener Schülerjahreskarten zeigt.

Schuljahr	Schülerjahreskarten
2003 / 2004	7.119
2005 / 2006	5.182
2007 / 2008	4.302
2008 / 2009	4.285
2009 / 2010	5.032
2010 / 2011	5.390
2011 / 2012	5.954
2012 / 2013	6.171
2013 / 2014	6.403
2014 / 2015	6.451

Tabelle 9: Teilnehmer Schülerbeförderung lt. Schülerbeförderungssatzung;

Quelle: Landkreis Oberhavel / Fachdienst Schulen

Diese Teilnehmer erhalten vom Landkreis laut Schülerbeförderungssatzung einen Zuschuss zu den Fahrtkosten. Es ist mit einem schrittweisen Anstieg um etwa 600 bis 700 Personen gegenüber dem Stand von 2009 auf ca. 6.500 Fahrschüler 2016 zu rechnen. Beförderungsfälle sind, sofern sie nicht mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand in den Linienverkehr zu integrieren sind, über Individualverkehre abzusichern. Schüler-spezialverkehre bleiben hiervon unberührt.

Anlage 4 zeigt die Verkehrsbeziehungen der Fahrschüler. Wie bereits erwähnt, wird das Aufkommen der gemeindeüberschreitenden Verkehre durch die Schüler der Sekundarstufe bestimmt. Bei den Grundschulern gibt es nur wenige Schüler, die Schulen in anderen Gemeinden besuchen. Diese besuchen fast ausschließlich die Förderschulen, welche ähnlich wie die weiterführenden Schulen nur an wenigen Standorten vorhanden sind.

Mit Hilfe der Bevölkerungsvorausschätzung der relevanten Altersklassen lässt sich eine Prognose der Schülerzahlen und damit der Fahrschüler ableiten. Wie Tabelle 10 zu entnehmen ist, wird die Schülerzahl bis 2020 nur sehr leicht zurückgehen, bevor bis 2030 ein stärkerer Rückgang der Schülerzahlen zu erwarten ist.

Schülerzahlen	2014 / 2015	2020 / 2021	Änderung zu 2014 / 2015	2030 / 2031	Änderung zu 2014 / 2015
Anzahl Schüler	19.576	19.220	-2 %	16.117	-18 %
Anzahl Grund-schüler	10.512	10.378	-1 %	8.350	-21 %

Tabelle 10: Schülerzahlen 2014/2015 (ohne Förderschüler und freie Adventschule / Immanuelsschule)

Die Abbildung 7 und Abbildung 8 stellen die erwarteten Veränderungen der Schülerbewegungen dar. Bis zum Jahr 2020 gehen die Schülerzahlen in weiten Teilen des Landkreises minimal zurück (rot), die Veränderungen auf den Relationen betragen meist weniger als 10 Schüler. Leichte Zuwächse werden im Bereich Glienicke/Nordbahn, Mühlenbecker Land und Hohen Neuendorf festgestellt (grün). Auf den Relationen nach Gransee werden Rückgänge von bis zu 25 Schülern sichtbar (Zehdenick → Gransee).

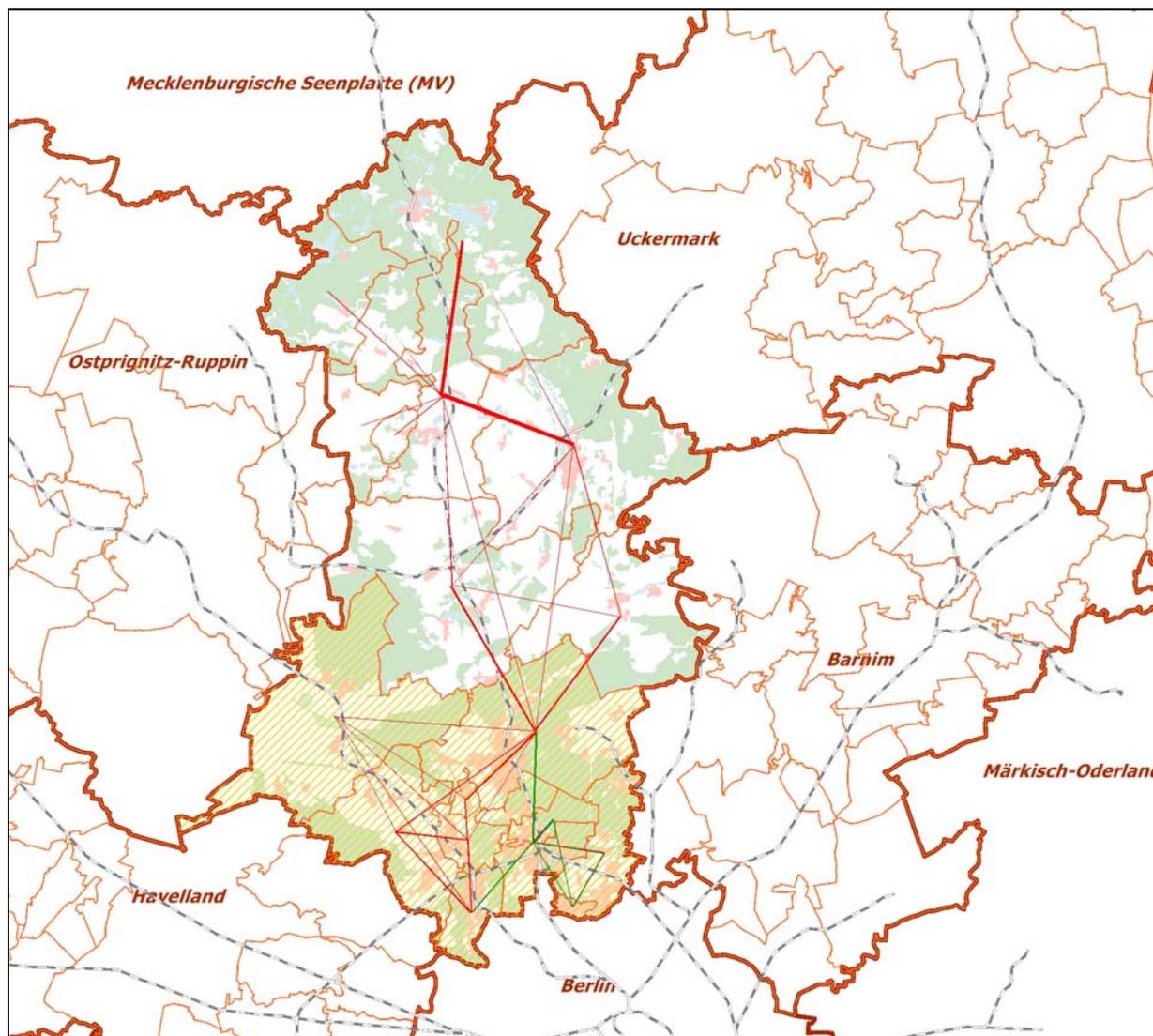


Abbildung 7: Änderungen Schulwegbeziehungen bis 2020

Der bis 2030 erwartete Einwohnerrückgang wirkt sich entsprechend auch auf die Anzahl der Schüler aus. Daraus folgt, dass gegenüber dem Schuljahr 2014 / 2015 die Nachfrage auf allen Relationen sinkt. Somit werden die bereits bis 2020 zu erkennenden abnehmenden Tendenzen bis 2030 verstärkt. Die bis 2020 wachsenden Relationen werden bis 2030 ebenfalls einen Rückgang gegenüber 2014 zu verzeichnen haben.

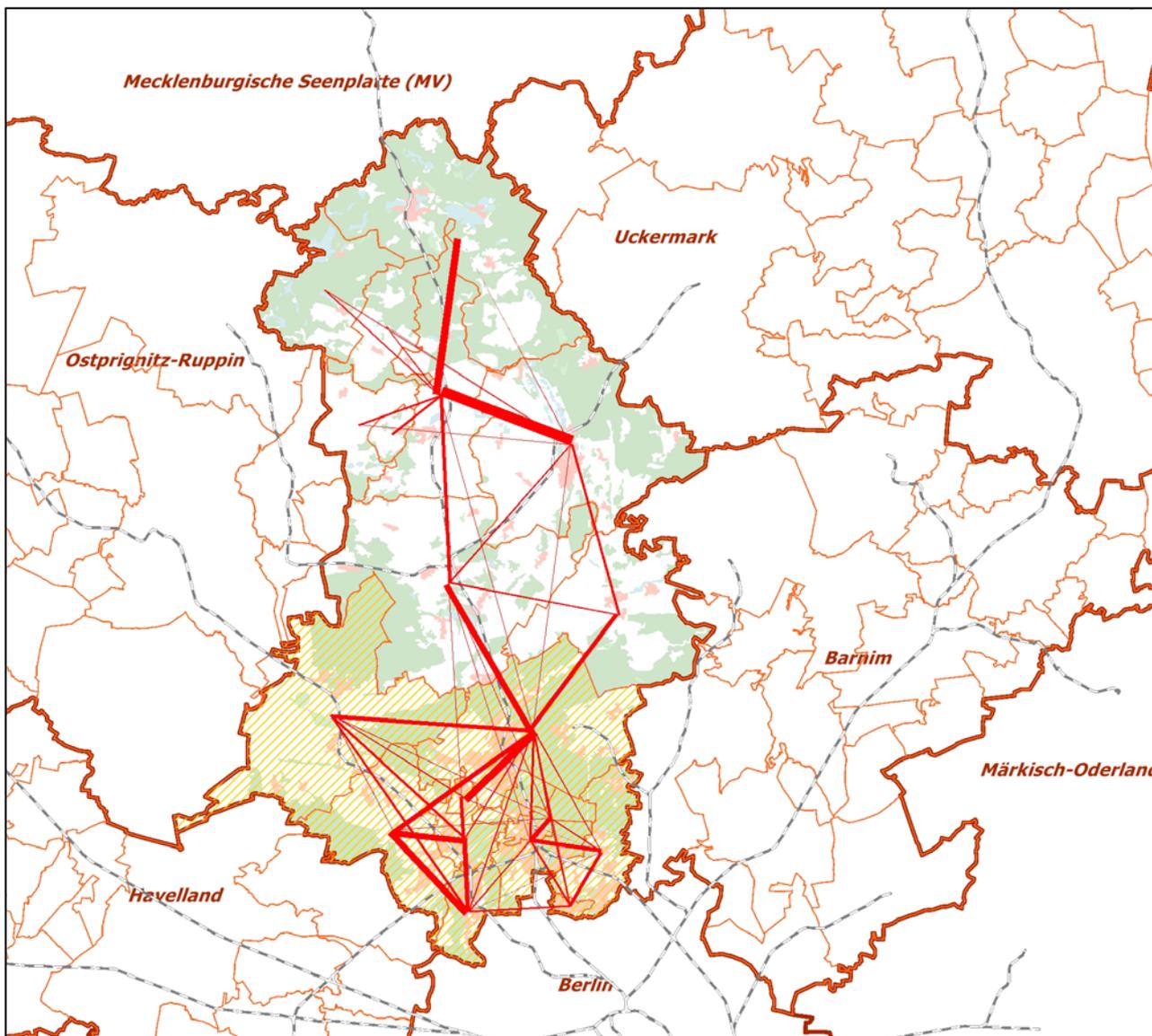


Abbildung 8: Änderungen Schulwegbeziehungen bis 2030

Die allgemeine Entwicklung der Schülerzahlen spiegelt sich ebenso in den Zahlen der Schülerbeförderung wider, wie die folgende Tabelle 11 sowie Anlage 5 und Anlage 6 zeigen. Die Prognose der Fahrbeziehungen orientiert sich an den derzeit bestehenden Schulstandorten (2015). Aussagen über mögliche Änderungen konkreter Standorte sind Gegenstand künftiger Schulnetzplanungen.

Anzahl Schüler mit ermäßigten Tickets	2014 / 2015	2020 / 2021	Änderung zu 2014 / 2015	2030 / 2031	Änderung zu 2014 / 2015
Anzahl Schüler Primarstufe	1.458	1.426	-2 %	1.111	-24 %
Anzahl Schüler Sekundarstufe	5.117	4.923	-4 %	4.225	-17 %
Summe	6.575	6.349	-3 %	5.336	-19 %

Tabelle 11: Fahrschülerprognose

2.5 Tourismus

Im Landkreis Oberhavel besteht eine Vielzahl touristischer Einrichtungen, welche ganzjährig oder saisonal eine Anbindung an den ÖPNV erfordern (vgl. Abbildung 9 und Abbildung 10). Zu den bedeutendsten Zielen gehören u. a.:

- Gedenkstätte und Museum Sachsenhausen (RB 12, Linien 804, 821)
- Mahn- und Gedenkstätte Ravensbrück (Linien 517, 839)
- Ziegeleipark Mildenberg (Linien 838, 854)
- Schloss und Schlosspark Oranienburg mit Kreismuseum (diverse Buslinien)
- Tierpark GERMENDORF (Linie 824)
- Ofen- und Keramikmuseum / Hedwig-Bollhagen-Museum Velten (Linie 824)
- Bauernmarkt Schmachtenhagen (RB 27 am Wochenende, Linie 805)
- Schloss Liebenberg (Linien 830, 831, 832)
- Schloss Meseberg (Linie 835, Bürgerbus nur mo - fr)
- Kurt-Mühlenhaupt-Museum Bergsdorf (RB 12, Linien 830, 845)
- Stechlinsee (Linie 839)
- Fürstenberger Seenlandschaft (RE 5, diverse Buslinien)
- Himmelpforter Seen (Linien 517, 839)

Hinzu kommen touristische Ziele in benachbarten Landkreisen, welche durch Verbindungen im ÖPNV von und nach Oberhavel angebunden werden:

- Rheinsberg (Lkr. OPR; RB 54)
- Lindow (Lkr. OPR; Anbindung RB 54 sowie Linie 684)
- Templin (Lkr. UM, Anbindung RB 12 sowie Linie 517)

Die Aufgabenträgerschaft im üÖPNV liegt bei den jeweiligen Landkreisen.

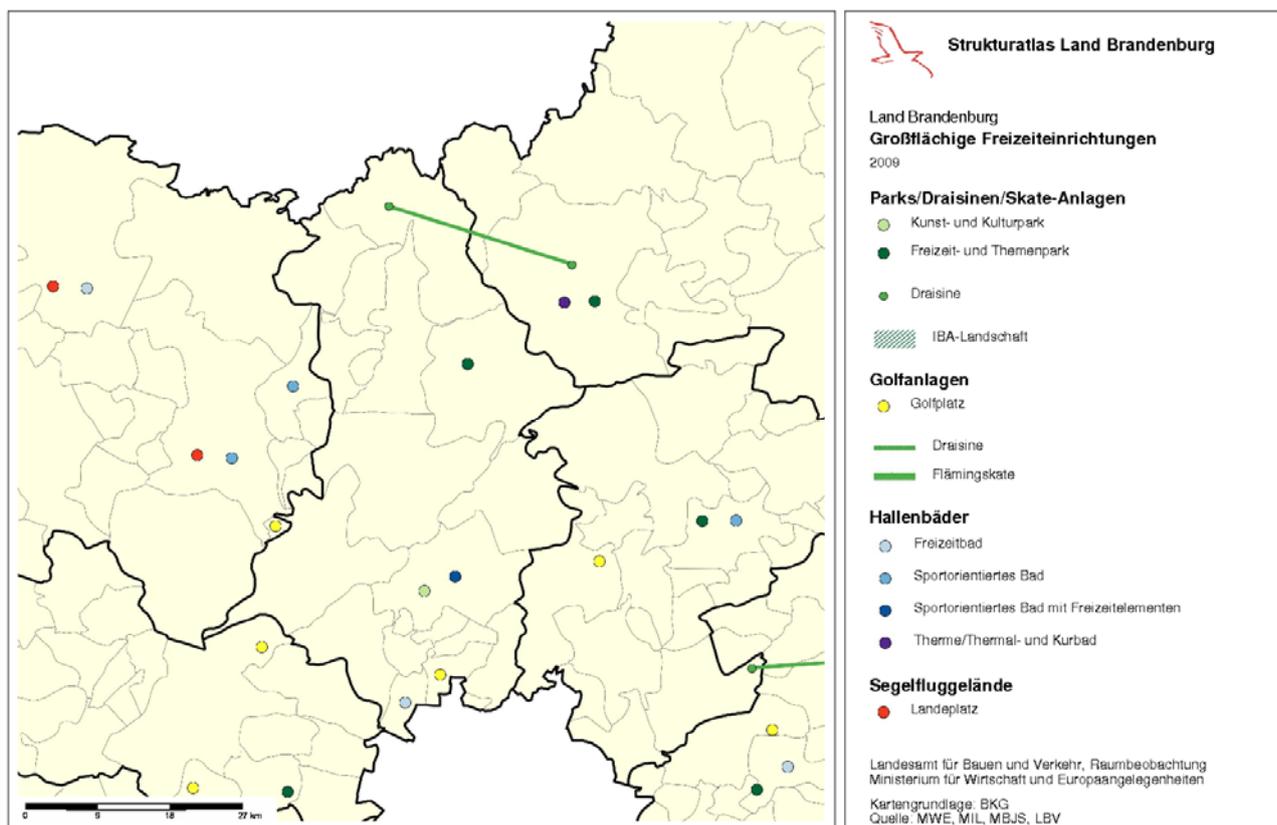


Abbildung 9: Großflächige Freizeiteinrichtungen; Quelle: LBV

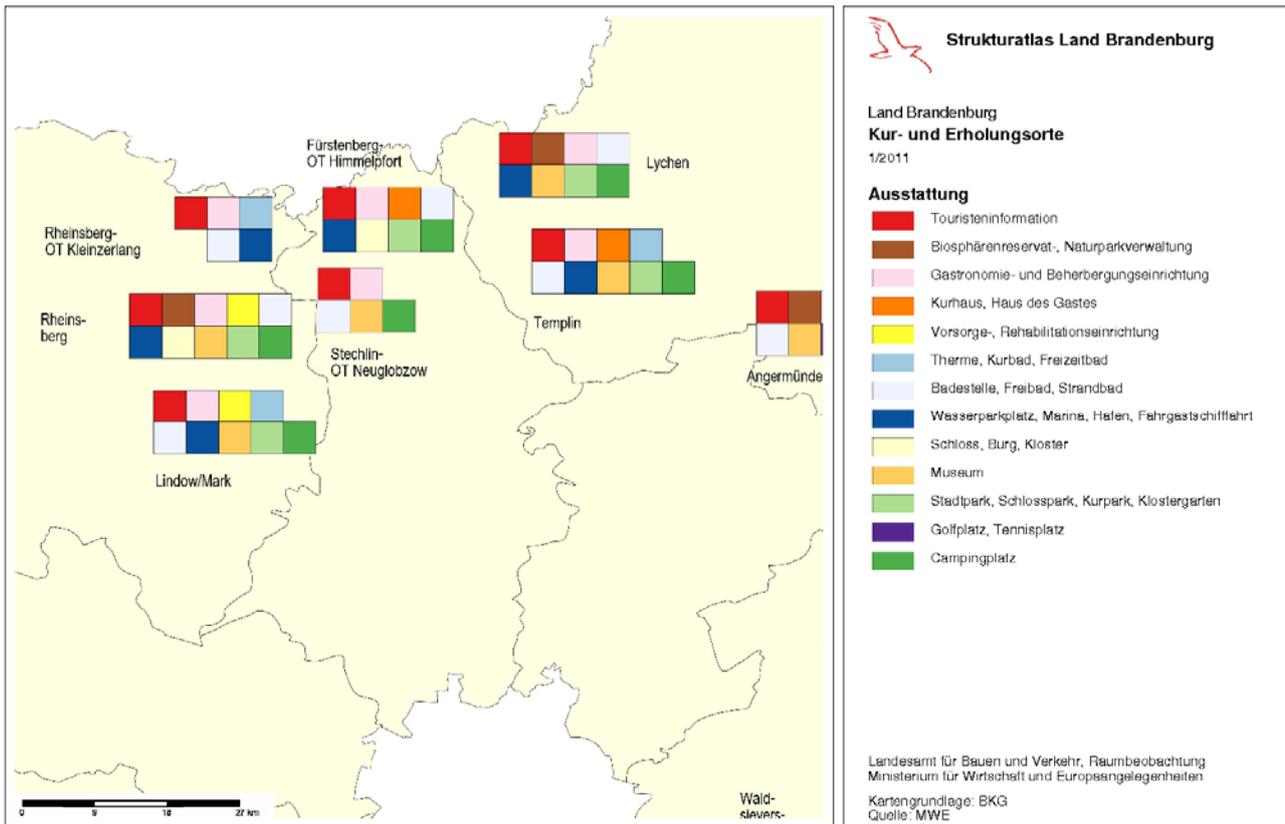


Abbildung 10: Kur- und Erholungsorte; Quelle: LBV

Die seit mehreren Jahren steigenden Übernachtungszahlen untermauern die Attraktivität des Landkreises Oberhavel als Tourismus- und Erholungsregion (vgl. Abbildung 11).

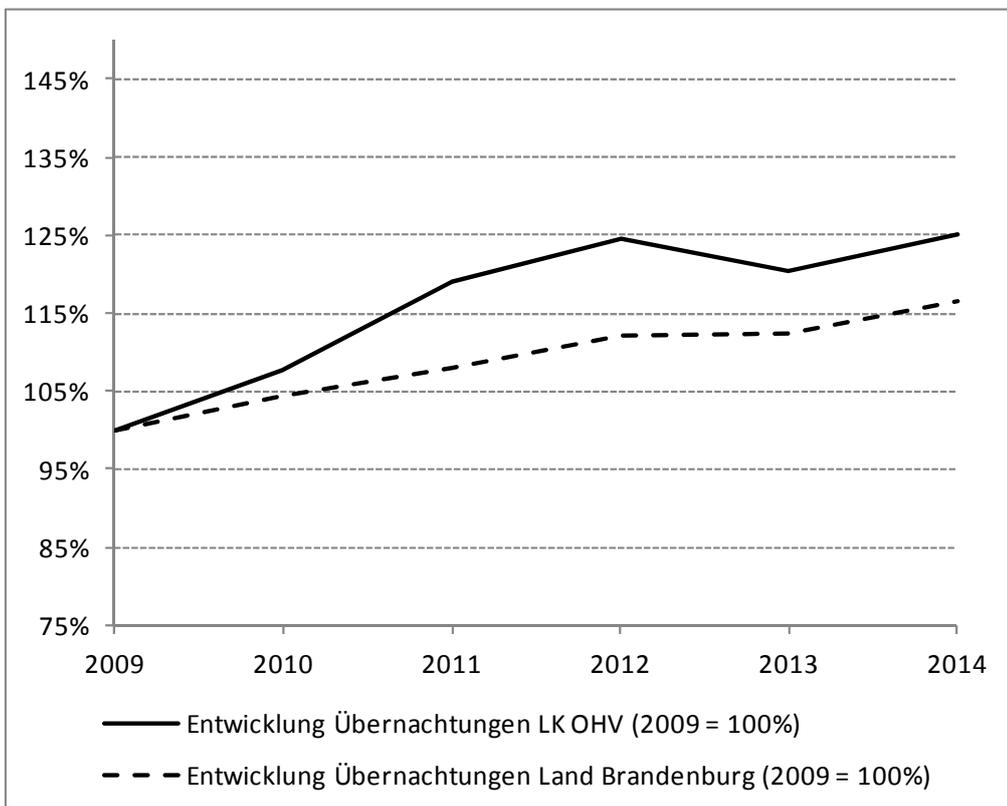


Abbildung 11: Entwicklung der Übernachtungen 2009 bis 2014; Quelle: Amt für Statistik

Kap. 3 Analyse des ÖPNV im Landkreis Oberhavel

3.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Situation SPNV (mit Fernverkehr)

Die Aufgabenträgerschaft des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) liegt bei den Bundesländern, d. h. beim Land Brandenburg und - bezogen auf die an den Landkreis angrenzenden Verkehre - auch bei den Ländern Berlin und Mecklenburg-Vorpommern. Es handelt sich um bestellte Verkehre für die jeweils separate Verkehrsverträge abgeschlossen sind.

Angebote im Fernverkehr mit Halten im Landkreis existieren gegenwärtig nicht, sind aber für die kommenden Jahre geplant (siehe Abschnitt 4.4).

Im Fahrplanjahr 2015/2016 verkehren folgende Linien im Landkreis:

Regionalverkehr:

Überregionale Angebote:

Linie	Laufweg	Takt
RE 5	Elsterwerda - Berlin - Oranienburg - Fürstenberg - Neustrelitz - Rostock bzw. Stralsund <i>Halte im Landkreis:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Oranienburg • Löwenberg (Halt nur alle 120 min) • Gransee • Dannenwalde (Halt nur alle 120 min) • Fürstenberg 	60 min
RE 6	(Berlin-Gesundbrunnen -) Berlin Spandau - Hennigsdorf - Kremmen - Neuruppin - Wittenberge <i>Halte im Landkreis:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Hennigsdorf • Velten • Kremmen 	60 min

Tabelle 12: Bestand SPNV - Überregionale Angebote

Regionale Angebote:

Linie	Laufweg	Takt
RB 12	Berlin Ostkreuz - Oranienburg - Löwenberg - Zehdenick - Templin <i>Halte im Landkreis:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Oranienburg • Sachsenhausen • Nassenheide • Grüneberg • Löwenberg • Bergsdorf • Zehdenick • Zehdenick-Neuhof • Vogelsang 	60 min
RB 20	Potsdam - Hennigsdorf - Oranienburg <i>Halte im Landkreis:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Hennigsdorf • Hohen Neuendorf West • Birkenwerder • Oranienburg 	60 min (mo - fr) 120 min (Wochenende)
RB 27	(Berlin Gesundbrunnen -) Berlin-Karow – Basdorf – Wensickendorf bzw. Groß Schönebeck <i>Halte im Landkreis:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Zühlsdorf • Wensickendorf • (Schmachtenhagen / saisonal) 	60 min <i>(verdichtet im Abschnitt Berlin - Basdorf)</i>
RB 54	(Berlin -) Oranienburg - Löwenberg - Rheinsberg <i>Halte im Landkreis:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Oranienburg • Löwenberg 	Saisonaler Verkehr: Karfreitag bis Ende Oktober täglich 6 Fahrten ab Löwenberg davon täglich 2 Fahrten durchgebunden von / nach Berlin
RB 55	Hennigsdorf - Velten - Kremmen <i>Halte im Landkreis:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Hennigsdorf • Velten • Bärenklau • Vehlefanzen • Schwante • Kremmen 	60 min, mo - fr zur HVZ 20 + 40 min Hennigsdorf – Velten (bildet mit RE 6 20-min-Takt)

Tabelle 13: Bestand SPNV - Regionale Angebote

Verkehrsverträge Regionalverkehr:

- Teilnetz Nord - Süd (betrifft RE 5); Laufzeit bis 2026
- Teilnetz Ostbrandenburg (betrifft RB 12, RB 54); Laufzeit bis 2024
- Teilnetz Stadtbahn (betrifft RB 20); Laufzeit bis 2022
- Teilnetz Nordwestbrandenburg (betrifft RE 6, RB 55); Laufzeit bis 2026
- Teilnetz Heidekrautbahn (betrifft RB 27); Laufzeit bis 2020

S-Bahnverkehr:

Linie	Laufweg	Takt
S 1	Oranienburg - Frohnau - Gesundbrunnen - Friedrichstr. - Schöneberg - Wannsee <i>Halte im Landkreis:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Oranienburg • Lehnitz • Borgsdorf • Birkenwerder • Hohen Neuendorf 	20 min <i>(10 min Frohnau - Wannsee) mit Nachtverkehr an den Wochenenden</i>
S25	Hennigsdorf - Tegel - Gesundbrunnen - Friedrichstr. - Südkreuz - Teltow Stadt <i>Halte im Landkreis:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Hennigsdorf 	20 min <i>(10 min Gesundbrunnen - Teltow Stadt)</i>
S 8	Birkenwerder - Blankenburg - Gesundbrunnen - Ostkreuz - Grünau (- Zeuthen) <i>Halte im Landkreis:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Birkenwerder • Hohen Neuendorf • Bergfelde • Schönfließ • Mühlenbeck-Mönchmühle 	20 min <i>(SVZ teilw. 40 min) ohne Nachtverkehr an den Wochenenden</i>

Tabelle 14: Bestand SPNV - S-Bahn

Verkehrsvertrag S-Bahn:

Bis 2023 gilt ein Übergangsverkehrsvertrag für die Leistungen der S-Bahn Berlin. Die Leistung der Linie S 8 wurde als Teil des Loses „Ring“ bereits Ende 2015 an die S-Bahn Berlin GmbH vergeben. Die Linien S 1 und S 25 sind Teil des Loses „Nord-Süd“, welches ab 2016 ausgeschrieben wird.

3.2 Übriger Öffentlicher Personennahverkehr (üÖPNV)

Analyse Verkehre im Stadtumland Berlin:

Im Stadtumlandverkehr, d. h. im Verflechtungsverkehr Berlin – Oberhavel, werden gegenwärtig Angebote mit guter Qualität vorgehalten. Auf den Hauptkorridoren

- Hennigsdorf – Berlin-Spandau (Linie 136)
- Berlin-Hermsdorf – Glienicke/Nordbahn – Schildow – Berlin-Pankow (Linie 107 sowie Einzelfahrten der Linie 806)
- Berlin-Hermsdorf – Glienicke/Nordbahn – Schönfließ – Hohen Neuendorf – Hennigsdorf (Linie 809)

existiert ein teilweise dichtes Angebot mit Verkehr an allen Wochentagen und mit langen täglichen Betriebszeiten. Auffällig bei den ersten beiden Korridoren ist ein Bedienungsbruch an der Landesgrenze Berlin - Brandenburg. So verkehren im Bereich Spandau die Busse der Linie 136 zur HVZ im 10- und teilweise im 5-min-Takt, im Bereich Oberhavel nur alle 30 - 60 min. Die Linie 107 verkehrt zur HVZ im Bereich Oberhavel alle 20 min, zur NVZ und SVZ jedoch im Gegensatz zu Berlin nur stündlich. Eine stündliche Bedienung außerhalb der HVZ gilt ebenfalls für den Abschnitt der Linie 136 im Landkreis.

Während die Linie 107 im Bereich Oberhavel Reserven für weitere Fahrgäste zur HVZ aufweist, gilt dies nur begrenzt für die Linie 136, welche bereits mit Gelenkbussen betrieben wird. Hier ist eine Kapazitätsausweitung nur über eine Taktverdichtung zur HVZ und damit eine Angleichung an den Takt der S-Bahn möglich.

Ein weiterer wichtiger Korridor im Stadtumland von Berlin ist die Relation Hennigsdorf – Velten – Oranienburg (Linie 824). Der werktägliche 20-min-Takt im Tagesverkehr in Verbindung mit guter Anschlussgestaltung an allen drei SPNV-Verknüpfungspunkten bildet ein hochattraktives Angebot. Dies gilt für die Verbindung zwischen den Zentren und innerhalb der Siedlungsbereiche selbst. Daher ist dieser Buskorridor der aufkommensstärkste im Kreisgebiet.

Analyse Verkehre im weiteren Landkreis:

Im Gebiet außerhalb des Stadtumlandes Berlin besteht auf den Hauptachsen zu den Hauptverkehrszeiten und teilweise auch in den Nebenverkehrszeiten mindestens ein 1-h-Takt. Hervorzuheben ist das Angebot zwischen Zehdenick und Gransee (Linie 833) als Verbindung des Mittelzentrums in Funktionsteilung.

Weitere Achsen mit konstanter Bedienung (überwiegend im 2-h-Takt) sind:

- Oranienburg – Kremmen (Linien 800, 801)
- Oranienburg – Wensickendorf - Liebenwalde (Linie 803, 805)
- Löwenberg – Liebenwalde (Linie 831)
- Gransee – Löwenberg (Linie 830)
- Gransee – Menz – Neuglobsow (Linie 836)
- Fürstenberg – Menz (Linie 839)
- Fürstenberg – Lychen – Templin (Linie 517)

Außerhalb dieser Achsen ist der üÖPNV nachfrageorientiert ausgerichtet und umfasst schwerpunktmäßig Fahrten im Schülerverkehr. Ist die Nachfrage für Linienfahrten nicht ausreichend, werden flexible Angebotsformen vorgesehen. Allen Angeboten gemeinsam ist eine möglichst gute Verknüpfung an den SPNV-Zugangsstellen und teilweise auch innerhalb des üÖPNV. Da im Spätverkehr keine und an Wochenenden nur wenige Fahrten angeboten werden, ist hier die Nutzung des üÖPNV begrenzt. Den Zugangsstellen des SPNV kommt zu diesen Zeiten in Verbindung mit Park & Ride und Bike & Ride eine höhere Bedeutung zu.

Abbildung 12 bis Abbildung 15 zeigen im Folgenden die bedienten Strecken an durchschnittlichen Werktagen sowie am Wochenende. Zudem ist dargestellt, auf welchen Strecken bereits alternative Bedienungsformen mindestens mit Einzelfahrten angeboten werden. Bereits an Werktagen kommen in weiten Teilen des Landkreises alternative Angebote zum Einsatz. Hierbei liegt der Fokus auf der Bedienung von nachfrageschwa-

chen Einzelfahrten. An den Wochenenden ist das Angebot insgesamt ausgedünnt. Der Anteil der Rufbusfahr-
ten ist größer und erstreckt sich auch auf die Wochenendfahrpläne ganzer Linien.

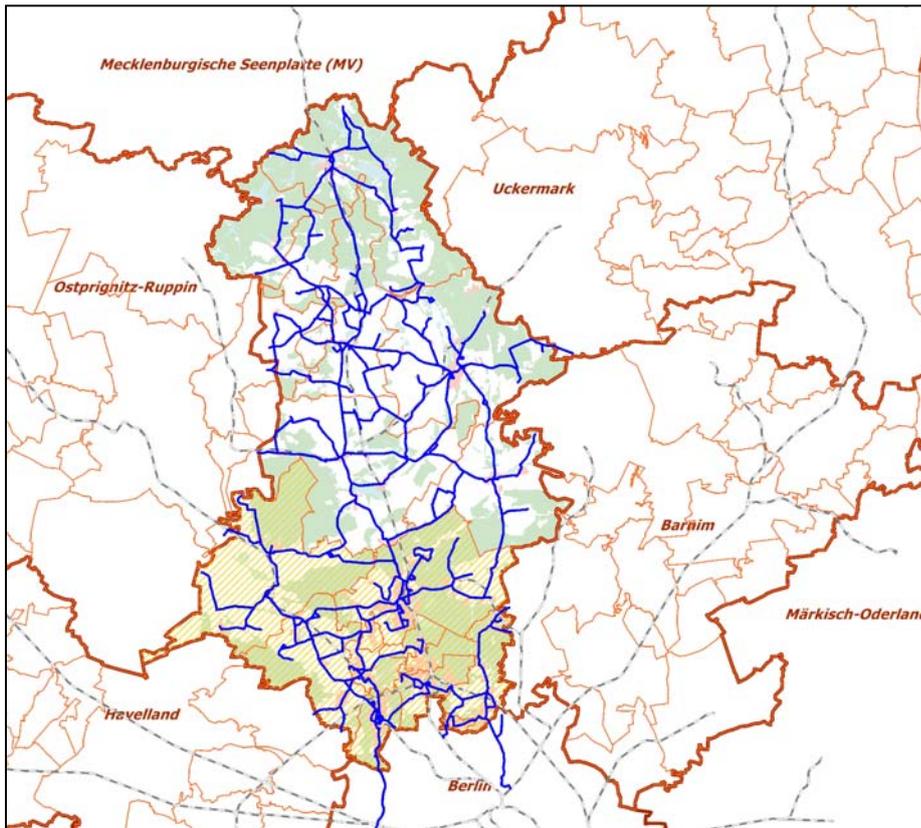


Abbildung 12: Bediente Streckenabschnitte mo - fr; Quelle: OVG

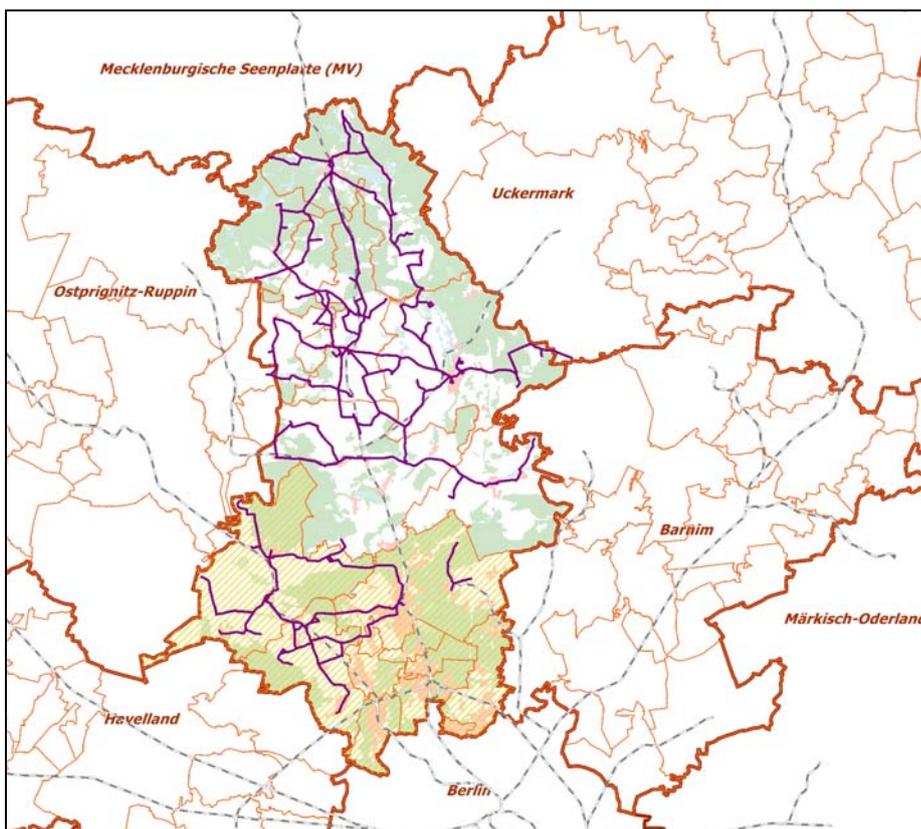


Abbildung 13: Bediente Streckenabschnitte mo - fr mit alternativen Angeboten; Quelle: OVG

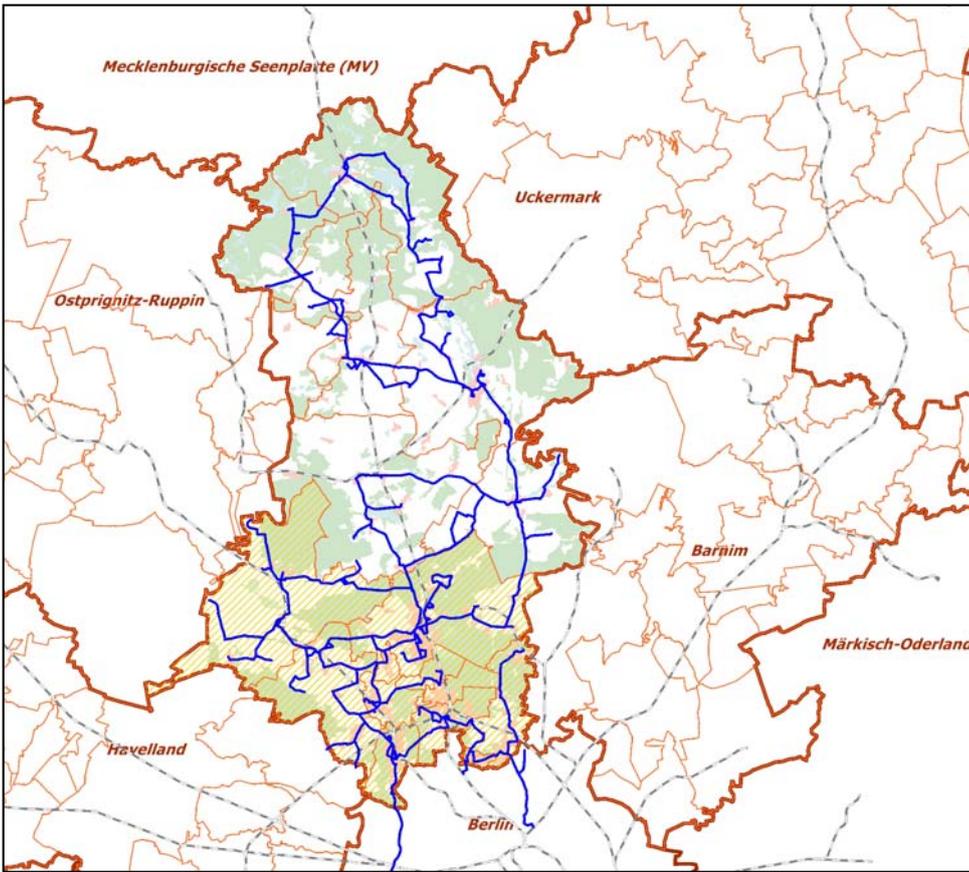


Abbildung 14: Bediente Streckenabschnitte sa / so; Quelle: OVG

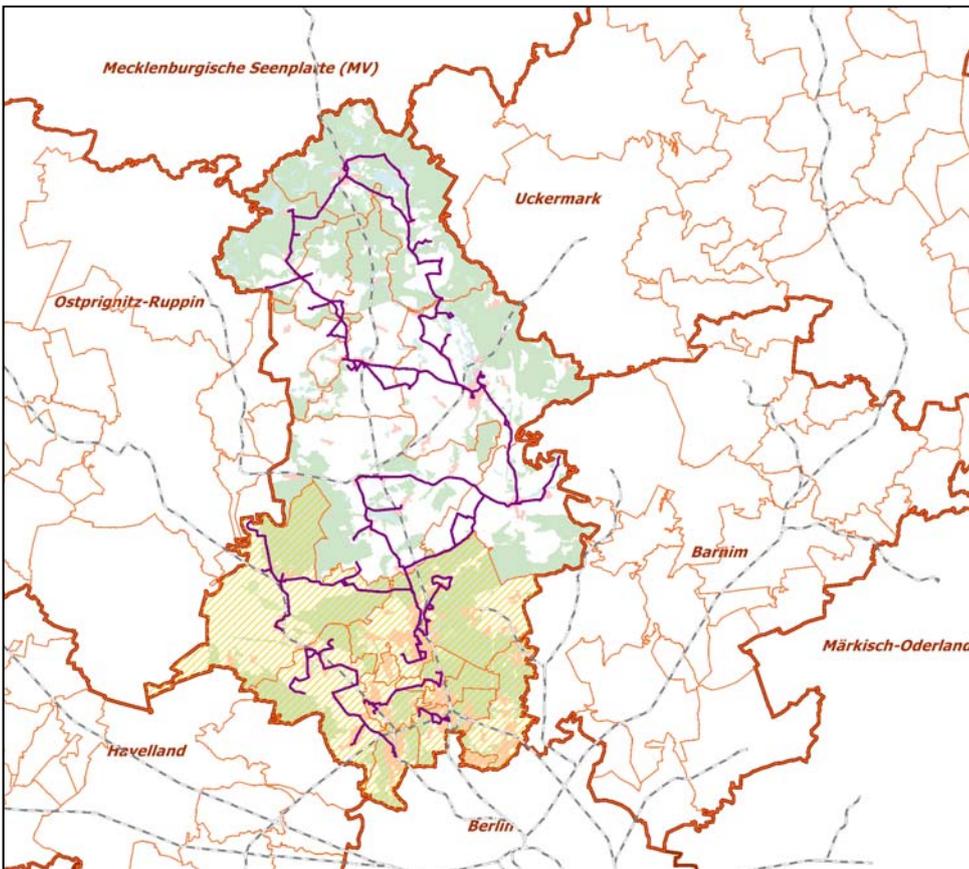


Abbildung 15: Bediente Streckenabschnitte sa / so mit alternativer Bedienung; Quelle: OVG

Tabelle 15 listet das Verkehrsangebot des Jahresfahrplans 2016 der einzelnen im Landkreis verkehrenden Buslinien auf.

Betreiber	Linie	Streckenverlauf	Fahrten mo - fr	Fahrten sa / so
OVG / BVG	107	S+U Pankow <> Hermann-Hesse-Str. <> S Hermsdorf oder Arkenberge	40<>40	19<>19/16<>17
OVG / BVG	136	Gatower Str. / Heerstr. <> S Hennigsdorf	30<>30	17<>17/15<>15
UVG	509	Templin <> Grunewald <> Groß Dölln <> Groß Väter	9<>8	2<>2
UVG	517	Templin <> Lychen <> Himmelpfort <> Fürstenberg	9<>9	7<>7
HVG	651	Falkensee Bhf <> Schönwalde <> Hennigsdorf	3<>3	/
HVG	671	Paaren im Glien <> Schönwalde <> S+U Rathaus Spandau	16<>18	6<>6/5<>5
ORP	782	Wall <> Beetz, Bahnhofstr.	3<>3	/
ORP	783	Herzberg (Mark) <> Löwenberg (Mark)	2<>2	/
ORP	784	Lindow (Mark) <> Gransee	4<>4	/
OVG	800	S Oranienburg <> Kremmen <> Flatow	14<>18	3<>3 /2<>2
OVG	801	S Oranienburg <> Beetz <> Kremmen (<> Neu Ludwigsau)	16<>20	3<>3
OVG	802	S Oranienburg <> Neuendorf <> Löwenberg (Mark) Bhf	13<>16	3<>3
OVG	803	S Oranienburg <> Liebenwalde <> Liebenthal	14<>13	3<>3
OVG	804	Oranienburg, Rewestr. <> Gedenkstätte <> Malz	17<>17	9<>8/7<>7
OVG	805	S Oranienburg <> Zehendorf <> Liebenwalde	15<>16	8<>8/7<>7
OVG	806	Zühlsdorf Bhf <> S Mühlenbeck-Mönchmühle <> Schildow <> S Hermsdorf	16<>16	6<>7
OVG	807	Velten, Parkstadt <> Velten, Businesspark <> S Hennigsdorf	15<>13	/
OVG	808	Hennigsdorf, Friedrich-Wolf-Str. <> Stolpe Süd	3<>4	/
OVG	809	Hennigsdorf, Friedrich-Wolf-Str. <> S Hohen Neuendorf <> S Hermsdorf	18<>19	5<>5
OVG	810	Ringlinie: Mühlenbeck > Schönfließ > Glienicke > Mühlenbeck	13<>7	/
OVG	811	S Hennigsdorf <> Bötzw	4<>5	/
OVG	812	Neu Vehlefan <> Schwante <> Bärenklau <> Bötzw	14<>15	3<>3
OVG	813	Schmachtenhagen, E.-Thälmann-Platz <> Bernöwe / Zehendorf, Ausbau	8<>8	/
OVG	814	Kremmen Bhf <> Hennigsdorf, Schulstr.	1<>4	/
OVG	816	S Borgsdorf <> Velten Bhf <> Velten Süd (<> Hedwig-promenade)	7<>8	6<>6
OVG	821	Oranienburg, Birkenallee <> Gedenkstätte <> Tiergarten	8<>5	/
OVG	822	S Hohen Neuendorf <> Havelstr.	22<>23	9<>9
OVG	824	S Oranienburg <> Velten Bhf <> S Hennigsdorf	51<>54	37<>37/18<>18
OVG	830	Gransee Bhf <> Buberow <> Löwenberg	11<>13	/
OVG	831	Liebenthal <> Liebenwalde <> Löwenberg	8<>8	6<>6
OVG	832	Zehdenick <> Falkenthal <> Grüneberg <> Löwenberg	8<>9	/
OVG	833	Gransee <> Badingen <> Zehdenick	21<>17	5<>5
OVG	834	Rauschendorf <> Menz, Schule	1<>2	/
OVG	835	Ringlinie: Gransee Bhf > Rönnebeck > Meseberg > Gransee Bhf	11<>2	/
OVG	836	Gransee <> Zernikow <> Menz <> Neuglobsow	9<>10	4<>4
OVG	837	Gransee <> Wentow <> Ringsleben	4<>4	/
OVG	838	Zehdenick <> Mildenberg <> Tornow <> Fürstenberg (Havel) Bhf	14<>14	12<>12
OVG	839	Bredereiche <> Fürstenberg (Havel) <> Neuglobsow (<> Menz)	8<>9	5<>5
OVG	841	Gransee Bhf <> Seilershof <> Fürstenberg (Havel) Bhf	5<>6	/
OVG	842	Zehdenick Bhf <> Kurtschlag <> Groß Dölln	4<>4	/
OVG	843	Zehdenick Bhf <> Krewelin <> Liebenwalde	6<>6	3<>3
OVG	845	Gransee <> Bergsdorf <> Klein Mutz <> Zehdenick	9<>9	/
OVG	846	Fürstenberg (Havel) Bhf <> Neuthymen <> Altthymen	8<>9	/

OVG	847	Fürstenberg (Havel) Bhf <> Zernikow <> Menz, Schule	5<>5	/
OVG	848	Fürstenberg (Havel)Bhf <> Steinförde <> Großmenow	9<>9	/
OVG	850	Zehdenick Bhf <> Neuhof <> Vogelsang	6<>6	/
OVG	851	Gramzow <> Dannenwalde <> Menz, Schule	1<>2	/
OVG	854	Gransee <> Mildenberg <> Tornow <> Himmelpfort	2<>4	/
OVG	857	Ringlinie: Löwenberg > Groß Mutz > Grieben > Löwenberg	8	/
BBG	891	Bernau <> Wandlitz <> (Zühlsdorf) <> Basdorf <> Schönerlinde <> S Zepernick <> Bernau	16<>11	/

Tabelle 15: Verkehrsangebot im üÖPNV (Jan. 2016)

Verkehrszeiten

Die nachfolgenden Tabellen geben eine informelle Übersicht der unterschiedlichen Verkehrszeiten und ihre jeweiligen zeitlichen Geltungsbereiche. Sie begründen keinen Anspruch auf ein Angebot zu den genannten Zeiten, da je Linie und Teilgebiet unterschiedliche Verkehrsbedürfnisse zu beachten sind. Zudem steht das Angebot im SPNV und üÖPNV unter dem grundsätzlichen Vorbehalt der wirtschaftlichen Betriebsgestaltung.

	Hauptverkehrszeit (HVZ)	Nebenverkehrszeit (NVZ)	Schwachverkehrszeit (SVZ)
mo - fr	6 - 9 Uhr 15 - 18 Uhr	5 - 6 Uhr 9 - 15 Uhr 18 - 21 Uhr	21 - 0 Uhr
sa		7 - 20 Uhr	5 - 9 Uhr 20 - 0 Uhr
so		9 - 20 Uhr	5 - 9 Uhr 20 - 0 Uhr

Tabelle 16: Verkehrszeiten SPNV (Regionalverkehr und S-Bahn)

	Hauptverkehrszeit (HVZ)	Nebenverkehrszeit (NVZ)	Schwachverkehrszeit (SVZ)
mo - fr	6 - 9 Uhr 15 - 18 Uhr	5 - 6 Uhr 9 - 15 Uhr 18 - 21 Uhr	21 - 0 Uhr
sa			6 - 0 Uhr
so			7 - 0 Uhr

Tabelle 17: Verkehrszeiten üÖPNV im Stadtumlandbereich

	Hauptverkehrszeit (HVZ)	Nebenverkehrszeit (NVZ)	Schwachverkehrszeit (SVZ)
mo - fr	6 - 9 Uhr 15 - 18 Uhr	9 - 15 Uhr	5 - 6 Uhr 18 - 21 Uhr
sa			7 - 18 Uhr
so			9 - 18 Uhr

Tabelle 18: Verkehrszeiten üÖPNV im weiteren Kreisgebiet

Die Auswertung der Umsteigerstatistik der OVG (Tabelle 19 und Tabelle 20) zeigt, dass insgesamt ein sehr hoher Anteil an Direktfahrern erreicht und von 2007 bis 2013 gehalten wurde. Dies ist im ländlichen Raum der Ausrichtung auf einen möglichst umsteigefreien Schülerverkehr geschuldet. Im Berliner Umland ist das Busnetz dichter und ermöglicht vielfältigere umsteigefreie Verbindungen. Umsteiger zum SPNV oder Verkehrsmittel anderer Verkehrsunternehmen sind in der Statistik nicht enthalten. Es lässt sich jedoch ableiten, dass Pendler, die den SPNV nutzen, den Bahnhof in den meisten Fällen umsteigefrei erreichen.

Umstiege 2007	Anteil MF	Anteil sa	Anteil so	Anteil Jahr
0 Umst. / Direktfahrer	96,77 %	98,96 %	98,88 %	96,95 %
1 Umstieg(e)	3,11 %	1,00 %	1,12 %	2,93 %
2 Umstieg(e)	0,12 %	0,04 %	0,00 %	0,11 %

Tabelle 19: Umsteiger 2007

Umstiege 2013	Anteil MF	Anteil sa	Anteil so	Anteil Jahr
0 Umst. / Direktfahrer	96,64 %	99,27 %	99,37 %	96,84 %
1 Umstieg(e)	3,29 %	0,73 %	0,63 %	3,10 %
2 Umstieg(e)	0,07 %	0,00 %	0,00 %	0,07 %

Tabelle 20: Umsteiger 2013

Fahrzeuge

Die OVG setzt auf den Linien des Verkehrsgebiets 81 Busse ein, davon 24 Gelenkbusse (nur im Bereich des Linienbündels OHV-Süd).

40 Fahrzeuge (d. h. etwa 50 %) sind mit automatischen Fahrgast-Zählsystemen ausgerüstet. Diese werden so eingesetzt, dass jede Fahrplanfahrt im Linienbetrieb im Quartal mindestens ein- bis zweimal erhoben wird.

3.3 Verkehrsnachfrage

SPNV:

Es liegen Ein- und Aussteigerzahlen an Zugangsstellen des SPNV für den Landkreis Oberhavel vor. Die Angaben für den Regionalverkehr sind auf der Basis der RES-Daten von 2015 zusammengestellt, diejenigen der S-Bahn auf Basis der RES-Daten von 2012 nach Angaben der S-Bahn Berlin GmbH (Werte gerundet).

Ein- und Aussteiger (mo - fr)	Regionalverkehr 2015	S-Bahn 2012	Bisherige Entwicklung im Regionalverkehr (qualitativ)	Künftige Entwicklung S-Bahn und Regionalverkehr (qualitativ)
Hennigsdorf	4.900	9.850	steigend	leicht steigend
Velten	1.700		stabil	deutlich steigend
Bärenklau	100		leicht fallend	stabil bzw. leicht fallend
Vehlefan	300		stabil	stabil bzw. leicht fallend
Schwante	150		leicht fallend	stabil bzw. leicht fallend
Kremmen	700		stabil	stabil bzw. leicht fallend
Beetz-Sommerfeld	350		leicht fallend	stabil bzw. leicht fallend
Hohen-Neuendorf West	200		steigend	leicht steigend
Hohen-Neuendorf		5.700		leicht steigend
Birkenwerder	350	4.900	stabil	leicht steigend
Borgsdorf		2.350		leicht steigend
Lehnitz		1.600		leicht steigend
Oranienburg	7.500	7.650	steigend	deutlich steigend
Sachsenhausen	150		leicht fallend	leicht steigend
Nassenheide	150		leicht fallend	stabil bzw. leicht fallend
Grüneberg	200		leicht fallend	stabil bzw. leicht fallend
Löwenberg	500		leicht fallend	stabil bzw. leicht fallend
Gransee	1.200		steigend	stabil bzw. leicht fallend
Dannenwalde	100		steigend	stabil bzw. leicht fallend
Fürstenberg/Havel	1.000		steigend	stabil bzw. leicht fallend
Bergsdorf	<50		stabil	stabil bzw. leicht fallend
Zehdenick	700		stabil	stabil bzw. leicht fallend
Zehdenick-Neuhof	100		stabil	stabil bzw. leicht fallend
Vogelsang	<50		leicht fallend	stabil bzw. leicht fallend
Bergfelde		1.400		leicht steigend
Schönfließ		200		leicht steigend
Mühlenbeck-Mönchmühle		2.400		leicht steigend
Schmachtenhagen	nur Wochenende			leicht steigend
Wensickendorf	150		stabil	leicht steigend
Zühlsdorf	150		stabil	leicht steigend

Tabelle 21: Fahrgastnachfrage SPNV-Zugangsstellen

üÖPNV:

Auf Basis von Erhebungsdaten aus den Jahren 2007 und 2013 erfolgte eine Auswertung der Verkehrsnachfrage auf den durch die OVG betriebenen Linien. Aufgrund der Erhebungsmethodik sind in den folgenden Daten die nachfrageorientierten Fahrten (Rufbus) nicht ausreichend abgebildet. Eine Auswertung der Rufbusfahrten erfolgt separat in Abschnitt 3.4. In Einzelfällen kommt es durch die Befragungsquoten und die anschließende Hochrechnung der Erhebungsfahrten zu extrem großen Zuwachsraten (z. B. Linie 808), aufgrund der geringen absoluten Nachfrage hat dies jedoch keine große Auswirkung.

Die folgende Tabelle 22 listet die Nachfragezahlen als Linienbeförderungsfälle für die Jahre 2007 und 2013 auf. Fehlende Werte für das Jahr 2007 resultieren einerseits aus später eingeführten Linien, andererseits wurden die in Kooperation betriebenen Linien 107 und 136 im Jahr 2007 nicht durch die OVG erfasst. Im

Fälle von signifikanten Veränderungen ist dies überwiegend durch Linienmaßnahmen begründet (z. B. Linie 809 Verlängerung nach Hennigsdorf Nord oder Linie 857 durch ein verändertes Angebot der Linie 830).

Linie	LBF 2007	LBF 2013	Steigerung	Anteil Zeitkarten ermäßigt
824	1.444.011	1.566.427	8 %	28 %
136	-	640.496	-	21 %
107	-	401.627	-	21 %
809	266.429	384.847	44 %	26 %
804	278.345	334.665	20 %	22 %
800	157.776	210.704	34 %	65 %
805	139.640	166.335	19 %	48 %
806	109.958	154.123	40 %	49 %
810	-	124.048	-	85 %
821	60.692	112.713	86 %	23 %
833	144.245	109.681	-24 %	56 %
803	77.119	98.646	28 %	69 %
802	112.834	90.998	-19 %	77 %
812	131.629	90.389	-31 %	85 %
801	93.751	87.278	-7 %	71 %
807	103.306	85.796	-17 %	20 %
838	63.804	76.564	20 %	72 %
830	77.393	74.555	-4 %	78 %
822	67.860	74.201	9 %	30 %
832	69.105	47.505	-31 %	90 %
845	53.625	46.073	-14 %	89 %
843	43.121	43.352	1 %	88 %
835	15.865	34.203	116 %	73 %
841	24.114	33.293	38 %	94 %
816	14.573	31.221	114%	48 %
857	48.639	28.001	-42%	97 %
836	33.782	26.830	-21%	78 %
814	-	25.350	-	86 %
842	20.406	23.717	16 %	97 %
839	27.338	22.116	-19 %	57 %
837	17.522	20.767	19 %	96 %
851	16.057	18.268	14 %	100 %
854	20.209	17.224	-15 %	98 %
811	34.320	14.567	-58 %	76 %
850	15.683	13.372	-15 %	70 %
831	25.040	12.908	-48 %	91 %
834	-	11.354	-	100 %
808	485	9.797	1918 %	80 %
846	3.242	5.713	76 %	94 %
847	19.511	5.359	-73 %	95 %
813	747	2.864	283 %	50 %
848	-	836	-	100 %
Summe (ohne 107 / 136)	3.832.176	4.336.660	13 %	43,98 %

Tabelle 22: Fahrgastnachfrage und Zeitkartennutzung je Linie

Insgesamt konnte (ohne Einbeziehung der Linien 107 und 136) von 2007 bis 2013 ein Zuwachs der Nachfrage von 13 % erreicht werden. Da sich im betrachteten Zeitraum die Umsteigerquote nicht wesentlich verändert hat (siehe Abschnitt 3.5), handelt es sich hierbei um zusätzliche Fahrgäste.

Mit deutlichem Abstand weist die Linie 824 die stärkste Nachfrage auf. Über ein Drittel der Linienbeförderungsfälle der ausschließlich durch die OVG betriebenen Linien wird durch sie erbracht. Die Linie verbindet mit Oranienburg und Hennigsdorf die beiden Mittelzentren im südlichen Landkreis und damit auch die beiden einwohnerstärksten Städte. Das Angebot mit ausgedehnten Bedienzeiten, einem 20-min-Takt und Anschlussmöglichkeiten zum beschleunigten SPNV sowie zur S-Bahn bietet den Fahrgästen eine sehr hohe Attraktivität. Gerade für Pendler aus und nach Berlin, die sich im Einzugsbereich der Linie 824 befinden, werden wettbewerbsfähige Verbindungen mit dem ÖPNV geboten.

Die nachfragestärksten Linien nach der Linie 824 sind die Linien 107 / 136 sowie weitere im Stadt-Umland-Gebiet verkehrende Linien. Die Linien 107 bzw. 136 werden in Kooperation mit den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) angeboten, daher sind in der Statistik nur die Daten der OVG-Fahrten enthalten. Die Zuwächse der nächststärkeren Linien erklären sich neben durchgeführten Verbesserungen der Linienführung maßgeblich durch das bisherige Bevölkerungs- und Pendlerwachstum. Insbesondere fällt die Steigerung auf der Linie 806 auf, die ihre Hauptlinienroute zwischen Schildow und Zühlsdorf hat. Unter der Linienbezeichnung 806 werden allerdings auch einzelne durch die Kommunen finanzierte Fahrten in Tagesrandlagen auf dem Linienweg der Linie 107 durchgeführt, weshalb hier weitere nach Berlin ausbrechende Nachfrage verzeichnet ist. Diese Fahrten wurden 2007 noch nicht angeboten.

In Tabelle 22 ist zusätzlich der Anteil der Nutzung von ermäßigten Zeitkarten im Jahr 2013 vermerkt. Dies zeigt an, in welchem Maße die Linien von Schülern bzw. vom Jedermannverkehr nachgefragt werden. Hierbei fällt insbesondere die Ausrichtung einzelner Linien als reine Schülerverkehrslinien auf (z. B. Linien 834, 848). Es zeigt sich weiterhin, dass der Schüleranteil im ländlichen Raum deutlich höher ist als im Stadt-Umland-Bereich (Linie 824: 28 %; Linie 830: 78 %). Der Jedermannverkehr wird im ländlichen Raum nur in sehr begrenztem Umfang mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und insbesondere mit dem Busverkehr abgewickelt (siehe auch Modal Split). Der überwiegende Anteil der Verkehrsnachfrage außerhalb des Schülerverkehrs wird im ländlichen Raum durch die Pendlerströme bestimmt. Aufgrund der dort zurückgelegten langen Distanzen sind die Verbindungen mit dem ÖPNV durch geringere Reisegeschwindigkeiten und Wartezeiten bei vorhandenen Umstiegen gegenüber der Nutzung des Pkw häufig im Nachteil. Ebenso sind die Bedienzeiten im Busverkehr teilweise nicht ausreichend, um insbesondere den abendlichen Berufsverkehr zum Wohnort abdecken zu können. Somit bleiben fast ausschließlich die Zwangsnutzer (Schüler, Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit) als Fahrgäste übrig.

Die Anlage 15 bis Anlage 17 stellen die durchschnittliche Verkehrsnachfrage auf den Streckenabschnitten für Werktage und Wochenenden dar. Die abnehmende Nachfrage mit wachsender Entfernung zu Berlin ist deutlich erkennbar. Lediglich zwischen Gransee und Zehdenick ist eine relativ große Nachfrage erkennbar. Hier verbindet die Linie 833 die beiden Mittelzentren in Funktionsteilung (siehe Abschnitt 2.2) im 1-h-Takt etwa zwischen 5.00 und 19.00 Uhr. Aufgrund der Bedeutung der beiden Städte für die Versorgung der Bevölkerung und der Menge an vorhandenen Einwohnern kann ein nennenswerter Anteil Jedermannverkehr erreicht werden. Die Schülerquote beträgt 56 %.

An den Wochenenden ist das Verkehrsangebot deutlich eingeschränkt und in weiten Teilen bedarfsorientiert ausgerichtet (siehe auch Abschnitte 3.2 und 3.4). Die Verkehrsnachfrage ist deutlich geringer und beschränkt sich im Wesentlichen auf die Relationen der Linien 824, 107 und 136, wie die Anlagen zeigen. Außerhalb dieser Verbindungen sind nur vereinzelt Fahrgäste zu verzeichnen.

In den Jahren 2002 und 2008 wurde das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung bei Haushaltsbefragungen im Rahmen der Projekte „Mobilität in Deutschland“ (MiD) und „Mobilität in Städten - SrV“ (SrV) erhoben. Unter anderem wurden über die Befragungen Anteile zur Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) ermittelt. Für das Land Brandenburg wurden die folgenden Werte festgestellt (Abbildung 16):

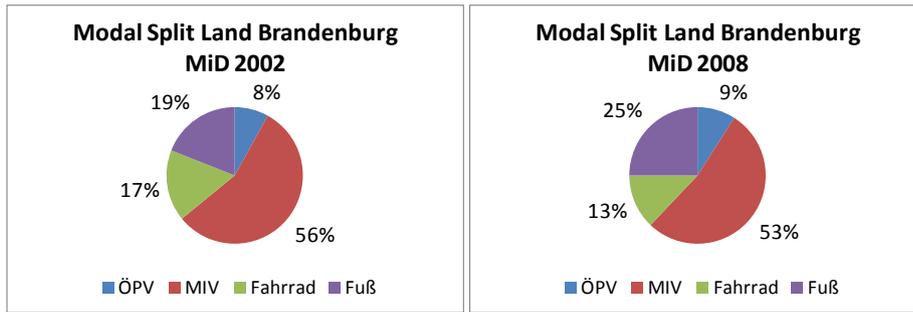


Abbildung 16: Modal Split im Land Brandenburg 2002 und 2008; Quelle: MiD

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs hat demnach zwischen 2002 und 2008 leicht zugenommen. Gleichzeitig wurden bei der SrV-Erhebung strukturelle Unterschiede festgestellt, wie Abbildung 17 zeigt. Wie die Auswertung der Nachfrage im Busverkehr gezeigt hat, fällt die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im ländlichen Bereich deutlich geringer aus, als im Berliner Umland. In den Mittelzentren außerhalb des Berliner Umlandes liegt der ÖV-Anteil etwas höher.

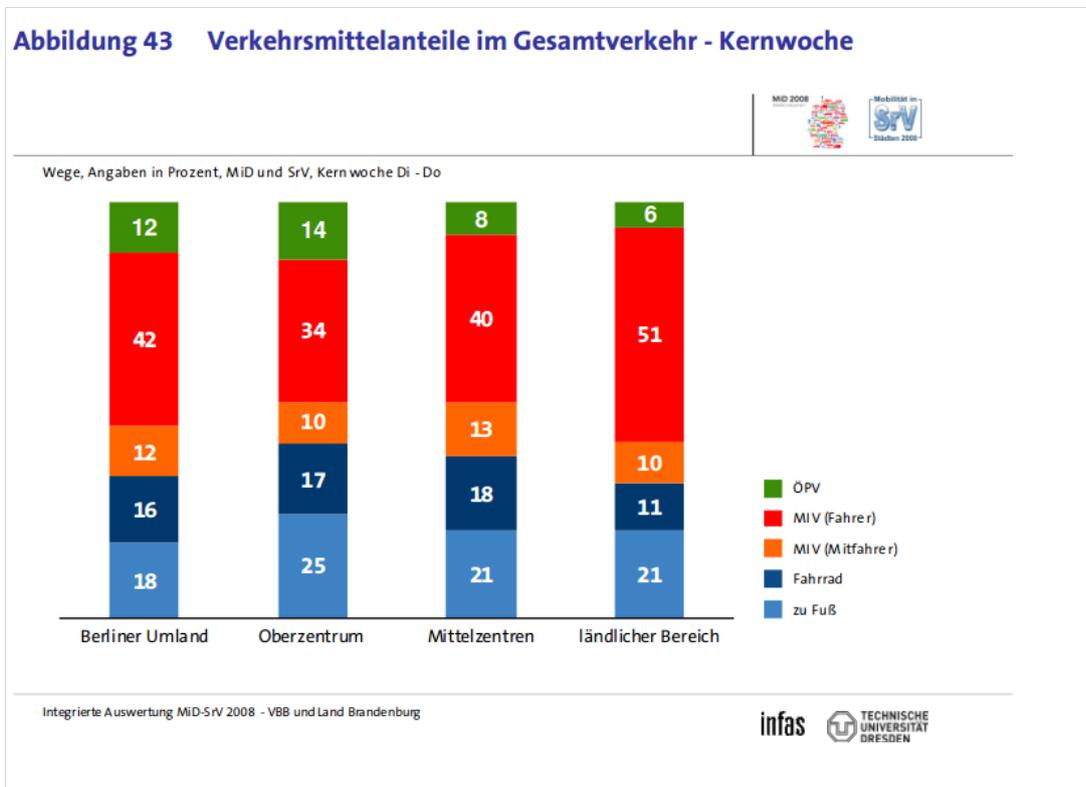


Abbildung 17: Verkehrsmittelanteile am Gesamtverkehr; Quelle: SrV 2008

Die Auswertung des Motorisierungsgrades im Landkreis Oberhavel nach Gemeinden und Städten bestätigt das festgestellte Verkehrsverhalten. In den dünn besiedelten Gemeinden im nördlichen Landkreis (z. B. Großwoltersdorf) liegt der Motorisierungsgrad höher als im Berliner Umland. Den im Vergleich mit Abstand geringsten Motorisierungsgrad weist die Stadt Hennigsdorf auf. Aus den bereits genannten Gründen ist das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel dort besonders attraktiv und wird entsprechend genutzt. Die Notwendigkeit zur Haltung eines Pkw fällt somit geringer aus (vgl. Motorisierungsgrad Land Berlin 2008: 358 Pkw/1.000 EW)

Stadt / Gemeinde	Motorisierungsgrad 2011 / 2012	Motorisierungsgrad 2014 / 2015	Entwicklung 01.01.2012- 01.01.2015
Birkenwerder	543	563	3,6 %
Glienicke/Nordbahn	532	534	0,3 %
Hennigsdorf	464	462	-0,4 %
Hohen Neuendorf	520	530	1,8 %
Kremmen	604	613	1,5 %
Leegebruch	545	569	4,5 %
Mühlenbecker Land	583	594	2,0 %
Oberkrämer	620	639	3,1 %
Oranienburg	530	536	1,1 %
Velten	524	537	2,5 %
EVR	532	540	1,6 %
Fürstenberg/Havel	532	547	2,8 %
Gransee	532	546	2,6 %
Großwoltersdorf	677	672	-0,7 %
Liebenwalde	585	600	2,4 %
Löwenberger Land	620	631	1,8 %
Schönermark	602	595	-1,1 %
Sonnenberg	588	639	8,6 %
Stechlin	614	616	0,3 %
Zehdenick	547	560	2,5 %
ÄER	567	580	2,3 %
Durchschnitt OHV	540	548	1,7 %

Tabelle 23: Motorisierungsgrad der Städte und Gemeinden

Auf Grundlage der aufgeführten Daten und der Auswertungen zur Fahrgastnachfrage wurde der duale Modal Split der motorisierten Verkehrsmittel für die Jahre 2002, 2008 und 2013 ermittelt. Es wurde davon ausgegangen, dass sich das Pkw-Nutzungsverhalten zwischen 2008 und 2013 nicht geändert hat. Gemäß den Aussagen zur Erhebung MiD 2008 ist der Besetzungsgrad annähernd konstant geblieben. Somit wurden die Entwicklungen zum Motorisierungsgrad und zur Fahrgastnachfrage für die Fortschreibung herangezogen. Die ermittelten Aufteilungen zum dualen Modal Split sind in der folgenden Tabelle 24 aufgeführt. Den Berechnungen zufolge konnten die öffentlichen Verkehrsmittel ihren Anteil an der Verkehrsmittelnutzung weiter steigern und den Trend der letzten Jahre fortführen.

dualer Modal Split	2002	2008	2013
ÖV	12,5 %	14,5 %	15,0 %
MIV	87,5 %	85,5 %	85,0 %

Tabelle 24: Entwicklung Modal Split

3.4 Alternative Bedienungsformen

Bevölkerungsrückgang, lose Siedlungsstruktur und geändertes Verkehrsverhalten führen seit Jahren besonders im bereits heute dünn besiedelten ländlichen Raum dazu, dass der finanzielle Aufwand zur Durchführung eines Linienbusbetriebs pro Fahrgast steigt. Die Fahrgastnachfrage sinkt infolge des Bevölkerungsrückgangs, sodass Busfahrten abseits des Schülerverkehrs geringer ausgelastet sind bzw. gar nicht nachgefragt werden. Hinzu kommt, dass die verbleibenden Fahrgäste ihre Wege zunehmend verteilt über den Tagesverlauf durchführen wollen. Klassische Nachfragespitzen flachen ab und erstrecken sich über ein breiteres Zeitfenster. Letztlich verteilt sich die Nachfrage über eine große Fläche. Demzufolge entfernt sich die Nachfrage der Jedermannverkehre von der Charakteristik gebündelter Verkehrsströme mit Affinität zu Massenverkehrsmitteln hin zu Merkmalen des Individualverkehrs und lässt die Wirtschaftlichkeit des Einsatzes von (großen) Linienbussen verschlechtern.

Alternative Bedienungsformen können helfen, den geänderten Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden, Fahrgäste zu halten und die finanzielle Belastung in Form von Zuschüssen bei gleichzeitiger Sicherung der Daseinsvorsorge zu reduzieren. Hierfür wird für Gebiete bzw. Zeitschichten mit geringer bis sehr geringer Nachfrage das Angebot mit Linienbussen bedarfsgerecht durch Fahrten ersetzt, die nach Abruf verkehren und ggf. vom klassischen Linienband abweichen können. Häufig werden der Nachfrage entsprechend deutlich kleine Fahrzeuge als im Linienbetrieb eingesetzt, um die Kosten weiter zu reduzieren. Ein Linienbetrieb mit kleinen Fahrzeugen (häufig bis 8 Plätze) wird im Fahrplan entsprechend gekennzeichnet („Linientaxi“), da die begrenzte Kapazität bei Gruppenfahrten eine Voranmeldung erforderlich machen kann.

Neben dem Linienbetrieb bieten sich insbesondere im ländlichen Raum die Betriebsformen

- Richtungsbandbetrieb
- Flächenbetrieb

an. Diese sind im Folgenden charakterisiert. Die möglichen Angebotsbezeichnungen gehen in der Praxis zum Teil auseinander.

Richtungsbandbetrieb

Kennzeichen:

- Einstieg an fest bedienten Haltestellen (höheres Fahrgastaufkommen) und bedarfsabhängig bedienten Haltestellen (geringeres Fahrgastaufkommen) möglich
- Ausstieg an (Bedarfs-)Haltestellen oder an der Haustür
- mäandrierender Fahrtverlauf (abhängig von Fahrtwunschanmeldung) in den Grundformen Linienabweichung, Korridor, Linienaufweitung und Sektor
- mit Fahrplanbindung (Abfahrtzeitintervall)
- Anmeldung des Fahrtwunsches erforderlich

Einsatzgebiet:

- geringe Nachfrage (> 50 Fahrgäste / Tag) mit ausgeprägten Richtungs- und Belastungsspitzen (z. B. Schüler-, Berufs-, Erholungsverkehr)
- Verbindung Grundzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums – Grundzentrum bzw. Grundzentrum – Grundzentrum

Angebotsform:

- Anruf-Sammeltaxi (AST)
- Anruf-Sammelbus (ggf. nur Bedienung [Bedarfs-]Haltestelle zu [Bedarfs-]Haltestelle)

Flächenbetrieb

Kennzeichen:

- flächenhaft verteilte, bedarfsabhängig bediente Haltestellen bzw. Bedienung Haustür - Haustür
- ungerichteter Fahrtverlauf in Abhängigkeit von den Fahrtwünschen
- Bündelung von Fahrtwünschen möglich (Disposition)
- ohne Fahrplanbindung

Einsatzgebiet:

- sehr geringe Nachfrage (< 50 Fahrgäste/Tag) mit räumlich dispersen Verkehrsströmen
- Erschließung der Fläche und Anbindung an zentrale Orte bzw. Schnittstellen des übergeordneten ÖPNV

Angebotsform:

- Rufbus
- BürgerBus

Seit 2005 werden im Landkreis Oberhavel alternative Bedienungsformen eingesetzt. Als zusätzliches Angebot zum ÖPNV wurde der Bürgerbus Gransee mit der Liniennummer 835 eingeführt, der vor allem Senioren und mobilitätseingeschränkte Menschen als Zielgruppe hat. Unter dem Motto „Bürger fahren für Bürger“ fährt der vom BürgerBusVerein Gransee e. V. organisierte Bus mit ehrenamtlichem Fahrpersonal viermal täglich in Gransee (Gransee – Meseberg – Baumgarten – Keller – Rönnebeck – Sonnenberg – Schönermark – Gransee) dort, wo aus wirtschaftlichen Gründen kein anderer Busverkehr mehr durchgeführt wird.

Die nachfolgende Tabelle 25 listet die Nachfrage der Rufbusfahrten im Jahr 2014 auf. Die relativ hohen Fahrgastzahlen an den Wochenenden auf den Linien 838 und 839 resultieren zum Teil aus Gruppenfahrten mit mehr als 10 Personen im Sommerhalbjahr, um die touristischen Gebiete im Norden des Landkreises zu bedienen. Gerade diese un stetigen und mitunter witterungsabhängigen Nachfragespitzen sind prädestiniert für ÖPNV-Angebote mit vorheriger Anmeldung, da bei einem klassischen Linienbetrieb und ausbleibenden Fahrgästen vielfach Überkapazitäten bereitgestellt und unwirtschaftliche Fahrten durchgeführt werden.

Die Linie 832 weist zum Fahrplanjahr 2015 keine Rufbusfahrten mehr auf. Die Erhebungsdaten aus dem Jahr 2013 deuten darauf hin, dass fast ausschließlich Schüler die Fahrten nachfragen. Allerdings verkehrt die Linie auch in den Ferien. Eine Überprüfung des Angebotes auf der Linie 832 scheint daher sinnvoll zu sein. Die Linie 837 verkehrte im Jahr 2015 nur zu Schüler- bzw. Berufsverkehrszeiten.

Linie	Fahrgäste mo - fr	Fahrgäste sa	Fahrgäste so	Fahrgäste gesamt
801	125			125
802	181			181
813	33			33
830	888			888
831	1.286	196	232	1.714
832	232			232
833	1.375	810	610	2.795
834	60			60
835	585			585
836	4.238	411	283	4.932
837	176			176
838	574	1.289	1.194	3.057
839	1.938	1.316	687	3.941
841	368			368
842	90			90
843	327	160	68	555
845	22			22
846	98			98
847	1.329			1.329
848	328			328
851	1.953			1.953
857	134			134
Gesamtergebnis	16.340	4.182	3.074	23.596

Tabelle 25: Nachfrage Rufbus OVG-Linien 2014; Quelle: OVG

Nach Auswertung der Erhebungsdaten aus dem Jahr 2013 für die Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH unter Berücksichtigung der Richtwerte aus dem letzten Nahverkehrsplan (Prüfung des Einsatzes von alternativen Bedienungsformen bei weniger als 100 Fahrgästen pro Tag außerhalb des Schüler- und Berufsverkehrs) ergibt sich gegenüber den angebotenen Rufbus- und Linientaxifahrten des Jahres 2015 auf den in Tabelle 26 aufgeführten Linien Potenzial zur Einrichtung weiterer Fahrten mit alternativer Bedienung. Bis auf die Linien 806, 811 und 839, welche in den aufgeführten Tagarten noch keine alternativen Bedienungsformen aufweisen, handelt es sich um Linien, die mindestens zum Teil bereits mit dem Rufbus oder Linientaxi bedient werden. Für diese Linien besteht für zusätzliche Fahrten das Potenzial, den bisherigen Linientaktverkehr zugunsten günstigerer Bedienungsformen umzuwandeln. Die Linien 811 und 839 weisen eine sehr geringe Nachfrage über den Tagesverlauf auf, sodass eine Umwandlung außerhalb des Schüler- und Berufsverkehrs sinnvoll erscheint.

Linien mo - fr	Linien sa - so
811	801*
839	802*
802*	806
803*	
808*	
822*	
836*	
846*	
848*	

Tabelle 26: Optimierungspotenzial alternative Bedienung

* Bedienung zumindest teilweise mit Rufbus oder Linientaxi

3.5 Anschlussqualität

Die wichtigsten Verknüpfungspunkte des SPNV im Landkreis Oberhavel befinden sich in Oranienburg und Hennigsdorf, da hier fast alle im Landkreis verkehrenden Züge (RE und RB) mit der S-Bahn verbunden werden.

Die Bahnhöfe Hohen Neuendorf, Kremmen, Fürstenberg und Löwenberg (Mark) werden auf Grund ihrer regionalen Bedeutung als Verknüpfungspunkte zwischen Bus und Bahn definiert. Als weitere Verknüpfungspunkte zwischen Bus und Bahn eignen sich Bahnhöfe, in denen sich Züge zweier Richtungen begegnen. Hier können Taktknoten im Sinne des Integralen Taktfahrplans (ITF) eingerichtet werden. Nach dem Fahrplan 2014/2015 kreuzen sich Züge in folgenden Bahnhöfen:

- Gransee (RE 5): Abstand: 3 - 4 Minuten
- Velten (RE 6 und RB 55): Abstand: 1 Minute
- Zehdenick (RB 12): Abstand: 1 Minute

Als Anschluss werden alle Verbindungen vom Zug zum Bus und umgekehrt verstanden, welche in einem definierten Zeitfenster stattfinden. Da es sich hierbei um eine Bestandsaufnahme handelt, wurde das Zeitfenster mit 2 bis 29 Minuten so gewählt, dass Verbesserungspotenziale erkennbar werden. Grundsätzlich sind Umsteigezeiten von unter 3 Minuten als kritisch bis nicht realisierbar zu betrachten. Ebenfalls gelten Umsteigezeiten von über 20 Minuten als nicht akzeptabel. Im Landkreis Oberhavel ist diese Dauer als Grenzwert definiert, der eingehalten bzw. unterboten werden soll. Somit ergeben sich für die Relationen mit Umsteigezeiten von < 3 Minuten und > 20 Minuten zu überprüfende Verbesserungspotenziale.

Die Tabellen in Anlage 18 weisen alle vorhandenen Anschlüsse an den definierten Verknüpfungspunkten in der jeweiligen Zeit zu dem jeweiligen Wochentag auf. Werden Buslinien oder Relationen nicht aufgeführt, so bedeutet dies, dass es keinen Anschluss im definierten Zeitfenster gibt oder die Linie an diesem Tag nicht angeboten wird. Die aufgeführten Übergangszeiten gelten ausschließlich für den angegebenen Zeitraum. In einigen Fällen ist es jedoch möglich, dass nur einige Fahrten in dem Zeitraum einen Anschluss besitzen. In der Regel ist dies in der Hauptverkehrszeit.

Desweiteren werden alle Bahnhöfe von mehreren Buslinien bedient, so dass grundsätzlich ein zeitlich akzeptabler Anschluss für das unmittelbare Einzugsgebiet des Bahnhofes gegeben ist. So kann es sein, dass die Verknüpfung einer Buslinie einen schlechten Anschluss aufweist, diese Verbindung jedoch von einer anderen Linie erbracht wird.

Die Linien 800, 802, 807, 824, 830, 838 und 840 bedienen mehrere Bahnhöfe, sodass ein optimaler Anschluss an mehreren Bahnhöfen schwer zu realisieren ist. Hierbei erfolgt die ideale Verknüpfung am priorisierten Bahnhof, die anderen Anschlüsse ergeben sich entsprechend. Dennoch wird auch in diesen Fällen auf eine möglich große Zahl an Anschlüssen Wert gelegt.

Einige Buslinien verlaufen teilweise parallel zum Zug und besitzen daher bestimmte Anschlüsse nicht (z. B. Bus 807 - RE 6/RB 55, Bus 824 - RB 20, Bus 830 - RE 5).

Verbindungen zur S-Bahn wurden an den Bahnhöfen Oranienburg sowie Hennigsdorf nicht berücksichtigt, da bei einer Taktzeit der S-Bahn von 20 Minuten ein Anschluss stets gewährleistet ist.

Neben den Verknüpfungspunkten Bus / Bahn gibt es im üÖPNV im Landkreis Oberhavel weitere Verknüpfungspunkte, die Anschlüsse zwischen den einzelnen Buslinien auch außerhalb des Schülerverkehrs, ggf. jedoch nicht während der kompletten Betriebszeit sicherstellen:

- Marwitz, Turnhalle
- Oranienburg, Am Flöhnberg
- S Hennigsdorf
- S Oranienburg
- Velten, Bahnhof

Ein Leitbild des Landkreises Oberhavel ist die Stärkung der Verknüpfung von IV und ÖV, damit der größte Teil der zurückgelegten Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt wird und vor allem das Auto nur noch als Zu- und Abbringer benutzt wird. Dafür werden an den Bahnhöfen Stellflächen für Pkw und Fahrräder bereitgestellt. Diese sind in Tabelle 27 aufgelistet.

Bahnhof	Summe P + R	davon Behinderten- stellplätze	Summe B + R	davon überdacht
Bärenklau	10	0	30	30
Beetz-Sommerfeld	0	0	65	0
Bergfelde (S)	28	0	144	144
Bergsdorf	0	0	0	0
Birkenwerder (b. Berlin)	17	2	202	40
Borgsdorf (S)	123	1	136	136
Dannenwalde	0	0	10	0
Fürstenberg (Havel)	95	3	45	45
Gransee	109	4	49	0
Grüneberg	15	2	16	16
Hennigsdorf (b. Berlin)	897	27	581	145
Hohen Neuendorf	80	2	414	414
Hohen Neuendorf West	0	0	11	6
Kremmen	76	3	44	44
Lehnitz (S)	103	4	208	208
Löwenberg (Mark)	36	2	14	14
Mühlenbeck-Mönchmühle (S)	76	3	196	196
Nassenheide	39	3	14	14
Oranienburg	355	16	346	296
Sachsenhausen (Nordb.)	0	0	0	0
Schmachtenhagen	0	0	0	0
Schönfließ (S)	0	0	30	14
Schwante	17	1	48	48
Vehlefanzen	40	3	28	28
Velten (Mark)	114	3	139	92
Vogelsang (Gransee)	0	0	0	0
Wensickendorf	9	1	40	40
Zehdenick (Mark)	60	3	91	40
Zehdenick-Neuhof	0	0	0	0
Zühlsdorf	20	0	18	12
Summe OHV	2.093	78	2.575	1.678

Tabelle 27: Verknüpfungseinrichtungen an Bahnhöfen; Quelle: VBB

3.6 Zugänglichkeit im SPNV

Im SPNV sind folgende Zugangsstellen durch ebenerdigen Zugang, Rampen oder Aufzüge für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zugänglich:

- Bärenklau
- Bergfelde
- Bergsdorf
- Birkenwerder
- Borgsdorf
- Dannenwalde
- Gransee
- Grüneberg
- Hennigsdorf
- Hohen Neuendorf
- Hohen Neuendorf West
- Kremmen
- Lehnitz
- Mühlenbeck-Mönchmühle
- Nassenheide
- Oranienburg
- Sachsenhausen
- Schmachtenhagen
- Schwante
- Vehlefan
- Vogelsang
- Wensickendorf
- Zehdenick
- Zehdenick-Neuhof
- Zühlsdorf

Nicht barrierefrei zugänglich sind gegenwärtig die Zugangsstellen:

- Fürstenberg/Havel
- Löwenberg
- Schönfließ
- Velten

3.7 ÖPNV-Vorbehaltsstraßennetz

Das Straßennetz wurde in den vergangenen Jahren durch die Baulastträger schrittweise instand gesetzt. Aufgrund des erheblichen Nachholbedarfs besteht im Vorbehaltsstraßennetz des übrigen ÖPNV weiterhin Handlungsbedarf.

Auf den gegenwärtig durch Omnibusse im Linienverkehr im Landkreis Oberhavel befahrenen Strecken verschiedener Baulastträger besteht Sanierungsbedarf bei nachfolgenden Straßen und Straßenabschnitten:

- B 109 (Falkenthal - B 167)
- Gemeindestraße Abzweig B 96 - Wendefeld - Abzweig K 6514
- L 214 (Ortsausgang Fürstenberg - Bredereiche - Blumenow - Tornow - Marienthal / Abzweig K 6513)
- Gemeindestraße Barsdorf - Abzweig L 214 / Gemeindestraße L 214 - Neutornow
- L 215 (Kurtschlag - Ortseingang Groß Dölln)
- Zehdenick / Waldstraße - Ziegeleiweg
- Gemeindestraße Kappe - Kurtschlag
- Gemeindestraße Althymen / 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 (einschl. Wendebereich)
- Oranienburg / Thaerstraße - Kuhbrückenweg
- Oranienburg / Badstraße
- Friedrichsthal / OD Dameswalde
- Velten / Ernst-Thälmann-Straße, Hennigsdorfer Straße, Berliner Straße (L 172)
- Velten / Pinnower Chaussee (L 20), Rosa-Luxemburg-Straße (L 20)
- Velten / Breite Straße, Germendorfer Straße, Germendorfer Chaussee (L 172)
- L 17 (Schwante - Staffelde)
- L 213 (Freienhagen - Neuholland)
- L 17 (OD Marwitz)
- L 17 (OD Vehlefanzen)
- Bergfelde (S-Bahnhof, Wilhelmstraße, Paulstraße, Ladewigstraße)
- Nassenheide / Teschendorfer Straße

Das mit Omnibuslinien bediente Streckennetz im Landkreis Oberhavel hat eine Länge von ca. 1.036 km. Es sind 563 Haltestellenbereiche vorhanden (Stand: 26.01.2016), die überwiegend aus 2 Haltestellen (jeweils für beide Verkehrsrichtungen) bestehen.

3.8 Entwicklungen seit dem letzten NVP

Das Angebot im üÖPNV blieb seit 2012 überwiegend unverändert. Leichte Verbesserungen konnten durch Mitfinanzierung lokaler Gebietskörperschaften, so z. B. bei der Linie 806 im Bereich Schildow – Glienicke/Nordbahn – Hermsdorf in Tagesrandlagen erreicht werden. Weitere lokale Verbesserungen gab es im Bereich Hennigsdorf durch die Linie 809. Zudem wurden an mehreren Verknüpfungspunkten die Anschlüsse zum SPNV und zu anderen Buslinien punktuell verbessert.

Im landkreisübergreifenden Busverkehr gibt es seit 2015 wieder ein wochentägliches Angebot der ORP von Lindow nach Gransee.

Im Schülerverkehr wurde mit der Optimierung der Schulanfangszeiten begonnen.

Im SPNV wurde – wie im letzten NVP gefordert – die S-Bahnlinie S 8 wieder dauerhaft nach Birkenwerder verlängert. Die Linie RB 20 verkehrt seit Ende 2015 mo - fr stündlich bis nach Potsdam. Die Regionalbahnlinie RB 12 hat nun eine kürzere Standzeit in Oranienburg und ist somit schneller von und nach Berlin. Gleiches gilt für den RE 6 am Bahnhof Hennigsdorf, auch hier konnte die vorherige lange Standzeit in Richtung Neuruppin deutlich verkürzt werden.

Während der Laufzeit des vorangegangenen NVP wurden durch die OHBV in Zusammenarbeit mit dem VBB Untersuchungen zu Verbesserungen auf zwei Stadtumland-Korridoren durchgeführt:

- Korridor Hennigsdorf – Berlin-Spandau (Linie 136)
- Korridor Berlin-Hermsdorf – Glienicke/Nordbahn – Schildow – Berlin-Pankow (Linie 107, sowie mit betrachtete Linien 806, 809, 810)

Grundlage dieser Untersuchungen waren umfassende Zählungen und Befragungen auf den betroffenen Linien. Daraus abgeleitet wurden Handlungsbedarfe und sinnvolle Betriebskonzepte. Diese wurden wiederum betrieblich und nachfrageseitig bewertet. Das Ergebnis dieser Untersuchungen floss mit den jeweiligen Vorschlagsvarianten in das Zielkonzept üÖPNV für die Stadtumlandverkehre soweit wie möglich mit ein.

Kap. 4 Angebotsentwicklung für den ÖPNV

4.1 Zielstellungen

Die ÖPNV-Achsen sowie die Anforderungen an die Schülerbeförderung bilden die Grundlage für die Fahrplangestaltung. Die gesamte Bedienung im ÖPNV hat die Aufgabe, die Mittelzentren und das Mittelzentrum in Funktionsteilung sowie die Orte mit einer besonderen Gemeindefunktion bedarfs- und funktionsgerecht mit einem möglichst geringen Zeitaufwand miteinander und untereinander zu verbinden. Der ÖPNV ist auf das Zentrale-Orte-System auszurichten. Reisezeit, Angebotsdichte und Qualität sind zu verbessern.

Ländliche Versorgungsorte sollen über den Schülerverkehr hinaus nachfrageorientiert mit ihrem Umland verknüpft werden. Orte mit überörtlich bedeutsamer gewerblicher Funktion sollen an Werktagen, Fremdenverkehrsorte an Wochenenden und Feiertagen in der Saison durch ein auf die besondere Gemeindefunktion bezogenes Angebot mit dem zugeordneten zentralen Ort bzw. den Zugangsstellen der Bahn verbunden werden.

Die Grundversorgung im ÖPNV soll im Landkreis Oberhavel bis zum Jahre 2021 durch folgende Bedienungsformen gesichert werden:

- Taktlinienverkehr (SPNV und übriger ÖPNV) für Hauptlinien
- Traditioneller Linienbetrieb mit angepassten Bedienungsfolgezeiten für Ergänzungslinien
- alternative Bedienungsformen für Ergänzungslinien

Die Bedienungsformen bilden die Elemente des ÖPNV-Netzes, in das der Schülerverkehr integriert wird. Das Grundgerüst für die Gestaltung des Liniennetzes bilden ÖPNV-Achsen. Bedeutung und Qualität dieser Achsen sind durch Taktzeiten und / oder Bedienungsstandards zu bestimmen.

Die Festlegung der Bedienungshäufigkeit auf den Achsen, die die Zentralörtlichkeit der Raumordnung berücksichtigt, ist ursächlich angebotsorientiert zu bestimmen. Das heißt, für die Achsen kann ein zeitlich determinierter Mindestbedienungsstandard vorgegeben werden.

Da sich im Landkreis Oberhavel die Nachfrageströme auf den Achsen konzentrieren, ist hier mit der höchsten Auslastung des Verkehrsangebotes zu rechnen. Damit entspricht das angebotsorientierte Verkehrsangebot auf den Achsen oftmals auch einem nachfrageorientierten Angebot.

Jede Gemeinde und jeden Ortsteil mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Linienverkehr ganzjährig täglich angebotsorientiert zu bedienen, ist wirtschaftlich nicht vertretbar durchzuführen und auch nachfrageseitig nicht notwendig. Ein System aus Verkehrsachsen, Zubringerdienst, alternativen Bedienungsformen und integrierter Schülerverkehrslinien muss jedoch im Sinne der Daseinsvorsorge eine flächenhafte Verkehrsbedienung für den ländlichen Raum sicherstellen.

Das Grundangebot des übrigen ÖPNV im Landkreis Oberhavel ist in der Regel im Berliner Stadtumland durch im Takt fahrende Omnibuslinien und im ländlichen Raum durch Linienfahrten zur Sicherung der Schülerbeförderung entsprechend der Nachfrage zu realisieren.

An den Verknüpfungspunkten ist eine hohe Anschlussqualität unter Beachtung wirtschaftlicher Kriterien anzustreben. Die Anschlusszeit sollte den Übergang der Nutzer möglichst optimal sichern und 20 min nicht überschreiten.

Die Leistungserstellung obliegt eigenverantwortlich den im ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen im Rahmen ihrer unternehmerischen Tätigkeit.

Ein Linienbetrieb sollte außerhalb des Schüler- und Berufsverkehrs nachfrageorientiert ab 100 Fahrgästen pro Tag aufrechterhalten bzw. eingerichtet werden. Als unterer Grenzwert für eine nachfrageorientierte Linienbedienung wird eine durchschnittliche Besetzung von 10 Fahrgästen je Linienfahrt angesetzt.

Als Angebotsverkehr ist im ÖPNV eine direkte Anbindung durch den SPNV zwischen dem Mittelzentrum Oranienburg und dem Mittelzentrum in Funktionsteilung Gransee und Zehdenick zu sichern.

Ist nachfrageorientiert entsprechend den o. g. Grenzwerten ein klassischer Linienverkehr mit Omnibussen nach wirtschaftlichen Kriterien nicht vertretbar, ist eine Grundversorgung der Bevölkerung im Sinne der Mobilitätssicherung durch alternative Bedienungsangebote im

- Richtungsbandbetrieb bzw.
- Flächenbetrieb

zu sichern.

Der ÖPNV ist nutzerfreundlich und attraktiv zu gestalten unter besonderer Berücksichtigung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Familien mit Kindern sowie Senioren.

In den Städten Oranienburg, Hennigsdorf, Velten und Zehdenick sollte der ÖPNV alternativ zum MIV gestärkt werden. Das Grundangebot im übrigen ÖPNV ist durch die ein- und ausführenden Überland- oder Regionalbuslinien so zu verdichten, dass ein vertaktetes und verdichtetes Verkehrsangebot entsteht. Die Entwicklung und Gestaltung von eigenständigen Stadtverkehren obliegt den Verkehrsunternehmen. Die Einrichtung und Entwicklung von Stadtverkehren - auch im Bereich der S-Bahn-Gemeinden - wird durch den Landkreis im Rahmen seiner Zuständigkeit als Aufgabenträger finanziell nicht gesondert gefördert.

Dem Umweltverbund sind Bevorrechtigungen einzuräumen (sanfte Mobilität). Sanfte Mobilität steht für nachhaltige, umweltschonende, sozial verträgliche und unfallarme Fortbewegungsarten wie zu Fuß gehen, Radfahren und öffentlicher Verkehr.

Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes stehen entweder der Öffentlichkeit zur Verfügung oder sind unmotorisiert. Im Gegensatz zum MIV sind sie daher als umweltfreundlich einzuordnen. Die dafür erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen sind zu entwickeln und auszubauen.

4.2 Prognose der Verkehrsnachfrage

In den nächsten Jahren wird sich die Verkehrsnachfrage aufgrund verschiedener Einflüsse ändern. Dabei muss zwischen mittelfristigen Veränderungen während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans (bis 2021) und der langfristigen Entwicklung (bis 2030) unterschieden werden.

Entwicklung bis 2020

Den größten Einfluss auf die Verkehrsnachfrage hat die künftige Bevölkerungsentwicklung. Wie in Kap. 3 beschrieben und in Tabelle 28 dargestellt, gibt es nach 2020 einen Trendwechsel weg vom Bevölkerungswachstum hin zum -rückgang. Ebenso ändert sich die Altersstruktur innerhalb der Bevölkerung. Dies bedeutet, dass bis 2020 das Aufkommen im Schülerverkehr weitgehend gleich bleibt, wie in Abschnitt 2.4 gezeigt.

Altersgruppe	2014 absolut	2020 absolut	Entwicklung 2014 - 2020	2030 absolut	Entwicklung 2014 - 2030
0 - 5	10.522	10.484	0%	8.457	-20 %
6 - 17	22.220	21.849	-2%	17.969	-19 %
18 - 66	132.374	129.071	-2%	114.873	-13 %
67 +	39.782	44.816	13%	57.186	44 %
Summe OHV	204.898	206.220	1%	198.485	-3 %

Tabelle 28: Prognose der Bevölkerung nach Altersgruppen; Quelle: Amt für Statistik

Für die Betrachtung der Berufspendler wird auch die erwartete Entwicklung der Arbeitsplätze im Landkreis sowie der Arbeitslosenquote berücksichtigt. Die positive Entwicklung des Beschäftigungsgrades und die

wachsende Anzahl an Arbeitsplätzen kompensieren in etwa den Rückgang der arbeitsfähigen Bevölkerung, so dass in der Summe ein bis 2020 etwa gleichbleibendes Verkehrsaufkommen aller Verkehrsträger erwartet wird. Allerdings setzt eine leichte Verlagerung der Pendlerströme ein. Es wird eine leichte Zunahme der Einpendler aus anderen Landkreisen und vor allem aus Berlin in die Orte Velten, Hohen Neuendorf und Oranienburg erwartet. Gleichzeitig geht das Binnenverkehrsaufkommen dieser Orte zurück. Den stärksten Pendlerückgang weisen die Gemeinden bzw. Städte Liebenwalde (-20%), Stechlin (-15%), Hennigsdorf (-12%), Sonnenberg (-12%) und Zehdenick (-11%) auf.

Die Zunahme der Altersgruppe 67+ bedeutet für die Verkehrsnachfrage eine Zunahme an Gelegenheitsverkehr außerhalb des Schüler- und Berufsverkehrs. Aufgrund steigender Motorisierungsraten und längerer Fahrintention im Alter wird davon ausgegangen, dass der öffentliche Verkehr diese zusätzlichen Verkehre nur in geringem Maße an sich binden kann.

Aufgrund der positiven Entwicklung des Modal Split (siehe unten) zugunsten des Öffentlichen Verkehrs und der bis 2020 positiven Bevölkerungsentwicklung im Berliner Umland (höherer ÖV-Anteil als im ländlichen Raum; siehe Abschnitt 3.3) wird eine leichte Steigerung der Fahrgastzahlen im Busverkehr insgesamt und speziell im Stadt-Umland-Verkehr erwartet.

Entwicklung 2020 bis 2030

Nach 2020 setzt ein Bevölkerungsrückgang mit einhergehender Alterung der Bevölkerung ein. Dies führt dazu, dass die Anzahl der Fahrschüler gegenüber dem Schuljahr 2014/2015 um insgesamt ca. 20% geringer ausfällt. Mit 24% fällt der Rückgang bei den Grundschulern besonders stark aus. Dies trifft vor allem den äußeren Entwicklungsraum. Da die Schülerbeförderung trotzdem sichergestellt werden muss, werden alle Relationen weiterhin bedient werden müssen.

Da die Bevölkerung der Altersklasse 18 - 66 Jahre in weiten Teilen des Landkreises deutlich unter den Stand von 2014 fällt, gehen auch die Pendlerzahlen entsprechend zurück. Die Verkehrsnachfrage der Pendler wird absolut gesehen am stärksten im Berliner Umland sinken. Für das Mühlenbecker Land wird ein Rückgang der Pendler um 32% gegenüber 2014 erwartet. Lediglich in Velten bleibt mit über 15% ein positives Wachstum gegenüber 2014 bestehen. Im äußeren Entwicklungsraum werden sich die bis 2020 angedeuteten Tendenzen verstärken. Der Rückgang der Pendler in den o. g. Städten und Gemeinden des äußeren Entwicklungsraums wächst bis 2030 auf über ein Drittel gegenüber 2014 an, in Liebenwalde sogar auf fast 40%. Die Bedeutung der Relation Gransee – Zehdenick geht bei den Pendlern bis 2030 zurück. Den Berechnungen zufolge werden im Jahr 2030 weniger als 500 Personen zwischen den beiden Städten pendeln (Einwohnerückgang -14%).

Der Anteil der Altersklasse 67+ wird von ca. 19% im Jahr 2014 auf ca. 28,8% im Jahr 2030 steigen. Damit einher geht ein Anstieg des Gelegenheitsverkehrs außerhalb des Schüler- und Berufsverkehrs. Es ist davon auszugehen, dass diese Nachfrage im Berliner Umland stärker mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient wird als im ländlichen Raum. Die wahrscheinliche Ausweitung von Rufbusangeboten oder ähnlichen Formen der alternativen Bedienung mit Voranmeldung in den nachfrageschwachen Gebieten wird bei einem hohen Grad der Motorisierung dazu führen, dass die Fahrgastzahlen im Busverkehr bei dieser Nutzergruppe sinken.

Insgesamt wird bis 2030 ein Rückgang der absoluten Nachfrage im üÖPNV im gesamten Landkreis erwartet. Der Anteil der Zwangsnutzer des öffentlichen Verkehrs sinkt und die wahlfreien Nutzer werden in Gebieten mit wenig ÖV-Bedienung außerhalb des Schülerverkehrs zunehmend auf das Auto umsteigen. Dennoch wird insgesamt eine weitere Verlagerung des Modal Split zugunsten des ÖPNV erwartet (siehe Tabelle 29). Der Rückgang des ÖV-Anteils im äußeren Entwicklungsraum wird durch den Zuwachs im engeren Verflechtungsraum kompensiert.

dualer Modal Split	2013	2020	2030
ÖV	15,0 %	16,0 %	17,2 %
MIV	85,0 %	84,0 %	82,8 %

Tabelle 29: Entwicklung des Modal Split bis 2030

Die Rolle des SPNV im öffentlichen Verkehr wird in den kommenden Jahren zunehmen, da eine hohe zeitliche Verfügbarkeit an allen Wochentagen und Tageszeiten besteht. Es war in den letzten Jahren zu beobachten, dass trotz stagnierender oder sogar rückläufiger Bevölkerungszahlen die Nachfrage bei Regional- und S-Bahn weiter angestiegen ist. Dies wird sich voraussichtlich weiter fortsetzen. Zu beachten ist, dass die kombinierte Nutzung mit Park & Ride bzw. Bike & Ride weiter zunehmen wird. Speziell bei lückenhaften Busangeboten kann der SPNV hier Nachfragezuwächse realisieren und vorhandene ÖV-Potenziale ausschöpfen.

Um die absoluten Fahrgastzahlen nach 2020 im Busverkehr zu halten, ist es jedoch notwendig, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen. Insbesondere sollten Zugangshemmnisse alternativer Bedienungsformen reduziert und deren Komfort erhöht werden (Haustürservice etc.). Des Weiteren stellt die Altersgruppe 18 - 66 auch im Jahr 2030 den größten Teil der Bevölkerung mit einem hohen Anteil an wahlfreien Nutzern dar, weswegen hier die größten Nutzerpotenziale für den öffentlichen Verkehr liegen. Diese sollten langfristig durch eine stärkere Ausrichtung auf den Berufsverkehr (optimale Verknüpfung Bus - Bahn, Angebot im Spätverkehr) gehoben werden.

4.3 Zielnetz / ÖPNV-Achsen

Zur Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs sind die in der nachstehenden Tabelle dargestellten ÖPNV-Achsen als Grundgerüst zu nutzen (→ Anlage 7). Sie sind als eine Bündelung von Verkehrsrelationen aufzufassen und beschreiben in diesem Sinne keine konkrete Linienführung. Nachfrageorientierte Anbindungen an diese Achsen sollen den Bündelungseffekt verstärken.

In der nachfolgenden Tabelle 30 sind die mittel- bis langfristigen Zielvorstellungen des Landkreises bezüglich des SPNV-Angebots als Forderung an die Landespolitik formuliert. Diese sind mit der Regionalplanung abgestimmt und umfassen die Achsen 1 bis 10.

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Achse	Mindestbedienung mo - fr	Mindestbedienung sa / so	Bemerkungen
1	(Rostock / Stralsund - Neustrelitz) - Fürstenberg (Havel) - Gransee - Löwenberg (Mark) - Oranienburg - Birkenwerder - (Berlin Zentrum - Elsterwerda)	1-h-Takt	1-h-Takt	Zubringerverkehr zu allen Zugangsstellen <i>Fernverkehr / RegionalExpress</i>
	Oranienburg - Hohen Neuendorf - (Nord-Süd-S-Bahn - Berlin-Wannsee)	20-min-Takt	20-min-Takt	<i>S-Bahn</i>
	abschnittsweise Busverkehr			zur Anbindung abseits von Bahnhöfen liegender Orte
2	Birkenwerder - Hohen Neuendorf - Mühlenbeck-Mönchmühle - (Berlin-Blankenburg - Ostring - Berlin-Grünau - Zeuthen)	20-min-Takt	20-min-Takt	Zubringerverkehr zu allen Zugangsstellen <i>S-Bahn</i>
	Oranienburg - Berliner Außenring - Hennigsdorf - Potsdam	1-h-Takt	2-h-Takt	<i>Regionalbahn</i>
3	(Neuruppin) - Kremmen - Velten - Hennigsdorf - (Berlin Zentrum)			Zubringerverkehr zu allen Zugangsstellen <i>RegionalExpress</i>
	Kremmen - Velten - Hennigsdorf			Regionalbahn
	Velten - Hennigsdorf (- Berlin-Tegel - Nord-Süd-S-Bahn - Teltow Stadt)	20-min-Takt	20-min-Takt	<i>S-Bahn</i>
4	(Templin) - Zehdenick - Löwenberg (Mark) - Oranienburg - (Berlin Zentrum)	1-h-Takt	1-h-Takt	Zubringerverkehr zu allen Zugangsstellen <i>Regionalbahn</i>
5	(Rheinsberg - Herzberg) - Löwenberg (Mark) - Oranienburg - (Berlin Zentrum)	2-h-Takt	2-h-Takt	Zubringerverkehr zu allen Zugangsstellen <i>Regionalbahn</i>
6	Liebenwalde - Zühlsdorf - (Basdorf - Berlin Zentrum)	1-h-Takt	1-h-Takt	Zubringerverkehr zu allen Zugangsstellen <i>Regionalbahn</i>
	(Basdorf) - Mühlenbeck - Schildow - (Berlin Zentrum)	1-h-Takt	1-h-Takt	Zubringerverkehr zu allen Zugangsstellen <i>Regionalbahn</i>
7	Oranienburg - Schmachtenhagen - Wensickendorf	2-h-Takt	2-h-Takt	Langfristiges Entwicklungsziel
8	(Neuruppin) - Herzberg - Löwenberg (Mark)	2-h-Takt	2-h-Takt	Langfristiges Entwicklungsziel
9	(Nauen) - Kremmen - Oranienburg	2-h-Takt	2-h-Takt	Langfristiges Entwicklungsziel
10	Fürstenberg - (Lychen - Templin)	2-h-Takt	2-h-Takt	Langfristiges Entwicklungsziel

Tabelle 30: Achsen des SPNV im Landkreis Oberhavel als Forderung an die Landespolitik

Die Achsen 11 - 21 auf der folgenden Tabelle 31 sind diejenigen Relationen des übrigen ÖPNV, deren derzeitiges und prognostiziertes Fahrgastaufkommen außerhalb der Schülerbeförderung einen dauerhaften Linienbetrieb begründet. Sie bilden ein Zielnetz für die weitere Gestaltung des ÖPNV im Zeithorizont 2021, das in Verantwortung des Landkreises schrittweise umzusetzen ist.

Hierbei ist insbesondere der übrige ÖPNV an den Realisierungsstand des SPNV anzupassen. Die Festlegungen gelten sowohl für die Schulzeit als auch für die Ferienzeit. Entsprechend der Verkehrsnachfrage kann durch das Verkehrsunternehmen im Rahmen seiner wirtschaftlichen Tätigkeit eine Verdichtung bzw. Ausdünnung des Taktes sowie eine Anpassung der Fahrtenanzahl pro Tag vorgenommen werden. In der Schulzeit ist für die Schülerbeförderung ein angepasstes Bedienungssystem bereitzuhalten, welches weitestge-

hend in die Bedienung der ÖPNV-Achsen zu integrieren ist bzw. dieses System im Sinne der Verbesserung der Mobilität sinnvoll ergänzt.

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Achse	Mindestbedienung mo - fr	Mindestbedienung sa / so	Bemerkungen
11	Oranienburg - Germendorf - Velten (- Hennigsdorf)	20-min-Takt	1-h-Takt	bis zur Inbetriebnahme der S-Bahn nach Velten nach Hennigsdorf verlängert
12	Hennigsdorf - Hohen Neuendorf - Glienicke/Nordbahn - (Berlin-Hermsdorf)	1-h-Takt	2-h-Takt	
13	Gransee - Zehdenick	1-h-Takt	2-h-Takt	
14	Gransee - Menz - Neuglobsow	2-h-Takt	2-h-Takt	
15	Oranienburg - Germendorf / Bärenklau - Kremmen	2-h-Takt	4-h-Takt	
16	Oranienburg - Nassenheide - Neuholland - Liebenwalde	2-h-Takt	4-h-Takt	
17	Oranienburg - Schmachtenhagen - Wensickendorf	2-h-Takt	2-h-Takt	
18	Velten - Borgsdorf	2-h-Takt	2-h-Takt	
19	Hennigsdorf - Nieder Neuendorf - (Berlin-Spandau)	1-h-Takt	1-h-Takt	Verdichtung in der HVZ entsprechend der Verkehrsnachfrage
20	Fürstenberg - Menz - (Rheinsberg)	4-h-Takt	4-h-Takt	Abschnitt Menz - Rheinsberg nur in Abstimmung mit OPR realisierbar
21	Liebenwalde - Löwenberg	2-h-Takt	4-h-Takt	

Tabelle 31: Achsen des üÖPNV als Zielkonzept des Landkreis Oberhavel

4.4 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Landkreis betrachtet das Schienennetz als eine wirtschaftlich, sozial und ökologisch wichtige Alternative zur Straße und als eine grundlegende Raumerschließungskomponente sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr.

Deshalb setzt sich der Landkreis beim Aufgabenträger SPNV dafür ein, das bestehende Schienennetz im Kreisgebiet zu erhalten, keine Entwidmungen von Bahnstrecken zu beantragen bzw. zuzulassen und die Option für die Wiederinbetriebnahme bereits stillgelegter Strecken sicherzustellen. Im Rahmen einer mittel- bis langfristigen Reaktivierung von Bahntrassen sollten stillgelegte bzw. von Stilllegung bedrohte Strecken durch Trassensicherungsverträge zwischen dem zuständigen Ministerium und dem Trasseneigentümer erhalten bleiben, wenn eine baldige maximal mittelfristige Sanierung der nicht mehr in Betrieb befindlichen Bahnstrecke absehbar ist.

Die in Betrieb befindlichen Bahnstrecken sollten entsprechend den technischen Standards saniert bzw. ausgebaut werden. Bei baubedingten Einschränkungen sind die Beförderungsangebote durch Busersatzverkehre zu sichern. Für die nicht benötigten Empfangsgebäude sollten Nutzungskonzepte entwickelt und auf allen SPNV-Zugangsstellen entsprechend den örtlichen Gegebenheiten Parkplätze sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Zuge von P & R und B & R - Anlagen eingerichtet werden.

Der Landkreis bewertet seine Bahnangebote nach der verkehrlichen Funktion, wobei zwischen Angeboten mit

- überregionaler und
- regionaler

Funktion unterschieden wird. Dabei nimmt jede höherwertige Funktion auch oftmals die Funktionen niedrigerer Stufe wahr.

Die Vorstellungen des Landkreises zur Entwicklung des Bahnnetzes sind im Folgenden dargestellt:

Fernverkehr

Neue IC-Linie Rostock – Berlin – BER – Dresden

Diese für Dezember 2019 vorgesehene Linie im 2-h-Takt soll nach den bisherigen Planungen einen Halt in Oranienburg erhalten und somit von dort auch eine direkte Verbindung zum Flughafen BER schaffen. Eine Einbeziehung in den VBB-Tarif wird angestrebt, ist aber noch nicht gesichert.

Regionalverkehr

In der Laufzeit des NVP sind beim bestellten SPNV keine grundlegenden Änderungen zu erwarten, da alle Verkehrsverträge durchgehend laufen. Änderungen können sich bei den Zeitlagen und damit auch dem Anschlusskonzept ergeben. Auch sind Anpassungen beim Haltekonzept möglich.

Überregionale Angebote

Linie	Laufweg	Bemerkungen
RE 5	(Elsterwerda – Berlin –) Oranienburg – Fürstenberg – (Neustrelitz – Rostock bzw. Stralsund) <i>Halte im Landkreis:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Oranienburg • Löwenberg (Halt nur alle 120 min) • Gransee • Dannenwalde (Halt nur alle 120 min) • Fürstenberg 	Diese Linie im 1-h-Takt soll mit dem bisherigen Haltekonzept beibehalten werden. Zu prüfen ist die stündliche Bedienung von Löwenberg. Auszubauen ist die Kapazität im Ausflugsverkehr in der Saison bzw. an Wochenenden, um die bisherigen Überfüllungen zu reduzieren.
RE 6	(Berlin-Gesundbrunnen – Berlin-Spandau –) Hennigsdorf – Kremmen – (Neuruppin – Wittenberge) <i>Halte im Landkreis:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Hennigsdorf • Velten • Kremmen 	Das Angebot ist vom Grundsatz beizubehalten. Die Reaktivierung der direkten Strecke von Hennigsdorf nach Berlin-Gesundbrunnen über Tegel (Kremmener Bahn in Berlin) ist dringend anzustreben.

Tabelle 32: Zielkonzept SPNV / Überregionale Angebote

Regionale Angebote

Linie	Laufweg	Bemerkungen
RB 12	(Berlin Ostkreuz –) Oranienburg – Löwenberg – Zehdenick – (Templin) <i>Halte im Landkreis:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Oranienburg • Sachsenhausen • Nassenheide • Grüneberg • Löwenberg • Bergsdorf • Zehdenick • Zehdenick-Neuhof • Vogelsang 	Das Angebot ist vom Grundsatz beizubehalten.
RB 20	(Potsdam –) Hennigsdorf – Oranienburg <i>Halte im Landkreis:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Hennigsdorf • Hohen Neuendorf West • Birkenwerder • Oranienburg 	Das Angebot ist vom Grundsatz beizubehalten. Die stündliche Führung bis Potsdam mo - fr ist beizubehalten.
RB 27	(Berlin-Gesundbrunnen bzw. Berlin-Karow – Basdorf) – Wensickendorf (bzw. Groß Schönebeck) <i>Halte im Landkreis:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Zühlsdorf • Wensickendorf • Schmachtenhagen (saisonal) 	Das Angebot ist vom Grundsatz beizubehalten. Die Verlängerung von Schmachtenhagen bis Oranienburg ist perspektivisch anzustreben.
RB 54	(Berlin –) Oranienburg – Löwenberg – (Rheinsberg) <i>Halte im Landkreis:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Oranienburg • Löwenberg 	Das Angebot ist auszubauen, sowohl durch eine Verstärkung der Bedienung im Jahresverlauf als auch durch eine Verdichtung hin zu einem 120-min-Takt. Denkbar ist auch ein Flügelzugkonzept mit der der RB 12 ab Löwenberg.
RB 55	Hennigsdorf – Velten – Kremmen <i>Halte im Landkreis:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Hennigsdorf • Velten • Bärenklau • Vehlefanz • Schwante • Kremmen 	Das Angebot ist vom Grundsatz beizubehalten. Dies gilt auch für den 20-/40-min-Takt zur HVZ bis zur Verlängerung der S-Bahn nach Velten. Im Falle einer späteren Führung des RE 6 über Tegel bis Gesundbrunnen ist für die RB 55 eine Führung nach Berlin-Spandau zu prüfen.

Tabelle 33: Zielkonzept SPNV / Regionale Angebote

S-Bahnverkehr

Linie	Laufweg	Bemerkungen
S 1	Oranienburg – (Frohnau – Gesundbrunnen – Friedrichstraße – Schöneberg – Wannsee) <i>Halte im Landkreis:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Oranienburg • Lehnitz • Borgsdorf • Birkenwerder • Hohen Neuendorf 	Das Angebot ist vom Grundsatz beizubehalten und die Einführung eines 10-min-Takts zur HVZ bis Oranienburg anzustreben.
S 25	Velten – Hennigsdorf – (Tegel – Gesundbrunnen – Friedrichstraße – Südkreuz – Teltow Stadt) <i>Halte im Landkreis:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Hennigsdorf • (Hennigsdorf-Nord) • (Hohenschöpping) • (Velten) 	Die Linie ist im 20-min-Takt perspektivisch bis Velten zu verlängern, eine positive NKU liegt vor.
S 8	Birkenwerder – (Blankenburg – Gesundbrunnen – Ostkreuz – Grünau / Zeuthen) <i>Halte im Landkreis:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Birkenwerder • Hohen Neuendorf • Bergfelde • Schönfließ • Mühlenbeck-Mönchmühle 	Das Angebot ist vom Grundsatz beizubehalten. Der 20-min-Takt ist über die gesamte Betriebszeit anzubieten. Der Endpunkt Birkenwerder ist dauerhaft zu sichern.

Tabelle 34: Zielkonzept SPNV / S-Bahn

Zu reaktivierende S-Bahnstrecke:

- Der Landkreis hat das Ziel der schnellstmöglichen (Wieder-)Inbetriebnahme der S-Bahn zwischen Hennigsdorf und Velten (Kreistagsbeschluss Nr. 4/0139 vom 06.10.2010). Die S-Bahnverlängerung wird im INSEK der Stadt Velten mit hoher Priorität benannt und ist Bestandteil des Regionalen Wachstumskerns Oranienburg – Hennigsdorf – Velten.

Zu reaktivierende Regionalbahnstrecken:

Von hervorgehobener Bedeutung ist die zeitnahe Reaktivierung von zwei Strecken im Bereich des Berliner Umlandes:

- Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke der „Heidekrautbahn“ Schönwalde – Mühlenbeck – Schildow – Berlin-Rosenthal – Berlin-Wilhelmsruh für den regelmäßigen Personenverkehr, mindestens im 1-h-Takt. Hierbei sind einige Stationen neu zu errichten bzw. zur Verbesserung der Erreichbarkeit ggf. zu verlegen. Idealerweise wird die Strecke am Bahnhof Berlin-Wilhelmsruh in die vorhandenen Gleise eingeführt, um bis Berlin-Gesundbrunnen fahren zu können.
- Durchbindung des RE 6 von Hennigsdorf über Berlin-Tegel und Berlin-Schönholz bis Berlin-Gesundbrunnen unter Wiederinbetriebnahme des Abschnitts im Regionalverkehr. Die deutliche Fahrzeitverkürzung gegenüber der bisherigen Linienführung wertet den ganzen Korridor signifikant auf. Diese Maßnahme ist bereits seit längerem Teil der SPNV-Planwerke in Berlin und Brandenburg und kann nur zusammen mit dem Ausbau der S-Bahninfrastruktur in Berlin realisiert werden, welcher mindestens bis Berlin-Tegel seitens des Landes Berlin bereits fest vorgesehen ist.

Ferner ist die Wiederinbetriebnahme des Abschnitts Schmachtenhagen – Oranienburg perspektivisch zu berücksichtigen.

Zusätzliche Regionalbahnhalte:

Es wird angestrebt, weitere Regionalbahnlinien in Birkenwerder halten zu lassen, dies könnte sowohl den RE 5 als auch die RB 12 umfassen. Beide Linienmaßnahmen würden Umsteigevorgänge überflüssig machen und das Einzugsgebiet des Regionalbahnangebots weiter vergrößern.

Abschnitte mit planerischer Sicherung der Bahntrassen als Grundlage einer langfristig möglichen Wiederinbetriebnahme:

- Oranienburg – Kremmen
- Fürstenberg – Lychen – Templin
- Hennigsdorf – Berlin-Spandau über Nieder Neuendorf (Trasse der HVLE AG)

Kreuzungspunkte:

Neue Kreuzungspunkte von Eisenbahnen und Straßen sollten gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz niveaufrei hergestellt werden. Bei bestehenden Kreuzungen sollten im Rahmen der Notwendigkeit Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit oder der Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der überschaubaren Verkehrsentwicklung durchgeführt werden.

Bestehende schienengleiche Bahnübergänge sollten mit modernen Sicherungsanlagen ausgerüstet werden.

4.5 Übriger Öffentlicher Personennahverkehr (üÖPNV)

Der üÖPNV ergänzt den SPNV auf von ihm nicht bedienten Achsen und erschließt die Bereiche zwischen den jeweiligen Achsen. Er nimmt sowohl eine Verbindungs- als auch eine Erschließungsfunktion wahr und ist an SPNV-Zugangsstellen mit diesem örtlich und zeitlich verknüpft. Aufgrund der straßenseitig möglichen hohen Betriebsflexibilität kann auf neue Anforderungen mit Linienwegs- und Fahrplananpassungen zeitnah reagiert werden. Insgesamt reicht die Bandbreite von Taktlinien im Verdichtungsraum bis hin zu bedarfsorientierten Angeboten mit Kleinfahrzeugen im äußeren Entwicklungsraum; ein Bürgerbus rundet das vielseitige Angebot im üÖPNV ab.

Die Linien des üÖPNV werden sinnvollerweise in Kategorien zusammengefasst, um ähnliche Funktionen herauszuarbeiten und damit Angebote zu vergleichen und ggf. anzupassen.

Die Kategorisierung umfasst zwei Hauptkategorien:

- Hauptlinien
- Ergänzungslinien (mit und ohne Schwerpunkt Schülerverkehr)

Hauptlinien

- Verbindungsfunktion im Vordergrund, aber auch mit Erschließungsabschnitten
- Angebotsorientierter Fahrplan, oftmals im Taktverkehr
- teilweise Spätverkehr
- oftmals Wochenendverkehr, oftmals in Takten bis 120 min

Ergänzungslinien

- Verbindungs- und Erschließungsfunktion
- nachfrageorientierter Fahrplan mit integriertem Schülerverkehr
- nachfrageorientierter Abruf definierter Fahrplanlagen möglich
- kein Spätverkehr
- teilweise Wochenendverkehr, teilweise in Takten über 120 min

Ergänzungslinien (Schwerpunkt Schülerverkehr)

- Verbindungs- und Erschließungsfunktion
- nachfrageorientierter, überwiegend auf den Schulverkehr ausgerichteter Fahrplan
- kein Spät- und Wochenendverkehr

Als Unterscheidungsmerkmale wurden herangezogen:

- Fahrplanangebot mo - fr (durchgängig ≤ 60 min: → Hauptlinie)
- Fahrplanangebot sa / so (≤ 120 min: → Hauptlinie)
- Betriebszeiten (Spätverkehr: → Hauptlinie)
- Fahrgastzahlen (> 400 Fahrgäste täglich mo - fr [oder 100.000 / Jahr] → Hauptlinie)
- Schülerverkehr (Anteil ermäßigter Zeitkarten $> 75\%$ → Schwerpunkt Schülerverkehr)

Die Zuordnung richtet sich nach dem überwiegenden Bild, d. h. die Mehrheit der Merkmale definiert die Gesamtkategorie.

Im Ergebnis stellt sich die Linienkategorisierung für Linien der OVG wie folgt dar:

Kategorie	Anzahl Linien	Linien
Hauptlinie	9	107, 136, 800, 804, 805, 806, 809, 824, 833
Ergänzungslinie	11	801, 803, 807, 813, 816, 821, 822, 835, 838, 839, 850
Ergänzungslinie mit Schwerpunkt Schülerverkehr	22	802, 808, 810, 811, 812, 814, 830, 831, 832, 834, 836, 837, 841, 842, 843, 845, 846, 847, 848, 851, 854, 857

Tabelle 35: Linienkategorien OVG

Für landkreisübergreifende Linien weiterer Verkehrsunternehmen ist die Zuordnung entsprechend, jedoch liegen hier nicht alle Daten gleichermaßen vor:

Kategorie	Anzahl Linien	Linien
Hauptlinie	1	517
Ergänzungslinie	6	509, 651, 782, 783, 784, 891

Tabelle 36: Linienkategorien: einbrechende Linien anderer VU

Die Werte der einzelnen Linien der OVG können der nachfolgenden Tabelle 37, diejenigen der landkreis-übergreifenden Linien der Tabelle 38 entnommen werden:

Linie	LBF 2013	LBF mo - fr	Anteil ermäßigte Zeitkarten	Spät-fahrten	Wochen-endverkehr	Kategorie	Schwerpunkt Schülerverkehr
107	401.627	1.442	21,30 %	x	x	H	
136	640.496	1.991	20,87 %	x	x	H	
800	210.704	825	64,97 %		(x)	H	
801	87.278	343	71,12 %		(x)	E	
802	90.998	358	76,74 %		(x)	E	S
803	98.646	383	68,92 %		(x)	E	
804	334.665	1.222	21,59 %	(x)	x	H	
805	166.335	615	48,24 %		x	H	
806	154.123	590	49,20 %		x	H	
807	85.796	337	20,11 %			E	
808	9.797	39	80,00 %			E	S
809	384.847	1.423	25,61 %		x	H	
810	124.048	496	85,33 %			E	S
811	14.567	58	76,09 %			E	S
812	90.389	358	85,42 %		(x)	E	S
813	2.864	11	50,00 %			E	
814	25.350	101	85,71 %			E	S
816	31.221	118	47,87 %		x	E	
821	112.713	451	23,35 %			E	
822	74.201	283	29,63 %		x	E	
824	1.566.427	5.578	27,81 %	x	x	H	
830	74.555	298	78,00 %			E	S
831	12.908	52	91,49 %		x	E	S
832	47.505	190	90,24 %			E	S
833	109.681	436	56,39 %		x	H	
834	11.354	45	100,00 %			E	S
835	34.203	137	72,62 %			E	
836	26.830	107	77,57 %		(x)	E	S
837	20.767	83	95,56 %			E	S
838	76.564	298	71,94 %			E	
839	22.116	87	56,99 %		x	E	
841	33.293	133	93,68 %			E	S
842	23.717	95	97,14 %			E	S
843	43.352	173	88,03 %		(x)	E	S
845	46.073	184	89,13 %			E	S
846	5.713	23	94,12 %			E	S
847	5.359	21	95,00 %			E	S
848	836	3	100,00 %			E	S
850	13.372	53	70,00 %			E	
851	18.268	73	100,00 %			E	S
854	17.224	69	98,31 %			E	S
857	28.001	112	96,97 %			E	S

Tabelle 37: Linienkennwerte und Kategorien OVG

Linie	LBF 2013	LBF mo - fr	Anteil ermäßigte Zeitkarten	Spätfahrten	Wochenendverkehr	Kategorie	Schwerpunkt Schülerverkehr
509					(x)	E	
517					(x)	H	
651						E	
682						E	
683						E	
684						E	
891						E	

Tabelle 38: Kategorien landkreisübergreifender Linien

Zielkonzept Stadtumlandverkehre:

Der Landkreis Oberhavel wächst in den berlinnahen Bereichen stärker als im übrigen Kreisgebiet. Insbesondere Städte und Gemeinden mit SPNV-Anschluss werden schwerpunktmäßig Zuzugsgebiete sein. Jedoch existieren auch berlinnahe Siedlungsgebiete mit Wachstumspotenzial, welche auch perspektivisch weiterhin mit dem Bus angebunden werden, so z. B. Glienicke/Nordbahn, Schildow, Mühlenbeck und der Hennigsdorfer Ortsteil Nieder Neuendorf. Hier ist im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Landkreises bzw. unter Nutzung weiterer (z. B. kommunaler) Mitfinanzierung eine Angebotsausweitung zu prüfen.

Als sinnvoll angesehen werden Maßnahmen wie:

- Taktharmonisierung an SPNV-Anschlussverkehrsmittel (z. B. 20- statt 30- oder 60-min-Takt)
- Erweiterung der Betriebszeiten (z. B. Abend- und Wochenendverkehr)
- Behebung von Erschließungslücken

Diese Maßnahmen sind nicht allein zur allgemeinen Steigerung des üÖPNV gedacht, sondern können bereits kurz- bis mittelfristig zur Sicherstellung der Beförderungskapazität erforderlich werden. Dies gilt besonders für die Linie 136.

Als konkrete Handlungsbereiche werden vorgeschlagen:

- Taktverdichtung zur HVZ zwischen Hennigsdorf und Spandau Hakenfelde (Linie 136)
 - Einzelne Fahrten im Bereich Nieder Neuendorf sind zur HVZ bereits heute vollständig ausgelastet.
 - Im Bereich Spandau wurden bereits Verdichtungen durch das Land Berlin umgesetzt.
 - Ein 20-min-Takt würde die Anschlusssituation zur S-Bahn und zu anderen Buslinien (824) deutlich verbessern.
- Schaffung einer neuen Tangente tagsüber im 20-min-Takt zwischen S Hermsdorf, Glienicke / Nordbahn, Schildow und S Mühlenbeck-Mönchmühle bzw. Mühlenbeck Schule (Linie 806) unter Übernahme des Abschnitts der Linie 107)
 - Hierbei kann auch das Angebot der Linie 810 mit integriert werden.

Als weitere Handlungsbereiche werden vorgeschlagen:

- bedarfsweise Verdichtung zwischen Glienicke/Nordbahn und S Hermsdorf (Linie 107 bzw. 806)
 - In diesem Falle könnte die Linie 809 ab Glienicke/Nordbahn auch alternativ über den Fürstendamm nach S Frohnau geführt werden.
- Prüfung einer neuen Buserschließung im Bereich Birkenwerder
 - Hierbei ist jedoch zu beachten, dass nur ausgewählte Straßen eine uneingeschränkte Befahrbarkeit durch Busse ermöglichen, was eine sinnvolle Linienführung erschwert.

- Konzeption eines verbesserten Angebots im Bereich der Stadt Oranienburg, entweder durch Schaffung eigenständiger Stadtlinien oder Integration und abschnittsweise Verdichtung der bestehenden Regionallinien
- Prüfung einer Verlängerung der Linie 125 von Frohnau Invalidensiedlung in das Zentrum von Hohen Neuendorf zur Herstellung einer Verknüpfung mit den Linien 809 und 822

Für die Umsetzung aller genannter Maßnahmen ist die Finanzierungsbeteiligung der Kommunen erforderlich und die Bereitschaft entsprechend zu prüfen (siehe Kap 6.3).

Im Fall einer Verlängerung der S-Bahn von Hennigsdorf nach Velten sollte das Angebot der Linie 824 angepasst werden. Die hierdurch freiwerdende Betriebsleistung kann entweder für ein verbessertes Zubringerkonzept zur neuen S-Bahn oder für andere Leistungsausweitungen im Stadtumland verwendet werden.

PlusBus

Das Konzept PlusBus Brandenburg des VBB verfolgt das Ziel, das Busangebot im Land Brandenburg attraktiver zu gestalten, die Aufmerksamkeit der Fahrgäste auf diese besonderen Buslinien zu richten und dadurch die gute Bus-Bahn-Verknüpfung sowie die Vertaktung mehr in den Vordergrund zu stellen. Mit der gemeinsamen Marke „PlusBus“ wird für die Kunden der qualitativ hochwertige ÖPNV erkennbarer. Darauf aufbauend ist es möglich, mit den standardisierten Angebotskriterien den Busverkehr in Brandenburg gezielt zu vermarkten und damit auch neue Kundengruppen für den ÖPNV anzusprechen.

Grundsätzlich soll das Konzept PlusBus Brandenburg auch eine Motivation sein, wichtige Buslinien im Angebot so anzupassen, dass sie die Qualitätsstandards erfüllen und somit in die Kategorie PlusBus aufgenommen werden können.

Für PlusBus-Angebote im VBB gelten folgende Angebotsstandards:

Um eine gleichbleibende Qualität der PlusBusse in ganz Brandenburg zu gewährleisten, müssen die betreffenden Linien, die unter der Marke PlusBus fahren, unten aufgeführte Kriterien erfüllen. Diese Kriterien sind sowohl für die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen untereinander, aber auch gegenüber dem Kunden ein gegenseitiges Qualitätsversprechen und Voraussetzung für die übergreifende verbundweite Vermarktung.

- regelmäßiger Taktverkehr
Es sollen mo - fr Fahrten von 6.00 Uhr bis 20.00 Uhr angeboten werden, mindestens jedoch mo - fr im 1-h-Grundtakt von 6.00 Uhr bis 18.00 Uhr.
- zeitnahe Bahn-Bus-Übergang
Die Übergangszeit vom / zum SPNV beträgt maximal 15 min. In der Übergangszeit enthalten ist die Wegezeit (Zeit für den Weg vom Zug zum Bus). Im Regelfall beträgt die Wegezeit 3 bis 5 min.
- Wochenendbedienung
Eine Wochenendbedienung ist anzubieten. Samstags sind 6, sonntags 4 Fahrtenpaare anzustreben. Abweichungen sind in begründeten Fällen möglich. Mindestens jedoch sind 3 Fahrtenpaare am Samstag oder Sonntag anzubieten.

Grundsätzlich soll eine PlusBus-Linie eine einfache, transparente und konsistente Grundstruktur aufweisen. Daher soll sie folgende Kriterien erfüllen:

- geradlinige, direkte Linienführung ohne Stichfahrten
- Hin- und Rückweg sollten mit gleicher Liniennummer erfolgen
- gleichbleibender Linienweg im Tagesverlauf für Hin- und Rückweg

Grundlage des Konzeptes ist der in weiten Teilen Brandenburgs geltende Stundentakt im Schienenpersonennahverkehr. Bei längeren Taktintervallen der Bahn werden die Qualitätskriterien für den Bus entsprechend

angepasst. Bei einem 2-h-Takt der Bahn sind dementsprechend die Angebotskriterien erfüllt, wenn alle Bahnfahrten mit einer entsprechenden Busfahrt verknüpft sind.

Die Qualitätskriterien für den PlusBus müssen sowohl an Schul- als auch an Ferientagen erfüllt werden.

Im Landkreis Oberhavel wären einige Linien für die Kategorie PlusBus geeignet, entweder weil sie bereits heute die definierten Kriterien erfüllen oder dies mit überschaubarem Aufwand herzustellen wäre. Grundsätzlich in Frage kommen u. a. folgende Linien:

- Linie 800 Oranienburg – Kremmen
- Linie 824 Hennigsdorf – Velten – Oranienburg
- Linie 833 Zehdenick – Gransee

Die Linie 833 erscheint aufgrund der verbindenden Funktion zwischen Mittelzentren und wichtigen SPNV-Zugangsstellen sowie des aktuellen Fahrplanangebots als PlusBus-Pilotlinie besonders geeignet. Jedoch wären die Linienführung zu straffen und immer beide Bahnhöfe anzubinden. So könnte z. B. die die Linie 845 die Stichfahrten nach Osterne übernehmen.

Die Linie 824 erfüllt zwar die Kriterien, ist aber zu bestimmten Zeiten (mo - fr HVZ sowie Wochenende) bereits an der Kapazitätsgrenze und auch aufgrund der dreifachen Verknüpfung mit dem SPNV nur bedingt für eine Einbeziehung geeignet, da auf verspätete Züge nicht gewartet werden kann.

Eine eingehendere Prüfung der Eignung dieser Linien ist empfehlenswert.

Die Linie 804 erfüllt zwar annähernd die Kriterien, ist aber eine Stadtlinie und auch nicht zentrenverbindend.

Zielkonzept weiteres Kreisgebiet

Das Angebot im weiteren Kreisgebiet außerhalb des Stadtumlandbereichs und außerhalb potenzieller Plus-Bus-Achsen ist als Daseinsvorsorge konzipiert. Hier sind grundsätzliche Änderungen nicht vorgesehen und bei Anwendung des Grundangebots auch nicht möglich.

Der Korridor Oranienburg – Liebenwalde wird über zwei Linienwege bedient:

- Nassenheide – Neuholland – Liebenwalde – Liebenthal (Linie 803)
- Schmachtenhagen – Wensickendorf – Zehlendorf – Kreuzbruch (Linie 805)

Der Ast über Wensickendorf ist bis Zehlendorf stärker nachgefragt, im weiteren Verlauf bis Liebenwalde dann schwächer. Zu prüfen ist, ob durch eine Neuordnung der Linienwege und Fahrplanangebote sowie eine stärkere Ausrichtung auf eine Haupt- und Ergänzungslinie eine Anpassung des Betriebsvolumens möglich ist, ohne die grundsätzliche Anbindung im Grundangebot zu verschlechtern.

Zielkonzept Touristische Angebote

Die bestehenden Anbindungen gemäß Abschnitt 2.5 sind beizubehalten und nachfrageorientiert auszubauen. Busangebote allgemein und Rufangebote im Besonderen werden von potenziellen touristischen Nutzern geringer wahrgenommen als Bahnangebote. Daher kommt der intensiven kommunikativen Begleitung ein hoher Stellenwert zu.

Der Landkreis Oberhavel unterstützt die Schaffung verkehrlich sinnvoller landkreisübergreifender touristischer Angebote, wenn die Finanzierung anteilig erfolgt und die bestehenden Leistungen sinnvoll integriert werden können. Ein Anwendungsfall hierfür wäre die saisonale Verlängerung der Linie 839 von Menz bis Rheinsberg, um Rheinsberg auch aus Richtung Fürstenberg anzubinden und für Touristen aus dem Bereich Rheinsberg eine Anbindung an den Stechlinsee zu schaffen.

4.6 Alternative Bedienungsformen

Wie bereits in den Abschnitten 3.2 und 3.4 festgestellt wurde, werden bereits in weiten Teilen des Landkreises nachfrageschwache Zeiten und Gebiete mit alternativen Angeboten im öffentlichen Verkehr bedient. Die OVG als derzeitiger Betreiber der meisten Buslinien im Landkreis hat sich bereits auf die geänderte Nachfragestruktur in den letzten Jahren eingestellt. Nichts destotrotz sollten alle Linien bzw. Fahrten wiederholt auf ihre Tauglichkeit zur Bedienung außerhalb des klassischen Buslinienverkehrs hin überprüft werden. Hierfür bieten sich die regelmäßigen Fahrgasterhebungen im Rahmen der Einnahmeaufteilung an. Besonders mit Hinblick auf die erwartete Verkehrsnachfrage bis 2030 im ländlichen Raum zeichnet sich in Zukunft weiteres Potenzial zur Ausweitung der alternativen Bedienung ab. Zur Identifizierung von geeigneten Fahrten sind die folgenden Richtwerte bereits im letzten Nahverkehrsplan aufgeführt und haben sich bewährt:

- Nachfrage außerhalb des Schüler- bzw. Berufsverkehr mit weniger als 100 Fahrgäste pro Tag
- weniger als durchschnittlich 10 Fahrgäste pro Fahrt

Die in Abschnitt 3.4 festgestellten Potenziale sollen verifiziert und gegebenenfalls mit alternativen Angeboten durchgeführt werden. Hierzu zählt neben Rufbusangeboten auch der Einsatz von kleineren Bussen bis hin zum Linientaxi. Die örtlichen Taxen- und Mietwagenunterhemen sind bei der Gestaltung alternativer Bedienungsangebote einzubeziehen.

Die bestehende Voranmeldezeit von 90 min hat sich in den letzten Jahren bewährt. Der überwiegende Teil der Nutzer plant seine Fahrten mit entsprechendem Vorlauf. Etwa 50 % der Fahrgäste melden sich hierbei bereits am Vortag an. Eine Verkürzung der Anmeldefrist würde zu unverhältnismäßig steigenden Betriebskosten führen und wird daher nicht verfolgt.

Es ist zu prüfen, ob Voranmeldungen ggf. in Kooperation mit dem VBB über internetbasierte Lösungen (z. B. VBB-Fahrinfo) zu realisieren sind.

4.7 Verknüpfungspunkte & Anschlussqualität

Bei der Gestaltung der Verknüpfungspunkte sind die Belange des Schienenverkehrs, des übrigen ÖPNV einschließlich alternativer Bedienungsformen sowie des motorisierten und nichtmotorisierten Individualverkehrs zu berücksichtigen. Die Verknüpfungspunkte sollen unter Beachtung bahnaffiner Leistungen zeitsparend, umsteigefreundlich, übersichtlich und behindertengerecht gestaltet werden.

Der Übergang vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr ist zu fördern. Park & Ride- sowie Bike & Ride-Anlagen sind an möglichst vielen Standorten einzurichten. In diesem Sinne sollen nach Möglichkeit auch tangentielle Bahnverbindungen, Linien des Ergänzungsnetzes sowie regionale Buslinien in die Verkehrskette aufgenommen werden.

Sämtliche Zugangsstellen zum SPNV sind bedarfs- und funktionsgerecht als Verknüpfungspunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern bzw. -systemen zu entwickeln. Das beinhaltet die Schaffung von Fahrradabstellanlagen, Stellplätzen für Pkw sowie attraktive Zugangsmöglichkeiten aus dem Busliniennetz an ausgewiesenen Umsteigepunkten.

Folgende Zugangsstellen im Landkreis Oberhavel sind gemäß SPNV-Landesplanung vorrangig als bedeutende Verknüpfungspunkte zwischen verschiedenen Verkehrssystemen zu entwickeln:

- Fürstenberg
- Gransee
- Hennigsdorf
- Kremmen
- Löwenberg/Mark
- Oranienburg
- Velten
- Zehdenick

Die Bedeutung des „Umweltbahnhofes“ Dannenwalde für die touristische Entwicklung im Norden des Kreisgebietes wird darüber hinaus durch den Landkreis unterstrichen.

Der Busverkehr hat neben der lokalen Erschließungsfunktion eine Zubringerfunktion zum SPNV. An den Verknüpfungspunkten von Bus- und Bahnlinien sind die Fahrzeiten so zu koordinieren, dass für umsteigende Fahrgäste möglichst kurze Wartezeiten entstehen.

An den Verknüpfungspunkten ist eine hohe Anschlussqualität unter Beachtung wirtschaftlicher Kriterien anzustreben. Die Anschlusszeit sollte den Übergang der Nutzer möglichst optimal sichern und im Idealfall 20 min nicht überschreiten. Ebenfalls zu berücksichtigen sind die unterschiedlichen Gehgeschwindigkeiten der umsteigenden Fahrgäste. Sinnvoll ist zudem eine konzeptionell berücksichtigte Verspätungstoleranz des Anschlusses. Somit liegt die optimale Anschlusszeit je nach baulicher Situation im Bereich von 5 bis 15 min. Aufgrund von mehrfachen Anschlüssen im Linienverlauf, der Umlaufzeit und der Ausrichtung des Anschlusses an die Lastrichtung können sich im Einzelfall auch längere Anschlusszeiten ergeben.

Dabei sollen die Anschlüsse im Stadt-Umland-Gebiet nach Möglichkeit über die gesamte Betriebszeit ermöglicht werden, um die starken Verkehrsbeziehungen von/nach Berlin zu bedienen. Im ländlichen Raum sollen die Anschlüsse mindestens im Berufsverkehr hergestellt werden, wobei u. U. Abweichungen aufgrund der Schülerbeförderung (Einhaltung des Unterrichtsbeginns) möglich sind.

4.8 Bedien- & Qualitätsstandards

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) hat als koordinierende Instanz für das verbundweite Tarifgebiet Qualitätsstandards mit Mindestanforderungen aufgestellt, die als Anforderungen in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden.

Es werden Anforderungen zu folgenden Aspekten genannt:

- Infrastruktur (Komfort, Ausstattung, Umfeld Haltestellen)
- Verkehrsmittel (Fahrzeugeinsatz, Beförderungskomfort, Ausstattung)
- Barrierefreiheit
- Umweltstandards
- Integrierte Systeme (Anschlussgestaltung, P & R, Carsharing, ...)
- Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Kapazität, Anschlussgestaltung
- Sauberkeit
- Sicherheit
- Störungsmanagement
- Anforderungen an das Personal
- Fahrgastinformation und Kommunikation; Kundenanliegen und -garantien (Echtzeitdaten und RBL-Systeme, Handbuch FGI)
- Tarif und Vertrieb (stationär, mobil, Vertriebsstellen, Internetvertrieb, Handyticket, elektronisches Fahrgeldmanagement, Tarifkooperationen, Einnahmenaufteilung)

Für die Einhaltung der Qualitätsstandards wird grundsätzlich auf den Leitfaden „Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg“ verwiesen. Im Folgenden wird jedoch auf ausgewählte Standards näher eingegangen.

Barrierefreiheit

Entsprechend § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) hat der Nahverkehrsplan „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ Dazu gehört die frühzeitige Einbeziehung der Gleichstellungs-, Behinderten- und Ausländerbeauftragten des Landkreises Oberhavel. Diese Einbeziehung führte zur Definition von Anforderungen an die Haltestellenbereiche und Fahrzeuge, die die Anforderungen des Qualitätsleitfadens ergänzen. Sie werden in den folgenden Abschnitten aufgeführt.

Infrastruktur (Zugänglichkeit der Zugangsstellen im SPNV)

Zwar sind nahezu alle Zugangsstellen im SPNV auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zugänglich, nicht jedoch die Stationen Fürstenberg/Havel, Löwenberg, Schönfließ und Velten. Hier ist dringender Handlungsbedarf geboten. Im Bahnhof Löwenberg ist der Umstieg von und zur RB 54 nicht barrierefrei.

Infrastruktur (Haltestellen im üÖPNV)

Im Zuge der barrierefreien Gestaltung der Haltestellen erfolgt eine Kategorisierung gemäß Qualitätsleitfaden. In Abhängigkeit der Kategorie ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an die Haltestellenausstattung und Fristen zur barrierefreien Umgestaltung.

Die Haltestellen werden wie folgt kategorisiert:

A: Verknüpfungshaltestelle mit hohem Fahrgastaufkommen:

- Haltestelle an einer Zugangsstelle zum Bahn-Fernverkehr
- Haltestelle an einer SPNV-Zugangsstelle mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag
- ZOB mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag

B: Umstiegshaltestelle mit regionaler Bedeutung:

- SPNV-Zugangsstelle mit einem Aufkommen zwischen 250 und 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag
- ZOB mit bis zu 250 Ein- und Aussteigern pro Tag

C 1: Standardhaltestelle mit lokaler Umstiegsfunktion oder besonderer Angebotsqualität:

- Haltestellen des Stadt- / Orts- / Nachbarortsverkehrs mit mind. 60 min Taktintervall und mind. 50 Ein- und Aussteigern pro Tag
- nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen zwischen Buslinien oder Bus / Tram

C 2: Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität:

- Aufkommen mehr als 15 Ein- und Aussteiger pro Tag

C 3: Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität:

- Aufkommen bis zu 15 Ein- und Aussteiger pro Tag

Nach Auswertung des Haltestellenbestandes gibt es im Landkreis Oberhavel 563 Haltestellen (Stand: 26.01.2016), die entsprechend kategorisiert wurden. Tabelle 39 gibt einen Überblick über die Aufteilung der Haltestellen auf die einzelnen Kategorien. In Anlage 19 sind die einzelnen Haltestellen samt Kategorie aufgeführt.

Haltestellen-kategorie	Anzahl der Haltestellen	Anteil
A	4	1 %
B	15	2 %
C 1	120	21 %
C 2	138	25 %
C 3	218	39 %
noch ohne Kategorie	68	12 %
Summe	563	100 %

Tabelle 39: Haltestellen je Kategorie

Haltestellen sind verkehrssicher im Hinblick zum übrigen Verkehr (auch Radfahrer) anzuordnen. Sicherheitsrelevante Aspekte für die Fahrgäste mit Blick auf den übrigen Verkehr (Warteflächen, Verkehrsinseln, gesicherte Querungsanlagen, Lichtsignalanlagen) sind schon bei der Planung von Haltestellen zu berücksichtigen. Die Empfehlungen des VDV zur Haltestellengestaltung sollten möglichst umgesetzt werden. Die Erreichbarkeit der Haltestelle wird durch eine klare Wegweisung zur Haltestelle (Kategorie A und B) unterstützt, es sollten kurze Umsteigewege und -zeiten angestrebt werden. Für mobilitätseingeschränkte Kunden sollte die Haltestelle stufenfrei zugänglich sein. Die funktionale und übersichtliche Gestaltung der Haltestelle sollte dem Sicherheitsempfinden der Fahrgäste („sehen und gesehen werden“) entgegenkommen. Das Corporate Design für VBB-Haltestellen ist dem „Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ zu entnehmen. Die Vorgaben sind zu beachten.

Für die Haltestellenausstattung gelten folgende Anforderungen:

Kennzeichnung der Haltestelle	A	B	C 1	C 2	C 3
Tarifinformation Tarifbereich, bzw. Tarifwabe	X	X	(X)	(X)	(X)
Information im Aushangkasten					
Verkehrsunternehmen	X	X	X	X	X
Fahrplan mit Linienband und Umsteigemöglichkeit	X	X	X	X	X
Hinweis auf Rufnummer Info-Telefon / allg. Auskunft / Auskunft bei Störungen / Internet Hinweise für VBB-Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen, Servicehinweise	X	X	X	X	X
Weitere Informationen					
Liniennetzpläne	X	X	X	-	-
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	X	X	(X)	-	-
Fahrpläne Regional- / Fernverkehr	X	(X)	-	-	-
Dynamische Fahrgastinformation	X	(X)	(X)	-	-
Vertriebseinrichtungen					
Personalbediente Vertriebsstelle	X	X	(X)	-	-
Stationärer Fahrausweisautomat und Entwerter	X	(X)	(X)	-	-
Kundencenter	(X)	(X)	-	-	-
Aufenthaltskomfort					
Befestigte Wartefläche	X	X	X	(X)	(X)
Beleuchtung	X	X	X	-	-
Wetterschutzeinrichtung	X	X	(X)	(X)	-
Sitzgelegenheit	X	X	(X)	(X)	-
Spritzschutz bei Haltestellen in Mittellage	X	X	X	-	-
Abfallbehälter	X	X	(X)	(X)	(X)
Besonderer Service					
Notrufsäule / Infosäule / Inforufsäule	X	-	-	-	-
Öffentlicher Fernsprecher	X	-	-	-	-
Uhr	X	(X)	-	-	-
Beheizte Wartehalle	(X)	-	-	-	-
Briefkasten, Geldautomat o. ä. Service	(X)	-	-	-	-
Gepäckschließfächer / -service	(X)	-	-	-	-
Öffentliches WC	X	(X)	-	-	-
Verkaufseinrichtung Reisebedarf	(X)	-	-	-	-
Fremdmarketing	(X)	-	-	-	-
Systemverknüpfung					
P & R-Anlage	X	(X)	(X)	-	-
Haltezone	X	X	-	-	-
B & R-Anlage	X	(X)	(X)	-	-
Taxi-Stellplätze	X	(X)	-	-	-
Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen	(X)	(X)	-	-	-

Tabelle 40: Anforderungen Haltestellenausstattung; Quelle: VBB

*(x) anzustreben bzw. bei Bedarf

Speziell für die Belange der Barrierefreiheit sollen folgende Merkmale gelten:

- barrierefrei zugängliches Haltestellenumfeld, Leitsysteme aus kontrastreichen Bodenindikatoren zum Auffinden der Haltestellen (Blindenleitsystem), der Einstiegstüren und ggf. zur Orientierung im Bereich der Haltestelle
- Gewährleistung der persönlichen Sicherheit der Fahrgäste durch entsprechende Anordnung der Haltestellen (keine Angsträume schaffen)
- einheitliche, deutlich sichtbare und optisch ansprechende Wegweisung zu den Haltestellen
- Gewährleistung optimaler Einstiegsbedingungen in die Fahrzeuge durch Abstimmung der Höhe der Wartefläche mit dem Fahrzeugboden bzw. der ersten Trittstufe
- bei wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen müssen immer zwei der drei Sinne angesprochen werden, dadurch können Informationen visuell, akustisch oder taktil erfasst werden
- ausreichende Durchfahrbreiten auf den Warteflächen für Aufstellung, Bewegung und Begegnung von Rollstühlen, Kinderwagen und Fahrrädern
- gut sichtbar angebrachtes Haltestellenzeichen mit Nummer der bedienenden Linien und deren Fahrziel, Name der Haltestelle; verständlicher und gut lesbarer Fahrplanaushang mit Angabe des Linienbusses
- Ergänzung der Grundinformation durch Liniennetzplan an stärker frequentierten Haltestellen
- Sicherheit und Sauberkeit von Haltestellenbereichen ist zu gewährleisten
- alle Informationsträger müssen einer barrierefreien Nutzung zugeführt werden, wie ausreichende Schriftgröße, Höhe der Anbringung, Beleuchtung

Alle neuen und umgebauten Haltestellen sind grundsätzlich vollständig barrierefrei herzustellen. Im Sinne einer Nutzenmaximierung erfolgt eine Priorisierung und Kategorisierung der Haltestellen. Zuerst sollen Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (Haltestellenkategorie A) barrierefrei ausgebaut werden. Folgend sollen alle Umstiegshaltestellen mit regionaler Bedeutung (Haltestellenkategorie B) barrierefrei umgebaut werden. Alle Standardhaltestellen (Haltestellenkategorie C 1 bis C 3) erfahren, insofern kein Ausnahmetatbestand vorliegt, ebenfalls eine vollständige Barrierefreiheit.

Kategorie	Maßnahme für Bestandhaltestellen
A	vollständige Barrierefreiheit bis 2022
B	vollständige Barrierefreiheit bis 2022
C 1	vollständige Barrierefreiheit bis 2022, Ausnahmetatbestand unter Benennung der Haltestelle, Zeitpunkt der Umsetzung und gegenwärtig bestehenden Fahrtalternativen
C 2	Umsetzung der Barrierefreiheit bis 2026 Ausnahmetatbestand unter Benennung der Haltestelle und Begründung
C 3	Umsetzung der Barrierefreiheit bis 2026 durch Konzentration auf Haltestellen, bei denen ein Bedarf besteht oder erkennbar ist

Tabelle 41: Umsetzungskategorien für Herstellung der Barrierefreiheit; Quelle: VBB

Ausnahmetatbestände sind:

- Zugang zur Haltestelle ist nicht barrierefrei
- geringe Einwohnerzahl (< 1.000) in Verbindung mit nachgewiesenem, fehlendem Bedarf

Die Ausstattung und barrierefreie Gestaltung der bestehenden Haltestellen (einschl. Zugang und Fahrgastinformation) ist noch zu dokumentieren. Die zu ermittelnden Investitionen sind prioritär und bis zur vollständigen Umsetzung anderen Investitionen in die Infrastruktur voranzustellen.

Verkehrsmittel (Fahrzeuge)

In Anlehnung an den VBB-Qualitätsleitfaden werden für die eingesetzten Fahrzeuge ebenfalls verschiedene Kriterien definiert, die erfüllt werden sollen. Diese sind je nach eingesetztem Fahrzeugtyp unterschiedlich:

Standard-Linienbus:

Ein- und Ausstiegskomfort	
Einstiegshöhe ab Straßenoberkante	Stadtverkehr: empfohlen 250 mm bei mindestens 1 Tür, ansonsten 320 mm, Regionalverkehr bei Hochflurbussen 320 mm
Einstieghilfe	Absenkvorrichtung bzw. einklappbare Stufe an mindestens 1 Tür; Rampe oder Hublift
Tür	nach gesetzlicher Vorschrift 2, davon mindestens 1 Tür mit einer Breite > 1.200 mm
Fahrzeugbodenverlauf	möglichst ohne Querstufen
Haltestangen und Haltegriffe	nach Möglichkeit für alle Körpergrößen / Armlängen der Fahrgäste, bei Innenschwingtüren auch an Türblättern, bei Außenschwingtüren Handlauf
Haltestellenwunschtaste	in ausreichender Anzahl
Türöffner	ca. 750 – 850 mm ab Einstiegshöhe, kontrastreich und ertastbar, Fläche ca. 25 cm ²
Aufenthaltskomfort	
Fahrzeuggeräusch	Orientierung an VDV-Schrift 230 (insbesondere Teil D)
Sitzabstand	650 – 800 mm
Sitzgestaltung	ergonomisch, Vandalismus hemmend, kontrastreich
Verhältnis Sitz- / Stehplätze	liniengerechte Bestuhlung
Anordnung der Sitze	überwiegend in Reihenbestuhlung
Haltegriffe	senkrechte Haltestange und / oder Griffe an gangseitigen Fahrgastsitzreihen; Stadtverkehr: waage- und / oder senkrechte Haltestangen
Sondernutzungsfläche	mindestens 900 x 1.300 mm (besser 1,3 m ²) für Rollstühle / Kinderwagen mit Befestigungsmöglichkeiten; eine Rückenstütze als Stehhilfe bei Niederflurbussen
Innenraum	farblich kontrastreiche Gestaltung als Orientierungshilfe für Sehbehinderte
Heizung / Klimatisierung	kundenorientierte Bedienung
Beleuchtung	blendfrei; zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls
Fenster	kundenorientierte Gestaltung
Fahrgastinformation (über „Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ hinaus)	
Innen	<p>dynamisch optisch: aktuelle Uhrzeit, Anzeigen zu nächster Haltestelle, ggf. Echtzeitinformationen zu Pünktlichkeit und Anschlussmöglichkeiten abbringender Verkehrsmittel</p> <p>statisch optisch: Liniennetz, ggf. Linienband mit Umsteigemöglichkeit</p> <p>akustisch: Ankündigung nächster Haltestelle ggf. mit Umsteigeangaben und ggf. erreichbaren Anschlüssen</p> <p>akustisch bei Störungen: Fahrplanabweichungen, Erreichbarkeit von Anschlüssen oder empfohlene alternative Fahrmöglichkeiten, ggf. Ursache und Dauer der Störungen</p>

Tabelle 42: Qualitätsanforderungen Standard-Linienbus; Quelle: VBB

Midibus / Minibus:

Ein- und Ausstiegskomfort	
Einstiegshöhe ab Straßenoberkante	Stadtverkehr: empfohlen 250 mm bei mindestens 1 Tür, ansonsten 320 mm, Regionalverkehr bei Hochflurbussen 320 mm
Einstieghilfe	Absenkvorrichtung bzw. einklappbare Stufe an mindestens 1 Tür; Rampe
Tür	im Stadtverkehr mit Schwenktüren, im Regionalverkehr auch mit Schiebetüren; Anzahl: mindestens 1 Tür mit einer Breite > 1.2000 mm
Fahrzeugbodenverlauf	möglichst ohne Querstufen
Haltestangen und Haltegriffe	nach Möglichkeit für alle Körpergrößen / Armlängen der Fahrgäste, bei Innenschwingtüren auch an Türblättern, bei Außenschwingtüren Handlauf
Haltestellenwunschtaste	in ausreichender Anzahl
Türöffner	ca. 750 – 850 mm ab Einstiegshöhe, kontrastreich und ertastbar, Fläche ca. 25 cm ²
Aufenthaltskomfort	
Fahrzeuggeräusch	Orientierung an VDV-Richtlinie 154
Sitzabstand	650 – 800 mm
Sitzgestaltung	ergonomisch, Vandalismus hemmend, kontrastreich, nicht entflammbar, möglichst Stoffbespannung
Verhältnis Sitz- / Stehplätze	liniengerechte Bestuhlung
Anordnung der Sitze	mit Sichtkontakt der Fahrgäste und Kommunikationsmöglichkeit
Haltegriffe	senkrechte Haltestange und / oder Griffe an gangseitigen Fahrgastsitzreihen; Stadtverkehr: waage- und / oder senkrechte Haltestangen
Sondernutzungsfläche	Midibus mind. 900 x 1.200 mm (besser 1,3 m ²)
Innenraum	farblich kontrastreiche Gestaltung als Orientierungshilfe für Sehbehinderte
Heizung / Klimatisierung	kundenorientierte Bedienung
Beleuchtung	blendfrei; zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls
Fenster	kundenorientierte Gestaltung
Fahrgastinformation (über "Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation" hinaus)	
Innen	<p>dynamisch optisch: aktuelle Uhrzeit, Anzeigen zu nächster Haltestelle, ggf. Echtzeitinformationen zu Pünktlichkeit und Anschlussmöglichkeiten abbringender Verkehrsmittel</p> <p>statisch optisch: Liniennetz, ggf. Linienband mit Umsteigemöglichkeit</p> <p>akustisch: Ankündigung nächster Haltestelle ggf. mit Umsteigeangaben und ggf. erreichbaren Anschlüssen</p> <p>akustisch bei Störungen: Fahrplanabweichungen, Erreichbarkeit von Anschlüssen oder empfohlene alternative Fahrtrmöglichkeiten, ggf. Ursache und Dauer der Störungen</p>

Tabelle 43: Qualitätsanforderungen Midi- / Minibus; Quelle: VBB

Alternative Bedienung mit Pkw

(mit max. 8 Fahrgastplätzen und Einsatz als BürgerBus, RufBus, Anruftaxi usw.; Quelle: VBB)

Diese Fahrzeuge unterliegen den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung. Beim Einsatz im ÖPNV ist deshalb unbedingt zu gewährleisten:

- Beförderung stehender Personen ist ausgeschlossen
- Rückhalteeinrichtungen und Mitführen von Sitzerhöhungen für Kinder (bis 12 Jahre bzw. < 1,50 m)
- Angurtpflicht

Beim Einsatz im Schülerverkehr sind außerdem vorgeschrieben:

- Liniennummer und Zielanzeige oder Produktkennzeichnung gemäß „Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“
- Zusatzschild Schülerverkehr (bei Bedarf)
- Sicherung der Fahrgasttür bei Beförderung von Kita- und Grundschulkindern gegen unbeabsichtigtes Öffnen

Empfohlen werden:

- ausreichender Innenraum zum bequemen Einsteigen, Erreichen der Sitzplätze über Mittelgang und Aussteigen
- ausreichende und blendfreie Beleuchtung des Fahrgastraumes
- zweiter Innenspiegel am Fahrerplatz zur Fahrgastraumbeobachtung
- Heizung / Klimaanlage – kundenorientierte Bedienung
- Vertriebstechnik

Bezüglich der Barrierefreiheit unabhängig vom Fahrzeugtyp werden explizit folgende Anforderungen definiert:

- kontrastreiche und taktile Gestaltung des Fahrzeuginnenen
- ausreichend dimensionierte Sondernutzungsflächen (Neufahrzeuge mit mind. 2 Rollstuhlplätzen gem. § 42 b PBefG)
- Ausstattung der Fahrzeuge mit genügend Haltewunschtaasten in unterschiedlicher Höhe und taktiler Schrift
- akustische und visuelle Haltestelleninformation
- visuelle Fahrgastinformation von Sondernutzungsfläche lesbar (Rollstuhl entgegen Fahrtrichtung)
- Haltegriffe in ausreichender Anzahl

Nach Informationen der OVG werden im Zeitraum 2021 / 2022 noch insgesamt 14 Busse nicht barrierefrei sein. Für Buslinien des Regionalverkehrs ist auf Grund des teilweise schlechten Straßenzustandes der Einsatz von Niederflurfahrzeugen nur bedingt möglich und daher in Einzelfällen der Einsatz von Hochflurbussen weiterhin erforderlich. Fahrten mit nicht barrierefreien Fahrzeugen sind im Fahrplan kenntlich zu machen.

Sicherheit und Sauberkeit von Fahrzeugen

Für die Sicherheit und Sauberkeit von Fahrzeugen gelten im Landkreis Oberhavel folgende Mindestanforderungen:

- Fahrzeuge befinden sich in einem sauberen, ansehnlichen Zustand; alle kundenbezogenen Einrichtungen sind funktionstüchtig, insbesondere liegen keine dauerhaften und unzumutbaren Verschmutzungen und Funktionsbeeinträchtigungen vor
- Gewährleistung einer uneingeschränkten und bedenkenlosen Nutzung der Fahrzeuge sowie Sicherstellung eines gepflegten Gesamteindrucks

Sicherheit und Sauberkeit von Haltestellen

Alle Haltestellenmasten und Fahrgastinformationseinrichtungen sind vom Verkehrsunternehmen in einem einwandfreien Reinigungszustand und funktionstüchtig zu halten.

Mindestanforderungen an Kundenservice, Fahrgastinformationen und Vertrieb

Der Kundenservice umfasst alle Aktivitäten des Verkehrsunternehmens zur Betreuung und Information der Fahrgäste im Zusammenhang mit den angebotenen Beförderungsleistungen mit der Maßgabe, die Kundenzufriedenheit sicherzustellen:

- zielgerichtete Information über das ÖPNV-Angebot
- akustische und / oder optische Fahrgastinformationen in / an den Fahrzeugen und Haltestellen
- rechtzeitige Informationen über geplante Abweichungen sowie aktuelle und rechtzeitige Informationen über außerplanmäßige Änderungen des Regelangebotes
- erleichtertes Ein- und Aussteigen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in Kneeling-Bussen durch Absenkung des Fahrzeuges bzw. Benutzung einer Rampe
- Ermöglichung der Kontaktaufnahme des Kunden mit dem Verkehrsunternehmen durch geeignete Medien wie Telefon, Internet, Fax und E-Mail
- Sicherstellung des Erwerbs des gesamten VBB-Tarifsortiments durch das Verkehrsunternehmen im Rahmen seiner Vertriebsstruktur
- Information der Fahrgäste über die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen durch das Verkehrsunternehmen

Personal

Das Personal mit direktem Kundenkontakt in Bussen trägt Unternehmenskleidung. Das Verkehrsunternehmen hat dafür zu sorgen, dass das Personal folgende Anforderungen erfüllt:

- fachliche Eignung
- gepflegtes äußeres Erscheinungsbild
- Kenntnisse der Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen
- verkehrsgeografische Grundkenntnisse des Einsatzgebietes
- fließende Deutschkenntnisse
- kundenorientierte und besonnene Handlungsweise
- notwendige Kenntnisse in Kommunikationstechniken und zur Bewältigung von Konfliktsituationen

4.9 ÖPNV-Vorbehaltsstraßennetz

Das vom ÖPNV befahrene Straßennetz ist auch in Zukunft durch die Baulastträger instandzuhalten. Vor dem Hintergrund gestiegener Anforderungen bei der Barrierefreiheit kommen im öffentlichen Verkehr zunehmend Niederflurfahrzeuge zum Einsatz. Diese sind anfälliger für Schäden infolge der Befahrung von Straßen in schlechtem baulichen Zustand als die bisher häufig eingesetzten Hochflurfahrzeuge. Daher kommt der Straßeninstandhaltung eine größere Bedeutung zu. Ebenso ist die Durchführung des Winterdienstes auf allen vom ÖV befahrenen Strecken sicherzustellen, um das Verkehrsangebot im Allgemeinen und die Einhaltung von Anschlüssen vom / zum SPNV zu gewährleisten. Letzteres gewinnt mit zunehmend besserer Verknüpfung mit kürzeren Übergangszeiten an Bedeutung.

Die Instandhaltung der Straßen darf insbesondere bei der Herabsetzung der Straßenkategorie und dem damit einhergehenden Wechsel des Baulastträgers nicht außer Acht gelassen werden. Fehlende durchgehende Verbindungstrecken zwischen den Orten infolge unbefahrbarer Strecken führen speziell in nachfrageschwachen und durch den Schülerverkehr dominierten Gebieten häufig zu Stichfahrten. Diese verlängern häufig die Reisezeiten und verursachen durch die Umwege höhere Kosten.

Der Aufgabenträger für den üÖPNV hat im Zuge geplanter Straßenausbaumaßnahmen als Träger öffentlicher Belange auf die Einhaltung von Anforderungen des Omnibuslinienverkehrs hinzuwirken. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuwirken, dass Maßnahmen bei örtlichen Erfordernissen konzipiert werden, die den übrigen ÖPNV bevorzugen. Hierzu zählt auch eine Vermeidung der Einrichtung von Tempo-30-Zonen im Linienverlauf sowie das wechselnde rechts / links Parken am Straßenrand bei engen Querschnitten.

Zur Beschleunigung der Verkehre ist eine Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen auszubauen, dies gilt analog auch für die Ausstattung der Fahrzeuge, welche auf ihrem Linienweg das Gebiet von Berlin befahren.

Kap. 5 Organisationsstruktur des übrigen ÖPNV

5.1 Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)

Die Länder Berlin und Brandenburg sowie die kommunalen Gebietskörperschaften des Landes Brandenburg haben sich im VBB Verkehrsverbund Berlin - Brandenburg zusammengeschlossen, um als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr bzw. übrigen Personennahverkehr einen Verkehrsverbund zu bilden. Der VBB umfasst das Land Berlin und die gesamte Fläche des Landes Brandenburg.

Zweck des VBB ist es, die nachfrage- und bedarfsgerechte Sicherung und Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu fördern. Zur Verwirklichung dieses Zweckes hat die Gesellschaft maßgeblich folgende Aufgaben:

- Erarbeitung und Abstimmung eines den regionalen Bedingungen angepassten einheitlichen Bedienkonzeptes
- Erstellung integrierter Fahrpläne sowie die Formulierung von Qualitätsstandards
- Fortentwicklung des einheitlichen Tarifsystems, einheitlicher Tarif- und Beförderungsbedingungen, der Fahrgastinformationen, Marketingmaßnahmen, Abfertigungs- und Zahlungssysteme
- Erarbeitung, Anwendung sowie Fortentwicklung eines Einnahmeaufteilungsverfahrens
- Vergabe der SPNV-Leistungen sowie ausgewählter Leistungen des übrigen ÖPNV im Namen des jeweils betroffenen Aufgabenträgers
- Mitwirkung bei Aufstellung und Fortschreibung der Nahverkehrspläne der Aufgabenträger sowie ihrer Abstimmung und Koordinierung

Über den VBB sollen:

- ein einheitliches ÖPNV-Gesamtsystem (abgestimmte Netzstruktur, Fahrpläne, Verbundtarif, Fahrgastrechte usw.) gewährleistet
- die Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen koordiniert und optimal genutzt
- die für die Bestellung von ÖPNV-Leistungen begrenzt zur Verfügung stehenden Mittel aus dem Landeshaushalt effizient eingesetzt
- der Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen und ihre Effizienz gefördert
- moderne Technologien und Gerätesysteme einheitlich und kompatibel für alle Verkehrsanbieter eingesetzt werden

Das ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg fordert im Zusammenhang mit den neu gestalteten Finanzierungsregelungen für den übrigen ÖPNV, dass die kommunalen Gebietskörperschaften eine hinreichende verkehrliche Kooperation sicherstellen. Für den Landkreis Oberhavel bildet dabei seine Gesellschafterstellung beim VBB die Grundlage. Für die Zusammenarbeit mit dem VBB sind für den Landkreis als dessen Gesellschafter die Satzung, die in den Gremien der Gesellschaft gefassten Beschlüsse sowie die Stellung des VBB als Aufgabenträgerverbund maßgeblich.

Alle im Linienverkehr des Landkreises Oberhavel tätigen Verkehrsunternehmen arbeiten im Verkehrsverbund zusammen und setzen die im Kapitel 5.1 benannten Ziele um. Der VBB-Tarif und die VBB-Fahrgastinformation sind vollumfänglich anzuwenden.

5.2 Organisationsstruktur im Landkreis Oberhavel

Die Organisationsstruktur des übrigen ÖPNV hängt wesentlich von der zu erwartenden künftigen Gesetzgebung, insbesondere der Umsetzung des EU-Rechts in Bezug auf auszuschreibende Verkehrsleistungen, ab.

Im Rahmen der Anpassung der Organisationsstruktur an die sich verändernden Rahmenbedingungen wurden mit Beschluss des Kreistages Nr. 3/0094 vom 08.12.2004 der Oberhavel Holding Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH (OHV) Regie- und Bestelleraufgaben im übrigen ÖPNV übertragen. Wesentliche übertragene Aufgaben sind:

- stetige Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Landkreises Oberhavel als Grundlage für die erforderlichen Bestätigungen und Beschlussfassung durch den Kreistag
- Nahverkehrsplan sollte mindestens die an den Landesnahverkehrsplan gemäß § 7 Abs. 4 Nr. 1 - 5 ÖPNV-Gesetz genannten Aufgaben enthalten
- Bestellung / Ausschreibung bzw. Direktvergabe von Verkehrsleistungen auf der Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge, Abrechnung, Überwachung und Qualitätssicherung der Verkehrsleistungen nach Maßgabe des Nahverkehrsplanes, des ÖPNV-Gesetzes, des Personenbeförderungsgesetzes sowie der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in den jeweils aktuellen Fassungen im Namen und für Rechnung des Landkreises
- Koordinierung und Herausgabe des Fahrplanes in Umsetzung des beschlossenen Nahverkehrsplanes
- Zusammenstellung und Begründung der in der Förderrichtlinie aufgeführten Programme auf der Grundlage der von den Kommunen beantragten Investitionen im Bereich des ÖPNV nach Maßgabe des Nahverkehrsplanes sowie der weiteren damit verbundenen Aufgaben zur Umsetzung der Förderrichtlinie des Landkreises Oberhavel
- Vorbereitung und Durchführung des erforderlichen Marketings in Ergänzung der entsprechenden Maßnahmen des Verkehrsverbundes Berlin - Brandenburg (VBB)
- Unterstützung des Aufgabenträgers bei der Wahrnehmung der Aufgaben im Beirat der Gesellschafter des VBB
- Bereitstellung von Daten für die Beantragung der Landesförderung nach § 10 Abs. 2 ÖPNV-Gesetz jeweils bis zum 15.05. eines jeden Jahres
- Die OHV stellt sicher, dass Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsansprüche gesondert ausgewiesen werden. Im Zuge der Einführung des „elektronischen Fahrscheines“ sind diese linienbezogen darzustellen.
- Soweit der Landkreis in seiner Funktion als Aufgabenträger im Rahmen von Genehmigungsverfahren gemäß § 14 Abs. 1 Nr. 2 PBefG anzuhören bzw. zu beteiligen ist, werden die erforderlichen Stellungnahmen von der OHV für den Landkreis vorbereitet.
- Die OHV entwickelt zur Sicherstellung der Finanzierung der Aufgaben im ÖPNV jährlich bis zum 15.04. für die Einbeziehung in die Haushaltsbeschlüsse des Aufgabenträgers einen Wirtschaftsplan für das auf das aktuelle Geschäftsjahr folgende Geschäftsjahr und eine mittelfristige (fünfjährige) Finanzplanung.

Die mittelfristige Finanzplanung umfasst Aufgaben und Aufwendungen für den ÖPNV, insbesondere aufgrund von Investitionen und Bestellungen von Verkehrsleistungen, sowie die erwarteten Einnahmen und Erträge. Sie enthält eine Lagebeurteilung, aus der die wesentlichen Entwicklungen sowie die Aufwendungs- und Einnahmerisiken hervorgehen. Die Planung ist vom Aufsichtsrat zu bestätigen.

Mit den Verkehrsunternehmen sind Verkehrsverträge abzuschließen, die Beförderungsleistungen im übrigen ÖPNV im Sinne des NVP erfüllen. Dies betrifft die OVG, welche ihren Betriebssitz im eigenen Landkreis hat. Verkehrsunternehmen benachbarter Landkreise, die Beförderungsleistungen im Landkreis Oberhavel erbringen, erhalten über ihren Aufgabenträger einen finanziellen Ausgleich. Hierzu schließt die OHV mit dem jeweiligen Landkreis eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung ab.

Bis zum Auslaufen der Linienverkehrsgenehmigungen - Linienbündel Nord und Süd - im Jahre 2026 wurde ein Verkehrsvertrag zwischen dem Landkreis Oberhavel - vertreten durch die OHV - und der OVG geschlossen mit der Maßgabe der Einhaltung der VO (EG) Nr. 1370/2007.

5.3 Linienbündelung im Landkreis Oberhavel

Für den Aufgabenträger als auch für den künftigen Genehmigungsinhaber und Betreiber ist eine rechtzeitig vor der Leistungsvergabe erfolgende Vergabelosbildung (Linienbündelung) von entscheidender Bedeutung. Würde keine Linienbündelung erfolgen, wäre nur die Vergabe der Leistungen nach einzelnen Linien möglich, weil das bundesdeutsche Genehmigungsrecht (PBefG) nach wie vor keine so genannte Flächenkonzession zulässt. Wird keine Linienbündelung vorgenommen, besteht die Gefahr der „Rosinenpickerei“, d. h. des Herausbrechens einzelner lukrativer Linien aus einem betriebstechnologisch sinnvollen Verbund. Den wettbewerbs- oder vergaberechtlichen Rahmen setzen die Vorgaben für ein diskriminierungsfreies Verfahren nach § 97 Absatz 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) und § 5 Ziff. 1 VOL/A.

Die Linienbündelung stellt für den Landkreis Oberhavel eine Grundlage für die Sicherung einer ausreichenden Bedienung im ÖPNV zu wirtschaftlichen Bedingungen für das Gesamtnetz dar. Die rechtliche Zulässigkeit der Linienbündelung ergibt sich aus § 9 Absatz 2 PBefG. Dort wird festgelegt, dass die Genehmigung für mehrere Linien gebündelt erteilt werden darf, wenn es die Zielsetzung der Genehmigungserteilung nach § 8 PBefG erfordert, insbesondere eine ausreichende, wirtschaftliche und integrierte Verkehrsbedienung zu gewährleisten.

Der Landkreis Oberhavel legt hiermit verbindlich Linienbündel für sein Aufgabenträgergebiet fest. Die Linienbündelung wurde auf der Basis folgender Kriterien vorgenommen:

- Sicherung einer ausreichenden Bedienung im gesamten Aufgabenträgergebiet
- Gewährleistung einer integrierten Verkehrsbedienung
- Sicherstellung der definierten Bedienungsstandards
- Ausgleich guter und schlechter Bedingungen / Risiken der bestehenden Linien
- Anschlusssicherung und Kundeninformation
- Umlaufverknüpfung und Fahrzeugvorhaltung
- Optimale Nutzung der Betriebshöfe

Im Ergebnis werden für die Neuvergabe der Leistungen in Verbindung mit der Neuerteilung der Liniengenehmigungen im Landkreis Oberhavel 2 Linienbündel verbindlich festgelegt:

1. Oberhavel-Süd (OHV-Süd) Ablauf: 31.05.2026
2. Oberhavel-Nord (OHV-Nord) Ablauf: 31.05.2026

Beide Bündel sind Regionallinienbündel.

Linie	Streckenverlauf
107	S + U Pankow ↔ Hermann-Hesse-Str. ↔ S Hermsdorf oder Arkenberge
136	Gatower Str. / Heerstr. ↔ S Hennigsdorf
800	S Oranienburg ↔ Kremmen ↔ Flatow
801	S Oranienburg ↔ Beetz ↔ Kremmen (↔ Neu Ludwigsau)
802	S Oranienburg ↔ Neuendorf ↔ Löwenberg (Mark) Bhf
803	S Oranienburg ↔ Liebenwalde ↔ Liebenthal
804	Oranienburg, Rewestr. ↔ Gedenkstätte ↔ Malz
805	S Oranienburg ↔ Zehlendorf ↔ Liebenwalde
806	Zühlsdorf Bhf ↔ S Mühlenbeck-Mönchmühle ↔ Schildow ↔ S Hermsdorf
807	Velten, Parkstadt ↔ Velten, Businesspark ↔ S Hennigsdorf
808	Hennigsdorf, Friedrich-Wolf-Str. ↔ Stolpe-Süd
809	Hennigsdorf, Friedrich-Wolf-Str. ↔ S Hohen Neuendorf ↔ S Hermsdorf
810	Ringlinie: Mühlenbeck → Schönfließ → Glienicke → Mühlenbeck
811	S Hennigsdorf ↔ Bötzw
812	Neu-Vehlefanze ↔ Schwante ↔ Bärenklau ↔ Bötzw
813	Schmachtenhagen, E.-Thälmann-Platz ↔ Bernöwe / Zehlendorf, Ausbau
814	Kremmen Bhf ↔ Hennigsdorf, Schulstr.
816	S Borgsdorf ↔ Velten Bhf ↔ Velten Süd (↔ Hedwigpromenade)
821	Oranienburg, Birkenallee ↔ Gedenkstätte ↔ Tiergarten
822	S Hohen Neuendorf ↔ Havelstr.
824	S Oranienburg ↔ Velten Bhf ↔ S Hennigsdorf

Tabelle 44: Linienbündel Oberhavel -Süd

Linie	Streckenverlauf
830	Gransee Bhf ↔ Buberow ↔ Löwenberg
831	Liebenthal ↔ Liebenwalde ↔ Löwenberg
832	Zehdenick ↔ Falkenthal ↔ Grüneberg ↔ Löwenberg
833	Gransee ↔ Badingen ↔ Zehdenick
834	Rauschendorf ↔ Menz, Schule
835	Ringlinie: Gransee Bhf → Rönnebeck → Meseberg → Gransee Bhf
836	Gransee ↔ Zernikow ↔ Menz ↔ Neuglobsow
837	Gransee ↔ Wentow ↔ Ringsleben
838	Zehdenick ↔ Mildenberg ↔ Tornow ↔ Fürstenberg (Havel) Bhf
839	Bredereiche ↔ Fürstenberg (Havel) ↔ Neuglobsow (↔ Menz)
841	Gransee Bhf ↔ Seilershof ↔ Fürstenberg (Havel) Bhf
842	Zehdenick Bhf ↔ Kurtschlag ↔ Groß Dölln
843	Zehdenick Bhf ↔ Krewelin ↔ Liebenwalde
845	Gransee ↔ Bergsdorf ↔ Klein-Mutz ↔ Zehdenick
846	Fürstenberg (Havel) Bhf ↔ Neuthymen ↔ Altthymen
847	Fürstenberg (Havel) Bhf ↔ Zernikow ↔ Menz, Schule
848	Fürstenberg (Havel) Bhf ↔ Steinförde ↔ Großmenow
850	Zehdenick Bhf ↔ Neuhof ↔ Vogelsang
851	Gramzow ↔ Dannenwalde ↔ Menz, Schule
854	Gransee ↔ Mildenberg ↔ Tornow ↔ Himmelpfort
857	Ringlinie: Löwenberg > Großmutz > Grieben > Löwenberg

Tabelle 45: Linienbündel Oberhavel-Nord

5.4 Verkehrsunternehmen im üÖPNV

Hauptbetreiber und Inhaber von 40 Konzessionen im allgemeinen Linienverkehr nach § 42 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) im Nahverkehrsraum Oberhavel ist die Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH (OVG).

Darüber hinaus werden Buslinien betrieben, die in das Gebiet des Landkreises Oberhavel hineinführen:

Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG)

- Buslinie 107: S Hermsdorf – Glienicke/Nordbahn – Schildow – Berlin-Pankow, Hermann-Hesse-Straße bzw. S + U Pankow
- Buslinie 136: Hennigsdorf – Berlin-Spandau

Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH (UVG)

- Buslinie 509: Templin – Grunewald – Kurtschlag – Groß Väter
- Buslinie 517: Fürstenberg – Templin

Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (HVG)

- Buslinie 651: Hennigsdorf – Falkensee
- Buslinie 671: Paaren im Glien – Bötzwow – Berlin-Spandau

Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH (ORP)

- Buslinie 782: Wall – Beetz-Sommerfeld
- Buslinie 783: Herzberg bzw. Rühnick – Löwenberg
- Buslinie 784: Gransee – Lindow

Barnimer Busgesellschaft mbH (BBG)

- Buslinie 891: Bernau – Wandlitz – Zühlsdorf – Zepernick – Bernau

Durch die OVG sind hinsichtlich der Erstellung der Beförderungsleistungen als Subunternehmer Busunternehmen sowie im Rahmen alternativer Bedienungsformen Taxi- und Mietwagenunternehmen vertraglich eingebunden.

Derzeit sind über 50 Taxen- und Mietwagenunternehmen im Landkreis tätig.

5.5 Marketing

Ziel des Marketings im ÖPNV des Landkreises Oberhavel ist eine Stabilisierung der Fahrgastzahlen. Hierzu erfolgt eine ständige Ausrichtung des Leistungsangebotes an den Kundenbedürfnissen und -wünschen sowie an den strukturellen Gegebenheiten und dem Rahmen der bestehenden ÖPNV-Förderung.

Im Rahmen der Umsetzung einer einheitlichen Marketingstrategie des Verkehrsverbundes Berlin - Brandenburg stehen nachfolgende Ziele im Vordergrund:

- Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV gegenüber den Kunden
- Erhöhung des Bekanntheitsgrades
- Aufbau eines positiven Images, Gewährleistung einer breiten und umfassenden Kundeninformation
- Ausrichtung auf die Gewinnung von Neukunden
- Optimierung des Vertriebsweges und der Informationsmedien
- Gewährleistung der verkehrsträgerübergreifenden Fahrgastinformation

Zur Veröffentlichung von Fahrplan, Tarif und Beförderungsbedingungen sollen den Fahrgästen mindestens

- die Printmedien und elektronischen Medien des VBB
- die Printmedien und elektronischen Medien der nationalen Bahnen entsprechend dem räumlichen Geltungsbereich
- das Internet, Videotext
- eine linienbezogene Darstellung zur Auslage in den Fahrzeugen (Linienbänder)

bereitgestellt werden.

Die Vorbereitung und Durchführung des erforderlichen Marketings in Ergänzung der entsprechenden Maßnahmen des Verkehrsverbundes Berlin - Brandenburg erfolgt durch die Oberhavel Holding Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH (Beschluss des Kreistages Nr. 3/0093 vom 08.12.2004).

Kap. 6 Finanzierung

6.1 Investitionen

Für Investitionen zur Verbesserung der kommunalen Infrastruktur im Bereich des übrigen ÖPNV werden entsprechend dem Kreistagsbeschluss Nr. 3/0093 vom 08.12.2004 den Städten und Gemeinden ab dem Jahr 2012 jährlich 150.000 EUR von den Zuweisungen des Landes für die Grundfinanzierung bereitgestellt (§ 1 Absatz 2 ÖPNVfV).

Der Gesellschafterbeitrag für den Landkreis als Gesellschafter des VBB wird auf der Grundlage der jährlichen Haushaltsplanungen des VBB festgesetzt.

Nach dem Kreistagsbeschluss Nr. 3/0110 vom 23.02.2005 zur Förderrichtlinie des Landkreises Oberhavel über die Vergabe von Zuschüssen für Bau- und Ausbaumaßnahmen an Verknüpfungs- und Zugangsanlagen im Bereich des übrigen ÖPNV sind folgende Vorhaben förderfähig:

- a) Bau oder Ausbau von Zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB)
- b) Haltestelleneinrichtungen
- c) Buswendeschleifen / Bahnhofsvorplätze als Verknüpfungs- und Umsteigeanlagen unterschiedlicher Verkehrsträger (sofern sie nicht bereits im Zusammenhang mit Straßenbaumaßnahmen gefördert werden)
- d) Bau oder Ausbau von Umsteigeparkplätzen (P & R-, B & R-Anlagen), ausgenommen Parkhäuser
- e) Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV

Die Zuwendungen des Landkreises betragen 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Die Grundlage für die Förderung der Vorhaben ist das 5-Jahresprogramm, welches jährlich aktualisiert wird.

Die Fördersumme des Landkreises bezieht sich auf die beantragten und realisierten Vorhaben in den jeweiligen Jahren.

Jahr	Investive Mittel für den üÖPNV		
	Anzahl der geförderten Maßnahmen	bereitgestellte Zuwendungen des Landkreises (TEUR)	bewilligte Zuwendungen des Landkreises (TEUR)
2011	16	365,0	160,0
2012	30	150,0	260,7
2013	29	150,0	374,0
2014	24	150,0	549,1
2015	18	150,0	319,1
gesamt	117	965,0	1.662,9

Tabelle 46: Investitionen im übrigen ÖPNV (Quelle: OHBV)

Im Zeitraum 2005 - 2010 wurden insgesamt 150 Maßnahmen entsprechend der Förderrichtlinie des Landkreises Oberhavel für Bau- und Ausbaumaßnahmen im Bereich des übrigen ÖPNV in den Städten, Gemeinden sowie im Amt Gransee und Gemeinden gefördert. Hierfür hat der Landkreis investive Mittel in Höhe von über 2,1 Mio. EUR bereitgestellt. Davon wurden bisher 966 TEUR ausgegeben.

Von 2011 - 2015 wurden insgesamt 117 Maßnahmen gefördert, wofür der Landkreis investive Mittel von 965.000 EUR bereitgestellt hat. Für die Maßnahmen wurden 1,663 Mio. EUR bewilligt, wobei mehr als ca. 700 TEUR aus den bisher angesparten Mitteln genutzt wurden. Es konnten alle Anträge der Kommunen berücksichtigt werden. Ein weiterer Abbau der angesparten Mittel wird durch die künftigen jährlichen Zuwendungen von 150 TEUR für die Planung des 5-Jahresprogramms angestrebt.

In den nächsten Jahren sind die Zuwendungen für Investitionen in die Infrastruktur vorrangig zur barrierefreien Herstellung der Haltestellen gemäß PBefG zu nutzen. Entsprechend Abschnitt 4.8 erfolgt eine genaue Kosten- und Zeitplanung hierzu bis Ende 2017.

6.2 Finanzierung der Verkehrsleistung

Die Finanzierung richtet sich grundsätzlich nach den Vorgaben des Aufgabenträgers im Zuge der jährlichen Haushaltsplanung auf der Grundlage der jeweils gültigen Gesetzeslage.

Nach den in § 9 des ÖPNV-Gesetzes geregelten Finanzierungsgrundsätzen sind Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr nach Möglichkeit durch Fahrgelderträge zu decken.

Die Finanzverantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr obliegt dem jeweiligen Aufgabenträger. Kostendeckungsfehlbeträge des öffentlichen Personennahverkehrs tragen die Aufgabenträger, soweit sie diese im Sinne einer Abdeckung gemeinwirtschaftlicher Lasten veranlasst haben und sie in ihrem Gebiet entstehen.

In Umsetzung des Zweiten Gesetzes zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes hat das Land Brandenburg die Finanzierung des übrigen ÖPNV neu geregelt und unterstützt die Landkreise und kreisfreien Städte durch eine erhöhte pauschalisierte Zuweisung für die Grundfinanzierung des übrigen ÖPNV. Das Land Brandenburg stellt auf der Grundlage des § 10 Absatz 2 ÖPNV-Gesetz seit dem Jahr 2014 jährlich insgesamt 85 Mio. EUR zweckgebundene Zuweisungen für die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV zur Verfügung.

Diese teilen sich auf in 48 Mio. EUR für die Grundfinanzierung und 37 Mio. EUR für den Ausbildungsverkehr. Bis zum Jahr 2007 wurden die Zuweisungen für den Ausbildungsverkehr durch das Land direkt an die im Landkreis im Ausbildungsverkehr tätigen Verkehrsunternehmen gezahlt.

Im Zuge der Neuordnung der Finanzierung im Land Brandenburg werden diese zweckgebundenen Zuweisungen ab dem Jahr 2008 an die Landkreise und kreisfreien Städte ausgereicht. Über die OHBV werden diese Mittel im Landkreis Oberhavel jährlich nach einem einheitlichen Schlüssel an alle im Ausbildungsverkehr tätigen Verkehrsunternehmen verteilt.

Die Zuweisungen des Landes für die Grundfinanzierung und den Ausbildungsverkehr werden unter den Aufgabenträgern unter Berücksichtigung

- der Höhe der eigenen finanziellen Aufwendungen,
- der Fläche,
- des Umfangs des Verkehrsangebots,
- der Fahrgastzahl und
- der Anzahl der Schüler, Studenten und Auszubildenden

aufgeteilt.

Entsprechend dem Kreistagsbeschluss Nr. 3/0093 werden für Investitionen zur Verbesserung der kommunalen Infrastruktur im Bereich des übrigen ÖPNV ab 2012 150 TEUR der Zuweisungen des Landes für die Grundfinanzierung verwendet. Für nichtinvestive Zwecke werden durch den Landkreis als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV eigene finanzielle Mittel im Rahmen des Haushalts bereitgestellt für:

- Leistungsentgelte für den übrigen ÖPNV, einschließlich Verkehrsverträge
- VBB-Gesellschafterbeiträge des Landkreises
- ÖPNV-Marketing (soweit nicht vom VBB geleistet)

Jahr	Zuweisung des Landes (Mio. EUR)	Eigenanteil des Landkreises (Mio. EUR)	Gesamt: (Mio. EUR)
2017	4,7	2,6	7,3
2018	4,7	2,6	7,3
2019	4,7	2,6	7,3
2020	4,7	2,6	7,3
2021	4,7	2,6	7,3

Tabelle 47: Nichtinvestive Mittel für den ÖPNV

Zur Umsetzung einer zukunftsorientierten Ausgestaltung des übrigen ÖPNV wurde auf der Grundlage des Kreistagsbeschlusses Nr. 3/0094 vom 08.12.2004 die Oberhavel Holding Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mit der Wahrnehmung der Regie- und Bestelleraufgaben des übrigen ÖPNV betraut.

6.3 Ansätze für eine kommunale Mitfinanzierung von Angebotsausweitungen

Die Grundaufgabe des Aufgabenträgers im üÖPNV ist die Sicherung der Daseinsvorsorge im Rahmen einer freiwilligen Leistung bei vergleichbaren Angebotsstandards im Landkreis. Daher können über die Daseinsvorsorge hinausgehende Angebotsumfänge sowie auch reine Stadtverkehre nicht finanziert werden.

Dies gilt auch für Angebotsausweitungen im Stadtumlandbereich. Hier wären für mindestens zwei Stadtumlandkorridore (Linie 136 und Linie 107 bzw. 806) kurz- bis mittelfristige partielle Angebotsausweitungen bzw. -neuordnungen jedoch verkehrlich sinnvoll und dringlich. Aufgrund der begrenzten zur Verfügung stehenden Mittel, welche bereits vollständig für das bisherige Angebot gebunden sind, ist zur Umsetzung über den Bedarf hinausgehender zusätzlicher Angebotsverdichtungen und Leistungsausweitungen eine Mitfinanzierung durch die Kommunen zwingend erforderlich.

Kommunale Mitfinanzierung eines verdichteten Angebots

Ansatzpunkt des zusätzlichen Aufwands wäre die Betriebsleistung (Bus-km) der zusätzlichen Fahrten, wobei der genaue Leistungsumfang dann gemeinsam zu definieren wäre. Im Falle der Taktverdichtung der Linie 136 von 30 auf 20 min zur erweiterten HVZ wäre ein weiteres Fahrzeug erforderlich. Gleiches gilt für die Angebotserweiterung der Linie 806 im 20-min-Takt von Mühlenbeck Schule bis S Hermsdorf unter entsprechender Zurückziehung der Linie 107. Insofern umfasst die Mitfinanzierung nicht nur eine Leistungsausweitung zu Grenzkosten, wie es z. B. bei einer zusätzlichen Fahrt eines bereits eingesetzten Fahrzeugs im Tagesrand möglich wäre und wie es auf Einzelfahrten der Linie 806 bereits praktiziert wird.

Kommunale Mitfinanzierung bei neuen Stadt- oder Ortslinien

Die Stadt Oranienburg plant ein verbessertes Angebot im Stadtbereich. Dies baut auf den bestehenden Angeboten der regionalen Linien auf, kann aber auch perspektivisch eigenständige Stadtlinien umfassen. Gleiches gilt für Teile der Gemeinde Birkenwerder, welche über eine Ortslinie ausgehend vom Bahnhof besser erschlossen werden könnte. Beide Fälle können nicht im Rahmen des Grundangebots finanziert werden, bieten aber in der Sache aussichtsreiche Ansätze für eine kommunale Mitfinanzierung zur Verbesserung der Situation.

Fazit

Vorteile aller genannten Angebotsausweitungen sind eine deutlich gesteigerte Attraktivität der Angebote durch kürzere Takte und verbesserte Anschlüsse, welche die bedienten Siedlungsbereiche insgesamt spürbar aufwerten. Wenn ein Anschluss von und zu jeder S-Bahn (u. a. S 25 und S 8) besteht, ist dies ein Entscheidungsvorteil für den ÖPNV und wirkt ansiedlungsfördernd für Wohnraum und Gewerbe.

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1. Schulstandorte
- Anlage 2. ÖPNV-Vorbehaltsstraßennetz
- Anlage 3. Schienenverkehrsnetz 2015
- Anlage 4. Fahrshüler Matrixspinne 2014
- Anlage 5. Fahrshüler Matrixspinne 2020
- Anlage 6. Fahrshüler Matrixspinne 2030
- Anlage 7. ÖPNV-Achsen
- Anlage 8. üÖPNV-Netz
- Anlage 9. Pendler (ohne Berlin) 2014
- Anlage 10. Pendler (nur Berlin) 2014
- Anlage 11. Pendler (ohne Berlin) 2020
- Anlage 12. Pendler (nur Berlin) 2020
- Anlage 13. Pendler (ohne Berlin) 2030
- Anlage 14. Pendler (nur Berlin) 2030
- Anlage 15. Verkehrsnachfrage mo - fr
- Anlage 16. Verkehrsnachfrage sa
- Anlage 17. Verkehrsnachfrage so
- Anlage 18. Übergangszeiten
- Anlage 19. Haltestellenkategorien

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Kreisgliederung Landkreis Oberhavel	2
Abbildung 2:	Bevölkerungsdichte; Quelle: LBV.....	4
Abbildung 3:	Entwicklung Behinderte und Schwerbehinderte 2009 bis 2014; Quelle: Gleichstellungs-, Behinderten- und Ausländerbeauftragte des Landkreises Oberhavel	5
Abbildung 4:	Zentrale Orte des LEP Brandenburg; Quelle: LBV.....	7
Abbildung 5:	Krankenhäuser; Quelle: LBV	8
Abbildung 6:	Regionale Wachstumskerne; Quelle: LBV	11
Abbildung 7:	Änderungen Schulwegbeziehungen bis 2020	15
Abbildung 8:	Änderungen Schulwegbeziehungen bis 2030	16
Abbildung 9:	Großflächige Freizeiteinrichtungen; Quelle: LBV.....	17
Abbildung 10:	Kur- und Erholungsorte; Quelle: LBV	18
Abbildung 11:	Entwicklung der Übernachtungen 2009 bis 2014; Quelle: Amt für Statistik.....	18
Abbildung 12:	Bediente Streckenabschnitte mo - fr; Quelle: OVG.....	5
Abbildung 13:	Bediente Streckenabschnitte mo - fr mit alternativen Angeboten; Quelle: OVG.....	5
Abbildung 14:	Bediente Streckenabschnitte sa / so; Quelle: OVG	6
Abbildung 15:	Bediente Streckenabschnitte sa / so mit Alternativer Bedienung; Quelle: OVG.....	6
Abbildung 16:	Modal Split im Land Brandenburg 2002 und 2008; Quelle: MiD	13
Abbildung 17:	Verkehrsmittelanteile am Gesamtverkehr; Quelle SrV 2008.....	13

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einwohnerdaten der Jahre 2011 bis 2014; Quelle: Amt für Statistik.....	3
Tabelle 2:	Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen; Quelle: Amt für Statistik.....	4
Tabelle 3:	Bevölkerungsprognose bis 2030	6
Tabelle 4:	Bevölkerungsprognose bis 2030 nach Altersgruppen.....	6
Tabelle 5:	Entwicklung sozialversicherungspflichtig Beschäftigter; Quelle: Bundesagentur für Arbeit.....	9
Tabelle 6:	Pendlerentwicklung 2009 und 2014; Quelle: Bundesagentur für Arbeit	10
Tabelle 7:	Pendlerprognose von und nach Berlin.....	12
Tabelle 8:	Entwicklung der Schülerzahlen; Quelle: Landkreis Oberhavel / FD Schulen	13
Tabelle 9:	Teilnehmer Schülerbeförderung lt. Schülerbeförderungssatzung; Quelle: Landkreis Oberhavel / FD Schulen.....	14
Tabelle 10:	Schülerzahlen 2014/2015 (ohne Förderschüler und freie Adventschule / Immanuelsschule).....	15
Tabelle 11:	Fahrschülerprognose.....	16
Tabelle 12:	Bestand SPNV - Überregionale Angebote	1
Tabelle 13:	Bestand SPNV - Regionale Angebote	2
Tabelle 14:	Bestand SPNV - S-Bahn.....	3
Tabelle 15:	Verkehrsangebot im üÖPNV (Jan. 2016)	8
Tabelle 16:	Verkehrszeiten SPNV (Regionalverkehr und S-Bahn)	8
Tabelle 17:	Verkehrszeiten üÖPNV im Stadtumlandbereich	8
Tabelle 18:	Verkehrszeiten üÖPNV im weiteren Kreisgebiet	8
Tabelle 19:	Umsteiger 2007	9
Tabelle 20:	Umsteiger 2013	9
Tabelle 21:	Fahrgastnachfrage SPNV-Zugangsstellen	10
Tabelle 22:	Fahrgastnachfrage und Zeitkartennutzung je Linie.....	11
Tabelle 23:	Motorisierungsgrad der Städte und Gemeinden	14
Tabelle 24:	Entwicklung Modal Split.....	14
Tabelle 25:	Nachfrage Rufbus OVG-Linien 2014; Quelle: OVG.....	17
Tabelle 26:	Optimierungspotenzial alternative Bedienung	17
Tabelle 27:	Verknüpfungseinrichtungen an Bahnhöfen; Quelle: VBB.....	19
Tabelle 28:	Prognose der Bevölkerung nach Altersgruppen; Quelle: Amt für Statistik	2
Tabelle 29:	Entwicklung des Modal Split bis 2030	4
Tabelle 30:	Achsen des SPNV im Landkreis Oberhavel als Forderung an die Landespolitik	5
Tabelle 31:	Achsen des üÖPNV als Zielkonzept des Landkreis Oberhavel.....	6
Tabelle 32:	Zielkonzept SPNV / Überregionale Angebote	7
Tabelle 33:	Zielkonzept SPNV / Regionale Angebote	8
Tabelle 34:	Zielkonzept SPNV / S-Bahn	8
Tabelle 35:	Linienkategorien OVG.....	11
Tabelle 36:	Linienkategorien: landkreisübergreifende Linien anderer Verkehrsunternehmen	11
Tabelle 37:	Linienkennwerte und Kategorien OVG.....	12
Tabelle 38:	Kategorien landkreisübergreifender Linien.....	13
Tabelle 39:	Haltestellen je Kategorie.....	19
Tabelle 40:	Anforderungen Haltestellenausstattung; Quelle: VBB *(x) anzustreben bzw. bei Bedarf	20
Tabelle 41:	Umsetzungskategorien für Herstellung der Barrierefreiheit; Quelle: VBB	21
Tabelle 42:	Qualitätsanforderungen Standard-Linienbus; Quelle: VBB.....	22
Tabelle 43:	Qualitätsanforderungen Midi- / Minibus; Quelle: VBB	23
Tabelle 44:	Linienbündel Oberhavel-Süd	4
Tabelle 45:	Linienbündel Oberhavel-Nord.....	4
Tabelle 46:	Investitionen im übrigen ÖPNV (Quelle: OHBV)	1
Tabelle 47:	Nichtinvestive Mittel für den ÖPNV	3

Abkürzungsverzeichnis

AST	AnrufSammelTaxi
AöR	Anstalt des öffentlichen Rechts
BAR	Landkreis Barnim
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
B + R	„Bike and Ride“ - Anlage
EU	Europäische Union
Ew	Einwohner
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FGI	Fahrgastinformationssystem
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HVL	Landkreis Havelland
HVZ	Hauptverkehrszeit
INSEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
LBV	Landesamt für Bauen und Verkehr
LEP B-B	Gemeinsamer Landesentwicklungsplan Berlin - Brandenburg
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MSE	Landkreis Mecklenburgische Seeplatte
NEB	NEB Betriebsgesellschaft mbH
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
OHBV	Oberhavel Holding Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH
HVLE	Havelländische Eisenbahn AG
OHV	Landkreis Oberhavel
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg
OPR	Landkreis Ostprignitz-Ruppin
OVG	Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P + R	„Park and Ride“ - Anlage
RB	Regionalbahn
RBL	rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress
S	S-Bahnlinie
SEV	Schienenersatzverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
UM	Landkreis Uckermark
VA	Verkehrsaufkommen
VBB	Verkehrsverbund Berlin - Brandenburg
VO (EG)	Verordnung der Europäischen Gemeinschaft
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof