



Nahverkehrsplan für den Landkreis
Havelland für den Zeitraum 2020 bis 2024



Rathenow, den 09.12.2019



Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan für den Landkreis Havelland
Kreistags-Beschluss	BV-0026/19 vom 09.12.2019
Auftraggeber	Landkreis Havelland
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter	PTV: Alexander Pesch, Susanne Rebentisch, Carola Hocke, HVL: Heidrun Wobeser
Bildquelle Deckblatt	www.havelbus.de



Inhalt

1	Einführung	7
1.1	Rechtsrahmen und Rahmenbedingungen des Nahverkehrsplanes	7
1.2	Ziele des Nahverkehrsplanes	9
2	Bestandsaufnahme	10
2.1	Lage und Raumstruktur	10
2.1.1	Verwaltungsstruktur und Zentrale Orte	10
2.1.2	Bevölkerung	12
2.1.3	Arbeitsplätze und Erwerbstätige	17
2.1.4	SchülerInnen und Schulstandorte	21
2.1.5	Tourismus	22
2.1.6	Wichtige medizinische Versorgungseinrichtungen	24
2.2	Analyse des öffentlichen Personennahverkehrs	25
2.2.1	Schienenpersonennahverkehr	25
2.2.2	ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises	28
2.2.3	Haltestelleninfrastruktur und Verknüpfungspunkte	34
2.2.4	Tarif und Fahrgastinformation	36
2.2.5	Fahrzeug- und Verkehrstechnik	37
2.2.6	Verkehrsnachfrage	37
2.2.7	Organisationsstruktur	40
3	Entwicklungsziele und Anforderungsprofil	44
3.1	Erfolgskontrolle Nahverkehrsplan 2012-2019	44
3.2	Verkehrspolitische Zielstellungen der ÖPNV-Gestaltung und finanzieller Handlungsrahmen des Landkreises	45
3.3	Quantitative Bedienungsstandards im ÖPNV	47
3.3.1	Erschließungsgrundsätze	47
3.3.2	Klassifizierung des ÖPNV-Netzes	49
3.3.3	Verbindungsqualität	49
3.3.4	Verknüpfungspunkte	52
3.3.5	Flexible Bedienungsangebote im öffentlichen Personennahverkehr	52



3.3.6	Festlegungen zur Schülerbeförderung	53
3.4	Qualitative Bedienungsstandards im ÖPNV	54
3.4.1	Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit	55
3.4.2	Fahrzeuge	55
3.4.3	Fahrgastinformation und Kommunikation	56
3.4.4	Personal	56
3.4.5	Störungsmanagement	57
3.4.6	Tarifsystem	57
3.4.7	Haltestellen und Verknüpfungspunkte	57
3.5	Barrierefreiheit im ÖPNV	59
4	Bewertung der Bestandstrukturen	64
4.1	Resümee der Buskonzepte „Falkensee und Umland“ sowie „weiteres Havelland“	64
4.2	Bewertung quantitativer Bedienungsstandards	65
4.3	Bewertung des Standes der Barrierefreiheit	71
5	Maßnahmenplan	74
5.1	ÖPNV-Angebot	74
5.2	Barrierefreiheit	75
5.3	Zusammenfassung und zeitliche Priorisierung	77
5.4	Geplante Maßnahmen der Kommunen zum barrierefreien Haltestellenausbau 2019-2024	78
6	Investitions- und Finanzierungsplan	82
6.1	Grundsätze zur Investition und Finanzierung	82
6.2	Investitionsplanung	83
6.3	Finanzplanung	84
7	Literaturverzeichnis	87
8	Anlagen	89



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einwohner des Landkreises Havelland nach Gemeinden_____	13
Tabelle 2:	Entwicklung der Bevölkerung (LBV, 2018)_____	15
Tabelle 3:	Einwohnerprognose des Landkreises Havelland (Landkreis Havelland) _____	16
Tabelle 4:	Bedeutende Pendlerrelationen (angegeben sind Beziehungen > 500 Pendler, Angaben gerundet), Quelle: (BfA, 2016)_____	18
Tabelle 5:	wichtige Gewerbestandorte mit Flächen > 10ha _____	20
Tabelle 6:	SPNV-Angebot im Landkreis Havelland (Fahrplanstand Dezember 2018) _____	26
Tabelle 7:	geplante Änderungen im SPNV ab 2022_____	28
Tabelle 8:	Buslinien im Landkreis Havelland (Jahr 2018) _____	31
Tabelle 9:	Betriebsleistung der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (Jahr 2018) _____	32
Tabelle 10:	Klassifizierung der Haltestellen im Landkreis Havelland_____	34
Tabelle 11:	SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Havelland _____	35
Tabelle 12:	Verknüpfungspunkte im Landkreis Havelland _____	36
Tabelle 13:	Nachfrage im üÖPNV im Landkreis Havelland _____	38
Tabelle 14:	Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) von ÖPNV-Haltestellen_____	48
Tabelle 15:	Netzebenen im Regionalverkehr _____	49
Tabelle 16:	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Montag – Freitag) _____	50
Tabelle 17:	Vorgaben zur Verbindungsqualität_____	51
Tabelle 18:	Mindestbedienungshäufigkeit_____	51
Tabelle 19:	Schwachstellenanalyse zur Erschließung von Ortsteilen/Gemeinden _____	67
Tabelle 20:	Schwachstellenanalyse zur zeitlichen Erreichbarkeit zentraler Orte _____	69
Tabelle 21:	Schwachstellenanalyse zur Übergangszeit an Verknüpfungspunkten (mittlere Übergangszeit in Minuten) _____	70
Tabelle 22:	Kategorien und Prioritäten des barrierefreien Haltestellenausbaus im Landkreis Havelland (Anzahl Haltepositionen) _____	71
Tabelle 23:	Maßnahmenplan Nahverkehrsplan Havelland 2020 bis 2024 _____	78
Tabelle 24:	Investitionsplanung 2020 – 2024 – Abschätzung der Fördermittelabrufung zum barrierefreien Ausbau _____	83
Tabelle 25:	Finanzplan bis 2024 (Angaben in 1.000 €) _____	85



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Zentrale Orte im Landkreis Havelland (Stand: Dezember 2017)	11
Abbildung 2:	Bevölkerung im Landkreis Havelland im Jahr 2016 und 2025	14
Abbildung 3:	Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Quelle: Referat Wirtschaftsförderung, Landkreis Havelland)	18
Abbildung 4:	Gewerbestandorte im Landkreis Havelland (PTV Transport Consult GmbH, 2018)	20
Abbildung 5:	örtliche Verteilung der Schulen im Havelland (Landkreis Havelland, 2017)	21
Abbildung 6:	touristische Ziele im Landkreis Havelland	23
Abbildung 7:	Übersicht über ausgewählte Einrichtungen der Gesundheitsversorgung (IGES, 2018)	24
Abbildung 8:	Liniennetz im Landkreis Havelland (Schulwerktag)	29
Abbildung 9:	Haltstellenkategorisierung des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB)	34
Abbildung 10:	Organisation des ÖPNV im Landkreis Havelland	42
Abbildung 11:	Möglichkeiten zur Flexibilisierung des ÖPNV (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), 2009)	52
Abbildung 12:	Ausstattungsmerkmale von Haltestellen (Quelle: VBB GmbH)	58
Abbildung 13:	Ablauf der Priorisierung zum barrierefreien Ausbau	62
Abbildung 14:	Prioritäten des barrierefreien Haltestellenausbaus im Landkreis Havelland	63



1 Einführung

1.1 Rechtsrahmen und Rahmenbedingungen des Nahverkehrsplanes

Die Sicherstellung der ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV¹) ist nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) eine Aufgabe der Daseinsvorsorge in Verantwortung der Länder. Nach der Legaldefinition laut § 2 ist der ÖPNV „[...] die allgemein zugängliche Beförderung von Personen [...], die überwiegend dazu bestimmt ist, 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 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.“ (BMJV, 2017). Er umfasst gemäß § 1 PBefG den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Eisenbahn und den ÖPNV im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen des Linienverkehrs (BMJV, 2017). Der ÖPNV soll der Mobilitätssicherung aller Teile der Bevölkerung, der Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen in Teilgebieten mit unterschiedlicher Bevölkerungsdichte und Siedlungsstruktur, der Attraktivität der Wohn- und Gewerbestandorte, dem Umweltschutz und der Verkehrssicherheit dienen. In Ballungsgebieten soll der ÖPNV darüber hinaus als eine möglichst attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr gestaltet werden und zu dessen Dämpfung beitragen.

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie als solcher definierten landesbedeutsameren Verkehrslinien anderer Verkehrsträger ist nach § 3 Absatz 1 des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg (ÖPNVG BB) das Land Brandenburg, soweit nicht Teile dieser Zuständigkeit nach Absatz 2 auf Antrag auf Landkreise und kreisfreie Städte übertragen werden (Land Brandenburg, 2017). Die Landkreise und kreisfreien Städte des Landes Brandenburg sind nach § 3 Absatz 3 ÖPNVG BB Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV²) sowie nach § 112 des Brandenburgischen Schulgesetzes (BbgSchulG) Träger der Schülerbeförderung für die in ihrem Gebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler (Land Brandenburg, 2002) zuständig. Das für den ÖPNV maßgebende Landesrecht im Land Brandenburg definiert den üÖPNV als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Aufgabenträger. Das schließt ausdrücklich auch den Schülerverkehr ein.

Entsprechend § 7 ÖPNVG BB hat das für Verkehr im Land Brandenburg zuständige Mitglied der Landesregierung alle 5 Jahre einen Landesnahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr und landesbedeutsame Linien anderer Verkehrsträger

¹ Als ÖPNV werden alle Angebote öffentlicher Personenbeförderung angesehen, das heißt sowohl Bahn- als auch Busverkehre.

² Als üÖPNV wird der Straßengebundene Personenverkehr bezeichnet, das heißt alle Bus- und Tramangebote, die nicht dem Eisenbahnverkehr zuzuordnen sind und sich in Aufgabenträgerschaft des Landkreises befinden.



des ÖPNV aufzustellen. Gemäß § 8 ÖPNVG BB können die Landkreise und kreisfreien Städte kommunale Nahverkehrspläne aufstellen. Dabei sind die Vorgaben des § 7 Absatz 3 Nr. 1 und 2 und Absatz 4 Nr. 1 bis 5 einzuhalten.

Darüber hinaus sind Grundsätze einzuhalten, die in § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vorgegeben sind. Der Nahverkehrsplan soll vorhandene Verkehrsstrukturen berücksichtigen, ist unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen aufzustellen und darf nicht zu Ungleichbehandlungen dieser führen. Auf eine vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV-Angebots ist hinzuwirken.

Der Landkreis Havelland hat 1997 erstmals einen Nahverkehrsplan aufgestellt und diesen 2001, 2007 und 2012 fortgeschrieben. Die vorliegende vierte Fortschreibung für den Zeitraum 2020 bis 2024 hat insbesondere folgende Veränderungen und Erfordernisse zu berücksichtigen:

- weitere Verschiebungen der Fahrgastpotenziale aus der raumstrukturellen und demografischen Entwicklung des Kreisgebietes
- strukturelle Veränderungen im Verkehrsbedarf und bei den Verknüpfungsanforderungen, die sich aus einer schrittweisen Neustrukturierung des Liniennetzes in den zurückliegenden Jahren ergeben haben
- Begleitung der Umsetzung zweier Buskonzepte für den Raum Falkensee und Umland sowie das weitere Havelland inklusive Evaluation der Wirkungen
- Erhaltung und weitere Verbesserung der Qualität und Quantität des Verkehrsangebotes als Standortfaktor zur positiven Beeinflussung der Bevölkerungsentwicklung
- steigende Anforderungen an die Qualität und Zuverlässigkeit des Leistungsangebots
- Berücksichtigung von Anforderungen aller Personen

Es ergeben sich erhöhte Anforderungen an Umfang und Detailliertheit der Planungen, die auch die Kontrolle der vertragsgerechten Leistungsdurchführung sowie künftige Verfahren der Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung zu berücksichtigen haben.

Der Nahverkehrsplan bildet den grundsätzlichen Rahmen der Planung des üÖPNV unter Berücksichtigung der Entwicklungsplanungen des SPNV. Gemäß § 8 Absatz 3 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. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen“.

Weiterhin verpflichtet § 8 Absatz 3 ÖPNVG BB die Aufgabenträger zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen. Im Hinblick



auf die Finanzierung des Leistungsangebotes im üÖPNV und dessen eigenwirtschaftliche (kommerzielle) oder gemeinwirtschaftliche Genehmigungsfähigkeit sind die Kriterien der Eigenwirtschaftlichkeit von großer Bedeutung. Diese sind im Einklang mit den Bestimmungen der VO (EG) 1370/2007 festzulegen. Eigenwirtschaftlich sind danach Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch

- Beförderungserlöse
- Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 und 3 der VO (EG) 1370/2007
- sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der VO (EG) 1370/2007 darstellen.

Sollte keine eigenwirtschaftliche Erbringung der Verkehre möglich sein, so besteht alternativ die Beauftragung zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verkehre. Für das Netz des üÖPNV im Landkreis Havelland ist eine eigenwirtschaftliche Erbringung der Verkehrsleistungen unter Einhaltung der durch den Landkreis definierten Qualitätsstandards nicht gegeben, sodass eine Beauftragung gemeinwirtschaftlicher Leistungen notwendig ist. Dies erfolgt unter Einhaltung der Vorgaben der VO (EG) 1370/2007.

1.2 Ziele des Nahverkehrsplanes

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Havelland verfolgt mit der Fortschreibung für den Zeitraum 2020 bis 2024 das Ziel, sowohl als planerischer Rahmen zur Förderung des barrierefreien Ausbaus des ÖPNV zu dienen, als auch die angebotsseitige Fortentwicklung des ÖPNV planerisch und ordnungspolitisch zu unterstützen, damit der ÖPNV als positiv wirkender Standortfaktor die weitere Entwicklung des Landkreises, insbesondere in Bezug auf die Einwohner- und Wirtschaftsentwicklung, unterstützen kann.



2 Bestandsaufnahme

2.1 Lage und Raumstruktur

Der Landkreis Havelland liegt im westlichen Teil des Landes Brandenburg. Im Osten grenzt er an die Metropole Berlin an und hat einen Anteil am stärker verdichteten Planungsraum „Berliner Umland“. Im Norden grenzt der Landkreis an den Landkreis Ostprignitz-Ruppin und im Nordosten an den Landkreis Oberhavel an. Die südliche Begrenzung bildet im Wesentlichen der Landkreis Potsdam-Mittelmark. Im Südosten und im Südwesten grenzt der Landkreis Havelland an die Oberzentren Landeshauptstadt Potsdam und Brandenburg an der Havel. Die westliche Begrenzung bilden die Landkreise Stendal und Jerichower Land, die zum Land Sachsen-Anhalt gehören.

Das Landschaftsbild ist geprägt

- im östlichen Teil durch waldreiche Heidelandschaften (Höhenzug des Glien, Krämerwald, Döberitzer Heide)
- im mittleren Teil durch ausgedehnte Ackerebenen
- im Süden die Fluss- und Teichlandschaft um Ketzin/Havel
- im nördlichen und mittleren Teil durch die Auenlandschaften des Havelländischen Luchs
- und im westlichen Teil durch die wasserreichen Waldgebiete des Naturparks Westhavelland (Havelstromgebiet, Land Schollene, Ländchen Rhinow, Rathenower Heide, Gülper See, Hohennauener und Ferchesarer See).

Der Landkreis Havelland verfügt über verschiedene landschaftliche und kulturell bedeutende Ziele sowie weitere Ziele mit einem hohen Freizeitwert. Landschaftliche Ziele sind zum Beispiel das Havelstromgebiet und der Naturpark Westhavelland. Kulturell bedeutende Ziele sind zum Beispiel die Kreisstadt Rathenow und die Stadt Nauen sowie die Schlösser Ribbeck und Paretz. Als weitere herausragende Freizeitziele sind beispielsweise der Erlebnispark in Paaren im Glien (MAFZ), Karls Erlebnisdorf Elstal und das ebenfalls in Elstal befindliche Designer-Outlet zu nennen. Daneben gibt es viele weitere kleinere Ziele im Havelland, die touristisch und für die Freizeitbeschäftigung der havelländischen Bevölkerung interessant sind.

2.1.1 Verwaltungsstruktur und Zentrale Orte

Die Verwaltungsstruktur des Landkreises Havelland umfasst insgesamt 26 Gemeinden, darunter

- fünf amtsfreie Städte (Falkensee, Ketzin/Havel, Nauen, Premnitz, Rathenow)
- zwei amtsangehörige Städte (Friesack, Rhinow)



- fünf amtsfreie Gemeinden (Brieselang, Dallgow-Döberitz, Milower Land, Schönwalde-Glien, Wustermark)
- drei Ämter (die jeweils Verwaltungssitz sind) mit insgesamt 14 amtsangehörigen Gemeinden und zwei amtsangehörigen Städten in folgender Zuordnung:
 - Amt Friesack:
Stadt Friesack, Gemeinden Mühlenberge, Paulinenaue, Pessin, Retzow, Wiesenaue
 - Amt Nennhausen:
Gemeinden Kotzen, Märkisches Luch, Nennhausen, Stechow-Ferchesar
 - Amt Rhinow:
Stadt Rhinow, Gemeinden Gollenberg, Großderschau, Havelaue, Kleßen-Görne, Seeblick

Sitz der Kreisverwaltung ist in der Stadt Rathenow, mit weiteren Dienststellen in den Städten Nauen, Falkensee und Friesack. Folgende Orte sind von Bedeutung für den Landkreis Havelland und werden im Rahmen des Nahverkehrsplanes als solche verwendet. Innerhalb des Landkreises existieren:

- drei Mittelzentren (Rathenow, Nauen, Falkensee)
- zehn Verwaltungssitze (Milow, Premnitz, Friesack, Ketzin/Havel, Nennhausen, Rhinow, Brieselang, Wustermark, Dallgow-Döberitz und Schönwalde-Glien)

Außerhalb des Kreisgebietes existieren folgende, zu berücksichtigende, Zentren:

- Metropole: Berlin
- Oberzentren: Potsdam und Brandenburg an der Havel

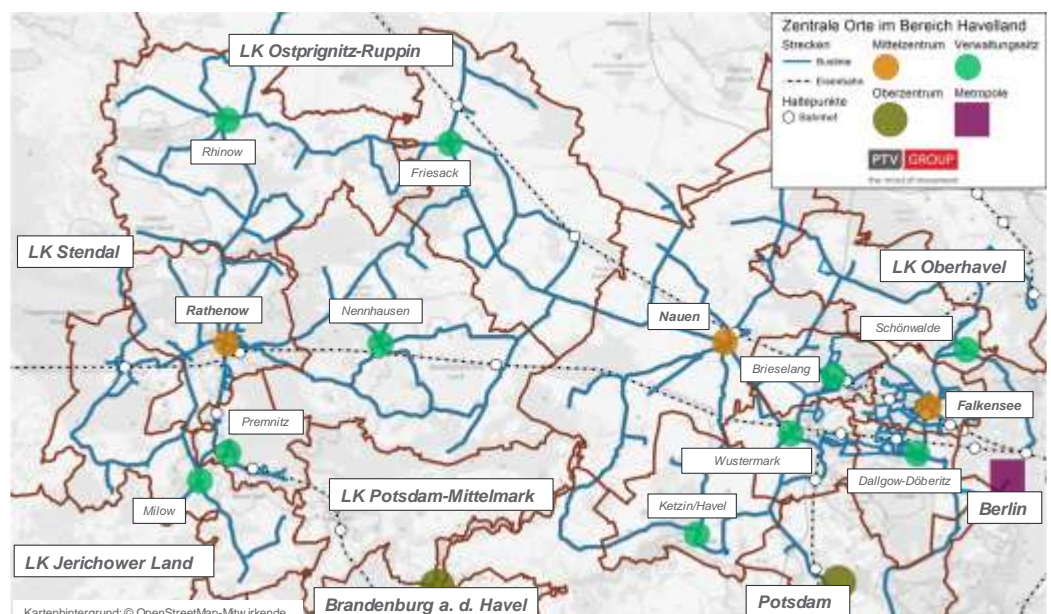


Abbildung 1: Zentrale Orte im Landkreis Havelland (Stand: Dezember 2017)



Mit der Grundstruktur von drei Mittelzentren sind die jeweiligen Versorgungsbereiche relativ gut abgedeckt. Im Osthavelland werden die Versorgungsfunktionen ohnehin stark durch die Metropole Berlin und das Oberzentrum Potsdam überlagert. Im Westhavelland sind die Entfernungen für die Erfüllung der mittelzentralen Versorgungsfunktionen der Stadt Rathenow, im Zusammenwirken mit der geringen Einwohnerdichte, sehr groß.

2.1.2 Bevölkerung

Bevölkerung Stand 31.12.2017

Mit einer Wohnbevölkerung Stand 31.12.2017 von 160.700 Personen (AFS, November 2018) sowie einer Fläche von 1.727 km² und somit einer Bevölkerungsdichte von 93 Einwohner je km² gilt der Landkreis als dünn besiedelter ländlicher Kreis, da weniger als 50% der Bevölkerung in Groß- und Mittelstädten leben und die Einwohnerdichte ohne Berücksichtigung dieser Städte unter 100 Einwohner je km² beträgt (BBSR, 2019). Es besteht eine räumliche Teilung, wobei die dicht besiedelten Zentren vor allem im Osten (Falkensee, Nauen, Brieselang, Dallgow-Döberitz, Schönwalde-Glien, Wustermark sowie Ketzin/Havel) liegen. Im Süd-Westen des Landkreises sind Rathenow, Premnitz und Milow die Orte mit einer überdurchschnittlich hohen Bevölkerungsdichte. Die Einwohnerdichte des Havellandes liegt über dem Landesdurchschnitt von 84 Einwohnern je km². In folgender Tabelle sind die Einwohner des Landkreises Havelland nach Gemeinden aufgeführt.

Stadt oder Gemeinde	Einwohner zum 31.12.2017
Brieselang	11.714
Dallgow-Döberitz	9.956
Falkensee, Stadt	43.552
Friesack, Stadt	2.550
Gollenberg	407
Großderschau	447
Havelaue	867
Wiesenaue	778
Ketzin/Havel, Stadt	6.503
Kleßen-Görne	362
Kotzen	600
Märkisch Luch	1.249
Milower Land	4.287
Mühlenberge	711
Nauen, Stadt	17.686



Stadt oder Gemeinde	Einwohner zum 31.12.2017
Nennhausen	1.844
Paulinenaue	1.298
Pessin	658
Premnitz, Stadt	8.375
Rathenow, Stadt	24.309
Retzow	509
Rhinow, Stadt	1.605
Schönwalde-Glien	9.498
Seeblick	896
Stechow-Ferchesar	905
Wustermark	9.144

Tabelle 1: Einwohner des Landkreises Havelland nach Gemeinden

Bei der Verteilung der Bevölkerung wie auch der Wirtschaftsstandorte innerhalb des Landkreises bestehen erhebliche Unterschiede. Einerseits sind eine zunehmende Verdichtung innerhalb des Planungsraumes Berliner Umland (etwa zwischen östlicher Kreisgrenze und Autobahnring A10, einschließlich Nauen und Wustermark) und eine weiterbestehende Verdichtung in der Achse Rathenow-Premnitz zu verzeichnen. Andererseits sind viele andere Teilräume, insbesondere das mittlere und nördliche Kreisgebiet sehr dünn besiedelt (häufig weniger als 20 Einwohner je km², vgl. Abbildung 2) und ohne bedeutende Wirtschaftsstandorte. Der Dispersionsgrad innerhalb der Siedlungsstruktur (Anteil von Streusiedlungen) ist dabei vergleichsweise hoch und betrifft nahezu alle Teilgebiete des Kreises.

Bevölkerungsentwicklung

Für das Jahr 2025 wird durch das Landesamt für Bauen und Verkehr eine Zunahme der Einwohnerzahl auf rund 163.600 Einwohner prognostiziert (LBV, 2018). Dies entspricht einer Zunahme von 2.900 Einwohnern (1,8 %) im Vergleich zu 2017, welche sich vor allem auf den Siedlungsschwerpunkt Falkensee und Umland konzentrieren wird.

Somit haben die räumlichen Disparitäten in Bezug auf die Bevölkerungsverteilung im Landkreis auch über die nächsten Planungszeiträume Bestand. Demnach steigen die Einwohnerzahlen im Berliner Umland um weitere rund 7.800 Personen (7 %) an, während in der weiteren Metropolregion ein Rückgang um 3.800 Personen (7 %) zu erwarten ist (LBV, 2018).

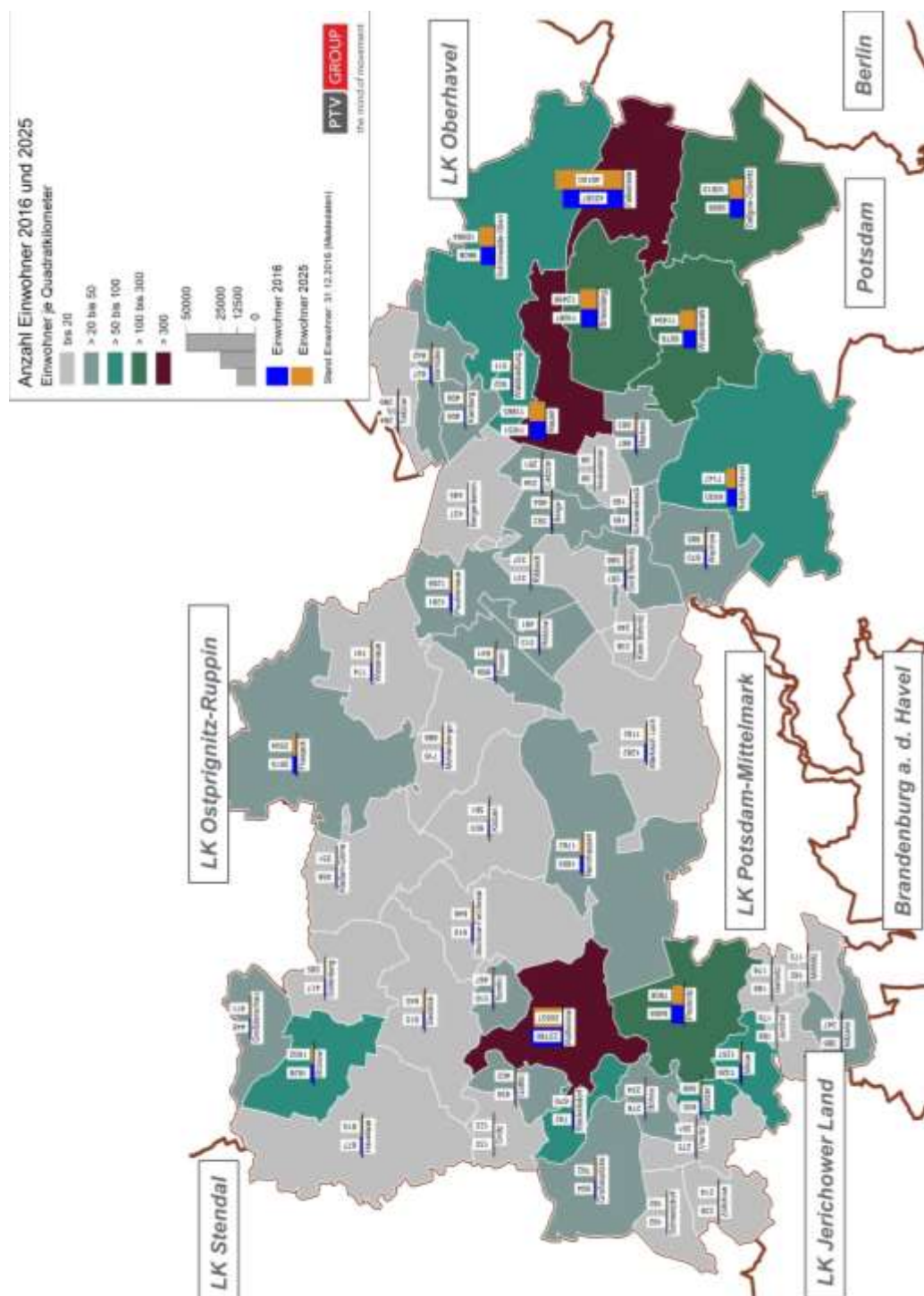


Abbildung 2: Bevölkerung im Landkreis Havelland im Jahr 2016 und 2025

Neben der Entwicklung der Bevölkerungszahl wirkt die Altersstrukturentwicklung intensiv auf die ÖPNV-Nachfrage ein, weil Unterschiede der Verkehrsbedürfnisse zwischen den Bevölkerungsgruppen, insbesondere zwischen SchülerInnen, Erwerbstätigen und Senioren, bestehen. Auf die Altersstruktur wirken die natürliche Bevölkerungsbewegung (aus Geburten- und Sterberate) sowie die Migrationsbewegung (aus Zu- und Abwanderungen), wobei wiederum die Altersstruktur der Wanderungen von



prägender Bedeutung ist. Hauptmerkmale des demografischen Wandels sind die leichten Rückgänge des Bevölkerungsanteils im Vorerwerbs- und im Erwerbsalter, die stärker im weiteren Metropolenraum wahrzunehmen sind, sowie die zum Teil deutliche Zunahme des Bevölkerungsanteils im Nacherwerbsalter (Tabelle 2).

Gebiet	Personen bis 15 Jahre		Personen im Erwerbsalter		Senioren ab 65 Jahre		Summe	
	2016	2025	2016	2025	2016	2025	2016	2025
Berliner Umland							83.030	89.886
Brieslang	1.671	1.823	7.806	7.499	2.057	2.774	11.534	12.096
Dallgow-Döberitz	1.757	1.815	6.749	6.631	1.434	1.912	9.940	10.358
Falkensee	6.507	6.483	27.903	28.817	8.695	10.802	43.105	46.102
Schönwalde-Glien	1.202	1.252	6.363	6.456	1.949	2.507	9.514	10.215
Wustermark	1.355	1.736	6.161	7.428	1.421	1.951	8.937	11.115
Weiterer Metropolenraum							76.655	73.729
Friesack	826	817	4.150	3.442	1.494	1.805	6.470	6.064
Ketzin/Havel	759	744	4.142	3.409	1.573	1.915	6.474	6.068
Milow	529	439	2.798	2.237	1.013	1.139	4.340	3.815
Nauen	2.397	2.740	11.574	11.506	3.465	4.514	17.436	18.760
Nennhausen	610	608	3.102	2.642	951	1.222	4.663	4.472
Premnitz	887	962	4.817	3.897	2.719	2.800	8.423	7.659
Rathenow	2.780	2.708	14.553	12.318	6.910	7.693	24.243	22.719
Rhinow	516	554	3.013	2.294	1.077	1.324	4.606	4.172
Havelland	21.796	22.681	103.131	98.576	34.758	42.358	159.685	163.615

Tabelle 2: Entwicklung der Bevölkerung (LBV, 2018)

Beim Vergleich der Einwohnerzahlen des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg und der Einwohnermeldestellen des Landkreises Havelland fallen die Zahlen des Amtes für Statistik geringer aus. Da der Bevölkerungsprognose des Landesamts für Bauen und Verkehr die Daten des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg zugrunde liegen, hat der Landkreis Havelland eine neue Prognose erstellen lassen. Diese Prognose beruht auf den Einwohnerzahlen der Einwohnermeldestellen und ist in der Tabelle 3 dargestellt.

Stadt oder Gemeinde	Einwohner 2017 nach MSt	Einwohnerprognose 2025
Brieselang	11.865	12.488
Dallgow-Döberitz	10.033	10.610
Stadt Falkensee	44.068	49.100
Amt Friesack	6.615	6.271



Stadt oder Gemeinde	Einwohner 2017 nach MSt	Einwohnerprognose 2025
Stadt Ketzin/Havel	6.571	7.147
Milower Land	4.296	4.122
Stadt Nauen	18.129	18.557
Amt Nennhausen	4.634	4.361
Stadt Premnitz	8.437	7.906
Stadt Rathenow	25.028	22.760
Amt Rhinow	4.622	4.284
Schönwalde-Glien	9.582	10.984
Wustermark	9.188	11.494
Landkreis Havelland	163.068	170.084

Tabelle 3: Einwohnerprognose des Landkreises Havelland (Landkreis Havelland)

Wohnstandortentwicklung

Im Landkreis Havelland befinden sich die folgenden, größten Wohnbauflächen innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplanes in der Entwicklung:

- Nauen: Wohngebiet „Luchblick II“
 - ca. 400 neue Wohneinheiten in Ein- und Mehrfamilienhäusern
 - ca. 900 zusätzliche Einwohner
- Nauen: Wohngebiet „Bauernfeldallee“
 - 98 Wohneinheiten in sieben Mehrfamilienhäuser
 - bis zu 250 zusätzliche Einwohner (geplante Fertigstellung: März 2020)
- Groß Behnitz: Wohngebiet „Schmiedeweg“
 - ca. 40 Einfamilienhäuser
 - bis zu 100-120 zusätzliche Einwohner
- Schönwalde-Glien: Wohngebiet „Erlenbruch“
 - ca. 1.500 neue Wohneinheiten durch Sanierung der vorhandenen Kasernen sowie Erweiterung durch dreigeschossige Bauweise
 - bis zu 4.000 zusätzliche Einwohner
- Elstal: Olympisches Dorf
 - 450 Wohneinheiten im ersten Bauabschnitt bis 2021
 - 320 Wohneinheiten im zweiten Bauabschnitt bis ca. 2025
 - bis zu 3.000 zusätzliche Einwohner nach Gesamtentwicklung



- Falkensee: Wohnungsbau statt Einkaufszentrum See-Carré
 - ca. 450 Wohneinheiten
 - bis zu 900 zusätzliche Einwohner

Neben den genannten in der Entwicklung befindlichen Wohnbauflächen sind weitere Wohnungsbauaktivitäten zu erwarten. Bei der Entwicklung dieser und weiterer Wohnbauflächen ist auf eine adäquate ÖPNV-Erschließung zu achten.

2.1.3 Arbeitsplätze und Erwerbstätige

Arbeitsplätze

Der Landkreis Havelland verfügt über 44.448 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Arbeitsort (Referat Wirtschaftsförderung, Stand 30.06.2018).

Die wirtschaftlichen Schwerpunkte im Landkreis Havelland konzentrieren sich unter anderem auf die Logistikstandorte des Güterverkehrszentrums Berlin West in Wustermark und im Gewerbegebiet Brieselang. Dort befinden sich Niederlassungen verschiedener Logistikunternehmen (zum Beispiel DHL Freight GmbH) und Warenverteilzentren von mehreren Versandhändlern (zum Beispiel Amazon Logistik GmbH, dm-drogerie markt GmbH & Co. KG, Rossmann, FOR Log). Weiterhin ist die Stadt Ketzin/Havel Standort der Niederlassung des Technik- und Logistikzentrums Berlin-Brandenburg, der MOSOLF Logistics & Services GmbH und des Hermes Paketdienstes. Die Kreisstadt Rathenow vertritt den Branchenschwerpunkt Optik, wobei der größte Arbeitgeber mit rund 1.000 Mitarbeitern in Produktion und Logistik die zur Fielmann AG gehörige Rathenower Optik GmbH ist. Weitere ca. 200 Mitarbeiter werden durch Zulieferbetriebe in Rathenow beschäftigt. In den Bereichen Chemie, Kunststoff, Metall und Recycling bildet die Stadt Premnitz das Beschäftigungszentrum durch den ansässigen Industriepark auf einer Fläche von über 200 Hektar. Größter Arbeitgeber ist die Märkische Faser GmbH mit rund 550 Beschäftigten (IHK Potsdam, 2017).

Im Osthavelland ist die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Arbeitsort stets steigend. Der Anstieg im Zeitraum 2011 bis 2018 beträgt 30,5 Prozent. Im Westhavelland sind die Zahlen im gleichen Zeitraum mit -4,3 Prozent eher rückläufig. Insgesamt liegt damit eine Steigerung von etwa 17 Prozent im Betrachtungszeitraum vor, welche über dem Vergleichswert des Landes Brandenburg (+11 Prozent) liegt. Der Beschäftigungszuwachs ist vor allen in den Wirtschaftszweigen Logistik, Gesundheitswesen und Online-Handel zu verzeichnen. Hier beträgt die Steigerung im Zeitraum von 2008 bis 2016 rund 70 Prozent.

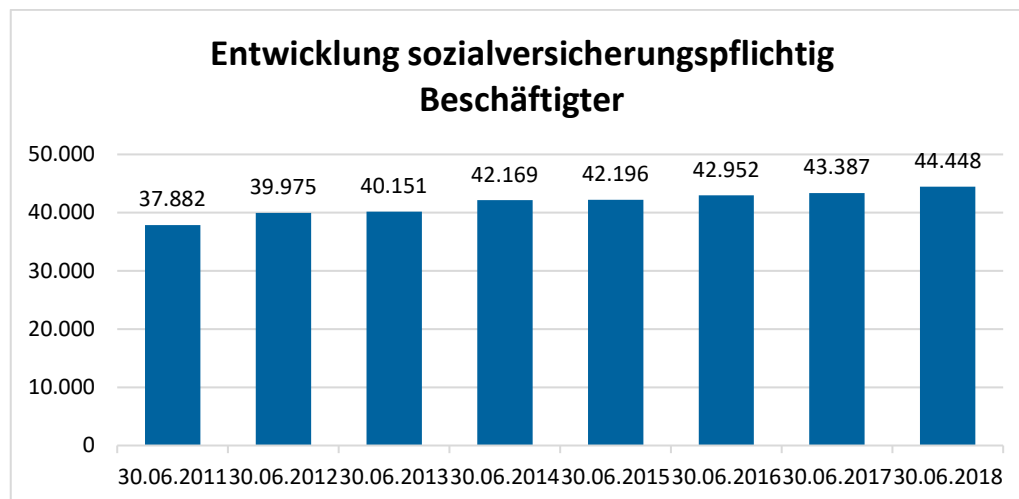


Abbildung 3: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Quelle: Referat Wirtschaftsförderung, Landkreis Havelland)

Erwerbstätige und Pendler

Die Anzahl Erwerbstätiger am Wohnstandort im Landkreis Havelland beträgt im Jahr 2017 78.500 Personen (AfS, November 2018).

In den Landkreis Havelland pendelten zum 30.06.2016 14.632 Beschäftigte ein, währenddessen 35.275 Erwerbstätige zur Arbeit aus dem Kreisgebiet auspendelten (BfA, 2016). Die stärksten Pendlerverflechtungen sind in Tabelle 4 dargestellt. Diese betreffen vorrangig Pendler nach Berlin sowie Einpendler aus Berlin in Richtung des engeren Verflechtungsraumes (zum Beispiel Falkensee).

Wohnort	Arbeitsort	Pendler
Falkensee	Berlin	8.950
Dallgow-Döberitz	Berlin	2.340
Brieselang	Berlin	2.240
Berlin	Falkensee	2.010
Schönwalde-Glien	Berlin	1.910
Wustermark	Berlin	1.500
Nauen	Berlin	1.460
Berlin	Brieselang	1.000
Premnitz	Rathenow	820
Berlin	Wustermark	780
Rathenow	Berlin	650
Milower Land	Rathenow	570
Falkensee	Potsdam	520

Tabelle 4: Bedeutende Pendlerrelationen (angegeben sind Beziehungen > 500 Pendler, Angaben gerundet), Quelle: (BfA, 2016)



Standortentwicklung

Nach derzeitigem Planungsstand sind keine großen zusätzlichen Gewerbestandortentwicklungen bekannt. Aufgrund der positiven Entwicklung im Bereich Logistik sind in den Gewerbezentren im Osthavelland weitere derartige Gewerbeansiedlungen möglich.

Zudem befinden sich folgende Standortentwicklungen in Planung sowie Realisierung:

- ▶ Wustermark
 - ▶ Ansiedlung von dm im GVZ Wustermark 2020
 - ▶ ca. 200 neue Arbeitsplätze
- ▶ Elstal
 - ▶ Fortentwicklung von Karls Erlebnis-Dorf 2020-2025
 - ▶ Fertigstellung des ersten Abschnitts des Feriendorfes „Erdbeerland“ bis 2021 geplant
 - ▶ Perspektivisch sind zwei Hotels für bis zu 2.000 Gäste vorgesehen
 - ▶ Bahn-Technologie-Campus (ehemaliger Rangierbahnhof Elstal)
 - ▶ Ziel: Ansiedlung bahnaffiner Unternehmen in einem Wissenschafts- und Bildungs-Campus mit der Entstehung hochtechnologischer Arbeitsplätze in den Bereichen Forschung, Entwicklung und Erprobung neuer Technologien im Eisenbahn- und speziell im Güterverkehr

Die Gewerbestandortentwicklungen sind insgesamt zu beobachten und bei deren Entwicklung sind Möglichkeiten der ÖPNV-Erschließung zu berücksichtigen.

Wichtige Gewerbe- und Industriestandorte

Die Verteilung der Gewerbe- und Industriestandorte konzentriert sich auf den Bereich des Berliner Umlandes (Falkensee, Brieselang, Wustermark, Nauen, Ketzin/Havel) und auf die Achse Rathenow – Premnitz, wie in der folgenden Abbildung 4 dargestellt ist.

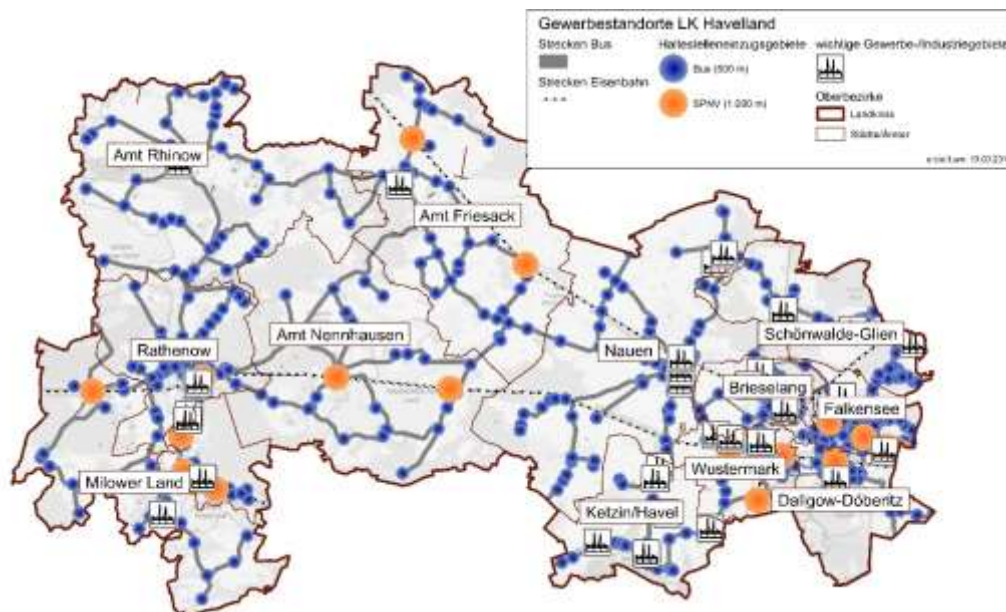


Abbildung 4: Gewerbestandorte im Landkreis Havelland (PTV Transport Consult GmbH, 2018)

Die wichtigsten Gewerbe- und Industriestandorte sind mit Angabe der Fläche in der folgenden Tabelle 5 zusammengefasst.

Standort	Fläche in ha
GVZ Berlin-West Teilfläche Wustermark	200
Gewerbegebiet Brieselang	170
Industrie- und Gewerbegebiet Premnitz (IPP)	140
Gewerbegebiet Etzin (MOSOL, Hermes)	120
Falkensee Süd	100
Nauen Ost	76
Nauen Zuckerfabrik	66
Gewerbegebiet Heidefeld (Rathenow Süd)	64
Gewerbegebiet Zeestow (an der B5)	40
Demex Park (Elstal)	35
Gewerbegebiet Grünauer Fenn (Rathenow Süd)	23
Falkensee Nord	15
Rosengarten (Schönwalde OT Wansdorf)	10

Tabelle 5: wichtige Gewerbestandorte mit Flächen > 10ha

Neben den oben aufgezählten großen Gewerbegebieten gibt es im Landkreis Havelland mehrere kleine Gewerbegebiete und zahlreiche Gewerbeflächen.



2.1.4 SchülerInnen und Schulstandorte

Derzeit gibt es im Landkreis Havelland 51 allgemeinbildende Schulen, davon:

- 27 Grundschulen [GS]
- acht Oberschulen [OS]
- zwei Gesamtschulen [GesS]
- fünf Gymnasien [Gym]
- fünf Förderschulen [FS]
- ein Oberstufenzentrum mit drei Standorten [OSZ]
- je eine Grund- und Gesamtschule sowie ein Gymnasium in freier Trägerschaft
- eine berufliche Schule in freier Trägerschaft

Im Bereich der Grundschulen erfolgt eine möglichst wohnstandortnahe Beschulung. Daher sind Grundschulen in jedem Amtsbereich beziehungsweise in den eigenständigen Gemeinden vorhanden und weite Schulwege können für GrundschülerInnen vermieden werden. Die Standorte insbesondere der weiterführenden Schulen sind auf die Zentren im Landkreis konzentriert (siehe Abbildung 5).

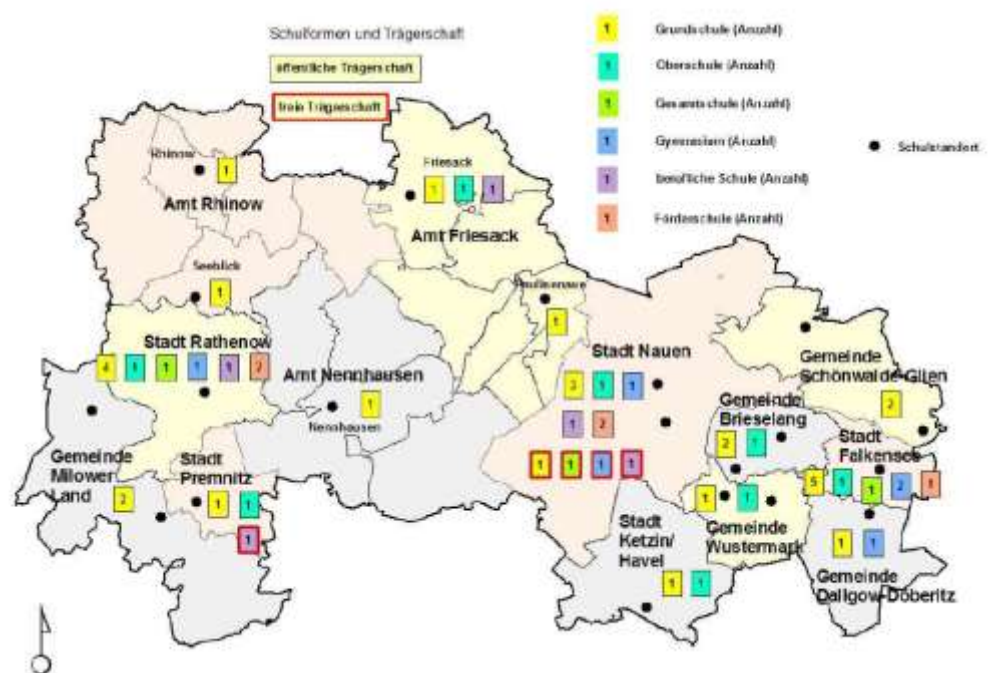


Abbildung 5: örtliche Verteilung der Schulen im Havelland (Landkreis Havelland, 2017)

Im Schuljahr 2016/2017 wurden an den Schulen in öffentlicher Trägerschaft im Landkreis Havelland 17.223 Schülerinnen/Schüler beschult, davon 8.018 GrundschülerInnen und 7.260 Schülerinnen/Schüler an weiterführenden allgemeinbildenden Schulen (Oberschulen: 1.937, Gesamtschulen: 1.768, Gymnasien: 3.555). In demselben



Zeitraum besuchten 1.623 SchülerInnen und Auszubildende das Oberstufenzentrum (OSZ) Havelland.

Im Schulentwicklungsplan 2017/18 bis 2021/22 ist eine Zunahme der Schülerzahlen über den Fortschreibungszeitraum prognostiziert. Dabei steigt die Zahl der GrundschülerInnen von 8.292 auf 9.394 (13,3 Prozent). Dies wirkt sich über die Kohorteneffekte anschließend auf den Bereich der weiterführenden allgemeinbildenden Schulen aus. Da die Anzahl an Gymnasialempfehlungen voraussichtlich konstant bleiben wird, werden an diesen Schulen voraussichtlich Kapazitätsengpässe erwartet. Neben der Erhöhung der Klassenfrequenzen an den Gymnasien und Gesamtschulen stehen auch die Errichtung eines neuen Gymnasiums im östlichen Havelland oder die Errichtung einer weiteren Gesamtschule im östlichen Havelland als Lösungsmöglichkeiten für die Kapazitätsengpässe zur Debatte (Landkreis Havelland, 2017). Dabei ist die ÖPNV-Anbindung eventueller neuer oder ausgebauter Schulstandorte zu berücksichtigen.

Für die Oberschule Elstal ist die Weiterentwicklung zum Schulzentrum mit Grundschulteil und perspektivisch gegebenenfalls einer gymnasialen Oberstufe geplant. Die Dreifeldsporthalle wird bis voraussichtlich 2020 fertiggestellt und der Grundschulteil ist bis 2024 vorgesehen (Quelle: Stellungnahme Stadt Wustermark vom 02.10.2019).

2.1.5 Tourismus

Der Landkreis Havelland ist geprägt durch naturgeprägte touristische Attraktionen, wie die Havel und den Naturpark Westhavelland sowie durch verschiedene Schlösser und Museen. Diese und weitere touristische Ziele sind in der nachstehenden Abbildung 6 dargestellt.

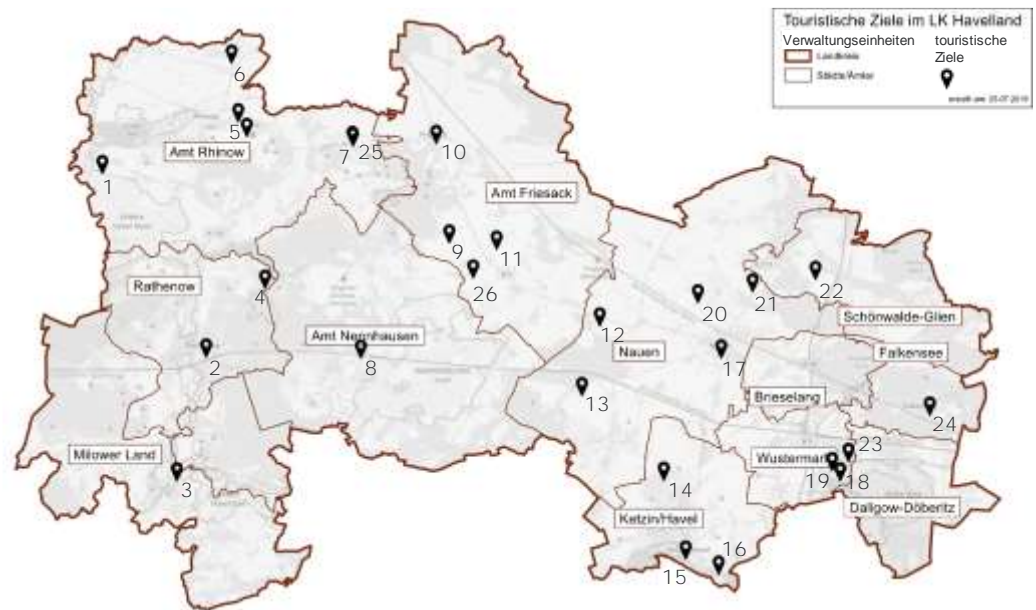


Abbildung 6: touristische Ziele im Landkreis Havelland

1. Sternentpark Westhavelland
2. Optik-Industrie-Museum
3. Naturparkzentrum Milow
4. Golfhotel Semlin
5. Lilienthal-Centrum Stölln/Lady Agnes (IL 62)
6. Museum Kolonistenhof Großderschau
7. Schloss Klessen - Märkischer Gutsgarten
8. Schloss und Park Nennhausen
9. Schloss Haage
10. Heimatmuseum Friesack
11. Landschaftspark und Schwedenturm Wagenitz
12. Schloss, Fontane-Museum und Dorfensemble Ribbeck
13. Landgut Stober
14. Dorfmuseum Tremmen
15. Rathaus/Altstadt und Museum Ketzin/Havel
16. Schloss und Schlossgarten Paretz
17. Galerie am Blauen Haus und Rathaus Nauen
18. Schaugehege der Sielmann-Stiftung (voraussichtlich ab 2021 Ergänzung um Besucherzentrum)
19. Karls Erlebnis-Dorf Elstal (voraussichtlich ab 2021 schrittweise Ergänzung um Ferienressort)
20. Kranichbeobachtungsturm Utershorst
21. Rundfunksendestelle Nauen



- 22. MAFZ Paaren/Glien und Stägehaus Paaren/Glien
- 23. Olympisches Dorf von 1936
- 24. Museum und Galerie Falkensee
- 25. Spielzeugmuseum Kleßen
- 26. Landschaftspark Senzke

2.1.6 Wichtige medizinische Versorgungseinrichtungen

Im Landkreis Havelland befinden sich zwei Krankenhausstandorte in Rathenow und Nauen, die jeweils an den ÖPNV angebunden sind. Zusätzlich existiert in Premnitz ein medizinisches Gesundheitszentrum, welches ebenfalls gut durch den ÖPNV erschlossen wird. Weitere medizinische Einrichtungen sind in Elstal und Wustermark geplant.

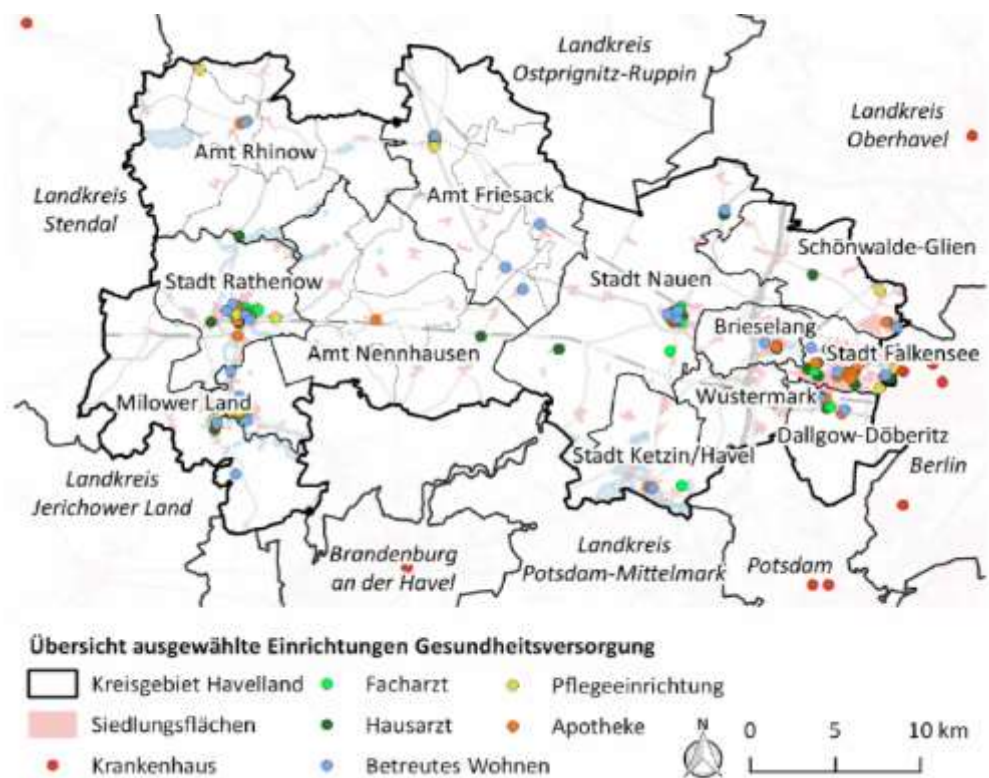


Abbildung 7: Übersicht über ausgewählte Einrichtungen der Gesundheitsversorgung (IGES, 2018)

Bei der Erreichbarkeit der fachärztlichen Versorgung in medizinischen Versorgungszentren zeigen sich hohe Wegezeiten insbesondere aus den Ämtern Rhinow, Friesack und Nennhausen. Bei der Beurteilung der Erreichbarkeit von Gesundheitseinrichtungen mit dem ÖPNV lässt sich strukturell feststellen, dass in Teilen des Landkreises, insbesondere in den Bereichen der Ämter Rhinow, Friesack und Nennhausen, das Fehlen von Vormittagsverbindungen die Möglichkeit zur Nutzung von Linien des ÖPNV einschränkt (IGES, 2018).



2.2 Analyse des öffentlichen Personennahverkehrs

2.2.1 Schienenpersonennahverkehr

Das SPNV-Leistungsangebot im Landkreis Havelland wird durch die im Folgenden genannten Regional-Express- und Regionalbahnverbindungen der DB Regio AG, der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (ODEG) und der Hanseatischen Eisenbahn GmbH gebildet.

Eigene Zugangsstellen zum Schienenpersonenfernverkehr existieren im Landkreis Havelland nicht. Die nächstgelegenen Fernverkehrshalte sind Berlin-Spandau, Berlin Hbf, Berlin Südkreuz, Stendal und Wittenberge.

Im Havelland existieren im Fahrplanjahr 2019 folgende Regionalverkehrs-Verbindungen, die eine regelmäßige und schnelle Anbindung beispielsweise an Berlin ermöglichen und schnelle Verbindungen zwischen verschiedenen Zentren im Landkreis Havelland herstellen:

Linie	Laufweg	Betreiber	Betriebszeitraum ³	Takt Mo-Fr (Sa & So)	Zugangsstellen Havelland
Express-Verbindungen:					
RE 2	Wismar - Schwerin - Wittenberge ⁴ - Berlin Stadtbahn - Cottbus	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH	5:00 Uhr - 24:00 Uhr	60 min (60 min)	Friesack, Paulinenaue, Nauen, Falkensee
RE 4	(Stendal -) Rathenow - Berlin Hbf (tief) - Ludwigfelde (- Jüterbog)	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH	4:00 Uhr - 23:00 Uhr	60 min (60 min)	Rathenow, Wustermark, Elstal, Dallgow-Döberitz, Nennhausen, Buschow (Halt in Nennhausen und Buschow außerhalb der Morgen- spitze im 2-Stunden-Takt)
RE 6	Wittenberge - Neuruppin - Hennigsdorf - Berlin-Spandau - Berlin Gesundbrunnen	DB Regio AG Nordost	5:30 Uhr - 23:30 Uhr	60 min (120 min)	Falkensee

³ Für den jeweiligen Linienabschnitt im Landkreis Havelland

⁴ Der Abschnitt Wismar - Wittenberge wird im RE 2 im 120-Minuten-Takt bedient.



Linie	Laufweg	Betreiber	Betriebszeitraum ³	Takt Mo-Fr (Sa & So)	Zugangsstellen Havelland
Regionalbahn-Verbindungen:					
RB 10	Nauen – Berlin-Spandau – Berlin Hbf (tief) – Berlin Südkreuz	DB Regio AG Nordost	5:30 Uhr – 23:30 Uhr	60 min (60 min) ⁵	Nauen, Brieselang, Falkensee Finkenkrug, Falkensee, Falkensee Seegefeld
RB 13	Wustermark – Berlin-Spandau – Berlin Jungfernheide (Ergänzung zum RE 4)	DB Regio AG Nordost	6:00 Uhr – 9:00 Uhr und 14:00 – 20:00 Uhr	60 min (keine Bedienung)	Wustermark, Elstal, Dallgow-Döberitz
RB 14	Nauen – Berlin-Spandau – Berlin Hbf – Berlin-Schönefeld Flughafen	DB Regio AG Nordost	5:00 Uhr – 23:30 Uhr	60 min (60 min)	Nauen, Brieselang, Falkensee Finkenkrug, Falkensee, Falkensee Seegefeld
RB 21	Wustermark – Golm – Potsdam Hbf – Potsdam-Griebnitzsee (– Berlin Hbf – Berlin Friedrichstraße)	DB Regio AG Nordost	05:00 Uhr – 22:00 Uhr	60 min (120 min Wustermark – Potsdam)	Wustermark, Priort
RB 34	Stendal – Rathenow	Hanseatische Eisenbahn GmbH	06:00 Uhr – 23:00 Uhr	120 min (120 min)	Großwudicke, Rathenow
RB 51	Rathenow – Brandenburg Hbf	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH	05:00 Uhr – 23:00 Uhr	60 min bis 12Uhr (120 min) ab 12Uhr (60 min)	Döberitz, Premnitz Zentrum, Premnitz Nord, Mögelin, Rathenow

Tabelle 6: SPNV-Angebot im Landkreis Havelland (Fahrplanstand Dezember 2018)

Diese Express-Linien werden durch zusätzliche Regionalbahn-Verbindungen mit Halt auf allen Zwischenhalten ergänzt. Diese Ergänzungsverkehre konzentrieren sich auf den Bereich des Berliner Umlandes und werden teilweise nur in der Hauptverkehrszeit angeboten.

Das SPNV-Angebot ist insgesamt in der Hauptverkehrszeit als nicht ausreichend einzuschätzen. Im Rahmen einer vom Land Brandenburg/MIL im Jahr 2016 initiierten Korridoruntersuchung wurde die Strecke Nauen – Berlin (Hamburger Bahn) als eine von drei Strecken mit akutem Handlungsbedarf eingestuft. Die Strecke wird im Rahmen des Projektes i2030 betrachtet. Eine dringend notwendige Entscheidung zum

⁵ Eingeschränkter Betriebszeitraum



Bau eines dritten Regionalbahngleises oder zur Verlängerung der S-Bahn ins Havelland (Falkensee, Falkensee Finkenkrug oder Nauen) steht bisher jedoch aus. Damit verbunden ist ein infrastruktureller Ausbau des Bahnhof Spandau, der in beiden Ausbauprodukten als kapazitäts- und angebotsbegrenzendes Nadelöhr wirkt.

Auch für die Lehrter Bahn (Berlin - Stendal - Hannover) ist ein Ausbau der Stammbahn als elektrifizierte und für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ertüchtigte Strecke vorgesehen. Dazu muss im Havelland ein drittes Gleis zwischen Wustermark und Rathenow ergänzt, beziehungsweise das teilweise bestehende dritte Gleis elektrifiziert werden. Der Abschluss der Maßnahme ist für das Jahr 2034 anvisiert (Deutsche Bahn AG, 2019). Nach Abschluss soll eine Taktverdichtung zum Halbstundentakt auf dem RE 4 erfolgen (MIL, 2018). Für das ÖPNV-System im Landkreis Havelland ist eine schnellere Umsetzung notwendig, verbunden mit kurzfristigen Angebotsverbesserungen in der Übergangszeit bis zur vollständigen Inbetriebnahme und Umsetzung des Halbstundentakts auf dem RE 4.

Mit der RB 51 besteht darüber hinaus eine attraktive Verbindung aus Rathenow und Premnitz in das Oberzentrum Brandenburg an der Havel. Über die RB 21 besteht eine regelmäßige stündliche Verbindung von Wustermark in die Landeshauptstadt Potsdam.

Folgende Änderungen im SPNV-Angebot sind ab Dezember 2022 vorgesehen und im Landesnahverkehrsplan (MIL, 2018) beschrieben:



Linie	Laufweg	Takt	Anmerkung
Express-Verbindungen:			
RE 2	Nauen - Berlin Stadtbahn - Cottbus	60 min	neu mit Halt an allen Bahnhöfen im LK Havelland (Nauen, Brieselang, Falkensee Finkenkrug, Falkensee und Falkensee Seefeld), RE-Verbindung Richtung Wittenberge/Wismar wird von neuer Linie RE 8 übernommen
RE 4	Rathenow - Berlin Hbf (tief) - Jüterbog - Falkenberg (Elster) / Lutherstadt Wittenberg	60 min (30 min)	Veränderter Laufweg ⁶ (Außerhalb des Untersuchungsgebietes), Taktverdichtung auf 30 Minuten, sofern Streckenausbau auf der Lehrter Bahn abgeschlossen ist
RE 6	Wittenberge - Neuruppin - Hennigsdorf - Berlin-Spandau - Berlin Charlottenburg	60 min	Veränderter Laufweg (Außerhalb des Untersuchungsgebietes)
RE 8	Wismar - Wittenberge - Nauen - Berlin Stadtbahn - Flughafen BER	60 min	Angebotsverdichtung auf dem Abschnitt Nauen - Berlin Stadtbahn mit Halt in Friesack, Paulinenaue, Nauen und Falkensee
Regionalbahn-Verbindungen:			
RB 13			Linie entfällt
RB 21	Potsdam - Wustermark - Berlin-Gesundbrunnen	60 min	Verknüpfung der Linien RB 13 und RB 21 zur Linie RB 21 neu mit Linienführung über Priort, Wustermark, Elstal und Dallgow-Döberitz im Havelland

Tabelle 7: geplante Änderungen im SPNV ab 2022

2.2.2 ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises

Das Linienverkehrsangebot des üÖPNV im Kreisgebiet umfasst zum Fahrplanstand Mai 2019 insgesamt 45 Linien der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH sowie sechs Linien kreisfremder Unternehmen:

- zwei Linien der Berliner Verkehrsbetriebe A.ö.R. (BVG)
- zwei Linien der regiobus Potsdam Mittelmark GmbH
- eine Linie der Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft
- eine Linie der HARU/BEX

Zehn Linien des Landkreises Havelland überschreiten dabei die Kreisgrenze, zum Teil auch nur zeitweise. Die folgende Übersicht verdeutlicht die lokalen Schwerpunkte:

⁶ Vorbehaltlich einer Abstimmung mit dem Land Sachsen-Anhalt



- drei Linien in die Landeshauptstadt Potsdam (Linien 604, 614 und 650)
- zwei Linien nach Berlin (Linien 338 und 671)
- zwei Linien in den Landkreis Oberhavel (Linien 651 und 671)
- zwei Linien in den Landkreis Ostprignitz-Ruppin (Linien 664, 684)
- eine Linie in den Landkreis Potsdam-Mittelmark (660)
- eine Linie in den Landkreis Stendal, Sachsen-Anhalt (Linie 679)

Zusätzlich wird die Fähre Ketzin/Havel zum üÖPNV gezählt.

Liniennverkehrsangebot

Die in der Verantwortung des Landkreises Havelland als Aufgabenträger vertraglich vereinbarten Fahrleistungen der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (einschließlich ihrer Subunternehmer) im ÖPNV betragen gegenwärtig ca. 6,2 Millionen Fahrplan-Kilometer pro Jahr. Davon entfallen 5,6 Millionen Fahrplan-Kilometer (90 Prozent) auf Leistungen innerhalb des Kreisgebietes, 0,4 Millionen Fahrplan-Kilometer auf die Landeshauptstadt Potsdam, 0,1 Millionen Fahrplan-Kilometer auf die benachbarten Landkreise Oberhavel und Ostprignitz-Ruppin sowie 0,1 Millionen Fahrplan-Kilometer auf das Land Berlin.

Das üÖPNV-Angebot im Kreisgebiet (einschließlich der Leistungen kreisfremder Unternehmen) beträgt 6,0 Millionen Fahrplan-Kilometer. Die Betriebsleistung im Havelland wurde zu April 2019 durch die Umsetzung von Maßnahmen des Konzepts weiteres Havelland (Teile der Priorität 1) um 262.600 Fahrplan-Kilometer p.a. erhöht.

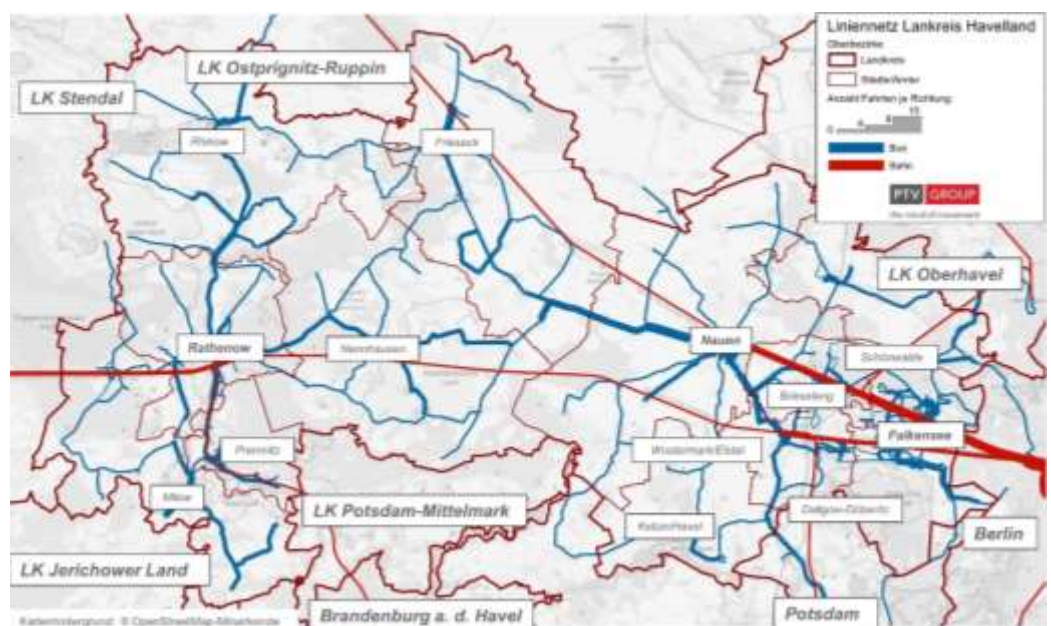


Abbildung 8: Liniennetz im Landkreis Havelland (Schulwerktag)



Linie	Verlauf	MF (S)	MF (F)	Sa	So/F	Fahrplan-Kilometer p.a. ⁷
338	Berlin – Seeburg – Dallgow-Döberitz	X	X	X	-	103.411
604	Potsdam – Falkensee	X	X	X	X	294.740
614	Potsdam – Ketzin/Havel – Gutenpaaren	X	X	X	X	343.214
642	Ketzin/Havel – Wustermark	X	X	X	X	seit 15.04.2019
648	Bf. Falkensee – Gewerbegebiet Süd – Falkensee Seegefild	X	X	X	-	52.811
649	Wustermark – Brieselang (- Paaren im Glien)	X	X	X	X	170.838
650	Potsdam – Nauen	X	X	-	-	146.764
651	Falkensee – Schönwalde (- Hennigsdorf)	X	X	X	X	309.971
656	Falkensee, Bf – Brieselang	X	-	-	-	22.079
658	Nauen – Ketzin/Havel – Paretz	X	X	X	X	164.010
659	Nauen – Paaren im Glien	X	X	X	X	185.564
660	Nauen – Groß Behnitz – Päwesin	X	X	X	X	217.946
661	Nauen – Friesack	X	X	X	X	299.045
662	Elstal – Priort – Falkenrehde / - Wustermark	X	X	X	-	114.862
663	Nauen – Dallgow-Döberitz	X	X	X	-	299.278
664	Nauen – Bergerdamm (- Königshorst)	X	X	-	-	42.240
665	Friesack – Wutzetz – Zootzen	X	X	-	-	34.749
667	Nauen – Brieselang	X	X	-	-	66.801
669	Nauen – Paulinenaue – Friesack	X	X	-	-	94.122
670	Bürgerbus Dallgow-Döberitz	X	X	-	-	32.613
671	Paaren im Glien – S+U Rathaus Spandau	X	X	X	X	381.2860
675	Rathenow – Premnitz – Gapel	X	-	-	-	22.940
676	Rathenow – Premnitz (- Gapel)	X	X	X	X	223.918
677	Premnitz – Milow – Bahnitz	X	X	X	X	49.220
678	Rathenow – Milow – Bahnitz	X	X	-	-	83.756
679	Rathenow – Vieritz – Milow/ - Schollene	X	X	-	-	113.708
680	Rathenow – Nauen	X	X	-	-	152.143
681	Rathenow – Nennhausen	X	X	-	-	99.715
682	Nennhausen – Barnewitz (- Kieck) – Nennhausen	X	X	-	-	108.627

⁷ Jahressumme der Fahrplan-Kilometer für das Jahr 2018, Kilometer inkl. geplanter Rufbusleistung



Linie	Verlauf	MF (S)	MF (F)	Sa	So/F	Fahrplan-Kilometer p.a. ⁷
683	Rathenow – Nennhausen – Friesack	X	X	-	-	162.899
684	Rathenow – Rhinow – Neustadt/Dosse	X	X	X	X	310.036
685	Rathenow – Semlin – Hohennauen – Parey	X	X	-	-	63.652
687	Rathenow – Rhinow – Friesack	X	X	-	-	93.721
688	Rhinow – Strohdöhne	X	X	-	-	16.236
689	Rhinow – Großderschau	X	-	-	-	17.985

Stadt- und Ortslinien

652	Falkensee, Bf – Falkenhöh – Falkensee Seegefeld – Falkensee, Bf	X	X	X	X	149.513
653	Falkensee, Bf – Dallgow-Döberitz, Havelpark	X	X	X	X	387.235
654	Falkensee, Bf – Finkenkrug, West	X	X	X	X	127.229
655	Falkensee, Bf – Dallgow-Döberitz, Havelpark	X	X	X	X	192.559
657	Bürgerbus Brieselang	X	X	-	-	87.345
666	Stadtbus Nauen: Ulmenweg – Luchcenter	X	X	X	X	76.736
668	Elstal, Bf. – Zum Erlebnisdorf – Designer-Outlet	X	X	X	X	36.536
672	Rathenow, Stadtforst – Steckelsdorf (-Böhne)	X	X	X	X	92.701
673	Rathenow, Bf – Göttlin – Grütz	X	X	-	-	40.740
674	Rathenow, Bf – Rathenow, Stadtgut	X	X	-	-	79.531

Linien kreisfremder Betreiber

A05	S+U Zoo – Elstal, Zum Erlebnis-Dorf – Elstal, Designer-Outlet (HARU/BEX)	X	X	X	X	
M32	S+U Rathaus Spandau – Döberitzer Weg – Havelpark (BVG)	X	X	X	-	
337	Falkensee, Bf – S+U Rathaus Spandau (BVG)	X	X	X	X	
558	Brandenburg/H. – Päwesin – Zachow (regiobus Potsdam Mittelmark)	X	X	X	X	
571	Premnitz – Pritzerbe – Briest – Brandenburg (regiobus Potsdam Mittelmark)	X	X	-	-	
757	Fehrbellin – Karwensee – Königshorst – Jahnberge – Königshorst (ORP)	X	X	-	-	

MF (S) = an Schultagen

MF (F) = an Ferientagen

Sa = an Samstagen

So/F = an Sonn- und Feiertagen

Tabelle 8: Buslinien im Landkreis Havelland (Jahr 2018)



Vier Linien (656, 671 A, 675, 689) verkehren ausschließlich an Schultagen. Samstags werden auf 17 regionalen Buslinien sowie auf sieben von neun Stadt- bzw. Ortslinien Fahrten angeboten. Dabei konzentrieren sich die regionalen Busverbindungen hauptsächlich auf den Bereich des Berliner Umlandes sowie die Relationen Premnitz – Rathenow – Rhinow sowie Nauen – Friesack. Die Bedienungshäufigkeiten sind dabei zum Teil gering (bis zu vier Fahrtenpaare) und stellen in diesen Bereichen ein Grundangebot dar.

Sonntags verkehren 13 Linien, was durch die Sonntagsruhe angebundener Einkaufszentren begründet ist. Die Verteilung der Fahrplankilometer auf die einzelnen Verkehrstage ergibt sich aus folgender Tabelle 9.

Verkehrstag	Fahrplan-Kilometer p.a.	Anteil an Jahresfahrleistung	Anteil an täglicher Betriebsleistung MF (S)
Schultag [MF (S)]	4.340.200	70,4 %	100 %
Ferientag [MF (F)]	1.233.000	20,0 %	82,9 %
Samstag [Sa]	320.600	5,2 %	26,6 %
Sonn- und Feiertag [So/F]	271.300	4,4 %	18,8 %

Tabelle 9: Betriebsleistung der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (Jahr 2018)

Die Angebotshäufigkeiten nach Netzabschnitten sind sowohl für den SPNV als auch für den übrigen ÖPNV in Anlage 2 für die einzelnen Verkehrstage dargestellt.

Neben den Bahn- und Busangeboten besteht mit der Fähre Ketzin/Havel über die Havel ein weiteres ÖPNV-Angebot (in Trägerschaft der Stadt Ketzin/Havel). Es werden jährlich ca. 9.500 Fährkilometer in folgenden Fahrzeiten erbracht:

- ▶ Oktober bis März:
 - ▶ Mo-Fr 06:00 – 19:00 Uhr
 - ▶ Sa, So, Feiertag 09:00 – 18:00 Uhr
- ▶ April bis September
 - ▶ täglich 06:00 – 20:00 Uhr

Flexible und alternative Bedienangebote

Auf insgesamt 15 Buslinien gibt es gegenwärtig linien- und fahrplangebundene Rufbusangebote. Der Gesamtumfang dieses Leistungsangebotes beträgt 167.800 Fahrplan-Kilometer pro Jahr, also ca. 2,7 Prozent des Gesamtangebotes im Busverkehr.

Davon wurden im Jahr 2018 48.300 Fahrplan-Kilometer (0,8 Prozent in Bezug auf das Gesamtangebot) bedarfsabhängig durchgeführt. Dies entspricht einem mittleren Abrufungsgrad von 29 Prozent. Die Vorbestellzeit beträgt eine Stunde. Die Disposition ist Montag bis Freitag zwischen 6:00 Uhr und 20:00 Uhr sowie an Wochenenden zwischen 6:00 Uhr und 15:00 Uhr verfügbar.



Eine besondere bedarfsunabhängige Angebotsform ist der Bürgerbus. Im Landkreis Havelland werden mit zwei Bürgerbusangeboten, in Brieselang seit 2007 und in Dallgow-Döberitz seit 2013, Verkehrsleistungen durch ehrenamtliche Fahrer erbracht. Die Vorhaltung dieser Verkehrsangebote in wenig nachgefragten Zeiten ermöglicht, vorwiegend den Senioren, die Erreichbarkeit von Verwaltung, Gesundheits- und Einkaufszentren und SPNV und somit eine lange Eigenständigkeit und Flexibilität. Die Bedienung erfolgt mit je zwei bis drei Fahrtenpaaren in den Vor- und Nachmittagsstunden von Montag bis Freitag. Die Fahrten des Bürgerbusses Brieselang werden seit Dezember 2017 durch reguläre Fahrten der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (Havelbus) ergänzt. Zudem wurde die Bedienung seit April 2019 auf Samstags ausgedehnt.



2.2.3 Haltestelleninfrastruktur und Verknüpfungspunkte

Im Landkreis Havelland existieren 580 Haltestellen mit 1.041 Haltepositionen für Busse. Damit weist eine Haltestelle im Mittel etwa 1,8 Haltepositionen (auch Haltepunkte oder Masten genannt) auf. Das bedeutet, dass es in der Regel je Haltestelle zwei Richtungshaltepunkte gibt. Bei komplexeren Haltestellensituationen und größeren Verknüpfungspunkten (sechs Prozent der Haltestellen) existieren auch mehr als zwei Haltepositionen (zum Beispiel Falkensee Bahnhof). Vor allem bei Haltestellen im ländlichen Raum oder bei Wendestellen existiert häufig nur ein Richtungshaltepunkt je Haltestelle (etwa 29 Prozent der Haltestellen).

Die Haltestellen werden innerhalb des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe und dem vorhandenen Fahrgastaufkommen klassifiziert (siehe Abbildung 9).

- Kategorie A: Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen
- Kategorie B: Umstiegshaltestellen mit regionaler Bedeutung
- Kategorie C: Standardhaltestellen mit weiterer Differenzierung

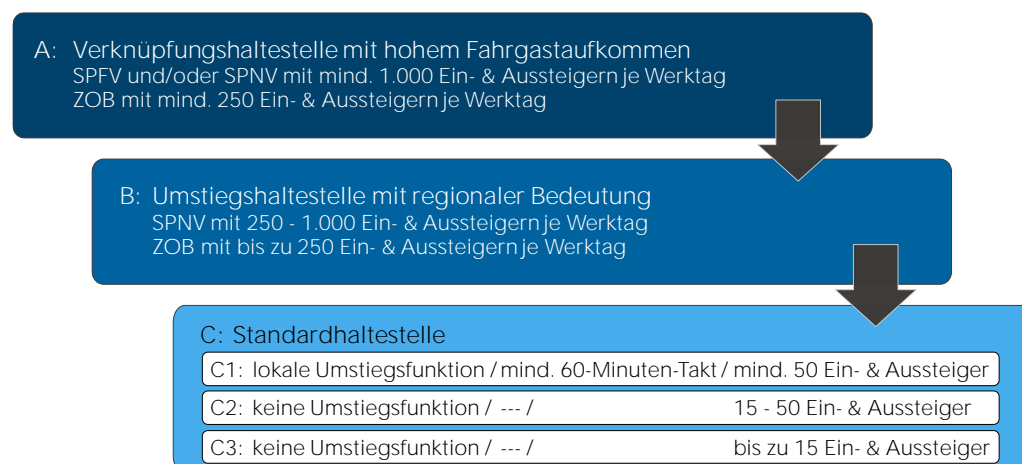


Abbildung 9: Haltestellenkategorisierung des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB)

Daraus ergibt sich folgende Klassifizierung der Haltestellen im Havelland:

Haltestellenkategorie	Anzahl Haltestellen	Anzahl Haltepositionen
A - Verknüpfungspunkte	4	12
B - Umsteigehaltestellen	3	7
C1 - Standardhaltestelle	110	219
C2 - Standardhaltestelle	155	271
C3 - Standardhaltestelle	308	532

Tabelle 10: Klassifizierung der Haltestellen im Landkreis Havelland



Folgende Haltestellen sind Zugangsstellen zum SPNV:

SPNV-Zugangsstelle	Verbindungen
Brieselang Bahnhof	RB 10, RB 14
Buschow (ohne Busanbindung)	RE 4
Dallgow-Döberitz	RE 4, RB 13
Elstal Bahnhof	RE 4, RB 13
Falkensee Bahnhof	RE 2, RE 6, RB 10, RB 14
Falkensee Finkenkrug	RB 10, RB 14
Friesack Bahnhof	RE 2
Großwudicke	RB 34
Mögelin	RB 51
Nauen Bahnhof	RE 2, RB 10, RB 14
Nennhausen	RE 4
Paulinenaue Bahnhof	RE 2
Premnitz Zentrum und Premnitz Nord	RB 51
Priort	RB 21
Rathenow Bahnhof	RE 4, RB 34, RB 51
Falkensee Seegefeld	RB 10, RB 14
Wustermark Bahnhof	RE 4, RB 13, RB 21

Tabelle 11: SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Havelland

Im Landkreis Havelland sind folgende Haltestellen als Verknüpfungspunkte definiert (gemäß Nahverkehrsplan 2012-2019), die auch die Vorgaben des Landes Brandenburg an derartige Verknüpfungspunkte einhalten (MIL, 2018):



Haltestelle	Verknüpfung
Hauptverknüpfungspunkte (regionale Erschließung)	
Falkensee Bahnhof	SPNV/Bus und Bus/Bus
Nauen Bahnhof	SPNV/Bus und Bus/Bus
Rathenow Bahnhof	SPNV/Bus und Bus/Bus
weitere Verknüpfungspunkte (lokale Erschließung oder Erschließung von Einzelstandorten)	
Brieselang Bahnhof	SPNV/Bus und Bus/Bus
Dallgow-Döberitz Bahnhof	SPNV/Bus und Bus/Bus
Elstal Bahnhof ⁸	SPNV/Bus und Bus/Bus (teilweise)
Falkensee Finkenkrug	SPNV/Bus
Friesack Bahnhof	SPNV/Bus
Nauen Zentrum	Bus/Bus
Premnitz Zentrum	SPNV/Bus
Rhinow Grundschule	Bus/Bus
Wustermark Bahnhof	SPNV/Bus und Bus/Bus

Tabelle 12: Verknüpfungspunkte im Landkreis Havelland

2.2.4 Tarif und Fahrgastinformation

Der ÖPNV im Landkreis Havelland ist tariflich im Verbundtarif des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg integriert. Dieser verkehrsträgerübergreifende Verbundtarif ist als Wabentarif gestaltet.

Die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB GmbH) als Verbundgesellschaft übernimmt zudem Aufgaben der Fahrgastinformation (zum Beispiel Fahrplan- und Tarifauskunft mit Echtzeitdaten und Bereitstellung von Liniennetzen sowie weiteren Informationen zum ÖPNV) und des Marketings.

Zusätzlich werden durch die Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH Fahrgastinformationen bereitgestellt:

- Fahrplan- und Liniennetzinformationen sowie Informationen über Verkehrsmeldungen über die Internetseite
- Telefonische Busauskunft und Rufbusbestellung über eine Service-Nummer
 - Montag - Freitag: 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr
 - Wochenende und Feiertag: 6:00 Uhr bis 15:00 Uhr

⁸ Neu aufgenommen im Rahmen des Projektes: „Buskonzept weiteres Havelland“



2.2.5 Fahrzeug- und Verkehrstechnik

Im Landkreis Havelland stehen 129 Busse bei der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH und deren Nachauftragnehmern für Leistungen im üÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises zur Verfügung (Havelbus, Stand Mai 2019). Davon sind 12 Prozent Klein-, Mini- und Midibusse, 65 Prozent Standardlinienbusse sowie 23 Prozent Großraum- und Gelenkbusse. Der Anteil an Fahrzeugen von Nachauftragnehmern beträgt 19 Prozent, deren Aktivitäten sich vorrangig auf Verkehre mit kleineren Fahrzeugen konzentrieren.

Das Busnetz im Havelland wird entsprechend der Standorte der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH regional auf die Standorte Rathenow, Nauen und Falkensee aufgeteilt. 41 Prozent der Fahrzeuge werden vom Betriebshof Nauen aus eingesetzt, 30 Prozent der Fahrzeuge von Falkensee sowie 29 Prozent von Rathenow aus.

84 Prozent der Fahrzeuge sind niederflurig ausgeführt (20 Prozent der Klein-, Mini- und Midibusse und 92 Prozent der Standard-, Großraum- und Gelenkbusse). 94 Prozent der Fahrzeuge verfügen über optische und akustische Fahrgastinformationssysteme und bedienen somit das Zwei-Sinne-Prinzip zur Barrierefreiheit.

2.2.6 Verkehrsnachfrage

Nachfrage im ÖPNV

Die Auswertung der ÖPNV-Nachfrage bezieht sich auf die Leistungen im üÖPNV, die in der Aufgabenträgerschaft des Landkreis Havelland liegen. Demnach sind 2016 in den Bussen im Havelland rund 4,8 Millionen Einsteiger zu verzeichnen gewesen. Bei einem Umsteigeranteil zwischen Linien der Havelbus von rund 14 Prozent ergibt sich eine Zahl von rund 4,1 Millionen Unternehmensbeförderungsfällen⁹ im Jahr 2016 (VBB, 2016). Im Vergleich der Verkehrstage ergeben sich folgende Anteile der Jahresnachfrage:

- Montag – Freitag: 3.834.000 Fahrgäste (Unternehmensbeförderungsfälle); 93 Prozent der Jahresnachfrage
- Samstag: 193.000 Fahrgäste (Unternehmensbeförderungsfälle); fünf Prozent der Jahresnachfrage
- Sonn- und Feiertag: 84.000 Fahrgäste (Unternehmensbeförderungsfälle); zwei Prozent der Jahresnachfrage

Für die einzelnen Verkehrstage ergibt sich folgende Aufteilung der Nachfrage zwischen Schülerverkehr (inklusive Fahrscheine im freien Verkauf) und Jedermannverkehr:

⁹ Als Unternehmensbeförderungsfall wird die um die Umsteigerzahlen bereinigten Einsteigerzahlen (Linienbeförderungsfälle) bezeichnet.



Nachfragegruppe	Unternehmensbeförderungsfälle	Anteil an Gesamtnachfrage
mittlerer Werktag (Montag - Freitag)		
Jedermann	6.050	40 %
Zeitkarte ermäßigt	9.044	60 %
Summe	15.094	
Samstag		
Jedermann	3.056	84 %
Zeitkarte ermäßigt	592	16 %
Summe	3.648	
Sonn- und Feiertag		
Jedermann	1.199	85 %
Zeitkarte ermäßigt	218	15 %
Summe	1.416	
Jahressumme		
Jedermann	1.770.000	43 %
Zeitkarte ermäßigt	2.340.000	57 %
Summe	4.110.000	

Tabelle 13: Nachfrage im üÖPNV im Landkreis Havelland

Im Jahr 2017 (Januar bis Dezember) waren im Landkreis Havelland 7.590 SchülerInnen mit Fahrausweisberechtigung registriert.

Insgesamt kann die im Nahverkehrsplan 2012-2019 festgestellte verstärkte Konzentration der Nachfrage auf den Stadt- und Ortslinien bestätigt werden. Der Anteil des Schülerverkehrs an der ÖPNV-Nachfrage ist im Vergleich zum letzten Analysestand 2010 um etwa fünf bis sieben Prozentpunkte weiter gesunken. Der Schülerverkehrsanteil differiert dabei sehr stark. Dieser liegt zwischen etwa 30 Prozent bis 50 Prozent auf den eher städtisch geprägten Linien und zwischen 70 Prozent und 90 Prozent im ländlichen Raum abseits der Hauptverbindungsrelationen.

Verkehrsmittelwahl

Entsprechend statistischer Betrachtungen dominiert in überwiegend ländlichen Bereichen der Pkw die Verkehrsmittelwahl. Dies trifft ebenso für den Landkreis Havelland zu. Anhand der Mobilitätserhebung „Mobilität in Deutschland 2017“ werden für vergleichbare Räume ÖPNV-Anteile von im Mittel etwa fünf bis acht Prozent ausgewiesen (BMVI, 2018, S. W37).

Dabei wird die Verkehrsmittelwahl stark vom Wegezweck, der Entfernung und dem Verkehrsangebot beeinflusst. Da in den letzten Jahren im Landkreis Havelland große Anstrengungen unternommen worden, um das ÖPNV-Angebot zu verbessern, ist ein



positiver Impuls auf die Nachfrageentwicklung im ÖPNV zu erwarten. Dies gilt insbesondere für Arbeits- (15 Prozent) und Freizeitwege (neun Prozent) sowie teilweise für Einkaufswege (fünf Prozent). Ein attraktives ÖPNV-Angebot vorausgesetzt, weisen diese ein deutliches Entwicklungspotential auf.

Ein weiterer Einflussfaktor für die Verkehrsmittelwahl ist die Pkw-Verfügbarkeit, die in Regionen außerhalb der Großstädte tendenziell hoch ist. Für den Landkreis Havelland ergibt sich ein Bestand privater Pkw für den Stand 01. Januar 2018 von rund 86.700 Pkw (KBA, 2018). Damit ergibt sich für das Jahr 2017 ein Motorisierungsgrad von 539 Pkw je 1000 Einwohnern. Dieser Wert liegt um etwa vier Prozent über dem Wert im Jahr 2009 von 518 Pkw je 1000 Einwohnern (PROZIV, 2012). Dies ergibt eine mittlere jährliche Steigerung um 0,5 Prozent. Diese Entwicklung liegt deutlich unter der im vorangegangenen Nahverkehrsplan angenommenen Steigerung der Motorisierung zwischen 2009 und 2016 um 8,5 Prozent (PROZIV, 2012, S. 29).

Entwicklungstendenzen

Für den Zeitraum der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes werden nachfolgend zu erwartende Entwicklungstendenzen beschrieben.

- ▶ Da die Schülerzahlen als mittelfristig angenommen werden, ist von einer entsprechenden Entwicklung der Fahrschülerzahlen auszugehen (Landkreis Havelland, 2017). Die prognostizierten Entwicklungen nach Schuljahren und Schultyp sind im Schulentwicklungsplan dokumentiert (Landkreis Havelland, 2017). Zudem ist im äußeren Entwicklungsraum beabsichtigt, die Schulform einer vorhandenen weiterführenden allgemeinbildenden Schule zu ändern. Dies wirkt sich auf die ÖPNV-Anbindungen entsprechend aus (Quelle: Stellungnahme des Schulverwaltungsamtes).
- ▶ Die Bevölkerungsentwicklung wird hier mit einem prognostizierten Einwohnerzuwachs um gut sieben Prozent bis 2025 positiver gesehen, als im weiteren Metropolitanraum mit einer tendenziell leicht sinkenden Einwohnerzahl, insbesondere in den ländlichen Bereichen der Gemeinden Rhinow und Milow. Dies wird im Jedermannverkehr leichte Veränderungen der ÖPNV-Nachfrage nach sich ziehen. Größere Einflüsse haben darauf jedoch eventuell stattfindende Veränderungen des Verkehrsverhaltens (aufgrund von Megatrends und/oder aufgrund von verbesserten ÖPNV-Angeboten) und Veränderungen in Zielpotenzialen, wie Arbeitsplatzstandorten und Freizeitgelegenheiten.
- ▶ Das Potenzial weiterer Arbeitsplatzzuwächse wird durch die Kreisentwicklung vorrangig im Berliner Umland sowie in Rathenow und Premnitz gesehen. Dies kann sich positiv auf die Verkehrsnachfrage im Berufsverkehr auswirken.
- ▶ Ebenso bedeutend wird die weitere Entwicklung im Freizeitsektor, beispielsweise des Karls Erlebnis-Dorf in Elstal, sein. Hier sind Entwicklungen durch ÖPNV-Maßnahmen zu begleiten, um insbesondere zusätzliche Besucher aus dem Berliner Raum zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen.



Insgesamt ist davon auszugehen, dass die ÖPNV-Nachfrage voraussichtlich im Berliner Umland (Falkensee, Nauen und Wustermark) zunehmen und im Bereich Rathenow – Premnitz relativ konstant bleiben wird.

Dem gegenüber ist in den ländlichen Bereichen von einer tendenziell leicht sinkenden ÖPNV-Nachfrage – unter Ansatz eines konstanten Mobilitätsverhaltens – auszugehen. Die zu erwartenden Größenordnungen der strukturell bedingten Nachfrage-rückgänge werden voraussichtlich keine Angebotsreduzierungen rechtfertigen. Im Umkehrschluss sollte mit zusätzlichen Angeboten versucht werden, das Mobilitätsverhalten auch im ländlichen Raum zugunsten des ÖPNV zu beeinflussen.

Für das ÖPNV-Konzept „Buskonzept Falkensee und Umland“ wird ein strukturell und angebotsinduzierter Nachfragezuwachs von etwa 1,3 Millionen Einsteigern (+53 Prozent) zwischen 2013 und 2021 angegeben (PROZIV, 2017, S. 25).

Für das ÖPNV-Konzept „Buskonzept weiteres Havelland“ wird ein angebotsinduzierter Nachfragezuwachs von etwa 320.000 Einsteigern (neun Prozent Nachfragezuwachs) bei vollständiger Umsetzung des Konzeptes angegeben (PTV Transport Consult GmbH, 2018).

2.2.7 Organisationsstruktur

Allgemeine Organisation

Der Landkreis Havelland ist Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personen-nahverkehr, Träger der Schülerbeförderung im Landkreis und zuständige örtliche Behörde (Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Art. 2 c, § 8 PBefG). Die damit verbundenen Aufgaben, wie Planung und Organisation des ÖPNV im Landkreis, werden durch die Kämmerei, Sachgebiet Beteiligungen/ÖPNV der Kreisverwaltung wahrgenommen. Belange kreisübergreifender Linien werden mit den dortigen Aufgabenträgern abgestimmt und fortentwickelt, wenn nötig durch die Unterstützung der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH.

Der Landkreis Havelland ist Gesellschafter der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB GmbH) und vertritt mit der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (nachfolgend auch Havelbus genannt) in den verschiedenen Fachgremien des VBB die Interessen der ÖPNV-Kunden im Havelland sowie die Interessen des Landkreises als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV im Kreisgebiet. Die Unternehmen wirken im VBB auf der Grundlage eines einheitlichen, aufgabenträger- und verkehrsträgerübergreifenden Verbundtarifes zusammen. Damit einher geht die Übertragung des Tarifgestaltungsrecht von den zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen auf die Verbundgesellschaft. Diese nimmt in Vollmacht das Tarifantragsrecht wahr und übernimmt abgestimmte Aufgaben für die Verkehrsunternehmen in den Bereichen Fahrplaninformation und Marketing.



Die Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (Havelbus) ist seit dem 01.06.2016 mit der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im üÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Havelland¹⁰ im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) gemäß Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 1370/2007 beauftragt.

Die Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH hat den entsprechenden Kooperationsvertrag mit dem VBB unterzeichnet, wendet den Verbundtarif an, nimmt am Einnahmenaufteilungsverfahren teil und trägt zur Schaffung der Voraussetzungen für eine sachgerechte Einnahmenaufteilung, insbesondere durch Gewährleistung der dafür erforderlichen Verkehrserhebungen, bei.

Gemäß § 5 Abs. 1 ÖPNVG BB sollen die (benachbarten) Aufgabenträger bei der Organisation und Gestaltung der ÖPNV-Angebote zusammenarbeiten und ihre Verkehrsunternehmen ebenfalls zur entsprechenden Kooperation veranlassen und sie dabei unterstützen. Diese Kooperation ist mit Bezug auf § 3 ÖPNVFV BB auch relevant für den Anspruch auf Landeszuwendungen für die Realisierung verkehrlicher Verflechtungen i. S. v. § 5 ÖPNVG BB.

Darüber hinaus hat der Landkreis Verwaltungsvereinbarungen über Mitfinanzierung von Verkehrsleistungen der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH mit den brandenburgischen Nachbarlandkreisen und der Stadt Potsdam abgeschlossen. Mit der Stadt Brandenburg an der Havel bestehen keine zu regelnden Verflechtungen. Unabhängig von den finanziellen Regelungen bleibt jedoch die von allen beteiligten Aufgabenträgern unterstützte Aufgabe einer integrierten, konzeptionell abgesicherten Gestaltung von Stadt-Umland-Verkehren mit der Landeshauptstadt Potsdam bzw. dem Land Berlin bestehen.

Der Landkreis als Aufgabenträger des übrigen ÖPNV sowie als zuständige örtliche Behörde für die Vergabe gemeinwirtschaftlicher Leistungen i. S. v. Art. 4 Buchstabe c der Verordnung (EG) 1370/2007 arbeitet eng mit der Genehmigungsbehörde des Landes Brandenburg (Landesamt für Bauen und Verkehr – LBV) zusammen. Das Land Brandenburg hat mit seinen „Hinweisen zur Erteilung von Liniengenehmigungen mit Kraftfahrzeugen nach dem PBefG“ zur Unterstützung der Aufgabenträger bei der Vergabe eine entsprechende Richtlinie erlassen.

Darüber hinaus verkehren in Randbereichen des Landkreises oder im Transit grenzüberschreitend noch vier weitere Unternehmen mit einzelnen Liniengenehmigungen:

- zwei Linien der Berliner Verkehrsbetriebe A.ö.R. (BVG)
- zwei Linien der regiobus Potsdam Mittelmark GmbH (558 und 571)
- eine Linie der Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH
- eine Linie der HARU/BEX

¹⁰ Dies umfasst alle Leistungen des üÖPNV innerhalb des Kreisgebietes, mit Ausnahme der Genehmigungen für in den Landkreis einstrahlende Linien.



Eine Gesamtübersicht über die Organisation des ÖPNV gibt die nachfolgende Abbildung 10.

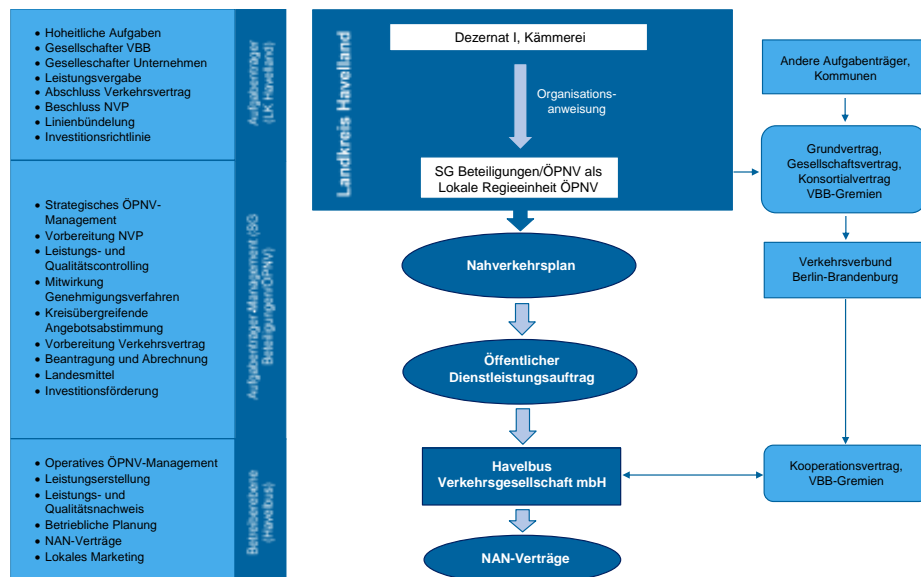


Abbildung 10: Organisation des ÖPNV im Landkreis Havelland

Vergabeverfahren

Die Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH organisiert die Leistungsdurchführung gegenwärtig auf der Grundlage eines ÖDA durch den Aufgabenträger gemäß der In-house-Kriterien i. S. v. Art. 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Der gültige öffentliche Dienstleistungsauftrag gilt seit 01.06.2016 und gewährt ein ausschließliches Recht. Die Bemessung der Höhe des Defizitausgleichs für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erfolgt auf der Grundlage einer Testierung als durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen nach den Kriterien des EuGH-Urteils C-280/00 Altmark Trans GmbH.

Der Aufgabenträger verfolgt die strategische Absicht, die bewährte Verfahrensweise zukünftig in Einklang mit den gesetzlichen Bestimmungen fortzusetzen.

Linienbündelung

Linienbündelungen werden vorgenommen, um verkehrlich geschlossene Teilnetze vergaberechtlich zusammenfassen zu können und ein Herausbrechen einzelner lukrativer Linien zum Nachteil des restlichen Netzes zu verhindern. Dabei sollen Linienbündel einen verkehrlich und betriebstechnologisch sinnvollen Verbund bilden sowie weiterhin wirtschaftliche und unwirtschaftliche Leistungen zusammenfassen.

Der Vergabe der gemeinwirtschaftlichen Leistungen zum 01.06.2016 liegt ein Bündelungskonzept zugrunde, welches den Vorgaben der §§ 8 und 9 PBefG entspricht. Dabei bilden alle in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Havelland angebotenen Leistungen der nach § 42 PBefG genehmigten ÖPNV-Linien ein Gesamtlinienbündel „Havelland“ mit einer Laufzeit bis zum 31.05.2026. Zu dem gebildeten Gesamtlinienbündel gehören alle nach § 42 genehmigten Buslinienverkehre im Gebiet des Land-



kreises Havelland laut Tabelle 8, mit Ausnahme der Linienverkehre kreisfremder Unternehmen (Linien in fremder Aufgabenträgerschaft). Bei Bedarf zusätzlich zu planende Verkehre, auch Bedarfsverkehre, werden in dieses Bündel integriert und mit der Laufzeit harmonisiert.



3 Entwicklungsziele und Anforderungsprofil

3.1 Erfolgskontrolle Nahverkehrsplan 2012-2019

Im Rahmen des letzten Nahverkehrsplanes 2012-2019 waren verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes vorgesehen. Deren Umsetzungsstand wird kontrolliert.

Klassifizierung des Netzes

Die vorgesehene Klassifizierung des Netzes in Hauptverbindungsrelationen, Verbindungsrelationen und ein Ergänzungsnetz mit abgestuften Qualitätsanforderungen ist weitgehend umgesetzt. Bei der Linie 680 (Nauen – Rathenow) widerspricht die Bedienungslücke zwischen 7:00 Uhr und 13:00 Uhr sowie die fehlende Wochenendbedienung den Anforderungen an Hauptverbindungsrelationen.

Verknüpfung von ÖPNV-Angeboten

Die Verknüpfung der ÖPNV-Angebote untereinander, insbesondere die Verknüpfung zum SPNV und des Bushauptnetzes wird unter Berücksichtigung weiterer Rahmenbedingungen (zum Beispiel Schulzeiten) umgesetzt. Daher bestehen weitere Verbesserungspotenziale im Jedermannverkehr (z.B. 659/671 und 684), die jedoch anderer Abwägungen zur Vereinbarkeit, beispielsweise mit Schulzeiten, bedürfen. Dies ist in einigen Fällen mit zusätzlichen Leistungen zu verbinden.

Schülerverkehrsoptimierung

Die angeratene Schülerverkehrsoptimierung ist nicht vollständig umgesetzt, insbesondere Anpassungen der Schulzeiten sind bisher weitgehend nicht durchsetzbar gewesen. Schulzeitbedingte Angebotsanpassungen stellen insgesamt ein fortwährendes Optimierungsproblem zwischen verschiedenen Interessen (Schulanfangs- und Endzeiten sowie Anschlüssen zum SPNV) dar.

Stadt-Umland-Verkehre

Im Bereich der Stadt-Umland-Verkehre mit Berlin und Potsdam besteht ein weiteres Entwicklungspotenzial durch teilweise gebrochene Linienführungen und damit verbundenen Umsteigezwängen in Richtung Potsdam sowie der zunehmenden Verflechtungen zwischen Schönwalde-Glien und Berlin-Spandau (Taktverdichtung der Linie 671 gemäß Konzept weiteres Havelland).

Flexible und alternative Bedienformen

Flexible und alternative Bedienformen bedürfen ebenso wie der fahrplangebundene Linienverkehr einer Liniengenehmigung. Die Genehmigungsmöglichkeiten werden bei den Genehmigungsbehörden der Bundesländer teilweise sehr unterschiedlich ausgelegt. Für das Land Brandenburg gilt aktuell eine restriktivere Genehmigungspraxis hinsichtlich von Flächenbedienungsangeboten. Die im Nahverkehrsplan 2012-



2019 beschriebenen flexiblen Bedienungsangebote „RufBus Brandenburg-Westhavelland“ und „RufBus Friesack/Paulinenaue“ sind bisher nicht umgesetzt worden. Diese Maßnahmen befinden sich im Stadium der Zielfindung und darauf aufbauender Planung. In Abhängigkeit der Genehmigungsfähigkeit sowie der Finanzierung wird eine Einführung im Planungszeitraum bis zum Jahr 2024 angestrebt.

Stadt- und Ortsverkehre

Im Nahverkehrsplan 2012-2019 wird als Maßnahme definiert, in städtischen Siedlungsgebieten mit 30.000 bis 50.000 Einwohnern (Falkensee/Dallgow-Döberitz und Rathenow/Premnitz) Stadtverkehrssysteme mit in die späten Abendstunden verlängerten Betriebszeiten und 30 bis 60-Minuten-Takten umzusetzen. Dies ist für Falkensee/Dallgow-Döberitz (Dezember 2017) und Rathenow (April 2019) umgesetzt.

Qualitäts- und serviceorientierte Maßnahmen

Alle weiteren qualitäts- und serviceorientierten Maßnahmen gelten als umgesetzt.

3.2 Verkehrspolitische Zielstellungen der ÖPNV-Gestaltung und finanzieller Handlungsrahmen des Landkreises

Die verkehrspolitische Zielstellung des Landkreises Havelland besteht in der Aufrechterhaltung der sozialen und wirtschaftlichen Ziele und der Angebots- und Tarifgestaltung auf der Grundlage des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg sowie der Vorgaben der Kreisentwicklungsplanung. Es ist unter den finanziellen Rahmenbedingungen das jeweils bestmögliche ÖPNV-Angebot zu gestalten. Dieses soll als Standortfaktor zur weiteren positiven Entwicklung des Landkreises Havelland aktiv beitragen. Dafür werden folgende Leitlinien beschlossen:

1. Das ÖPNV-Angebot ist als ganzheitliches, integriertes System aus Bahn-, Bus- und Bedarfsverkehren sowie unter Berücksichtigung des Radverkehrs zu entwickeln und hat einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge, zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilräumen und als Standortfaktor der Wohnstandort-, Wirtschafts- und Tourismusentwicklung zu leisten. Dabei ist insbesondere die Erfüllung der Versorgungsfunktionen der Zentralen Orte durch gute Erreichbarkeit weiter zu stärken.
2. Bei der Erfüllung der wesentlichen Verbindungsfunktionen erfüllt das SPNV-Angebot eine Rückgratfunktion. Der Landkreis setzt sich weiter für eine Stärkung dieser Funktionalität im Interesse aller Bürger des Landkreises ein. Aus Sicht des Landkreises ist dabei der Ausbau der Schieneninfrastruktur von Berlin-Spandau nach Falkensee/Nauen sowie nach Rathenow sowie des Bahnhofs Spandau eine der vordringlichsten Aufgaben, um dem weiter steigenden Bedarf in diesen Relationen insgesamt sowie auch dazwischen gerecht zu werden.
3. Als Bemessungsgrundlage einer ausreichenden Verkehrsbedienung wird die Einhaltung eines erhöhten, weiterhin für alle Teilgebiete einheitlichen Mindestbedienungsstandards für den Stadtverkehr einerseits und für den Regionalverkehr andererseits sowie für die Bedienungshäufigkeiten in den Verbindungsachsen angestrebt.



4. Der ÖPNV ist im Rahmen der Möglichkeiten als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu gestalten und leistet dadurch und durch Reduzierung der durch ihn selbst verursachten Schadstoffemissionen einen aktiven Beitrag zum Umweltschutz (Luftreinhaltung, Lärminderung) und zur Verkehrssicherheit.
5. Ihrer zentralen Bedeutung entsprechend, besitzt die Schülerbeförderung auch weiterhin in der Netz- und Fahrplangestaltung hohes Augenmerk. Die Angebotsgestaltung soll jedoch auch für andere Nutzergruppen attraktiv sein. Dazu ist die begonnene Herausbildung hierarchischer Angebotsstrukturen weiter auszugestalten und insbesondere die Vernetzung und Verknüpfung der ÖPNV-Angebote weiter auszubauen.
6. Zunehmend sind die spezifischen Bedürfnisse von Senioren und Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, dem Fahrzeugeinsatz, der Fahrgastinformation und der Angebotsgestaltung zu berücksichtigen. Die Aktivitäten zum barrierefreien Ausbau des ÖPNV-Systems sind dabei zwischen den beteiligten Akteuren zu bündeln und zu verstärken.
7. Das ÖPNV-Angebot unterstützt die Erreichung der Ziele der Raumordnung, insbesondere bei der Erfüllung ihrer Funktionalität. Neue oder wachsende Potenzialstandorte des konzentrierten Wohnungsbaus, von Industrie- und Gewerbe, Sonderbauvorhaben des konzentrierten Einzelhandels, des Tourismus, von Sport- und Freizeit sowie des Gesundheits- und Sozialwesens sind rechtzeitig und der absehbaren Fahrgastnachfrage angepasst an das ÖPNV-Netz anzubinden.
8. Die Angebotsgestaltung soll grundsätzlich nachfrageorientiert erfolgen. Das heißt, dass die vorhandene Nachfrage erfüllt wird und gleichzeitig neue Angebotsanreize für eine stärkere ÖPNV-Nutzung entstehen. In den Stadt- und Ortsverkehren sowie auf Hauptverkehrsachsen ist zur Steigerung der Attraktivität eine angebotsorientierte Leistungsgestaltung vorgesehen.
9. Wesentliche Komponente nachfrageorientierter Angebotsgestaltung ist die deutlich verstärkte Einbeziehung bedarfsgesteuerter Angebote zur Ergänzung und Teilablösung konventioneller Linienverkehre, insbesondere in Räumen und Zeiten schwächerer Fahrgastnachfrage sowie als Zu- und Abbringer von Verkehren in Hauptachsen. Es ist jedoch keine großflächige Einstellung des konventionellen Linienverkehrs vorzusehen.
10. Der Landkreis hat dem Tarifentwicklungsverfahren im VBB zugestimmt und setzt sich in den zuständigen Gremien des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg für eine maßvolle Entwicklung der Beförderungstarife ein. Maßvoll bedeutet, dass die Interessen der Fahrgäste, des Aufgabenträgers und der durchführenden Verkehrsunternehmen angemessen Berücksichtigung finden.
11. Der Aufgabenträger wirkt ständig in Richtung einer Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Angebotes durch Umsetzung von Maßnahmen der verkehrlichen und betrieblichen Optimierung sowie in Richtung Qualitätsverbesserungen bei der Angebotsgestaltung und Leistungsdurchführung. Schwerpunkte dabei bilden Zuverlässigkeit, Taktverkehre und Angebotsverknüpfungen, die Fahrzeugqualität sowie die Fahrgastinformation.
12. Die als Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und üÖPNV dienenden Bahnhöfe sind gleichzeitig Verknüpfungspunkte mit dem Individualverkehr. Vorhandene Kapazitäten für P+R und B+R sind dort, wo die örtlichen Verhältnisse dies zulassen, nachfragegerecht zu erweitern.
13. Der Landkreis unterstützt Maßnahmen zur Verbesserung des Kundenservice und des Marketings, insbesondere die Weiterentwicklung der Fahrgastinformation und die Vermarktung neuer Angebots- und Vertriebs-elemente.



Der finanzielle Handlungsrahmen des Landkreises wird durch folgende Leitlinien definiert:

14. Als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe wird der ÖPNV vom Landkreis Havelland als Teil der Daseinsvorsorge anerkannt. Grundsätzlich wird für die Erbringung von ÖPNV-Angeboten Eigenwirtschaftlichkeit angestrebt. In dem Maße, wie diese objektiv nicht herstellbar ist, nimmt der Landkreis seine Aufgabenträgerschaft im Besonderen wahr und stellt durch Einflussnahme auf Angebotsgestaltung, Kontrolle der Leistungsdurchführung und Mitverantwortung in der Finanzierung das ÖPNV-Angebot sicher.
15. Der Aufgabenträger sichert die ÖPNV-Ausgleichfinanzierung durch Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) für die gebündelte Gesamtleistung und den Abschluss eines Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrages, gebunden an die Liniengenehmigungen. Dabei ist zu gewährleisten, dass bei Änderung der Rahmenbedingungen (Landesmittelzuführung, Wirtschaftlichkeit der Leistungsdurchführung, Verfügbarkeit von Leistungspotential) der Kreishaushalt nur in dem Maße belastet wird, wie dies leistbar ist.

3.3 Quantitative Bedienungsstandards im ÖPNV

Die Vorgabe eines Mindestbedienungsstandards dient der Umsetzung der verkehrspolitischen Vorgaben des Landkreises sowie deren Einhaltung und Kontrolle für den Einzelfall. Der Bedienungsstandard für den Regionalverkehr beinhaltet die Festlegung von Erschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten, Arbeitsplatzschwerpunkte und sonstige besondere verkehrliche Ziele sowie die Festlegung von Bedienungsvorgaben mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn + Bus + alternative Angebote) zum nächstgelegenen erreichbaren Zentrum der jeweiligen Kategorie und zum zuständigen Verwaltungssitz. Allgemeine Bemessungsgrundlage ist die Einwohnerzahl. Weitere, im Bedienungsstandard zu berücksichtigende Kriterien, sind die Reisezeit und eine Mindestaufenthaltsdauer am Zielort. Vorgaben werden für die Verkehrstage Montag bis Freitag definiert.

3.3.1 Erschließungsgrundsätze

Es sind alle Siedlungseinheiten mit wenigstens 100 Einwohnern sowie Gewerbegebiete mit wenigstens 100 Arbeitsplätzen zu erschließen. Die Erschließung der Siedlungseinheiten für die Schülerbeförderung wird gesondert geregelt (siehe Abschnitt 3.3.6). Sondergebiete (beispielsweise Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen, Krankenhäuser und touristische Destinationen) mit einem vergleichbaren Mobilitätsbedarf sind ebenso an das ÖPNV-Netz anzubinden.

Insgesamt wurden für den Landkreis Havelland 106 Siedlungseinheiten (Zusammenhängende Bebauungsgebiete der Städte und Gemeinden, räumlich getrennte Ortsteile bzw. Wohnplätze mit eigenständigen verkehrlichen Erschließungsanforderungen) abgegrenzt.



Ein Ortsteil bzw. Stadtteil gilt als erschlossen, wenn 75 Prozent der dort lebenden bzw. arbeitenden Personen oder Besucher von Einzugsbereichen der ÖPNV-Haltestellen abgedeckt werden. Bei der weiteren Siedlungs- und Standortentwicklung im Landkreis Havelland ist die vorhandene ÖPNV-Erschließung zu berücksichtigen und optimal zu nutzen.

Zur Gewährleistung der Erschließung werden Richtwerte für Einzugsradien von Haltestellen des üÖPNV bzw. von Haltepunkten des SPNV definiert. Direkte und schnelle Verbindungen können in der Regel nur auf Kosten der Erschließung geschaffen werden. Daher sind für den Einzugsbereich von schienenengebundenen Verkehren längere Zugangswege zumutbar. Die Werte basieren auf Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Danach sind für den Landkreis Havelland Richtwerte für die Einzugsradien von Haltestellen bzw. Haltepunkten nach der Funktion im zentralörtlichen System differenziert festgelegt (siehe Tabelle 14 – in Klammern ist die Gehzeit dargestellt, die benötigt wird, um die Haltestelle fußläufig zu erreichen).

Erschließungsbereich	Bus	SPNV
Mittelzentrum (Rathenow, Nauen, Falkensee)	400 m (7 min)	1.000 m (17 min)
weiteres Zentrum (Friesack, Ketzin/Havel, Nennhausen, Premnitz, Rhinow, Wuster- mark)	500 m (8 min)	1.000 m (17 min)
sonstige Ortslage	600 m (10 min)	1.000 m (17 min)

Begründete Ausnahmen sind zulässig. Angaben zur Gehzeit berücksichtigen eine mittlere Gehgeschwindigkeit von 70 m/min und einen Umwegfaktor von 20 Prozent zur Abbildung von topographischen Besonderheiten, die ein schnelles Erreichen der Haltestelle trotz geringem Einzugsradius verhindern (zum Beispiel Steigungen, umwegige Fußwegführung, Querung von Bahnstrecken oder Flussläufen).

Tabelle 14: Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) von ÖPNV-Haltestellen

Begründete Ausnahmen für eine fehlende ÖPNV-Erschließung werden wie folgt festgelegt:

- ▶ Siedlungsflächen mit sehr niedriger Bebauungsdichte oder geringer Größe, auf denen das ÖPNV-Potenzial folglich sehr gering ist
- ▶ Gewerbe- und Industrieflächen, die nicht befahrbar sind oder nur sehr wenige Beschäftigte oder Besucher aufweisen
- ▶ Siedlungsteile, die aufgrund topografischer oder baulicher Gegebenheiten nicht befahrbar sind



3.3.2 Klassifizierung des ÖPNV-Netzes

Die Kategorisierung der Bedienungsrelationen dient der Umsetzung des Bedienungsstandards in der Planung des Leistungsangebotes entsprechend der Verkehrsnachfrage. Sie berücksichtigt die Erschließung des Kreisgebietes durch den SPNV zur Vermeidung konkurrierender Parallelverkehre. Die Kategorisierung verwendet das bestehende Busliniennetz in seiner Gesamtheit und ordnet jeden vom Linienverkehr befahrenen Netzabschnitt der höchsten zutreffenden Kategorie zu. Die Definition der Bedienungsrelationen muss nicht in jedem Fall konkreten Linienverläufen entsprechen, die zusätzlich die Erfordernisse eines rationellen Fahrzeugumlaufs erfüllen müssen. Kategorisiert wird immer die Relation, definiert durch einen Anfangs- und einen Endpunkt und ggf. unter Berücksichtigung eines oder mehrerer Zwischenpunkte.

Netzebene	Kategorie der Relation	Verkehrsträger
Hauptnetz (Verbindungsfunktion)	Hauptverbindungsrelation	SPNV, üÖPNV
	Verbindungsrelation	SPNV, üÖPNV
Ergänzungsnetz (Erschließungsfunktion)	Stadt- und Stadt-Umland-Verbindung	üÖPNV
	Flächenerschließungs- und Zubringerrelation	
	Schülerverkehrsrelation	

Tabelle 15: Netzebenen im Regionalverkehr

Das Hauptnetz dient der Verbindung zwischen Zentren und anderen Siedlungsschwerpunkten im Kreisgebiet zwischen den Hauptverknüpfungspunkten von Bahn und Bus sowie der Kreisgrenzen überschreitenden Verbindung des Landkreises mit benachbarten Zentren, insbesondere der Metropole Berlin und der Oberzentren Potsdam und Brandenburg an der Havel.

Das Ergänzungsnetz dient der Flächenerschließung (einschließlich im Stadtverkehr und im Stadt-Umland-Bereich), als Zubringer zum Hauptnetz und besonderen Funktionen, wie dem Schülerverkehr im engsten Sinne, sowie dem Freizeitverkehr.

3.3.3 Verbindungsqualität

Zeitliche Erreichbarkeit

Für alle an den ÖPNV anzubindenden Orte im Landkreis Havelland sollen die bestmöglich mit dem ÖPNV erreichbaren Zentralen Orte, entsprechend ihrer Kategorie, innerhalb einer definierten Reisezeit an Schulwerktagen erreicht werden. Die Reisezeitvorgaben entstammen früherer Landesentwicklungsplanungen und wurden in den folgenden Nahverkehrsplänen bestätigt. Um die Anforderungen zur räumlichen Erreichbarkeit konsistent fortzuführen, werden diese Reisezeitvorgaben weiterhin als Bewertungsmaßstab angesetzt. Die Reisezeit nach Tabelle 16 beinhaltet die Fahrzeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln von der Start- zur Zielhaltestelle inklusive Umsteigezeiten. Zu- und Abgangszeiten zu und von Haltestellen sind darin nicht enthalten.



Zentralörtliche Kategorie	Reisezeit in Minuten
Nahbereich, Verwaltungssitz	45
Mittelzentrum	60
Oberzentrum, Metropole	90

Tabelle 16: Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Montag – Freitag)

Bedienungshäufigkeit, Takt und Betriebszeitraum

Für die einzelnen Netzebenen werden abgestufte Vorgaben zur Bedienungshäufigkeit und dem anzubietenden Takt definiert:

Kategorie der Relation	Bedienungshäufigkeit	Takt (Mo-Fr)	Betriebszeitraum
Hauptnetz			
Hauptverbindungsrelation im SPNV	angebotsorientiertes Fahrtenangebot mit durchgehendem Taktverkehr	60-Minuten-Takt	gemäß Anforderungen des Landesnahverkehrsplan
Hauptverbindungsrelation im üÖPNV	Großräumige Verbindung zwischen Zentren ohne paralleles SPNV-Angebot mindestens 10 Fahrtenpaare je Tag (Mo - Fr, inkl. Ferien) möglichst mindestens 4 Fahrtenpaare am Wochenende	60-Minuten-Takt	6:00 – 20:00 Uhr
Verbindungsrelation im SPNV	Fahrtenangebot mit durchgehendem Taktverkehr gemäß Anforderungen des Landesnahverkehrsplan	120-Minuten-Takt	gemäß Anforderungen des Landesnahverkehrsplan
Verbindungsrelation im üÖPNV	Verbindung von und zu Zentren mit abschnittsweise nicht vermeidbarem, zulässigem parallelem SPNV-Angebot, aber Gewährleistung zusätzlicher Erschließungsfunktionen mindestens 6 Fahrtenpaare je Tag (Mo - Fr, inkl. Ferien)	120-Minuten-Takt	6:00 – 18:00 Uhr



Kategorie der Relation	Bedienungshäufigkeit	Takt (Mo-Fr)	Betriebszeitraum
Ergänzungsnetz			
Stadt- und Stadt-Umland-Verbindung	15 - 30 Fahrtenpaare (Mo-Fr)	30/60-Minuten-Takt (HVZ, Mo-Fr)	5:00 - 22:00 Uhr (Mo-Fr)
	7 - 15 Fahrtenpaare (Wochenende) nachfrageabhängige Festlegung	60-Minuten-Takt (NVZ, Mo-Fr) mind. 120-Minuten-Takt (Wochenende)	9:00 - 22:00 Uhr (Wochenende)
Flächenerschließungs- und Zubringerrelation	nachfrageabhängig entsprechend der Mindestbedienungsstandards möglichst mindestens 4 Fahrtenpaare je Tag (Mo - Fr)	entsprechend des angebotenen Hauptnetzes	6:00 - 18:00 Uhr
Schülerverkehrsrelation	entsprechend dem Bedarf des Schülerverkehrs	kein Taktverkehr	entsprechend dem Bedarf des Schülerverkehrs

Tabelle 17: Vorgaben zur Verbindungsqualität

Für das regionale Busnetz gelten zudem folgende Mindestbedienungsstandards in Abhängigkeit der Einwohnerzahl je angebundener Siedlungseinheit:

Einwohner je Siedlungseinheit	Fahrtenpaare Mo-Fr (Schulzeit)
ab 6.000	12
3.000 bis unter 6.000	8
1.000 bis unter 3.000	6
500 bis unter 1.000	4
200 bis unter 500	2
100 bis unter 200	2

Tabelle 18: Mindestbedienungshäufigkeit

3.3.4 Verknüpfungspunkte

Als Verknüpfungspunkte werden die in Absatz 2.2.3 (siehe Tabelle 12) aufgeführten Verknüpfungspunkte bestätigt. An die Verknüpfungspunkte werden folgende Anforderungen gestellt:

- ▶ Wartezeit soll bei Verknüpfungen zwischen SPNV- und Buslinien 15 Minuten und bei Verknüpfungen zwischen Buslinien 10 Minuten nicht überschreiten (ohne Umsteigewege)
- ▶ Anschlüsse sind mindestens in Lastrichtung zu gewährleisten
- ▶ betrieblich praktikable Möglichkeiten zur Anschlusssicherung sollen angewendet werden

3.3.5 Flexible Bedienungsangebote im öffentlichen Personennahverkehr

Zur wirtschaftlichen Anbindung von räumlich dispers verteilten Siedlungsgebieten und/oder zur Anbindung von Siedlungsgebieten zu nachfrageschwachen Zeiten soll der Einsatz flexibilisierter ÖPNV-Angebote geprüft werden. Dazu bestehen folgende Möglichkeiten zur Flexibilisierung des Angebotes (siehe Abbildung 11).



Abbildung 11: Möglichkeiten zur Flexibilisierung des ÖPNV (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), 2009)

Für die Prüfung und Auswahl geeigneter Angebotsformen sollen bestehende Vorlagen und Hinweise genutzt werden:

- ▶ Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV, Abschnitt 2.5 (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), 2009, S. 35f.)
- ▶ Handbuch Alternative Bedienung (VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, 2016)



Insgesamt sollen Angebotsformen gewählt werden, die dem Fahrgast ein möglichst hohes Qualitätsniveau (zum Beispiel kurze Vorbestell- und Reisezeiten) ermöglichen und betriebswirtschaftlich tragfähig sind. Die Vorbestellfrist soll kreisweit einheitlich auf maximal 60 Minuten begrenzt sein. Die flexibel angebotenen Fahrten sollen auf die Zentren im Landkreis Havelland, definierte Verknüpfungspunkte oder große verkehrsanziehende Standorte (zum Beispiel Havelpark) ausgerichtet werden und Übergänge in das Hauptnetz (SPNV und Bus) ermöglichen. Die konkrete Ausgestaltung obliegt den durchzuführenden Detailplanungen.

Gemäß Verwaltungsvorschrift für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren (VVBV) sind folgende Formen flexibler Bedienformen förderfähig (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, 2017):

- ▶ Rufbusse mit fahrplangebundener und bedarfsabhängiger Bedienung von Haltestellen einer Linie bei vorher erfolgter Anmeldung
- ▶ Anrufsammeltaxi mit fahrplangebundener und bedarfsabhängiger Bedienung von ÖPNV-Haltestellen mehrerer Linien oder Bedarfshaltestellen im Bediengebiet zur Haustür
- ▶ Linientaxi (Linienverkehr mit Personenkraftwagen gemäß § 4 Absatz 4 Nummer 1 PBefG) und Bürgerbus (Durchführung des Linienverkehrs durch einen ehrenamtlichen Subunternehmer) unter Einhaltung der Voraussetzungen der Nummern 1.1 und 1.2.

Die genehmigungsrechtlichen Anforderungen sowie Vorgaben nach § 2 Abs. 10 ÖPNVG (Land Brandenburg, 2017) und der VVBV sind dabei zu berücksichtigen.

3.3.6 Festlegungen zur Schülerbeförderung

Nachstehend werden Anforderungen und Vorgaben an die Schülerbeförderung definiert. Diese sind Ergebnis der Abwägung zwischen möglichst hohen Qualitätsstandards der Schülerbeförderung und finanzierbaren Gestaltungsmöglichkeiten des Trägers der Schülerbeförderung im ländlich geprägten Raum.

- ▶ maximale Reisezeit von Einstiegshaltestelle bis Ausstiegshaltestelle (einschließlich Umsteigezeiten) **je Richtung**
 - ▶ GrundschülerInnen = 45 Minuten
 - ▶ SchülerInnen der Sekundarstufe I = 60 Minuten
 - ▶ SchülerInnen der Sekundarstufe II = 90 Minuten



- maximale Wartezeit
 - vor dem Unterricht: 30 Minuten bei Fahrten zur ersten Stunde (Regelunterrichtsbeginn)
 - nach dem Unterricht: 30 Minuten bei Fahrten nach den Regelunterrichtsendzeiten (jeweils 2 Rückfahrten, je nach Schulform und Klassenstufe).
 - längere Wartezeiten sind in Ausnahmefällen zulässig, sofern die Gesamtreisezeit zwischen Regelunterrichtsende und Ausstiegshaltestelle am Wohnort
 - 60 Minuten für GrundschülerInnen
 - 90 Minuten für SchülerInnen der Sekundarstufe I
 - 120 Minuten für SchülerInnen der Sekundarstufe II nicht überschreitet.
 - In diesem Falle soll ein Einvernehmen dazu mit der betroffenen Schule hergestellt werden.
- Umsteigevorgänge
 - Bei erforderlichem Umsteigen soll die planmäßige Umsteigezeit (Zeit vom Verlassen eines Fahrzeugs bis zum Einstieg in ein anderes Fahrzeug, einschließlich dazwischen liegender Warte- und Wegezeiten) auf 20 Minuten begrenzt werden. Ein Umsteigen von FörderschülerInnen wird überall dort ausgeschlossen, wo dies aufgrund der Größe des Einzugsbereiches und der technologischen Angebotsgestaltung vermeidbar ist. Bei GrundschülerInnen der Klassenstufen 1 und 2 ist dies nur in besonders begründeten Ausnahmefällen und nur innerhalb bebauter Bereiche (nicht auf freier Strecke) zulässig.
- Stehendbeförderung
 - Sind SchülerInnen regelmäßig stehend zu befördern, wird angestrebt, die entsprechenden Fahrzeiten auf ein Maß zu begrenzen, welches für die betroffenen Schülerinnen und Schüler entsprechend ihres Alters als zumutbar gelten kann und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Aufgabenträgers liegt.

3.4 Qualitative Bedienungsstandards im ÖPNV

Nachfolgend werden die wesentlichen Kriterien der ÖPNV- Angebotsqualität benannt und erläutert. An dieser Stelle werden konkrete Vorgaben und Bewertungskriterien zur Beschlussfassung empfohlen.

Der Nahverkehrsplan legt somit folgende Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung im Planungszeitraum fest, die gleichzeitig Bestandteil der vertraglichen Vereinbarungen über die Leistungsvereinbarung mit dem durchführenden Verkehrsunternehmen werden.



3.4.1 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Diese beiden Kriterien sind wegen der Auswirkungen auf die Beförderungsnachfrage (Akzeptanz des Angebots durch die ÖPNV-Nutzer) auch vorrangige qualitative Gegenstände üblicher statistischer Nachweispflichten gegenüber dem Aufgabenträger.

Die Zuverlässigkeit wird mit dem Faktor Ausfallquote 0,03 Prozent bestimmt. Die Ausfallquote ist der Anteil der nicht durchgeführten Fahrten an den planmäßigen Fahrten. Eine Fahrt gilt als ausgefallen, wenn sie gar nicht, um mehr als 30 Minuten verspätet oder zu früh durchgeführt wird.

Die Pünktlichkeit wird mit dem Faktor Verspätungsquote kleiner zwei Prozent bestimmt. Die Verspätungsquote ist der Anteil der gegenüber der fahrplanmäßigen Ankunftszeit um mindestens fünf Minuten, jedoch weniger als 30 Minuten verspäteten Fahrtankünfte. Unpünktlichkeit im Sinne von zu früher Abfahrt gilt als ausgefallene Fahrt (siehe vorstehend). Für die Feststellung von Verfrühungen oder Verspätungen gilt eine Uhrendifferenz von +/- einer Minute.

Der Nahverkehrsplan gibt die kategorisierten Verknüpfungspunkte Bahn-Bus und Bus-Bus sowie die Umsteigezeiten in Lastrichtung vor. Ein Anschluss gilt als gewährleistet, wenn der vorgesehene Übergang nach den in Kapitel 3.3.4 definierten Kriterien – auch unter Anwendung anschlussichernder Maßnahmen – möglich ist.

3.4.2 Fahrzeuge

Die Anforderungen an die Fahrzeuge im Linienverkehr, an die Sicherheit von Fahrgästen, an das Fahrpersonal und an die Umwelt sind gesetzlich festgelegt. Die im Betrieb befindlichen Fahrzeuge entsprechen den geltenden deutschen Standards, sind für die Personenbeförderung zugelassen und werden entsprechend den geltenden Bestimmungen nachweisbar gewartet. Die Fahrzeuge sollen umweltfreundlich und geräuscharm sein, einen sparsamen Energieverbrauch haben und ein möglichst ruckfreies Beschleunigen und Bremsen gewährleisten. Die Barrierefreiheit ist entsprechend den gesetzlichen Vorschriften und den Regelungen des Nahverkehrsplans bis 01.01.2022 zu gewährleisten. Alle eingesetzten Fahrzeuge sind optisch so zu gestalten, dass die Zugehörigkeit zum VBB-Tarifgebiet für den Fahrgast erkennbar ist. Die jeweils bediente Linie ist vorschriftsgemäß deutlich anzuzeigen.

Die technische Sicherheit der Fahrzeuge wird entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorschriften vorausgesetzt. Zur Erhaltung eines attraktiven und sicheren Verkehrsangebots wird angestrebt, das Höchstalter eines jeden eingesetzten Fahrzeugs in der Regel auf 12 Jahre zu begrenzen. Das schließt nicht aus, dass auch ältere Busse, die den qualitativen und technischen Ansprüchen genügen, eingesetzt werden können, jedoch sollen auf Fahrten, die überwiegend von SchülerInnen genutzt werden (in den Fahrplänen mit „99“ oder „S“ gekennzeichnet), die eingesetzten



Busse nicht älter als 12 Jahre sein. Die Entgegennahme von Notrufen des Fahrpersonals durch eine Leitstelle oder die Betriebsleitung muss während der Betriebszeit möglich sein.

Die Sauberkeit der Fahrzeuge bei Dienstbeginn ist sicherzustellen. Dazu gehören eine den Witterungsbedingungen entsprechende saubere Karosserie, ein sicher betretbarer Ein- und Ausstiegsbereich sowie den Witterungsbedingungen entsprechend saubere und gleichmäßig durchsichtige Scheiben. Im Innenbereich ist ein sauberes Erscheinungsbild ohne klebrige Rückstände und ohne größere Schmierereien zu gewährleisten. Beschädigungen sind in angemessener Zeit zu beseitigen. Sollte ein Fahrzeug während der Fahrt übermäßig verschmutzt werden, so ist es schnellstmöglich auszutauschen.

Bei Fahrzeugen, die in touristisch geprägten Verkehren eingesetzt werden, soll die Möglichkeit der Fahrradbeförderung bei der Auslegung der Fahrzeuge berücksichtigt werden.

Der Einsatz alternativer Antriebe ist zu fördern, sofern sinnvolle Anwendungen möglich sind.

3.4.3 Fahrgastinformation und Kommunikation

Der Kundenservice umfasst alle Aktivitäten des Verkehrsunternehmens zur Betreuung und Information der Fahrgäste. Dazu gehören eine zielgerichtete Information über das ÖPNV-Angebot sowie die rechtzeitige Bekanntmachung von Änderungen im Angebot (mindestens eine Woche vorher). Der Fahrgast soll ferner auf unkomplizierte Art das gewünschte Ticket erwerben und sich gegebenenfalls vom Personal über die günstigste Möglichkeit beraten lassen können.

Im Rahmen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) wird eine einheitliche, verkehrsträger- und betreiberunabhängige Fahrplaninformation angestrebt. Das Verkehrsunternehmen wirkt daran konstruktiv mit. Zur Erstellung der zentralen Fahrplaninformation im Rahmen des VBB hat das Verkehrsunternehmen ebenfalls rechtzeitig und anforderungsgerecht die entsprechenden Grunddaten bereitzustellen. Alle Informationsangebote sollen eine barrierefreie Nutzung ermöglichen.

Kundenanliegen sind rasch und kompetent zu bearbeiten. Gegebenenfalls ist Abhilfe zu schaffen. Die Anliegen sind in regelmäßigen Abständen auszuwerten. Die Auswertung ist dem Landkreis halbjährlich zu übergeben. Bei gehäuften Kritiken zu einem bestimmten Thema ist der Landkreis kurzfristig zu unterrichten.

3.4.4 Personal

Die Qualifikation und das Auftreten der Mitarbeiter sind wesentliche Voraussetzungen für die Erfüllung der personellen Anforderungen und für die Vermittlung von Qualität, Sicherheit und Service.



Die grundlegenden fachlichen Anforderungen an das Fahrpersonal ergeben sich aus den Bestimmungen der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnisverordnung - FeV) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft).

Die ÖPNV-Betreiber sorgen dafür, dass das Personal mit Kundenkontakt die Fortbildung „Fachkraft im Verkehrsservice“ absolviert hat und folgende Anforderungen der fachlichen und persönlichen Eignung erfüllt:

- Kundenfreundlichkeit
- Sachkompetenz und hohe Leistungsbereitschaft
- Auskunftsfähigkeit zu Fahrplänen, Beförderungstarifen, Fahrausweiserwerb
- Ortskenntnis im Einsatzgebiet
- Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift
- Kundenorientierte, besonnene Handlungsweise auch in Konfliktsituationen
- Beherrschung von Kommunikations- und sonstigen Hilfsmitteln
- Gepflegtes und einheitliches Erscheinungsbild

Mit dem Ziel der Vereinbarung von Sozialstandards werden im Landkreis Havelland ÖPNV-Leistungen nur an Unternehmen vergeben, die ihr Personal nach einem ortsüblichen, im Land Brandenburg gültigen Vergütungstarifvertrag entlohnen.

3.4.5 Störungsmanagement

Die Fahrdienstleitung des Verkehrsunternehmens ist während der Hauptbetriebszeit zu besetzen und muss für das jeweilige Fahrpersonal erreichbar sein. In der Nebenzeit ist eine telefonische Erreichbarkeit einzurichten. An geeigneten Orten sind Reservefahrzeuge und Personal vorzuhalten. Fahrzeuge mit Schäden, die Auswirkungen auf die Sicherheit der Fahrgäste haben, sind sofort aus dem Verkehr zu ziehen.

3.4.6 Tarifsystem

Das Tarifgestaltungsrecht wird durch den Landkreis Havelland, beziehungsweise durch die im Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen, auf die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB GmbH) als Verbundgesellschaft übertragen. Diese nimmt in Vollmacht der Verkehrsunternehmen das Tarifantragsrecht wahr und gewährleistet damit einen einheitlichen, aufgabenträger- und verkehrsträgerübergreifenden Verbundtarif.

3.4.7 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Die Ausstattung und bauliche Gestaltung von Haltestellen und insbesondere ÖPNV-Verknüpfungspunkten ist für die Sicherheit und Attraktivität des ÖPNV von großer



Bedeutung. Entsprechend ihrer Funktion erfolgt die Festlegung von Richtwerten für differenzierte Mindestausstattungsmerkmale von Haltestellen und Verknüpfungspunkten zwischen Bahn und Bus bzw. innerhalb des Busliniennetzes.

Die Verknüpfung zwischen SPNV und Busliniennetz sowie zwischen den Buslinien erhält bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV durch die hierarchische Netzstruktur wachsende Bedeutung. Dadurch erhöhen sich auch die funktionalen und baulichen Gestaltungsanforderungen an die Verknüpfungspunkte. Es erfolgt eine Definition der wichtigen Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und übrigen ÖPNV sowie innerhalb des Systems des übrigen ÖPNV, differenziert nach dem Umfang ihrer räumlichen Erschließungsfunktionen und den Verknüpfungsanforderungen (siehe Tabelle 12).

Haltestellen sollen nach Möglichkeit entsprechend ihrer Kategorie die folgende definierten Ausstattungsmerkmale erfüllen (siehe Abbildung 12). Zudem sind Haltestellen gemäß der gesetzlich vorgegebenen DIN 18040-3 und 18024-1 barrierefrei zu gestalten. Die Priorisierung dessen wird in Abschnitt 3.5 beschrieben.

Ausstattungs-element	Haltestellenkategorie				
	A	B	C1	C2	C3
Kennzeichnung der Haltestelle					
Haltestellenschild	x	x	x	x	x
Haltestellenname	x	x	x	x	x
Verkehrsunternehmen	x	x	x	x	x
VBB-Logo	x	x	x	x	x
Fahrplaninformation					
Liniennummer	x	x	x	x	x
Fahrtziel	x	x	x	x	x
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit, Gültigkeitshinweis	x	x			
Abfahrts-tafel			x	x	x
Tarifinformation (einschl. Tarifbereiche bei Stadt-Umland-Verk.)	x	x	x		
Weitere Informationen					
Liniennetzpläne	x	x	x		
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	x	x			
Fahrpläne des Regionalverkehrs (bei A und B in Stadtverk.)	x	B			
Dynamische Fahrgastinformation	B	B			
Vertriebs- und Abfertigungseinrichtungen					
Fahrkartenverkauf, stationär (Verkaufsstelle oder Automat)	x	B			
Entwerter, stationär	x	B			
Aufenthaltskomfort - in Verantwortung der Gemeinde					
Befestigte Wartefläche	x	x	x	x	
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	x	x	x	x	
Wetterschutz-einrichtung	x	x	x	x	
Sitzgelegenheit	x	x	x	x	
Abfallbehälter	x	x	x	x	x

x - zutreffend für Haltestelle der jeweiligen Kategorie B - bei Bedarf vorzusehen

Abbildung 12: Ausstattungsmerkmale von Haltestellen (Quelle: VBB GmbH)



Für die differenzierte Ausstattung der Haltestellen gelten vorstehende Ausstattungsstandards zunächst als Richtwerte. Der Aufgabenträger wirkt in Abstimmung mit den Kommunen und den ÖPNV-Betreibern darauf hin, dass die Richtlinien innerhalb des Planungszeitraumes und in den Folgejahren zunehmend umgesetzt werden.

Die Richtwerte erfassen sowohl Ausstattungselemente in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen (vor allem Kennzeichnungs- und Informationspflicht), als auch Empfehlungen für die bauliche Ausstattung (Aufenthaltskomfort), die in der Verantwortung der Kommunen liegt. Verbesserungen sind nur im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushalt- und Fördermittel für investive Maßnahmen möglich. Der Landkreis Havelland wird bei der Förderung von Investitionen in Einrichtungen der ÖPNV-Infrastruktur auf die Realisierung dieser Richtwerte hinwirken. Außerdem sind die Kommunen angehalten, insbesondere im ländlichen Umfeld regionaltypische Gestaltungsformen zu wählen. In städtischen Räumen oder dort, wo dies zum Schutz der persönlichen Sicherheit der Fahrgäste als erforderlich einzuschätzen ist, sind eher transparente Gestaltungsformen zu wählen.

3.5 Barrierefreiheit im ÖPNV

Grundlagen

Die Novellierung des PBefG vom Januar 2013 fordert als politische Zieldefinition, dass der Nahverkehrsplan „[...] die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [...] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

Ein barrierefreier ÖPNV ist ein ganzheitlicher Planungsansatz und erleichtert die Nutzung des ÖPNV für alle Fahrgäste. Barrierefreiheit kommt einem großen Teil der Fahrgäste zu Gute, denn sie betrifft nicht nur Rollstuhlfahrer, sondern beispielsweise auch blinde, sehbehinderte und gehörlose Menschen. Daneben müssen auch Personen, die nur vorübergehend, wie z.B. Eltern mit Kinderwagen oder altersbedingt mobilitätseingeschränkt sind, mit einbezogen werden. Da der Anteil älterer Menschen deutlich ansteigen wird, sind gerade deren Belange besonders zu berücksichtigen. Das Ziel jeglicher Verkehrsraumgestaltung muss es daher sein, möglichst allen Menschen unabhängig von ihrer Beeinträchtigung die Teilhabe am öffentlichen Leben ohne besondere Erschwernisse zu ermöglichen.

Durch die neue Formulierung im PBefG kommt dem Thema Barrierefreiheit eine besondere Bedeutung im Rahmen der Erstellung von Nahverkehrsplänen zu. Für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen soll bis zum genannten Zeitpunkt im Jahr 2022 das gesamte ÖPNV-Angebot, entsprechend § 4 BGG, in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sein.



Gestaltungsgrundsätze

Die komplette Wegekette soll verlässlich barrierefrei gestaltet sein. Dies bedeutet, dass neben der Haltestelleninfrastruktur und der Fahrzeugflotte auch die Information vor und während der Fahrt barrierefrei gestaltet werden muss. Des Weiteren besteht telefonische Fahrplanauskunft, die von Montag bis Freitag zwischen 6:00 Uhr und 20:00 Uhr sowie am Wochenende zwischen 6:00 Uhr und 15:00 Uhr erreichbar ist. Diese ergänzt die optischen Fahrgastinformationsanlagen an den Haltestellen im Busnetz des Landkreises Havelland als mittelbare Umsetzung des „Zwei-Sinne-Prinzips“. In den Fahrzeugen ist dieses Prinzip unmittelbar über optische und akustische Fahrtinformationen umzusetzen.

Fahrzeuge

Fahrzeuge sind grundsätzlich barrierefrei als Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge¹¹ mit Mehrzweckflächen, Haltestellenansagen und optischer Haltestellenanzeige zu beschaffen. Durch Kneeling und Klapprampen kann ein Großteil der mobil Beeinträchtigten den ÖPNV flächendeckend nutzen. Zudem sind wichtige Informationen und Hinweise innerhalb der Fahrzeuge möglichst zusätzlich in Braille- oder Prismenschrift zu kennzeichnen.

Nach Möglichkeit sollten Fahrzeuge bei Neubeschaffungen über Anlagen verfügen, über die die Liniennummer und das Fahrtziel als Außenansagen in Form einer sogenannten „Sprachdusche“ vermittelt werden können.

Personal

Die im Landkreis Havelland tätigen Verkehrsunternehmen sollen für die Fahrdienstmitarbeiter regelmäßige Schulungen zum Umgang mit (mobilitäts-)beeinträchtigten Fahrgästen durchführen. Durch solche Schulungen und eine praktische Selbsterfahrung können Berührungspunkte abgebaut und ein höheres Maß an Verständnis und Hilfsbereitschaft gegenüber beeinträchtigten Fahrgästen erzielt werden.

Haltestellen

Vorgaben zur konkreten baulichen Ausgestaltung der Haltestellen sind nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. Diese können den bestehenden Regelwerken (z.B. diverse DIN-Normen und Empfehlungen der FGSV) entnommen werden. Hier ist zu beachten, dass verschiedene Beeinträchtigungen unterschiedliche und sich zum Teil widersprechende Anforderungen an die Barrierefreiheit stellen. So ist eine vollständige Bordsteinabsenkung für Rollstuhlfahrer anzustreben, während blinden Menschen dadurch die Orientierung erheblich erschwert wird. Als gutes Beispiel für Gestaltungsmöglichkeiten barrierefreier Haltestellen kann die Broschüre „Barrierefreie Bushaltestellen – Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar“ (ZRN, 2016) konsultiert werden. Darin sind die vielfältigen, umfangreichen

¹¹ Low-Entry-Fahrzeuge weisen einen niederflurigen Bereich zum Einsteigen sowie Mehrzweckbereiche auf. Der Bereich über der Hinterachse ist über Treppenstufen zu erreichen. Damit ist insgesamt die Barrierefreiheit des Fahrzeugs bei einer hohen Sitzplatzkapazität gewährleistet.



und teils widersprüchlichen Regelwerke praxisnah und komprimiert zusammengefasst. Ähnliche Aufbereitungen werden beispielsweise auch in Berlin genutzt (CNB, 2018)

Eine vollständige Barrierefreiheit kann nur durch ein Zusammenspiel von baulicher Infrastruktur und geeigneten Fahrzeugen realisiert werden. An den Verknüpfungspunkten zwischen SPNV und ÖPNV muss daher sichergestellt werden, dass auch die Umsteigewege barrierefrei ausgebaut sind. Ebenso ist darauf hinzuwirken, dass eine sinnvolle barrierefreie Anbindung der Haltestellen an das öffentliche Wegenetz erfolgt, um zu verhindern, dass lediglich barrierefreie „Inseln“ ohne Verknüpfung mit dem umgebenden Wegenetz entstehen.

Die zu Beginn genannte Passage des PBefG kennt verschiedene Ausnahmetatbestände. Eine barrierefreie Gestaltung einer Haltestelle erweist sich nur dann als zweckmäßig, wenn auch das Haltestellenumfeld barrierefrei gestaltet ist. Dies kann in vielen alten Ortskernen mit historisch gewachsener Straßenstruktur nicht immer gewährleistet werden. Gleichermäßen findet sich an steilen Hanglagen oftmals keine barrierefreie Umgebung. Eine weitere Ausnahme besteht, wenn die Herstellung der Infrastruktur in Einzelfällen aus technischen Gründen nicht möglich ist.

Für Bau und Unterhaltung der Haltestellen sind im Landkreis Havelland die Kommunen als Straßenbaulastträger zuständig. Der Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger und Zuständiger für die Erstellung des Nahverkehrsplans verfügt über keine rechtliche Handhabe, die Kommunen zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen zu verpflichten. Der Kreis ist daher auf deren Mitwirken angewiesen. Der Landkreis kann über eigene Fördertöpfe im Rahmen der Investitionsrichtlinie (Landkreis Havelland, 01.01.2016) fördernd und bei entsprechender Ausgestaltung steuernd unterstützen.

Für einen schnellen und zielgerichteten barrierefreien Ausbau ist die optimale Zusammenarbeit innerhalb des Landkreises mit den Verkehrsunternehmen, den Vertretern der verschiedenen Interessenverbände und Organisationen sowie mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg besonders wichtig.

Nachfolgend wird die Herangehensweise zur Kategorisierung und Priorisierung zum barrierefreien Ausbau beschrieben.

Kategorisierung und Priorisierung zum barrierefreien Ausbau

Mit der nachfolgend entwickelten Methodik zur Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus setzt der Landkreis Havelland den von ihm zu beeinflussenden Rahmen für eine möglichst zügige Umsetzung eines weitgehend barrierefreien ÖPNV für möglichst viele Fahrgäste.

Ausgehend von den bestehenden Haltestellenkatastern der Havelbus GmbH sowie des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg erfolgt eine Kategorisierung und Priori-



sierung der Haltestellen nach einer kreisweit einheitlichen Systematik. Eine Kategorisierung erfolgt durch den VBB anhand von Nachfragezahlen und der Bedeutung einer Haltestelle im Netz (siehe Abbildung 9).

In die Priorisierung fließen über die Kategorisierung die Parameter Nachfrage, Umsteigemöglichkeiten und Bedeutung im Netz ein. Zusätzlich werden relevante Einrichtungen im Umkreis der Haltestellen berücksichtigt. Dies sind neben Krankenhäusern auch Pflegeeinrichtungen, medizinische Versorgungszentren und Arztpraxen sowie Unterkünfte und Werkstätten für Menschen mit Behinderungen. Die Priorisierung wird entsprechend des folgenden Verfahrensschemas vorgenommen (siehe Abbildung 13).

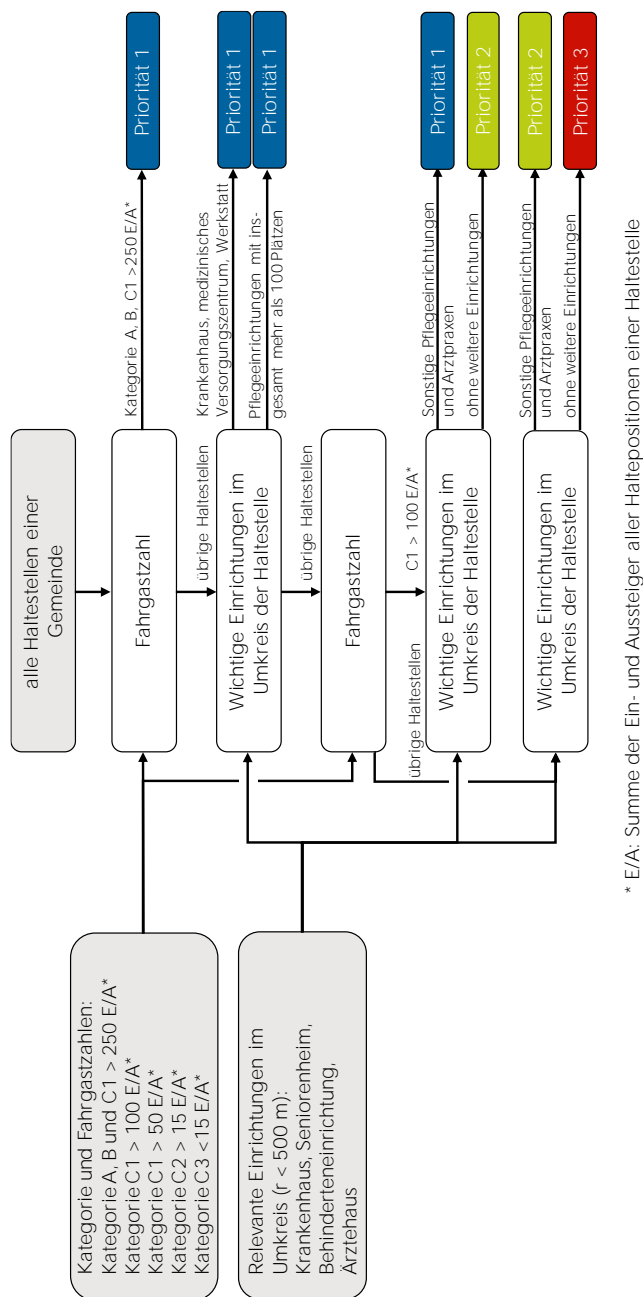


Abbildung 13: Ablauf der Priorisierung zum barrierefreien Ausbau



Im Ergebnis der Priorisierung liegen vier Prioritätsstufen vor (siehe Abbildung 14).

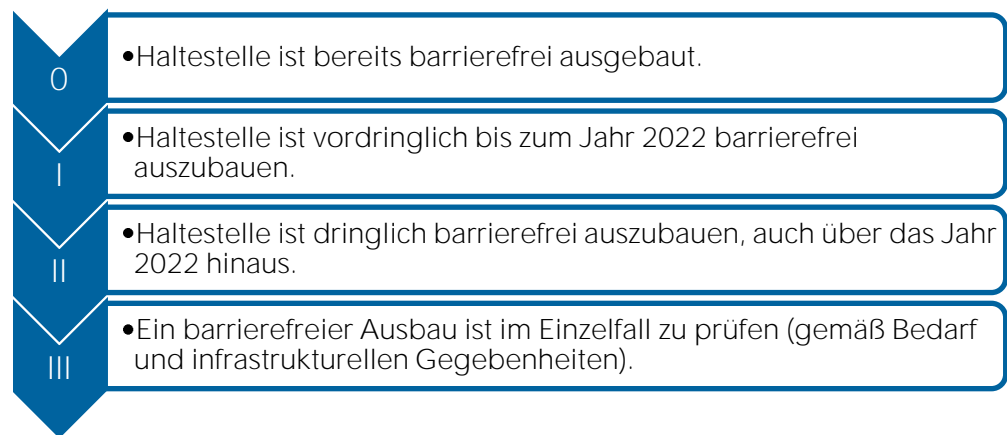


Abbildung 14: Prioritäten des barrierefreien Haltestellenausbaus im Landkreis Havelland

Die mit der Priorisierung vorgenommene zeitliche Abstufung spiegelt die Sicht des Landkreises Havelland als Aufgabenträger für den üÖPNV wider und soll als Grundlage für eine Anpassung der Förderrichtlinie zum Haltestellenausbau im Landkreis Havelland dienen.

Die Städte und Gemeinden als Baulastträger sollen diese Priorisierung bei den lokalen Planungen zu Ausbaumaßnahmen berücksichtigen, die die Haltestelleninfrastruktur betreffen.

Das im Rahmen der Fortschreibung der Nahverkehrspläne aktualisierte und erweiterte Haltestellenkataster ist dauerhaft zu pflegen und kann dadurch unter anderem auch als Kontrollinstrument hinsichtlich des Fortschritts beim barrierefreien Ausbau genutzt werden. Der Landkreis Havelland ist auch hier auf die Unterstützung durch die Gemeinden und einer zeitnahen Meldung von Veränderungen an den Haltestellen angewiesen.

Die Kontrolle des barrierefreien Ausbaustandes erfolgt anhand von Mindestanforderungen gemäß von gültigen Regelwerken. Im Haltestellenkataster sind mindestens folgende Eigenschaften zu erfüllen:

- Bord mit Mindesthöhe von 16 cm
- befestigte Wartefläche mit taktiler Leiteinrichtung
- barrierefreie Zuwegung
- Beleuchtung (direkt oder indirekt durch Straßenraumbeleuchtung)



4 Bewertung der Bestandstrukturen

4.1 Resümee der Buskonzepte „Falkensee und Umland“ sowie „weiteres Havelland“

Das „Buskonzept Falkensee und Umland“ ist zum vierten September 2017 umgesetzt worden. Damit verbunden sind folgende Änderungen (PROZIV, 2017):

- ▶ Taktverdichtungen in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten auf den Linien 604, 651, 652, 653, 654, 655, und 657 sowie am Wochenende
- ▶ Ausweiten des Betriebszeitraumes bis etwa 22 Uhr (außer Linien 657 und 670)
- ▶ Einführung der Linie 648 Falkensee – Falkensee Seegefefeld im 60-Minuten-Takt
Die Wirkung der Maßnahmen werden kontinuierlich durch den Aufgabenträger und die Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH beobachtet. Eine abschließende Bewertung ist aufgrund der kurzen Laufzeit des Konzeptes noch nicht möglich. Erste Erkenntnisse haben zu dem Planungsansatz geführt, den Takt der Linie 651 auf eine 30-minütige Fahrtenfolge zu reduzieren und gleichzeitig eine Taktverdichtung auf der Linie 671 zwischen Schönwalde und Berlin-Spandau umzusetzen. Die Umsetzung soll nach Inbetriebnahme der Brücke zwischen Schönwalde und Bötzow voraussichtlich ab 2020 erfolgen.

Im „Buskonzept weiteres Havelland“ wurden bis November 2018 weitere Angebotsmaßnahmen für den äußeren Entwicklungsraum sowie die Gemeinden Nauen, Schönwalde-Glien, Wustermark und Ketzin/Havel erarbeitet. Diese sind in drei Prioritätsstufe untergliedert, um eine zeitliche Staffelung für eine stufenweise Umsetzung festzulegen (PTV Transport Consult GmbH, 2018). Davon wurden zum 15. April 2019 folgende Maßnahmen umgesetzt:

- ▶ Einführung der Linie 642 zwischen Ketzin/Havel und Wustermark mit Anschluss an den SPNV
- ▶ zusätzliche Fahrten am Samstag durch den Bürgerbusverein Brieselang auf der Linie 657
- ▶ saisonale stündliche Bedienung an Wochenenden zwischen Nauen und Ribbeck auf der Linie 661 ab 1. Mai 2019
- ▶ Umstrukturierung des Stadtverkehrs Rathenow
 - ▶ verdichtete Bedienung auf der Linie 672 im Stundentakt Montag bis Samstag und Anbindung des Ortsteils Böhne am Wochenende
 - ▶ neue Streckenführung der Stadtlinie 674 in Rathenow (Aufspalten in eine Nord- und eine Südroute mit kurzen Fahrzeiten Richtung Zentrum und Bahnhof) und mit Anschluss des Ortsteils Semlin am Wochenende



- zusätzliche Fahrten in den Abendstunden und am Wochenende auf den Havelbus-Linien 672 (Rathenow, Stadtforst – Steckelsdorf (- Böhne)), 673 (Rathenow – Götlin – Grütz), 676 (Rathenow – Premnitz – Gapel) und 684 (Rathenow – Rhinow – Neustadt/Dosse)

Aufgrund der kürzlichen Einführung liegen noch keine Erkenntnisse zu Maßnahmenwirkungen im weiteren Havelland vor. Die Umsetzung der weiteren Stufen ist ab 2020 geplant. Aus den ersten Rückmeldungen nach der Umsetzung ergibt sich ein weiterer Untersuchungsbedarf zur Ergänzung der Linie 674-Nord um eine Gegenrichtung.

4.2 Bewertung quantitativer Bedienstungsstandards

Erschließung und Verbindungsqualität

Anhand der in Abschnitt 3.3.1 / Tabelle 14 definierten Einzugsbereiche um die Haltestellen wird die Erschließungsqualität des ÖPNV geprüft und Erschließungslücken definiert.

Ortsteile/ Gemeinde	Einwohner		Erschließungsgrad	Linie	Fahrtenpaare Mo-Fr (Sa, So)	angebundene Relation	Bewertung
	nicht erschlossen	alle					
Amt Nennhausen							
Stechow	131	579	77,4%	680 683	7 (0,0) 3 (0,0)	Nauen - Rathenow Rathenow - Friesack	kein Handlungsbedarf, da Lage geringfügig außerhalb des Einzugsbereichs
Milower Land							
Milow	130	1.240	89,5%	677 678 679	9 (3,3) 7 (0,0) 3 (0,0)	Premnitz - Bahnitz Rathenow - Bahnitz Rathenow - Milow	Anwohner „An der Lanke“ - keine ÖV-Erschließung möglich
Amt Friesack							
Friesack	189	2.036	90,7%	669 687	4 (0,0) 4 (0,0)	Paulinenaue - Friesack Rathenow - Friesack	kein Handlungsbedarf, da Lage geringfügig außerhalb des Einzugsbereichs



Ortsteile/ Ge- meinde	Einwohner		Er- schlie- bungs- grad	Linie	Fahrten- paare Mo-Fr (Sa, So)	angebun- dene Relation	Bewertung
	nicht er- schlos- sen	alle					
Jahn- berge	106	106	0,0%				Linie 757 Richtung Fehrbellin, Anbindungs- bedarf im Ha- velland prü- fen
Pessin	151	668	77,4%	669	2 früh, 5 ab Mittag (0,0)	Nauen - Pauli- nenaue	Anwohner „Straße der Jugend“ - keine ÖV-Er- schließung möglich
Nauen							
Waldsied- lung	218	441	50,6%	659	16 (3,2)	Nauen - Paa- ren im Glien	Anwohner „Dechtower Damm“ & „Trappen- weg“ - keine ÖV-Erschlie- ßung möglich
Schönwalde-Glien							
Paaren im Glien	109	632	82,8%	649 659 671	4 (0,0) 14 (3,2) 18 (0,0)	Paaren im Glien - Wus- termark Nauen - Paa- ren im Glien Paaren/Glien - Berlin-Span- dau	kein Hand- lungsbedarf, da Lage ge- ringfügig au- ßerhalb des Einzugsbe- reichs
Schön- walde Siedlung und Dorf	880	4.749	81,5%	651 671	21 (8,8) 16 (6,9)	Schönwalde - Hennigsdorf Paaren/Glien - Berlin-Span- dau	Anwohner „Ackerstraße“ - keine ÖV-Er- schließung möglich
Ketzin/Havel							
Brücken- kopf	211	484	56,4%	614	12 (6,6)	Potsdam - Gutenpaaren	Anwohner „Schumacher- straße“/„Wei- denweg“ & „Schwarzer Weg“ - keine ÖV-Erschlie- ßung möglich



Ortsteile/ Gemeinde	Einwohner		Er- schlie- bungs- grad	Linie	Fahrten- paare Mo-Fr (Sa, So)	angebun- dene Relation	Bewertung
	nicht er- schlos- sen	alle					
Ketzin/ Havel	205	2.883	92,9%	614	16 (9,8)	Potsdam – Gutenpaaren Ketzin/Havel – Wustermark Nauen – Paretz	kein Hand- lungsbedarf, da Lage ge- ringfügig au- ßerhalb des Einzugsbe- reichs
				642	16 (7,7)		
				658	14 (3,3)		
Brieselang							
Brieselang	125	9.800	98,7%	657	15 (5,0)	Brieselang	kein Hand- lungsbedarf, da Lage ge- ringfügig au- ßerhalb des Einzugsbe- reichs
Falkensee							
Falkensee	1.238 (Nor- den)	39.302	94,3%	651	41 (0,0)	Falkensee – Schönwalde	Anwohner nördlich „Konstanzer Straße“/„Augs- burger Straße“/„Pren- zlauer Straße“ – keine ÖV-Er- schließung möglich
				652	22 (7,7)	Falkensee	
	991 (Os- ten)			653	42 (15,12)	Falkensee – Dallgow- Döberitz	
				656	3 (nur eine Rich- tung)	Brieselang – Falkensee	
Dallgow-Döberitz							
Seeburg	677	1.092	38,0%	338	18 (15,0)	Dallgow- Döberitz – Berlin	Anwohner westlich „Am- selweg“ – ÖV- Erschließung über „neue Dorfstraße“ prüfen
				604	19 (15,15)	Potsdam – Falkensee	
				663	1 (0,0)	Nauen – See- burg	

Tabelle 19: Schwachstellenanalyse zur Erschließung von Ortsteilen/Gemeinden

Die Ortslage Jahnberge liegt mit rund 100 Einwohnern an der Untergrenze, ab der eine ÖPNV-Anbindung zu ermöglichen ist. Eine Anbindung besteht in Richtung Fehrbellin. Diese wird als ausreichend angesehen.

In der Ortslage Seeburg (Gemeinde Dallgow-Döberitz) besteht eine Erschließungslücke um die „Neue Dorfstraße“, von der rund 500 Einwohner betroffen sind. Hier wird der Einzugsbereich der Haltestelle um bis zu 300 Meter überschritten. Aufgrund der



Einwohnerzahl und der Überschreitung des Haltestelleneinzugsbereiches ist eine zusätzliche ÖPNV-Erschließung zu prüfen.

Die weiteren benannten Erschließungslücken (zum Beispiel Falkensee, Schönwalde, Nauen, Ketzin/Havel und Milow) liegen in Wohngebietsstraßen, die eine regelmäßige Befahrung durch Busse aufgrund ihrer räumlichen Beschaffenheit (Breite und Kurvenradien) oder ihres Ausbauzustandes (Tragfähigkeit) nicht zulassen. Daher sind hierfür keine Verbesserungen im Liniennetz möglich.

Vertaktung im Hauptnetz

Die Vertaktung der Verkehre im Hauptnetz ist nicht vollständig gegeben, da die bestehenden Fahrpläne einen Kompromiss aus Taktverkehren mit Anschlüssen zum SPNV und den Bedürfnissen im Schülerverkehr darstellen. Dies betrifft vor allem Linien im weiteren Havelland, wie beispielsweise die Linien 659, 661, 680 und 684. Möglichkeiten zur Umsetzung einer konsequenteren Vertaktung und weitergehenden Verknüpfung zum SPNV sind zu prüfen.

Zeitliche Erreichbarkeit Zentraler Orte

Die zeitliche Erreichbarkeit der Zentren und Verwaltungssitze wird anhand der Reisezeitvorgaben in Abschnitt 3.3.3 / Tabelle 16 geprüft. Dabei wird die zeitliche Erreichbarkeit als „Sehr gut“ bewertet, wenn die Verwaltungssitze aus allen zugeordneten Ortslagen (mindestens eine Haltestelle) erreichbar sind und aus den Verwaltungssitzen Verbindungen in mehrere höherwertige Zentren bestehen. Für Mittelzentren gilt die zeitliche Erreichbarkeit als sehr gut, wenn diese von den angrenzenden Verwaltungssitzen aus innerhalb der Reisezeitvorgaben erreichbar sind und Verbindungen in mehrere umliegende Oberzentren bestehen.

Die zeitliche Erreichbarkeit gilt als „Gut“, wenn Verbindungen in ein höherwertiges Zentrum bestehen und die Zentren aus den zugeordneten Versorgungsbereichen heraus erreichbar sind – jeweils unter Einhaltung der Reisezeitvorgaben.

Zentrale Orte	Ankunft (morgens)	Abfahrt (nachmittags)	Anmerkung
Verwaltungssitz			
Brieselang	Sehr gut	Sehr gut	Sowohl Nauen als auch Falkensee werden gut als Mittelzentrum erreicht Berlin als Metropole kann ebenfalls sehr gut erreicht werden
Dallgow-Döberitz	Sehr gut	Sehr gut	Sehr gute Erschließung mit den umliegenden Zentren Falkensee, Berlin und Potsdam Nauen auch noch ausreichend angebunden
Friesack	Sehr gut	Gut	Aus dem nördlichen Teil Rathenows (Mittelzentrum) keine ausreichende Verbindungsqualität zurück nach Friesack



Zentrale Orte	Ankunft (morgens)	Abfahrt (nachmittags)	Anmerkung
			Das Stadtzentrum kann von Nauen und Rathenow jedoch erreicht werden Berlin und Potsdam noch ausreichend angebunden
Ketzin/Havel	Gut	Gut	Lediglich die Kerne von Nauen und Falkensee erschlossen, wobei Anbindung an Falkensee am Nachmittag nicht mehr ausreichend ist Berlin und Potsdam werden allerdings gut erschlossen
Milow	Gut	Gut	Rathenow und Brandenburg a. d. Havel werden sehr gut erschlossen Kleinere Ortschaften werden nur entlang der Hauptstraße bedient
Nennhausen	Sehr gut	Sehr gut	Die größeren Zentren (Rathenow, Brandenburg a. d. Havel, Berlin und Potsdam) werden gut erschlossen; Nauen und Falkensee nur eingeschränkt
Premnitz	Sehr gut	Gut	Rathenow und Brandenburg a.d. Havel werden sehr gut erschlossen Kleinere Ortschaften werden nur entlang der Hauptstraße bedient
Rhinow	Gut	Sehr gut	Rathenow ist morgens nur über den Nordost erschlossen, nachmittags dann auch über den Nordostast Brandenburg a. d. Havel gerade noch erschlossen, Berlin jedoch nicht
Schönwalde	Sehr gut	Sehr gut	Sehr gute Anbindungen der größeren Zentren (Falkensee, Nauen, Potsdam und Berlin)
Wustermark/ Elstal	Sehr gut	Sehr gut	Sehr gute Anbindungen der größeren Zentren (Falkensee, Nauen, Rathenow, Potsdam und Berlin)
Mittelzentrum			
Falkensee	Sehr gut	Sehr gut	Sehr gute Anbindung (Nauen, Potsdam und Berlin können in unter einer Stunde erreicht werden)
Nauen	Sehr gut	Sehr gut	Sehr gute Anbindung (Potsdam und Berlin können in rund einer Stunde erreicht werden) Auch Rathenow ist bei Bedarf noch ausreichend erschlossen
Rathenow	Sehr gut	Sehr gut	Sehr gute Anbindungen an Falkensee, Nauen, Brandenburg a. d. Havel, Potsdam und Berlin

Tabelle 20: Schwachstellenanalyse zur zeitlichen Erreichbarkeit zentraler Orte



Es wird hinsichtlich der zeitlichen Erreichbarkeit von Zentren und Verwaltungssitzen kein Handlungsbedarf abgeleitet.

Verknüpfungspunkte

Für die im Abschnitt 2.2.3 / Tabelle 12 definierten Verknüpfungspunkte wird die mittlere Umsteigezeit für Verbindungen innerhalb der Hauptverkehrszeiten an Schultagen und den jeweiligen Lastrichtungen (anhand von Pendlerströmen) betrachtet. Dabei werden nur Umstiege betrachtet, deren Übergangszeit unter 30 Minuten liegen. Diese sind in Tabelle 21 zusammengefasst.

Haltestellen	Bahn/Bus	Bus/Bus	Anbindungen
Hauptverknüpfungspunkte			
Rathenow, Bahnhof	13	15	RE 2, RB 34, RB 51 680, 675, 676, 683, 684, 687,
Nauen, Bahnhof	12	16	RE 2, RB 10, RB 14 650, 658, 659, 661, 663, 666, 667, 680
Falkensee, Bahnhof	12	9	RE 2, RE 6, RB 14 604, 651, 652, 653, 654, 655
Verknüpfungspunkte			
Premnitz, Bahnhof Zentrum	19	15	RB 51 675, 676, 677
Friesack, Bahnhof	11	---	RE 2 661, 683
Rhinow, Grundschule	---	10	684, 687
Nauen, Zentrum	---	15	650, 658, 659, 661, 663, 666, 680
Wustermark, Bahnhof	14	6	RE 4, RB 13, RB 21 642, 649, 650, 663
Brieselang, Bahnhof	12	9	RB 10, RB 14 649, 657, 667
Falkensee Finkenkrug	12		RB 10, RB 14 653
Dallgow-Döberitz, Bahnhof	13	14	RE 4, RB 13 653, 655, 663
Insgesamt / Durschnitt	13	12	

Tabelle 21: Schwachstellenanalyse zur Übergangszeit an Verknüpfungspunkten (mittlere Übergangszeit in Minuten)

Anhand der Auswertung liegen die Übergangszeiten bei SPNV-Bus-Verknüpfungen im Wesentlichen unter 15 Minuten. Für Premnitz (19 Minuten) sind Verbesserungen



der Übergangszeiten zu prüfen. Die Übergangszeiten bei Bus-Bus-Verknüpfungen liegen im Wesentlichen ebenso unter 15 Minuten. Aufgrund der kürzeren Fußwege und der einfacher umsetzbaren Anschlussgewährung im Verspätungsfall sollten hier mittlere Übergangszeiten von unter 10 Minuten, entsprechend der Vorgabe im Abschnitt 3.3.4, angestrebt werden.

4.3 Bewertung des Standes der Barrierefreiheit

Der SPNV im Landkreis Havelland ist fast vollständig barrierefrei ausgebaut. Einzig die Haltestelle Buschow ist teilweise nicht barrierefrei ausgebaut (MIL, 2018, S. 30). Die im SPNV eingesetzten Fahrzeuge sind entsprechend barrierefrei gestaltet.

Fahrzeuge

Im Busverkehr sind von den 129 im Landkreis Havelland eingesetzten Bussen 86 % niederflurig gestaltet (Stand Mai 2019). Dabei weisen die Standard-, Großraum- und Gelenkbusse einen Niederfluranteil von 92 % auf (105 von 114 Fahrzeugen) und die niederflurigen Klein- und Midibusse einen Anteil von 40 % (sechs von 15 Fahrzeugen).

Standard bei Neubeschaffungen sind barrierefreie Fahrzeuge mit Mehrzweckflächen, Haltestellenansagen und optischen Haltestellenanzeigen sowie Kneeling-Funktionen und Klapprampen. Durch die regelmäßige Fahrzeugneubeschaffung wird die im Landkreis Havelland eingesetzte Fahrzeugflotte bis zum Jahr 2022 voraussichtlich vollständig barrierefrei gestaltet sein.

Haltestellen

Die Analyse der Haltestellen in Bezug auf ihren barrierefreien Ausbauzustand erfolgte auf Grundlage des Haltestellenkatasters der Havelbus mit dem Datenstand Dezember 2018. Da auch im Jahr 2019 weitere Aktivitäten zum Haltestellenausbau vorgenommen werden, ist dieses Kataster regelmäßig fortzuschreiben und die Entwicklung des barrierefreien Ausbaus zu beobachten.

Priorität / Kategorie	0 (bereits ausgebaut)	I Ausbau bis 2022	II Ausbau auch nach 2022	III Ausbau im Einzelfall	Summe
A	10	2	0	0	12
B	6	1	0	0	7
C1	42	39	59	79	219
C2	36	9	21	205	271
C3	39	7	24	462	532
Summe	133	58	104	746	1.041

Tabelle 22: Kategorien und Prioritäten des barrierefreien Haltestellenausbaus im Landkreis Havelland (Anzahl Haltepositionen)



Ausbaubedarf bis 2022 (Priorität I)

Innerhalb der Kategorien A und B ist der Ausbau weitestgehend abgeschlossen. Hier sind drei Haltepositionen bis 2022 umzubauen:

- Brieselang Bahnhof/August-Bebel-Straße (Halteposition 2): Nachrüstung der taktilen Leiteinrichtung
- Rathenow Bahnhof (Haltepositionen 1 und 2): Nachrüstung der taktilen Leiteinrichtung

In der Kategorie C1 sind 39 Haltepositionen bis 2022 barrierefrei auszubauen, darunter mit folgendem Ausbaubedarf:

- vollständiger Ausbau inklusive Zuwegung (Bord, Zuwegung, taktile Leiteinrichtung, Beleuchtung) - 1x
- vollständiger Ausbau (Bord, taktile Leiteinrichtung, Beleuchtung) - 4x
- Zuwegung, taktile Leiteinrichtung, Beleuchtung - 2x
- Nachrüstung der taktilen Leiteinrichtung - 32x

In den Kategorien C2 und C3 sind 16 Haltepositionen bis 2022 barrierefrei auszubauen, darunter mit folgendem Ausbaubedarf:

- vollständiger Ausbau inklusive Zuwegung (Bord, Zuwegung, taktile Leiteinrichtung, Beleuchtung) - 1x
- vollständiger Ausbau (Bord, taktile Leiteinrichtung, Beleuchtung) - 1x
- Zuwegung, taktile Leiteinrichtung, Beleuchtung - 4x
- Nachrüstung der taktilen Leiteinrichtung - 9x
- Nachrüstung der Beleuchtung - 1x

Dringender Ausbaubedarf (Priorität II)

Darüber hinaus sind in den Kategorien C1, C2 und C3 weitere 104 Haltepositionen barrierefrei auszubauen. Davon sind bei 87 Haltepositionen mindestens taktile Leiteinrichtungen sowie teilweise Beleuchtungen nachzurüsten und bei 17 Haltepositionen ein vollständiger barrierefreier Ausbau vorzunehmen.

Hier liegen Einrichtungen mit einem mittleren Aufkommenspotenzial im Einzugsbereich von Haltestellen mit einer geringen Fahrgastnachfrage (Kategorie C2 und C3) beziehungsweise sind Haltestellen mit einem mittleren Fahrgastaufkommen (Kategorie C1 mit bis zu 100 Ein- und Aussteigern an einem mittleren Werktag) davon betroffen.

Hier soll der barrierefreie Ausbau beschleunigt umgesetzt werden. Aufgrund des geringeren Aufkommenspotenzials wird ein Realisierungszeitraum über das Jahr 2022 hinaus als angemessen erachtet.



Ausbau im Einzelfall (Priorität III)

746 Haltepositionen wird eine nachrangige Priorität in Bezug auf den barrierefreien Ausbau zugeordnet. Dies begründet sich mit fehlenden Einrichtungen im Einzugsbereich der Haltestellen, die eine barrierefreie Ausstattung erfordern und dem geringen Fahrgastaufkommen der Haltestellen (in Summe über alle Haltepositionen einer Haltestelle weniger als 50 Ein- und Aussteiger an einem mittleren Werktag).

Ein barrierefreier Ausbau soll bei Vorliegen eines besonderen Bedarfes (zum Beispiel gemeldeter Nutzungsbedarf) angestrebt werden. Bei 466 Haltepositionen sind mindestens taktile Leiteinrichtungen sowie teilweise Beleuchtungen nachzurüsten. Bei 276 Haltepositionen ist ein vollständiger barrierefreier Ausbau nötig.

Ebenso ist es möglich, dass Haltestellen, die entsprechend ihrer Kategorie nicht ausgebaut werden müssten, dennoch zeitnah ausgebaut werden, zum Beispiel wenn dies im Zuge einer Straßenerneuerung einheitlich für alle Haltestellen der Straße geplant wird.

Der Landkreis Havelland bemüht sich als Aufgabenträger des üÖPNV die Kommunen beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen zu unterstützen. Dies geschieht über eine Förderung derartiger Investitionen über die mit der „Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in den Städten und Gemeinden des Landkreises Havelland“ verbundenen Finanzmittel (Landkreis Havelland, 2016).



5 Maßnahmenplan

5.1 ÖPNV-Angebot

Überhang des Nahverkehrsplanes Landkreis Havelland für den Planungszeitraum 2012 bis 2019

Aus dem Maßnahmenplan des Nahverkehrsplanes im Planungszeitraum 2012 bis 2019 sind die folgenden Maßnahmen in den aktuellen Maßnahmenplan zu übernehmen:

1. Flexible und alternative Bedienformen
 - ▶ „RufBus Brandenburg-Westhavelland“ und „RufBus Friesack/Paulinenaue“
 - ▶ In Abhängigkeit der Genehmigungsfähigkeit sowie der Finanzierung wird eine Einführung im Planungszeitraum bis zum Jahr 2024 angestrebt.
 - ▶ Darüber hinaus ist in weiteren Bereichen des Landkreises der Einsatz flexibler und alternativer Bedienformen in Abhängigkeit der Genehmigungsfähigkeit bei Bedarf zu prüfen.
2. Stadt-Umland-Verkehre
weitere Optimierung der Anbindungen nach Potsdam (Prüfung einer Durchbindung von Leistungen bis ins Stadtzentrum);
Erläuterung: Der Landkreis Havelland beabsichtigt nicht, die Stadtverkehre der Stadt Potsdam durch regionale Busverkehre des Landkreises zu kannibalisieren. Eine Durchbindung ins Stadtzentrum und zum Hauptbahnhof wird als notwendig erachtet, um Fahrgästen der regionalen Busverkehre einen Umstieg kurz vor dem eigentlichen Fahrziel zu ersparen. Bei der Auswahl, der im Stadtgebiet Potsdam durch regionale Busverkehre zu bedienenden Haltestellen, ist dies zu berücksichtigen. Bei zeitweisen Durchbindungen, beispielsweise zur Hauptverkehrszeit, sind die Fahrzwecke und daraus resultierende Anforderungen zu berücksichtigen (Pendler, Schülerverkehre).
3. Schülerverkehr und Verknüpfung
 - ▶ Abwägung der verschiedenen Beförderungsbedarfe (SchülerInnen und Jedermannverkehr) und Prüfen einer verstärkten Vertaktung von Linien des Hauptnetzes

Überhang Buskonzepte

Aus den Buskonzepten „Falkensee und Umland“ sowie „Weiteres Havelland“ ergeben sich die folgenden umzusetzenden Maßnahmen.

4. Evaluierung der Maßnahmen im Buskonzept Falkensee und Umland
 - ▶ Analyse Fahrgastnachfrage, Erlöse und Betriebsaufwände
 - ▶ Analyse der Wirkungen auf anderen Verkehrsarten
 - ▶ Beteiligung (Gemeinden, TÖB, Bürger und Unternehmen)



5. Umsetzung der weiteren Maßnahmen der Stufe 1 des Buskonzeptes weiteres Havelland
 - ab 2020 geplant
6. Umsetzung der weiteren Maßnahmen der Stufe II des Buskonzeptes weiteres Havelland
 - ab 2020 geplant

Weitere Maßnahmen

Darüber hinaus ergeben sich folgende zusätzliche Maßnahmen.

7. Prüfung einer stärkeren Vertaktung im Bushauptnetz und Einstufung von Linien auf Hauptverbindungs- und Verbindungsrelationen als PlusBusse entsprechend den Vorgaben der VVPlusBus vom 24.08.2018
8. 674 Nord Gegenrichtung ergänzen
9. Prüfen betrieblicher Optimierungspotenziale durch Verknüpfung der Linien 642 und 658 in Wustermark unter Beachtung der Schulanfangs- und -endzeiten in Nauen und Ketzin/Havel
10. Flexible Erschließung im Amtsbereich Nennhausen und dessen Umgebung mit Anschluss an das Hauptnetz in Nennhausen und Aufwertung der Linie 680, Planung und Klärung genehmigungsrechtlicher Fragen
11. Anbindung Potsdam:
 - Optimierung der Anbindung von Seeburg in Richtung Potsdam und Berlin Spandau über die Linien 338 und 638 sowie weiterer Linien im Einzugsbereich mit dem Ziel, Betriebskosten bei Erhalt und/oder Ausbau der Angebotsqualität zu reduzieren
 - Prüfung einer möglichen Verlängerung der Potsdamer Stadtbuslinie 609 (Kartzow - Fahrland - Krampnitz - Campus Jungferensee) bis Priort zur verbesserten Anbindung an die nordöstlichen Potsdamer Stadtteile
12. Prüfen zusätzlicher ÖPNV-Erschließungen in Seeburg (Neue Dorfstraße) und Jahnberge (sofern Bedarf in Richtung Havelland besteht, bisher besteht eine Ausrichtung auf den Landkreis Ostprignitz-Ruppin)
13. Prüfbedarf zur Erschließung Elstal (Olympisches Dorf)
Olympisches Dorf: Prüfung einer Linienführung möglichst ohne Stichfahrten mit Anbindung der Aufkommensschwerpunkte in den Bauabschnitten (Bedingung: bustauglicher Ausbau des Straßennetzes und Anlage von Haltestellen)

5.2 Barrierefreiheit

14. Haltestellenausbau

Um den barrierefreien Ausbau von Haltestellen zu beschleunigen, sollte die Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in den Städten und Gemeinden des Landkreises Havelland überarbeitet werden. Darin sind die bisherigen Fördersätze abgestuft nach Umsetzungspriorität anzupassen.



Derzeit werden zuwendungsfähige Ausgaben zum Haltestellenausbau mit bis zu 75 Prozent, jedoch maximal 5.000 € bei Bushaltestellen und bis zu 40.000 € bei Buswendestellen gefördert.

Die Fördersätze der Richtlinie sollten für den barrierefreien Ausbau daher nach Priorität abgestuft festgelegt und die Zuwendungsgrenzen für die Haltestellen der Priorität I und II erhöht werden. Folgender Vorschlag ist zu prüfen:

- Förderung des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen der Priorität I (inklusive taktilem Leitsystem)
 - Fördersatz: 80 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten
 - Höchstfördersatz: 20.000 € je Halteposition
 - Bedingung: Herstellen einer barrierefreien Zuwegung
- Förderung des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen der Priorität II (inklusive taktilem Leitsystem)
 - Fördersatz: 70 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten
 - Höchstfördersatz: 10.000 € je Halteposition
 - Bedingung: Herstellen einer barrierefreien Zuwegung
- Förderung des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen der Priorität III (inklusive taktilem Leitsystem)
 - Fördersatz: 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten
 - Höchstfördersatz: 5.000 € je Halteposition
 - Bedingung: Herstellen einer barrierefreien Zuwegung

Zudem soll der Aufgabenträger die Entwicklung des barrierefreien Ausbaus kontinuierlich beobachten und das Haltestellenkataster mindestens jährlich fortschreiben. Die für die Haltestellen der Umsetzungspriorität 1 zuständigen Baulastträger (Gemeinden) sind durch den Aufgabenträger aktiv auf den Ausbaubedarf bis zum Jahr 2022 hinzuweisen und bei der Planung und Ausführung des barrierefreien Umbaus zu unterstützen.

15. Anforderungen an den Fahrzeugpark (Barrierefreiheit und Umwelt)

Es ist zu prüfen, inwieweit Fahrzeuge neben optischen und akustischen Informationssystemen im Fahrzeug auch mit akustischen Informationssystemen außerhalb des Fahrzeugs (Außenlautsprecher zur Ansage der Liniennummer und des Fahrtziels) ausgerüstet werden können. Die Ansagen sollten automatisch bei Einfahrt eines Fahrzeugs in eine Haltestelle durch die betroffene Person (mittels Transponder oder Ähnlichem) aktiviert werden können. Eine Aufnahme der Nachrüstung dieser Anlagen als Fördertatbestand der Investitionsrichtlinie (Landkreis Havelland, 2016) ist zu prüfen.

Zudem sind die Einsatzmöglichkeiten alternativer Antriebsarten zu prüfen und entsprechend des Ergebnisses bei der Fahrzeugbeschaffung zu berücksichtigen.



5.3 Zusammenfassung und zeitliche Priorisierung

In der folgenden Tabelle 23 sind die zuvor genannten Maßnahmen zusammengefasst und mit einem anzustrebenden Umsetzungshorizont versehen sowie um die Zuordnung der Verantwortlichkeiten ergänzt.

Nr.	Beschreibung	Umsetzungs- horizont	Verantwortung
1	Prüfung und Einführung flexibler Bedienformen in den Gebieten Brandenburg-Westhavelland (Bereich Milow), Friesack/Paulinenaue, bedarfsweise in weiteren Bereichen des Landkreises	Entscheidung bis 2021, ggf. fortlaufende bedarfsabhängige Prüfung	LK Havelland, Havelbus
2	verbesserte Anbindung nach Potsdam mit Durchbindungen Richtung Stadtzentrum	Entscheidung bis 2021	LK Havelland, Stadt Potsdam
3	Optimierung im Schülerverkehr und Verbesserungen der Anschlüsse sowie verbesserte Taktung	fortlaufend	LK Havelland, Havelbus, Schulen
4	Maßnahmenevaluation „Falkensee und Umland“ und ggf. Anpassungen am Angebot	ab 12/2020	LK Havelland, Havelbus
5	Umsetzung Maßnahmen Stufe I des Konzeptes „Weiteres Havelland“	2020	LK Havelland, Havelbus
6	Umsetzung Maßnahmen Stufe II des Konzeptes „Weiteres Havelland“	ab 2020	LK Havelland, Havelbus
7	Prüfung einer stärkeren Vertaktung im Bushauptnetz und Aufwertung als mögliche Plus-Bus-Linien	ab 2020 fortlaufend	LK Havelland, Havelbus
8	Ergänzung der Gegenrichtung der Linie 674 Nord in Rathenow	Entscheidung 2019	LK Havelland, Havelbus
9	Prüfen betrieblicher Optimierungsmöglichkeiten zwischen den Linien 642 und 658 über Durchbindungen in Wustermark	Entscheidung 2019	LK Havelland, Havelbus
10	Prüfung und Einführung flexibler Bedienformen im Amtsbereich Nennhausen	Entscheidung bis 2021	LK Havelland, Havelbus
11	Prüfung zur optimierten Anbindung regionaler Busverkehr an Potsdam	Entscheidung möglichst bis 2021	LK Havelland, Havelbus, Stadt Potsdam
12	Prüfung einer zusätzlichen ÖPNV-Erschließung im Bereich Seeburg (Anlage von Haltestellen)	Entscheidung möglichst bis 2021	LK Havelland, Havelbus
13	Prüfbedarf zur Erschließung Elstal	Entscheidung bis 2021	LK Havelland, Havelbus, Gemeinde Wustermark



Nr.	Beschreibung	Umsetzungs- horizont	Verantwortung
14	Überarbeitung der Förderregelungen zum barrierefreien Haltestellenausbau und Priorisierung der Maßnahmen in der Prioritätsstufe 1,	2019	LK Havelland
	Ansprache und Unterstützung der Gemeinden zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen der Priorität 1	2019 ff.	LK Havelland, Havelbus
15	Nachrüstung von Fahrzeugen mit akustischen Informationssystemen (Außenansagen von Liniennummer und Fahrtziel) vor allem für sehbehinderte Fahrgäste	Prüfung 2019	Havelbus, LK Havelland
	Prüfung der Einsatzmöglichkeiten alternativer Antriebe	ab 2019 fortlaufend	

Tabelle 23: Maßnahmenplan Nahverkehrsplan Havelland 2020 bis 2024

5.4 Geplante Maßnahmen der Kommunen zum barrierefreien Haltestellenausbau 2019-2024

Nachfolgend werden die durch die Ämter und Gemeinden benannten Planungen zum barrierefreien Haltestellenausbau zusammengefasst.

Diese Übersicht spiegelt den Stand Januar 2019 wider. Eine Aktualisierung soll im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Nahverkehrsplan vorgenommen werden.

- Gemeinde Dallgow-Döberitz: keine Maßnahmen
- Amt Friesack
 - Friesack: barrierefreier Ausbau von 16 Haltepositionen und zweimal Reparatur FGU¹² (Kosten: 222.250 €, Förderung: 52.250 €)
 - Mühlenberge: barrierefreier Ausbau von sechs Haltepositionen und dreimal Reparatur FGU (Kosten: 84.000 €, Förderung: 15.000 €)
 - Pessin: barrierefreier Ausbau von fünf Haltepositionen (Kosten: 65.500 €, Förderung: 15.000 €)
 - Retzow: barrierefreier Ausbau von zwei Haltepositionen und Reparatur FGU (Kosten: 17.500 €, Förderung: 5.000 €)
 - Paulinenaue: barrierefreier Ausbau von sieben Haltepositionen und viermal Reparatur FGU (Kosten: 66.600 €, Förderung: 10.000 €)
 - Wiesenaue: barrierefreier Ausbau von neun Haltepositionen und dreimal Reparatur FGU (Kosten: 67.750 €, Förderung: 20.000 €)
- Stadt Ketzin/Havel: keine Maßnahmen

¹² FGU: Fahrgastunterstand



- Gemeinde Milower Land
 - 2019 FGU OT Bahnitz (18.000 € Invest, 5.000 € Förderung)
 - 2020/21 FGU, Aufstellflächen, Schmetzdorf, kleine Bergstraße (40.000 € Invest, 10.000 € Förderung)
 - 2022/2023 FGU, Aufstellflächen, OT Milow – 10 Bushaltestellen (87.500 € Invest, 50.000 € Förderung)
- Amt Nennhausen: keine Maßnahmen
- Stadt Premnitz
 - 2019: Instandhaltung Haltestellen an Bahnhöfen und Bahnhofsumfelder (FGU, Fahrradabstellanlagen) – Kosten: 5.000 €
 - 2020
 - Haltestelle Mozartstraße – Errichtung FGU – Kosten 10.000 €
 - Haltestellen Bergstraße und Berg-/Vistrastraße – Sanierung FGU
 - Instandhaltung Haltestellen an Bahnhöfen und Bahnhofsumfelder (FGU, Fahrradabstellanlagen) – Kosten: 7.000 €
 - 2021
 - Döberitz, Rathenower Straße: Neubau Zuwegung – Kosten: 20.000 €
 - Mögelin, Siedlung – Sanierung FGU
 - Instandhaltung Haltestellen an Bahnhöfen und Bahnhofsumfelder (FGU, Fahrradabstellanlagen) – Kosten: 7.000 €
 - 2022
 - Premnitz Naturbad – Pflasterung Warteflächen
 - Premnitz, Industriepark: Pflasterung Warteflächen und Herstellung Zuwegung
 - Instandhaltung Haltestellen an Bahnhöfen und Bahnhofsumfelder (FGU, Fahrradabstellanlagen) – Kosten: 8.000 €
 - 2023
 - Döberitz, Gapel: Pflasterung Warteflächen – Kosten: 6.000 €
 - Instandhaltung Haltestellen an Bahnhöfen und Bahnhofsumfelder (FGU, Fahrradabstellanlagen) – Kosten: 8.000 €
 - bis 2025
 - Instandsetzung Haltestellen an Bahnhöfen und Bahnhofsumfelder (FGU, Fahrradabstellanlagen) – Kosten jährlich: 15.000 €
 - Instandhaltung Haltestellen an Bahnhöfen und Bahnhofsumfelder (FGU, Fahrradabstellanlagen) – Kosten jährlich: 10.000 €



- Stadt Rathenow: keine Maßnahmen
- Amt Rhinow
 - Gemeinde Seeblick: barrierefreier Ausbau der Haltestellen
 - Elslaake, Kohlhof (inkl. FGU)
 - Elslaake, Dorf (inkl. FGU)
 - Grundschule Hohennauen um FGU ergänzen
 - Gemeinde Havelaue: barrierefreier Ausbau der Haltestellen
 - Spaatz, Am Wald
 - Spaatz, Hohewinkel (inkl. FGU)
 - Strodehne, Scheunstelle (inkl. FGU)
 - Stadt Rhinow: barrierefreier Ausbau der Haltestellen
 - OT Kietz (inkl. FGU)
 - Buchhorst (inkl. FGU)
 - Gemeinde Großderschau: barrierefreier Ausbau der Haltestellen
 - Altgarz, Altgarzer Landstraße (inkl. FGU)
 - Altgarz, Dossebrücke (inkl. FGU)
 - Jülitz (inkl. FGU)
 - Jülitz, Abzweig Dossestraße (inkl. FGU)
 - Friedrichsbruch, Wendeschleife und Haltestelle Dossestraße (inkl. FGU)
 - Friedrichsbruch, Lindenstraße (inkl. FGU)
 - Gemeinde Gollenberg: barrierefreier Ausbau der Haltestellen
 - OT Stölln, Ortsmitte (inkl. FGU)
 - OT Stölln, Reitplatz (inkl. FGU)
 - OT Schönholz-Neuwerder, L 17 (inkl. FGU)
 - Ohnewitz (inkl. FGU)
 - Kleßen-Görne
 - OT Dicke, Dickter Straße (inkl. FGU)
 - Gemeinde Schönwalde-Glien
 - 2020: Pausin, barrierefreier Ausbau zweier Haltestellen
 - 2023: Erlenbruch, barrierefreier Ausbau dreier Haltestellen



- ▶ Gemeinde Wustermark
 - ▶ 2019:
 - ▶ Wustermark Hoppenrader Allee (östliche Seite): Anhebung Haltestellenbereich, Kosten ca. 7.500 €
 - ▶ 2020
 - ▶ Wustermark Hoppenrader Allee (westliche Seite): Anhebung Haltestellenbereich, Kosten ca. 10.000 €
 - ▶ Wernitz Dorfstraße Herstellung von zwei Haltestellen, Kosten ca. 38.000 €
 - ▶ Elstal Schulzentrum Herstellung von einer Haltestelle, Kosten ca. 18.000 €
 - ▶ 2021
 - ▶ Wustermark Rostocker Straße (westliche Seite): Herstellung einer Haltestelle, Kosten: ca. 18.000 €
 - ▶ voraussichtlich bis 2024
 - ▶ Wustermark Bahnhof: Umstrukturierung Haltestellenbereich im Zuge geplanter Vorplatzgestaltung (Gesamtkosten: ca. 1,8 Millionen €; noch keine konkrete Planung vorliegend)
Berücksichtigung der Bedarfe des Busverkehrs, der Verknüpfung zum SPNV sowie der Bedarfe im Bereich von P+R-Anlagen
 - ▶ Elstal Bahnhof: Umstrukturierung Haltestellenbereich im Zuge geplanter Vorplatzgestaltung, Gesamtkosten: ca. 750.000 €
 - ▶ Elstal Olympisches Dorf: Errichtung von mindestens vier neuen Haltestellen, Kosten: ca. 52.000 €
- ▶ Stadt Falkensee
 - ▶ Die Planungen der Stadt Falkensee zu den erforderlichen Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau werden derzeit auf Grundlage der vorgenommenen Priorisierungen in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für alle Haltestellen überarbeitet. Die zur Förderung für die Jahre 2021 und 2022 vorgesehenen Maßnahmen werden nach Beendigung dieser Überarbeitung schriftlich mitgeteilt und beantragt. Für das Jahr 2020 sind bereits nicht förderfähige Investitionen, d.h. Erweiterungen bereits geförderter Haltestellen, in Höhe von 100.000,00 Euro im Haushalt eingeplant. Weiterhin werden bereits im Jahr 2020 umfangreiche Unterhaltungsmaßnahmen an vorhandenen Haltestellen gemäß den Priorisierungen des Nahverkehrsplanes vorgenommen.



6 Investitions- und Finanzierungsplan

6.1 Grundsätze zur Investition und Finanzierung

Die durch den Landkreis Havelland verfolgte Investitionsstrategie ergibt sich unmittelbar aus der Umsetzung der verkehrspolitischen Leitlinien (siehe Kapitel 3) und der damit verbundenen Gesamtstrategie zur ÖPNV-Entwicklung. Danach setzt sich der Landkreis als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV dafür ein, dass die notwendigen investiven Maßnahmen durchgeführt werden können und geeignet sind, folgenden Ansprüchen gerecht zu werden:

- Sicherung und Aufrechterhaltung des Leistungsangebotes mindestens im bisherigen Umfang
- gezielte Weiterentwicklung, Bedarfsanpassung und Modernisierung des Leistungsangebotes als Standortfaktor für den Landkreis Havelland
- Leistung eines deutlichen Beitrags zur Reduzierung der verkehrlichen Umweltbelastungen
- Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV zur Sicherung der Teilhabe mobilitätseingeschränkter Personen am öffentlichen Leben

Dazu gehören Investitionen in

- Fahrzeuge und Fahrzeugausrüstungen
- Verkehrs- und Betriebsanlagen
- betriebliche Ausrüstungen, wie beispielsweise das Intermodal Transport Control System (ITCS)¹³
- verkehrliche Infrastruktur in kommunaler Verantwortung,
- insbesondere Haltestellenausrüstungen.

Ein wichtiges strategisches Ziel ist die Möglichkeit des Einsatzes eines modernen, umweltfreundlichen Fahrzeugparks.

Der Landkreis Havelland hat in den letzten Jahren den Ausbau der **verkehrlichen Infrastruktur des ÖPNV mit Fördermitteln unterstützt und sich damit an Verbesserungen der Qualität der verkehrlichen Infrastruktur, insbesondere Haltestellen und Verknüpfungspunkten aktiv beteiligt. Dieser Prozess wird in den nächsten Jahren fortgesetzt und auf den Fokus des barrierefreien Ausbaus konzentriert.**

¹³ Als ITCS werden weiterentwickelte rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) verstanden, die um zusätzliche intermodale Funktionen erweitert werden können und somit als zentrale Datendrehscheibe für intermodale Mobilitätsangebote dienen können.



6.2 Investitionsplanung

Dieses Kapitel wird ergänzt, sobald weitere Planungen der Gemeinden zum Haltestellenausbau sowie zu Investitionen in Fuhrpark und betriebliche Anlagen vorliegen.

Für die Jahre 2020 bis 2024 wird der Landkreis Havelland den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur sowie der betrieblichen Anlagen mit Fördermitteln unterstützen.

Die bisher geltende Investitions-Förderrichtlinie des Landkreises Havelland sieht für Investitionsvorhaben in die ÖPNV-Infrastruktur (z. B. Haltestellen, Wendestellen) eine projektbezogene Förderung mit Förderanteilen von 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten vor, wobei zusätzlich Höchstbeträge für bestimmte Arten von Vorhaben festgesetzt sind. Darüber hinaus sind entsprechend des Beschlusses des Kreistages weitere Förderungen möglich, z.B. Bahnhofvorplätze, P&R-bzw. B&R-Anlagen aber auch Fahrzeuge bzw. Fahrzeugausrüstungen.

Die dem Aufgabenträger über das Land Brandenburg zufließenden Bundesmittel auf der Grundlage des Entflechtungsgesetzes unterliegen der investiven Zweckbindung. Dabei behält sich das Land gemäß § 10 ÖPNVG die Entscheidung über die Förderung von „[...] Großvorhaben des Neubaus, des Ausbaus oder der Grunderneuerung von Infrastrukturanlagen des schienen- oder leitungsgebundenen öffentlichen Personennahverkehrs sowie für Investitionsprojekte von besonderer Landesbedeutung [...]“ (Land Brandenburg, 2017) vor. Der den Aufgabenträgern des üÖPNV zufließende Anteil dieser Mittel ist gemäß § 1a ÖPNVFV zu mindestens 18,12 Prozent für investive Zwecke einzusetzen (Land Brandenburg, 2018).

Für den barrierefreien Ausbau des ÖPNV stehen jährlich voraussichtlich 250.000 € Fördermittel zur Verfügung. Mit Stand Mai 2019 kann von dem nachfolgend dargestellten Fördermittelbedarf für den Ausbau der Haltestelleninfrastruktur ausgegangen werden. Dieser basiert auf den Festlegungen der aktuell gültigen Investitionsrichtlinie (Landkreis Havelland, 01.01.2016) und ist bei Anpassung dieser Richtlinie fortzuschreiben.

Position	Jahr				
	2020	2021	2022	2023	2024
Fördermittelaufkommen	250.000 €	250.000 €	250.000 €	250.000 €	250.000 €
bekannter Förderbedarf (Haltestellenausbau)		65.000 €	75.000 €	75.000 €	80.000 €
Saldo (voraussichtlich verbleibende Fördermittel)		185.000 €	175.000 €	175.000 €	170.000 €

Tabelle 24: Investitionsplanung 2020 - 2024 - Abschätzung der Fördermittelabrufung zum barrierefreien Ausbau



6.3 Finanzplanung

Unter den gegebenen Bedingungen im Planungszeitraum und im Planungsraum können folgende Annahmen zur Aufwands- und Ertragsentwicklung getroffen werden:

Aufwendungen

Maßgebende Faktoren für die Entwicklung der Aufwendungen sind im Zeitraum bis 2024:

- die Entwicklung des Leistungsvolumens und dessen Struktur
- die Entwicklung des Personalbedarfs und der Vergütungstarife
- die Preisentwicklung für Dieselmotorkraftstoff
- der Umfang der Investitionen und die daraus folgende Belastung durch Abschreibungen oder Leasinggebühren sowie Kapitaldienst
- die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen.

Aus den Angebotsmaßnahmen ergeben sich für den Bereich des Weiteren Havellandes teilweise deutliche Veränderungen mit Wirkung auf das Gesamtleistungsvolumen und damit verbunden auf die Betriebskosten im Landkreis. Die konkreten Vorausberechnungen beruhen auf Datengrundlagen der Havelbus GmbH.

Erträge

Die Ertragsentwicklung wird einerseits durch die Entwicklung der Verkehrserlöse bestimmt, die wiederum von der Entwicklung der Fahrgastzahlen und deren Struktur, der Tarifentwicklung, der Einnahmenaufteilung im VBB und den erlösgleichen gesetzlichen Ausgleichszahlungen und Erstattungen abhängig ist. Andererseits beeinflusst die Entwicklung der sonstigen Einnahmen in Form der nicht als Erlöse zu wertenden gesetzlichen Ausgleichszahlungen und Erstattungen (Landesmittel), Ausgleichszahlungen des Aufgabenträgers und von Dritten (z. B. Kommunen, Unternehmen) ebenso die Ertragsentwicklung.

Für Verkehrsunternehmen im Land Brandenburg einzige noch als Erlöse vereinbarte gesetzliche Erstattung ist jene für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter und deren Begleitpersonen nach § 145 ff. SGB IX. Diese Erlöse werden dem allgemeinen Trend folgend geringfügig weiter ansteigen, fallen anteilig aber kaum ins Gewicht.

Die Zuweisung von Bundes- und Landesmitteln an die Aufgabenträger des üÖPNV sowie Forderungen an deren Verwendung ergeben sich aus § 10 des ÖPNV-Gesetzes Brandenburg (ÖPNVG) und der darauf basierenden ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNVFV). Nach § 10 (1) ÖPNVG stellt das Land zur Finanzierung des ÖPNV folgende Mittel zur Verfügung:

- Mittel nach den §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes



- Landesmittel zur Finanzierung von Verkehrsleistungen des übrigen ÖPNV einschließlich der Mittel zur bisherigen Gewährung von Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG

Aus den Mitteln des Regionalisierungsgesetzes sowie der § 45a-Ausgleichsleistungen gewährt das Land Brandenburg den kommunalen Aufgabenträgern jährlich 85 Millionen Euro zur Unterstützung ihrer Aufgaben- und Ausgabenverantwortung. Davon ist ein Teilbetrag von 48 Millionen Euro zur Förderung des allgemeinen Angebots im üÖPNV bestimmt, seine Verteilung wird in § 1 (2) ÖPNVFV geregelt. Ein Teilbetrag von 37 Millionen Euro soll insbesondere den Erfordernissen des Ausbildungsverkehrs Rechnung tragen, seine Verteilung ist in § 1 (3) ÖPNVFV geregelt. Ferner gewährt das Land Brandenburg jährlich bis 2022 zwei Millionen Euro Mittel für die Schaffung der Barrierefreiheit (gegenüber einer Million Euro 2017) sowie fünf Millionen Euro für Straßenbahnen und O-Busse (davon ist der Landkreis Havelland nicht betroffen).

Finanzierungsplan

Aus den vorangestellten angenommenen Entwicklungen ergibt sich folgender Finanzierungsplan, der auf Datengrundlagen des Landkreises und der Havelbus GmbH beruht.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kosten der Leistungserbringung und Investitionen						
- Personal	-8.992 €	-9.432 €	-9.500 €	-9.500 €	-9.500 €	-9.500 €
- Abschreibungen	-2.483 €	-3.063 €	-3.200 €	-3.300 €	-3.300 €	-3.300 €
- sonstige Kosten Fahrbetrieb	-7.764 €	-8.312 €	-8.320 €	-8.320 €	-8.320 €	-8.320 €
Gesamtkosten	-19.239 €	-20.807 €	-21.020 €	-21.120 €	-21.120 €	-21.120 €
Einnahmen der Leistungserbringung und Landeszuschüsse						
- Fahrgelderlöse	5.478 €	5.441 €	5.566 €	5.463 €	5.561 €	5.570 €
- sonstige Erlöse	1.543 €	1.477 €	1.327 €	1.275 €	1.188 €	1.170 €
Einnahmen aus Beförderungsleistung und sonst. Erträgen	7.021 €	6.918 €	6.893 €	6.738 €	6.749 €	6.740 €
- Ertrag gem. § 45a PBefG über Aufgabenträger	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €
- Ertrag gem. SGB IX	165 €	175 €	170 €	170 €	170 €	170 €
- Zahlungen des Aufgabenträgers zum Vollausgleich zzgl. 2% Gewinnmarge	10.438 €	12.130 €	12.377 €	12.634 €	12.623 €	12.632 €
- <i>dar. Landesmittel ohne Investitionsförderung</i>	4.002 €	4.068 €	4.100 €	4.100 €	4.100 €	4.100 €
Gesamteinnahmen	19.624 €	21.223 €	21.440 €	21.542 €	21.542 €	21.542 €

Tabelle 25: Finanzplan bis 2024 (Angaben in 1.000 €)



Es ist ersichtlich, dass die durch den Landkreis Havelland einzusetzenden Haushaltsmittel voraussichtlich ansteigen werden, was einerseits durch die Einführung der weiteren Stufen des „Buskonzeptes weiteres Havelland“ sowie andererseits durch allgemeine Preissteigerungen, insbesondere der Lohnkosten des Fahrpersonals, hervorgerufen wird.



7 Literaturverzeichnis

- AfS. (November 2018). *Ergebnisse des Mikrozensus im Land Brandenburg 2017 - Bevölkerung und Erwerbstätigkeit*. Potsdam: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg.
- BBSR. (7. Juni 2019). *bbsr.bund.de*. Von https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/kreise/Kreistypen4/kreistypen_node.html abgerufen
- BfA. (2016). *Beschäftigungsstatistik*. Bundesagentur für Arbeit.
- BMJV. (2017). *Personenbeförderungsgesetz*. Berlin: Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz.
- BMVI. (2018). *Mobilität in Deutschland 2017 - Tabellenband*. Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). (2009). *Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV*. Bonn: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS).
- CNB. (2018). *Barrierefreier ÖPNV im Berliner NVP 2019-2023*. Berlin: Center Nahverkehr Berlin.
- Deutsche Bahn AG. (07.06.2019). *Bauprojekte*. Von <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hannover-berlin> abgerufen
- IGES. (2018). *Erreichbarkeit der Gesundheitsversorgung und mobil Teilhaben im ländlichen Bereich des LK Havelland*. Landkreis Havelland.
- IHK Potsdam. (2017). *Wirtschaftsprofil und Gewerbeflächengutachten 2025 Havelland*. Potsdam: Industrie- und Handelskammer Potsdam.
- KBA. (2018). *Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden, 1. Januar 2018*. Kraftfahrtbundesamt.
- Land Brandenburg. (2002). *Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz - BbgSchulG)*. Potsdam: Landesregierung Brandenburg.
- Land Brandenburg. (2017). *Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz - ÖPNVG)*. Potsdam: Landesregierung Brandenburg.
- Land Brandenburg. (2018). *Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg - ÖPNVFV*. Potsdam: Land Brandenburg.
- Landkreis Havelland. (01.01.2016). *Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Infrastruktur des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in den Städten und Gemeinden des Landkreises Havelland*. Rathenow: Landkreis Havelland.
- Landkreis Havelland. (2016). *Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Infrastruktur des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in den Städten und Gemeinden des Landkreises Havelland*. Rathenow: Landkreis Havelland.
- Landkreis Havelland. (2017). *Schulentwicklungsplanung 2017/2018 bis 2021/2022*. Rathenow: Landkreis Havelland.
- LBV. (2018). *Bevölkerungsvorausschätzung 2017 bis 2030*. Hoppegarten: Landesamt für Bauen und Verkehr, Derzernat Raumbeobachtung.
- MIL. (2018). *Landesnahverkehrsplan 2018*. Potsdam: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg.
- Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung. (2017). *Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren (VVBV)*. Potsdam: MIL Brandenburg.



- PROZIV. (2012). *Nahverkehrsplan des Landkreises Havelland 2012 - 2019*. Rathenow: Landkreis Havelland.
- PROZIV. (2017). *Buskonzept Falkensee und Umland*. Berlin: PROZIV.
- PTV Transport Consult GmbH. (2018). *Buskonzept weiteres Havelland*. Dresden: PTV Transport Consult GmbH.
- Statistisches Bundesamt. (05. 05 2019). *Verbraucherpreisindex*. Von https://www-genesis.destatis.de/genesis/online/data;sid=7CDE2ECD74BA9FBF7D077A6DF49E2B5C.GO_2_2?operation=abrufabelleBearbeiten&levelindex=1&levelid=1560117245479&auswahloperation=abrufabelleAuspraegungAuswaehlen&auswahlverzeichnis=ordnungsstruktur&ausw abgerufen
- VBB. (2016). *VBB-Erhebung 2016*. Verkehrsverbund Berlin Brandenburg GmbH.
- VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. (2016). *Handbuch: Alternative Bedienung*. Berlin: VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH.
- ZRN. (2016). *Barrierefreie Bushaltestellen - Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar*. Mannheim: Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar.



8 Anlagen

- Anlage 1: Bevölkerungsdichte und Einwohnerentwicklung im Landkreis Havelland
- Anlage 2: ÖPNV-Netz im Landkreis Havelland – Bedienungshäufigkeit je Verkehrstag
- Anlage 3: Netzkategorien im Landkreis Havelland
- Anlage 4: Haltestellen nach Prioritätsstufe zum barrierefreien Ausbau
- Anlage 5: Abwägungsprotokoll zum Beteiligungsverfahren