LANDKREIS
HAVELLAND

Nahverkehrsplan 2025 bis 2030

für den Landkreis Havelland

Herausgeber:

Landkreis Havelland

Platz der Freiheit 1

14712 Rathenow

Projektleitung: Jan Nickelsen (Landkreis Havelland)

Bearbeitung: Anne Stachowiak, Dany Müller (Landkreis Havelland)

Alexander Pesch, Madleen Teichfischer, Melanie Witschaß (PTV TC GmbH)

Rathenow, Februar 2025

LANDKREIS HAVELLAND

Inhaltsverzeichnis

INHALTSVERZEICHNIS **3**

TABELLENVERZEICHNIS **5**

ABBILDUNGSVERZEICHNIS **6**

QUELLEN **7**

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS **8**

1 EINFÜHRUNG **9**

1.1 Rechtsrahmen und Rahmenbedingungen des Nahverkehrsplanes 9
1.2 Ziele des Nahverkehrsplanes 10

2 BESTANDSAUFNAHME **11**

2.1 Lage und Raumstruktur 11
2.1.1 Verwaltungsstruktur und Zentrale Orte 11
2.1.2 Bevölkerung 12
2.1.3 Arbeitsplätze und Erwerbstätige 15
2.1.4 Schulstandorte und Anzahl der Schülerinnen und Schüler 19
2.1.5 Tourismus 23
2.1.6 Wichtige medizinische Versorgungseinrichtungen 23
2.2 Analyse des öffentlichen Personennahverkehrs 24
2.2.1 Schienenpersonennahverkehr 24
2.2.2 ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises 27
2.2.3 Haltestelleninfrastruktur und Verknüpfungspunkte 29
2.2.4 Tarif und Fahrgastinformation 31
2.2.5 Fahrzeug- und Verkehrstechnik 32
2.2.6 Verkehrsnachfrage 32
2.2.7 Organisationsstruktur 35

3 ENTWICKLUNGSZIELE UND ANFORDERUNGSPROFIL **37**

3.1 Erfolgskontrolle Nahverkehrsplan 2020-2024 37
3.2 Verkehrspolitische Zielstellungen der ÖPNV-Gestaltung und finanzieller Handlungsrahmen des Landkreises 38
3.3 Bedienungsstandards im ÖPNV 40
3.3.1 Erschließung und Erreichbarkeit 40
3.3.2 Klassifizierung des ÖPNV-Netzes 41
3.3.3 Bedienungsqualität 42
3.3.4 Flexible Bedienungsangebote im öffentlichen Personennahverkehr 44
3.3.5 Verknüpfungspunkte und Haltestellen 45
3.3.6 Festlegungen zur Schülerbeförderung 45
3.3.7 Beförderungsqualität 45
3.3.8 Fahrzeuge und Antriebsart 46
3.3.9 Fahrgastinformation und Kommunikation 47
3.3.10 Tarifsystem 48
3.4 Barrierefreiheit 48
3.4.1 Fahrzeuge 49
3.4.2 Information und Kommunikation 50
3.4.3 Haltestellen 50

4 BEWERTUNG DER BESTANDSSTRUKTUREN **54**

4.1 Bewertung quantitativer Standards 54
4.1.1 Erschließungsqualität 54
4.1.2 Verbindungsqualität 55
4.1.3 Bedienungsqualität 57

4.1.4 Verknüpfungspunkte ... 58
4.2 Bewertung des Standes der Barrierefreiheit ... 59
4.2.1 Haltestellen ... 59
4.2.2 Fahrzeuge ... 60
4.3 Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger ... 60

5 MAßNAHMENPLAN ... 64

5.1 Überhang des Nahverkehrsplanes Havelland für den Planungszeitraum 2020 bis 2024 ... 64
5.2 Zusätzliche Maßnahmen ... 65
5.3 Maßnahmenkatalog ... 67

6 FINANZIERUNG DES KOMMUNALEN ÖPNV ... 68

6.1 Investitionen ... 68
6.2 Finanzierung ... 68

7 ANHANG ... 71

7.1 Anhang 1: Fahrplanleistung je Linie ... 71
7.2 Anhang 2: Fahrthäufigkeiten je Verkehrstag ... 73
7.3 Anhang 3: Erste Abfahrt je Verkehrstag ... 75
7.4 Anhang 4: Lupendarstellungen Bereich Nauen - Falkensee ... 77
7.5 Anhang 5: Haltestellen mit Ausstattung und Priorisierung ... 79

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Einwohnerzahl des Landkreises Havelland nach Gemeinden (Landkreis Havelland, 2023). 13
Tabelle 2: Prognose Einwohnerzahl des Landkreises Havelland für 2030 nach Gemeinden (Landkreis Havelland, 2023)..... 14
Tabelle 3: Bedeutende Pendlerrelationen im Landkreis Havelland (Beziehungen >500 Beschäftigte), Quelle: (BfA, 2023) 17
Tabelle 4: wichtige Gewerbestandorte mit Flächen > 10ha 18
Tabelle 5: Schulen des Landkreises in öffentlicher Trägerschaft 19
Tabelle 6: SPNV-Angebot im Landkreis Havelland 26
Tabelle 7: geplante Anpassungen am SPNV-Angebot im Landkreis Havelland bis 2027 27
Tabelle 8: Einsatzzeiten Fähre Ketzin 27
Tabelle 9: SPNV-Zugangsstellen im Havelland 31
Tabelle 10: Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen 33
Tabelle 11: Maßnahmen und Umsetzungsstand des Nahverkehrsplans 2020-2024 38
Tabelle 12: Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltestellen 40
Tabelle 13: Richtwerte für die zeitliche Erreichbarkeit zentraler Orte (nach § 5 ÖPNVG BB) 41
Tabelle 14: ÖPNV-Netzebenen im Havelland 41
Tabelle 15: Bedienstandards für den ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Havelland 43
Tabelle 16: Mindestbedienungshäufigkeiten 43
Tabelle 17: Mindestanforderungen an flexible Bedienformen 44
Tabelle 18: Mindestanforderungen an Fahrzeuge 49
Tabelle 19: Mindeststandards an Informations- und Kommunikationskanäle 50
Tabelle 20: Normen und Richtlinien zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen 51
Tabelle 21: Prioritäten des barrierefreien Haltestellenausbaus im Landkreis Havelland 53
Tabelle 22: Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltestellen 55
Tabelle 23: Abweichungen von der Bedienungsqualität 57
Tabelle 24: mittlere Übergangszeiten an Verknüpfungspunkten 58
Tabelle 25: Maßnahmenplan 2025 – 2030 67
Tabelle 26: Finanzierungsentwicklung für den kommunalen ÖPNV im Landkreis Havelland (Angaben in 1.000 Euro) 70
Tabelle 28: Fahrplanleistung je Linie, Fahrplanstand 2024 72

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verwaltungsstruktur und zentrale Orte im Landkreis Havelland 12
Abbildung 2: Bevölkerung im Landkreis Havelland in den Jahren 2023 und 2030 (Landkreis Havelland, 2023)..... 15
Abbildung 3: Pendler und Pendlerinnen innerhalb des Landkreises Havelland 17
Abbildung 4: Pendler und Pendlerinnen in umliegende Landkreise und nach Berlin..... 17
Abbildung 5: ÖPNV-Erschließung von Gewerbestandorten..... 19
Abbildung 6: Schulstandorte nach Schulart 21
Abbildung 7: Relationen Schule – Wohnort (Landkreis Havelland, 2023) 22
Abbildung 8: Touristische Ziele im Landkreis Havelland 23
Abbildung 9: Übersicht ausgewählter medizinischer Einrichtungen 24
Abbildung 10: SPNV-Linien im Landkreis Havelland (Quelle: Ausschnitt aus Liniennetz Regionalverkehr VBB, September 2024) 25
Abbildung 11: Fahrtenhäufigkeit an Schulwerktagen 28
Abbildung 12: Erste Abfahrt an Schulwerktagen 29
Abbildung 13: Verknüpfungspunkte im Landkreis Havelland 31
Abbildung 14: Fahrgastaufkommen im Tagesverlauf 34
Abbildung 15: Organisation des ÖPNV im Landkreis Havelland 36
Abbildung 16: Einordnung Netzkategorien 42
Abbildung 17: Methodik zur Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus..... 52
Abbildung 18: Haltestelleneinzugsbereiche und Erschließungsqualität 54
Abbildung 19: ÖV-Reisezeit ins nächste Mittelzentrum 56
Abbildung 20: Umsteigehäufigkeit in nächsten Verwaltungssitz bzw. ins nächste Mittelzentrum 56
Abbildung 21: Status der Barrierefreiheit der Haltestellen 59
Abbildung 22: Stand und Ausbau-Priorität der Barrierefreiheit der Haltestellen..... 60
Abbildung 23: Bewertung des ÖPNV (Online-Befragung) 61
Abbildung 24: Verbesserungswünsche Busangebot (Online-Umfrage) 61
Abbildung 25: Verteilung der Befragten auf Klassenstufen 62
Abbildung 26: Bewertung des ÖPNV-Angebotes (Jugendbefragung) 63
Abbildung 27: Fahrtenhäufigkeit Ferien..... 73
Abbildung 28: Fahrtenhäufigkeit Samstag 73
Abbildung 29: Fahrtenhäufigkeit Sonn-/Feiertag..... 74
Abbildung 30: Erste Fahrt Samstag 75
Abbildung 31: Erste Fahrt Ferientag..... 75
Abbildung 32: Erste Fahrt Sonn-/Feiertag..... 76
Abbildung 33: Erste Fahrt an Schulwerktagen (Lupe Nauen – Falkensee)..... 77
Abbildung 34: Status der Barrierefreiheit der Haltestellen (Lupe Nauen – Falkensee) 77
Abbildung 35: Stand und Ausbau-Priorität der Barrierefreiheit der Haltestellen (Lupe Nauen – Falkensee)..... 78

Quellen

BbgSchulG. (2002). *Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz).* Potsdam: Land Brandenburg.

BBSR. (2023). *bbsr.bund.de*. Von Siedlungsstruktureller Kreistyp: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/kreise/siedlungsstrukturelle-kreistypen/kreistypen.html abgerufen

BfA. (Dezember 2023). Beschäftigungsstatistik. Bundesagentur für Arbeit.

BfA. (Juni 2023). *Pendleratlas*. Von https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html abgerufen

BMJV. (2017). *Personenbeförderungsgesetz.* Berlin: Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz.

Destatis. (30. Juni 2023). Statistische Ämter des Bundes und der Länder. *Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort nach*. Deutschland.

Deutsche Bahn AG. (25. 03 2024). *Bauprojekte*. Von Hannover - Berlin (Lehrter Stammbahn): 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.

Land Brandenburg. (2024). Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg (BbgMobG). Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg. Abgerufen am 27. 06 2024 von https://bravors.brandenburg.de/gesetze/bbgmobg#5

Landkreis Havelland. (01.01.2024). *Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Infrastruktur des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in den Städten und Gemeinden des Landkreises Havelland.* Rathenow: Landkreis Havelland. Abgerufen am 02. 12 2024 von https://www.havelland.de/fileadmin/dateien/amt80/formulare/Kreisbeteiligungen/Richtlinie_zur_Foerderung_von_Investitionen_in_Infrastruktur_des_OEffentlichen_Personennahverkehrs.pdf

Landkreis Havelland. (2022). *Schulentwicklungsplan 2022/23 bis 2026/27.* Rathenow.

Landkreis Havelland. (2023). Einwohnerzahlen des Einwohnermeldeamtes.

LNVP. (2023). *Landesnahverkehrsplan 2023-27.* Potsdam: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg.

MIL. (2023). *Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg.* Potsdam: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg.

ÖPNVFV. (2024). *Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg - ÖPNVFV.* Potsdam: Land Brandenburg. Abgerufen am 02. 12 2024 von https://bravors.brandenburg.de/verordnungen/oepnvfv

ÖPNVFV. (2024). *Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg - ÖPNVFV.* Potsdam: Land Brandenburg.

ÖPNVG. (2024). *Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz - ÖPNVG).* Potsdam: Land Brandenburg. Abgerufen am 02. 12 2024 von https://bravors.brandenburg.de/gesetze/oepnvg

TMB. (2021). *Ergebnisse des GfK DestinationMonitors.* Toursimus Marketing Brandenburg GmbH.

VBB. (kein Datum). *Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation.* VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH.

VVPlusBus. (2023). *Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren.* Potsdam: Land Brandenburg. Abgerufen am 02. 12 2024 von https://bravors.brandenburg.de/verwaltungsvorschriften/vvplusbus_2018

Abkürzungsverzeichnis

BbgMobG	Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg
BbgSchulG	Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg
HVZ	Hauptverkehrszeit
MZ	Mittelzentrum
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG BB	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RegG	Regionalisierungsgesetz
SaubFahrzeugBeschG	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
üÖPNV	übriger ÖPNV (Bus- und Straßenbahnverkehr)
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

1 Einführung

1.1 Rechtsrahmen und Rahmenbedingungen des Nahverkehrsplanes

Nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) ist es Aufgabe der Länder, als Daseinsvorsorge die ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV[1]) sicherzustellen. Nach § 2 RegG 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 die Mobilität aller Teile der Bevölkerung sichern und dabei helfen, gleichwertige Lebensbedingungen in Teilgebieten mit unterschiedlicher Bevölkerungsdichte und Siedlungsstruktur sicherzustellen sowie der Attraktivität der Wohn- und Gewerbestandorte, dem Umweltschutz und der Verkehrssicherheit dienen. Zudem soll der ÖPNV darüber hinaus als eine möglichst attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr gestaltet werden und zu dessen Dämpfung beitragen. Im Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg (BbgMobG (Land Brandenburg, 2024)) wird in § 5 (1) das Ziel formuliert, dass der Umweltverbund (Fuß, Rad und ÖPNV) bis zum Jahr 2030 einen Anteil von 60 Prozent an allen im Land Brandenburg zurückgelegten Wegen haben soll.

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie als solcher definierten landesbedeutsamen 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 (ÖPNVG, 2024). Die Landkreise und kreisfreien Städte des Landes Brandenburg sind nach § 3 Absatz 3 ÖPNVG BB Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV[2], Verkehr mit Bussen und Straßenbahnen) sowie nach § 112 des Brandenburgischen Schulgesetzes (BbgSchulG) als Träger der Schülerbeförderung für die in ihrem Gebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler (BbgSchulG, 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.

Nach § 8 ÖPNVG BB ist alle fünf Jahre ein Landesnahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr und landesbedeutsame Linien anderer Verkehrsträger des ÖPNV aufzustellen. Gemäß § 9 ÖPNVG BB können die Landkreise und kreisfreien Städte kommunale Nahverkehrspläne aufstellen. Dabei sind die Vorgaben des § 8 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.

[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.

Folgende Regelungen sind für den Nahverkehrsplan rahmengebend:

- § 8 Absatz 3 PBefG: Der Nahverkehrsplan hat „[…] 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".
- Im Zuge der Novellierung des PBefG im Jahr 2021 wurde der § 44 (Linienbedarfsverkehr) ergänzt. Mit diesem sind ÖPNV-Angebote innerhalb eines bestimmten Gebietes ohne Linien- und Fahrplanbindung (oft als On-Demand-Angebote bezeichnet) deutschlandweit genehmigungsfähig. Dies war davor im Land Brandenburg ausgeschlossen.
- Die Leistungsvergabe wird über die europäische Verordnung VO (EG) 1370/2007 und die Regelungen nach § 8 sowie § 8a und § 8b des PBefG geregelt. Für das Busangebot im Landkreis Havelland ist eine eigenwirtschaftliche Erbringung der Verkehrsleistungen (Deckung der Betriebskosten durch Fahrgeldeinnahmen oder vergleichbare Einnahmen) unter Einhaltung der durch den Landkreis definierten Qualitätsstandards nicht möglich. Daher ist eine Beauftragung gemeinwirtschaftlicher Leistungen notwendig, unter Einhaltung der Vorgaben der VO (EG) 1370/2007 sowie des PBefG.
- Nach dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG) müssen bei Fahrzeugbeschaffungen vorgegebene Quoten sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge eingehalten werden. Bis zum 31.12.2025 wird ein Mindestziel von 45 % definiert (§ 5). Diese Vorgabe steigt auf 65 % ab 1. Januar 2026. Es gilt das Datum des Vertragsabschlusses des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages.

1.2 Ziele des Nahverkehrsplanes

Der Nahverkehrsplan bildet den grundsätzlichen Rahmen der Planung des Busverkehrs im Havelland, unter Berücksichtigung der Entwicklung des SPNV. Der Landkreis Havelland hat 1997 erstmals einen Nahverkehrsplan aufgestellt und diesen 2001, 2007, 2012 und 2019 fortgeschrieben. Die aktuelle Fortschreibung erfolgt vor dem Hintergrund des Abkommens von Paris, im dem vereinbart wurde, die Erderwärmung durch Maßnahmen zu begrenzen. Ein wesentlicher Baustein ist die Reduktion der Treibhausgabe im Mobilitätssektor. Hierfür sind sowohl die Mobilitätswende (Wandel der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes) als auch die Antriebswende (Einführen emissionsfreier Antriebe) wichtige Säulen. Damit geht auch der Bedarf einher, den ÖPNV als starke Alternative zum Auto auszubauen. Dem steht die finanzielle Entwicklung entgegen, die durch steigende Personal- und Treibstoffkosten und nicht gleichwertig steigende Budgets für den ÖPNV immer weniger Handlungsspielraum zur Angebotsverbesserung lässt.

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Havelland verfolgt mit der Fortschreibung für den Zeitraum 2025 bis 2030 das Ziel, sowohl als planerischer Rahmen zur Weiterentwicklung 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 durch 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, Stadtforst Rathenow, 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 Erlebnis-Dorf 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)
- 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, Friesack und Falkensee. 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

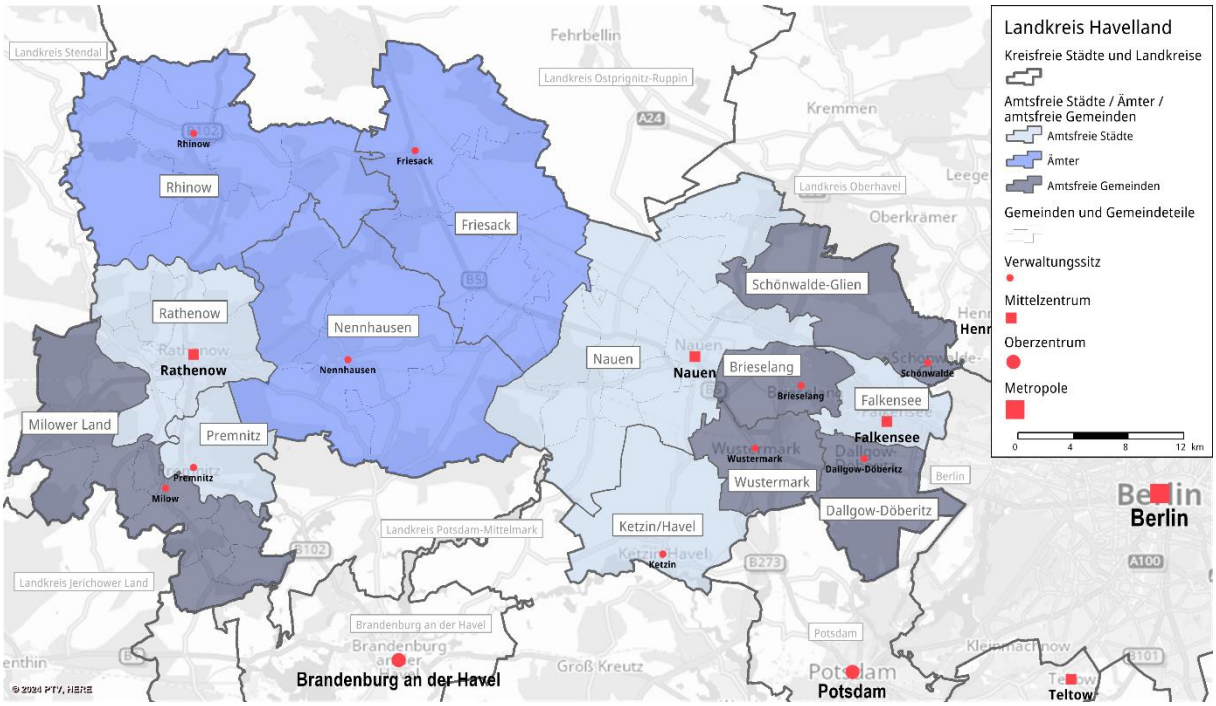


Abbildung 1: Verwaltungsstruktur und zentrale Orte im Landkreis Havelland

2.1.2 Bevölkerung

Bevölkerung Stand 2023

Aktuell leben im Landkreis Havelland 173.189 Personen[3]. Mit einer Fläche von 1.727 km² und somit einer Bevölkerungsdichte von 100 Menschen je km² gilt der Landkreis weiterhin 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 Personen je km² beträgt (BBSR, 2023). 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 87 Personen je km². In folgender Tabelle sind die Einwohnerzahlen des Landkreises Havelland aufgeführt.

[3] Zahlen der Einwohnermeldestelle des Landkreis Havelland (Stand 2023) (Landkreis Havelland, 2023)

Stadt, Amt oder Gemeinde	Einwohnerzahl 2023			
	Kinder und Jugendliche bis 15 Jahre	Personen im Erwerbsalter	Personen ab 67 Jahre	Summe
Brieselang	2.027	8.937	2.340	13.304
Dallgow-Döberitz	1.815	7.431	1.588	10.834
Falkensee	6.384	30.238	8.997	45.619
Friesack	962	4.279	1.480	6.721
Ketzin/Havel	879	4.377	1.576	6.832
Milower Land	591	2.759	992	4.342
Nauen	2.935	13.632	3.524	20.091
Nennhausen	644	3.118	984	4.746
Premnitz	998	4.932	2.453	8.383
Rathenow	3.328	15.724	6.635	25.687
Rhinow	553	2.895	1.109	4.557
Schönwalde-Glien	1.504	7.210	2.092	10.806
Wustermark	1.764	7.816	1.687	11.267
gesamt	**24.384**	**108.483**	**40.322**	**173.189**

Tabelle 1: Einwohnerzahl des Landkreises Havelland nach Gemeinden (Landkreis Havelland, 2023)

Bevölkerungsentwicklung

Da der Bevölkerungsprognose des Landesamtes 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 weist für das Jahr 2030 eine Zunahme der Einwohnerzahl auf 183.943 Einwohner und Einwohnerinnen aus (Landkreis Havelland, 2023). Dies entspricht einer Steigerung von 6,2 % im Vergleich zu 2023. Eine positive Entwicklung lässt sich mit wenigen Ausnahmen landkreisweit feststellen, wobei die Gemeinden des Landkreises, die zum Berliner Umland zählen, ein deutlich stärkeres Wachstum aufweisen. Tabelle 2 zeigt die prognostizierten Einwohnerzahlen für 2030 aufgesplittet nach Altersklassen und in Summe. Außerdem wird in der letzten Spalte die prozentuale Veränderung der Einwohnerzahl im Vergleich zum Jahr 2023 angegeben.

Stadt, Amt oder Gemeinde	Prognose Einwohnerzahl 2030			
	Kinder und Jugendliche bis 15 Jahre	Personen im Erwerbsalter	Personen ab 67 Jahre	Summe (Veränderung zu 2023)
Brieselang	2.334	9.470	2.718	14.521 (+9,1%)
Dallgow-Döberitz	2.040	8.084	2.078	12.202 (+12,6%)
Falkensee	6.883	31.897	10.556	49.337 (+8,2%)
Friesack	1.065	4.369	1.561	6.995 (+4,1%)
Ketzin/Havel	984	4.553	1.337	6.874 (+0,6%)
Milower Land	652	2.396	1.015	4.062 (-6,4%)
Nauen	3.023	14.107	4.130	21.260 (+5,8%)
Nennhausen	662	3.060	1.121	4.843 (+2,0%)
Premnitz	1.028	4.909	2.412	8.349 (-0,4%)
Rathenow	3.530	16.440	5.560	25.530 (-0,6%)
Rhinow	557	2.895	1.311	4.762 (+4,5%)
Schönwalde-Glien	2.064	7.533	1.875	11.472 (+6,2%)
Wustermark	2.013	9.376	2.346	13.735 (+21,9%)
gesamt	**26.835**	**112.839**	**44.269**	**183.943 (6,2%)**

Tabelle 2: Prognose Einwohnerzahl des Landkreises Havelland für 2030 nach Gemeinden (Landkreis Havelland, 2023)

Die folgende Abbildung zeigt neben der Einwohnerdichte auch die Entwicklung der Bevölkerungszahlen von 2023 bis 2030.

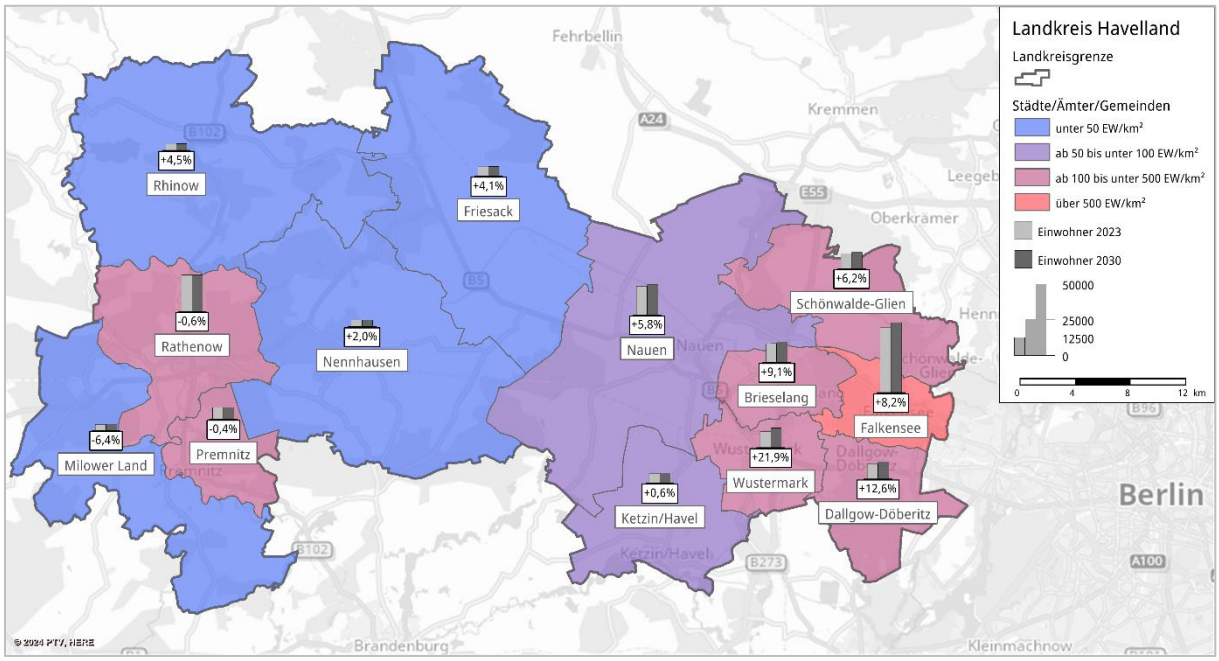


Abbildung 2: Bevölkerung im Landkreis Havelland in den Jahren 2023 und 2030 (Landkreis Havelland, 2023)

2.1.3 Arbeitsplätze und Erwerbstätige

Arbeitsplätze

Im Juni 2023 zählte der Landkreis Havelland 45.662 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort (Destatis, 2023). Davon ist der größte Teil mit rund drei Viertel der Beschäftigten im tertiären Sektor tätig (BfA, 2023).

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, Nagel-Group, Offergeld Logistik GmbH) und Warenverteilzentren von mehreren Versandhändlern (zum Beispiel dm-drogerie markt GmbH & Co. KG, Rossmann). Mit dem Designer-Outlet Berlin und Karls Erlebnis-Dorf in Elstal sind zwei weitere große Arbeitgeber in Wustermark angesiedelt.

Die Stadt Ketzin/Havel ist Standort der MOSOLF Logistics & Services GmbH und des Hermes Paketdienstes. Die Kreisstadt Rathenow vertritt den Branchenschwerpunkt Optik, wobei der größte Arbeitgeber mit rund 1.000 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen in Produktion und Logistik, die zur Fielmann AG gehörige Rathenower Optik GmbH ist. Weitere ca. 200 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen 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 Gemeindegebiet der Stadt Nauen sind mit Nauen Ost und dem Gewerbegebiet Börnicke zwei weitere große Gewerbegebiete angesiedelt. Die größten Arbeitgeber sind die BSH Group und das DHL Frachtzentrum Berlin Nord der Deutschen Post AG.

Wenn man den gesamten Landkreis Havelland betrachtet, zählen die Havelland Kliniken Unternehmensgruppe und die Verwaltung des Landkreises Havelland zu den größten Arbeitgebern.

Im östlichen Havelland sind ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort in den letzten Jahren gestiegen. Ausnahme bildet die Gemeinde Brieselang, welche durch die Schließung des Standortes eines Onlineversandhändlers im Jahr 2023 einen deutlichen Rückgang verzeichnete.

Ohne die Einbeziehung der Gemeinde Brieselang liegt das durchschnittliche Wachstum seit 2019 bei drei Prozent. Den größten Zuwachs gegenüber 2019 verzeichnet die Gemeinde Wustermark mit über 800 zusätzlichen Beschäftigten. Über die Laufzeit des Nahverkehrsplans ist hier ein weiteres Wachstum der Beschäftigtenzahlen zu erwarten.

Im Westen des Landkreises sind in nahezu allen Gemeinden und Ämtern leichte Rückgänge der Zahl der Beschäftigten im Vergleich zu 2019 zu verzeichnen. Dieser liegt im Durchschnitt bei etwa zwei Prozent. In Rathenow bleibt die Zahl der Beschäftigten konstant. Über alle Ämter und Gemeinden des Landkreises liegt das Wachstum bei etwa einem Prozent. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten kann somit als konstant angenommen werden.

Erwerbstätige, Pendler und Pendlerinnen

Die Zahl der Erwerbstätigen am Wohnort lag im Juni 2023 bei 69.706 für den gesamten Landkreis Havelland. Davon pendeln 38.933 Personen und damit 55,9 Prozent aus dem Landkreis an einen anderen Arbeitsort. Den größten Teil machen dabei die Auspendler und Auspendlerinnen nach Berlin mit über 24.000 Beschäftigten aus. Danach folgen weitere relevante Arbeitsorte in Potsdam und Brandenburg an der Havel, sowie auch in den Landkreisen Oberhavel und Potsdam-Mittelmark. Aus anderen Regionen pendeln wiederum 14.884 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in den Landkreis Havelland ein. Auch hier ist die Hauptstadt Berlin der wichtigste Pendlerstrom mit knapp 5.500 täglichen Einpendlern und Einpendlerinnen. Auch die weiteren relevanten Pendlerbewegungen kommen aus den direkt angrenzenden Landkreisen und Städten. Damit beläuft sich das Pendlersaldo auf -24.049 Beschäftigte. (BfA, 2023)

Wohnort	Arbeitsort	Zahl der Pendelnden
Falkensee	Berlin	10.060
Brieselang	Berlin	2.700
Dallgow-Döberitz	Berlin	2.670
Schönwalde-Glien	Berlin	2.270
Berlin	Falkensee	2.150
Wustermark	Berlin	2.120
Nauen	Berlin	2.000
Berlin	Wustermark	1.020
Premnitz	Rathenow	800
Nauen	Wustermark	800
Rathenow	Berlin	780
Berlin	Nauen	720
Rathenow	Nauen	640
Rathenow	Brandenburg an der Havel	620
Berlin	Dallgow-Döberitz	560
Milower Land	Rathenow	560
Falkensee	Nauen	550
Falkensee	Potsdam	550
Nauen	Falkensee	510
Ketzin/Havel	Berlin	510

Tabelle 3: Bedeutende Pendlerrelationen im Landkreis Havelland (Beziehungen >500 Beschäftigte), Quelle: (BfA, 2023)

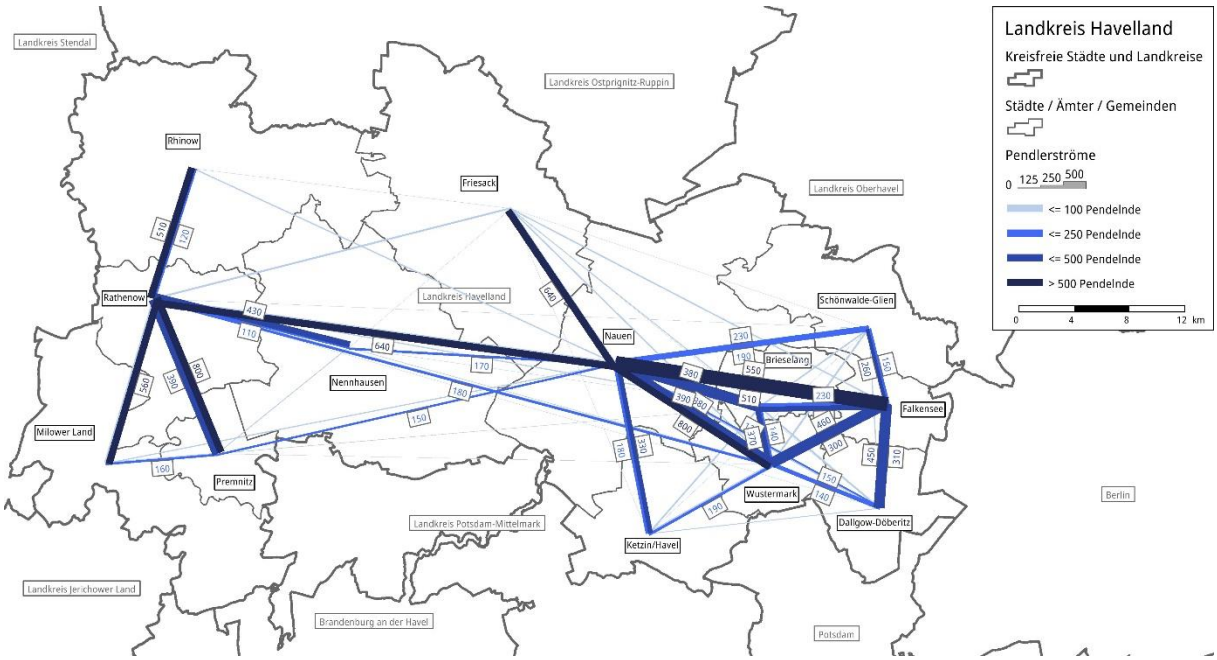


Abbildung 3: Pendler und Pendlerinnen innerhalb des Landkreises Havelland

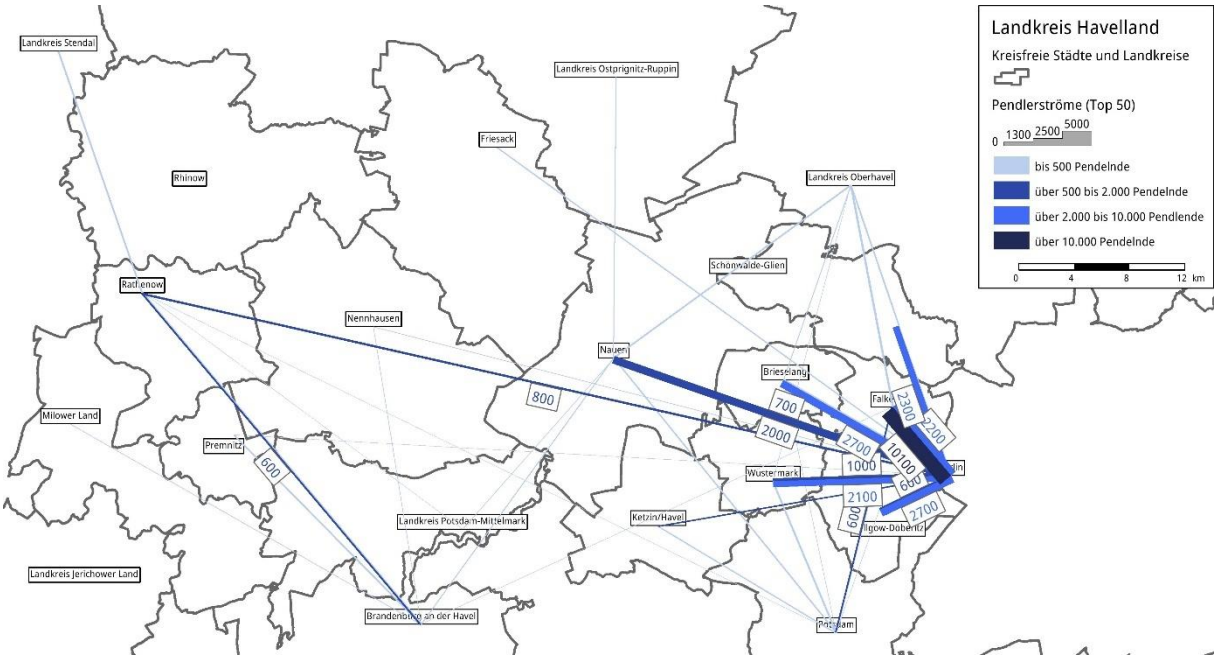


Abbildung 4: Pendler und Pendlerinnen in umliegende Landkreise und nach Berlin

Wichtige Gewerbe- und Industriestandorte

Große Gewerbe- und Industriestrandorte im Landkreis Havelland sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Wie in Abbildung 5 dargestellt, konzentrieren sich die Standorte im Bereich des Berliner Umlandes sowie auf der Achse Rathenow – Premnitz.

Gemeinde	Standort	Fläche in ha (ca.)
Wustermark	GVZ Berlin West, Teilfläche Wustermark	226
Premnitz	Industrie-Park-Premnitz	209
Brieselang	GVZ Berlin West, Teilfläche Brieselang	160
Ketzin/Havel	Gewerbegebiet Etzin (Mosolf, Hermes)	120
Falkensee	Falkensee Süd	100
Nauen	Nauen Ost	77
Rathenow	Gewerbegebiet „Heidefeld“	64
Brieselang	Gewerbegebiet Zeestow an der B5	35
Wustermark	BTC Havelland	24,4
Rathenow	Gewerbegebiet „Grünauer Fenn“	23,2
Schönwalde-Glien	Perwenitz	21
Nauen	Gewerbegebiet Börnicke	19
Schönwalde-Glien	Erlenbruch	11,6
Rathenow	Gewerbegebiet „B188“ (in der Entstehung)	10,7
Falkensee	Falkensee Nord	10
Schönwalde-Glien	Rosengarten in Wansdorf	10

Tabelle 4: wichtige Gewerbestandorte mit Flächen > 10ha

Neben den oben genannten großen Gewerbegebieten existieren im Landkreis Havelland weitere kleine Gewerbegebiete und zahlreiche Gewerbeflächen. Wichtige Industriestandorte und Arbeitsplatzschwerpunkte sind neben den Gewerbegebieten vor allem Karls Erlebnis-Dorf und das Designer-Outlet in Elstal.

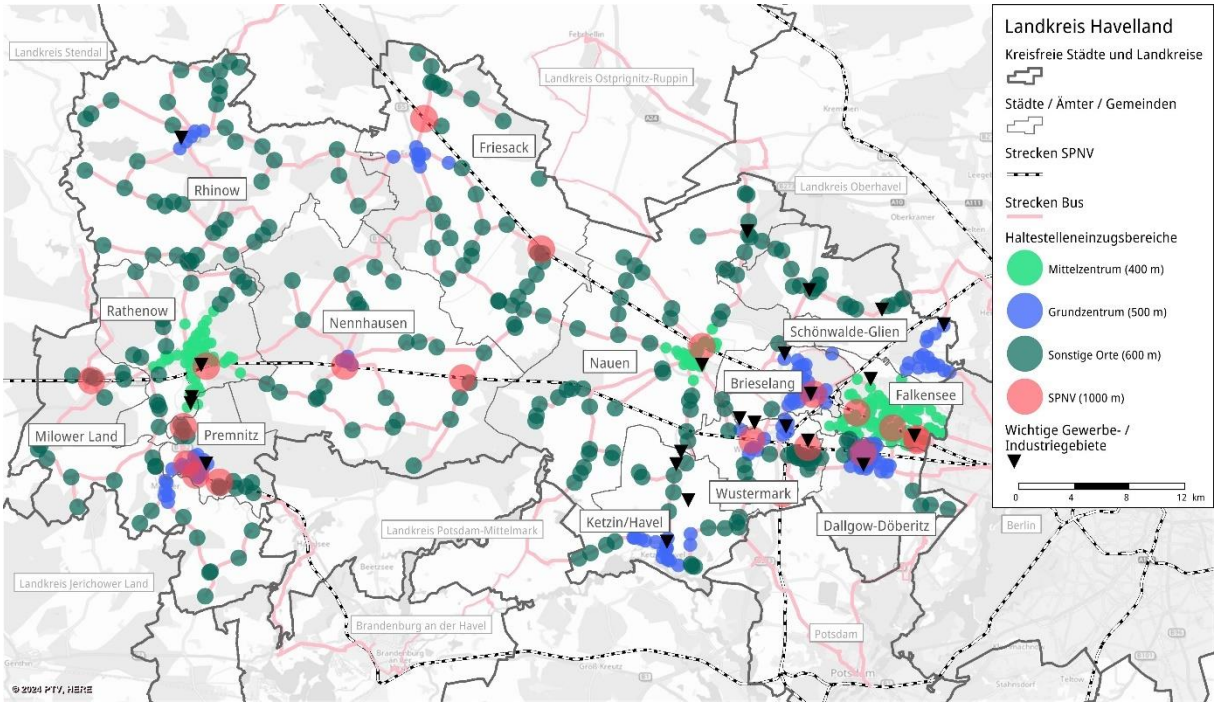


Abbildung 5: ÖPNV-Erschließung von Gewerbestandorten

Nahezu alle betrachteten Gewerbe- und Industriestrandorte befinden sich im Einzugsbereich einer ÖPNV-Haltestelle. Die Größe der Einzugsbereiche ist in Kapitel 3.3.1 definiert und richtet sich nach der zentralörtlichen Funktion.

Das Industriegebiet Knoblauch in Etzin weist eine deutlich höhere Entfernung zur nächsten Haltestelle als in den Richtwerten definiert. Stand Juni 2024 wird das etwa drei Hektar große Gebiet noch nicht gewerblich genutzt. Sollten sich hier Unternehmen ansiedeln, ist eine frühe Prüfung einer ÖPNV-Anbindung sinnvoll. Ebenfalls nicht im definierten Einzugsbereich der Haltestellen befindet sich das Gewerbegebiet Wansdorf. Die nächste Haltestelle befindet sich etwa 800m entfernt.

2.1.4 Schulstandorte und Anzahl der Schülerinnen und Schüler

Derzeit zählt der Landkreis Havelland 48 allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft:

Schulart	Anzahl Schulen gesamt	davon im östlichen Havelland	davon im westlichen Havelland
Grundschulen	25	14	11
Oberschulen	4	2	2
Gesamtschulen	3	2	1
Gymnasien	5	4	1
Berufliche Schulen	1 (3 Standorte)	1	2
Förderschulen	5	3	2
Schulzentren	3	2	1

Tabelle 5: Schulen des Landkreises in öffentlicher Trägerschaft

Eine wesentliche Entwicklung der letzten Jahre ist dabei die Änderung der Schulform der Oberschule Brieselang in eine Gesamtschule zum Schuljahr 2021/22. Zudem wurde zum Schuljahr 2024/25 das Schulzentrum Elstal um einen Grundschulteil ergänzt.

Weiterhin zählt der Landkreis vier Schulen in freier Trägerschaft auf seinem Gebiet. In Nauen befinden sich die Leonardo da Vinci Campus Kreativitäts- und Ganztagsgrundschule Nauen als anerkannte Ersatzschule, die Sport- und Kreativitätsgesamtschule auf dem LDVC als anerkannte Ganztagsersatzschule und das internationale Ganztagsgymnasium des Leonardo da Vinci Campus. Eine freie berufliche Schule befindet sich zudem in Premnitz.

Im Schuljahr 2021/22 besuchten 18.625 Schüler und Schülerinnen die Schulen in öffentlicher Trägerschaft im Landkreis Havelland. Innerhalb des Planungszeitraumes bis 2026/27 wird laut Schulentwicklungsplan ein erheblicher Anstieg der Schülerzahlen für den gesamten Landkreis erwartet. Weitere, auch räumliche Kapazitäten werden demnach im Bereich der Grundschulen benötigt. Hier wird ausgehend von 9.027 Schülern und Schülerinnen im Schuljahr 2021/22 bis zum Schuljahr 2026/27 eine Steigerung um ca. 11,8% auf 10.095 Schüler und Schülerinnen prognostiziert. In den kommenden Jahren soll das Angebot der Ganztagsbetreuung an Grundschulen ausgeweitet werden. Die Einführung ist ab dem Schuljahr 2026/27 schrittweise ab der ersten Jahrgangsstufe geplant.

Auch an den weiterführenden allgemeinbildenden Schulen des Landkreises wird mit einem langfristigen Zuwachs der Schülerzahlen gerechnet. Im Schuljahr 2021/22 zählte der Landkreis insgesamt 7.147 Schüler und Schülerinnen. Bis zum Prognoseschuljahr 2029/30 wird mit einem Anstieg der Schülerzahl auf 8.639 gerechnet. Im östlichen und westlichen Landkreisgebiet werden Kapazitätserweiterungen für Schulplätze zum Erwerb der allgemeinen Hochschulreife nötig. (Landkreis Havelland, 2022)

Zusätzlich besuchten im Schuljahr 2021/22 1.094 Schüler und Schülerinnen die Schulen in privater Trägerschaft im Landkreis Havelland und auch hier zeichnet sich eine Steigerung der Schülerzahl ab.

Der Schulplatzbedarf an den Förderschulen steigt im Landkreis Havelland weiterhin an, sodass sich Maßnahmen für die Kapazitätserweiterungen in der Umsetzung befinden. Der Schulstandort der Förderschule mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt Lernen „Am Akazienhof“ in Falkensee wird zum Schuljahr 2025/26 wieder in Betrieb genommen.

Die Sicherstellung des Schülerverkehrs für alle bestehenden Standorte wird gewährleistet. Auch für künftige Standorte wird sichergestellt, dass mit Beginn des Schulbetriebs die Schülerbeförderung sichergestellt wird.

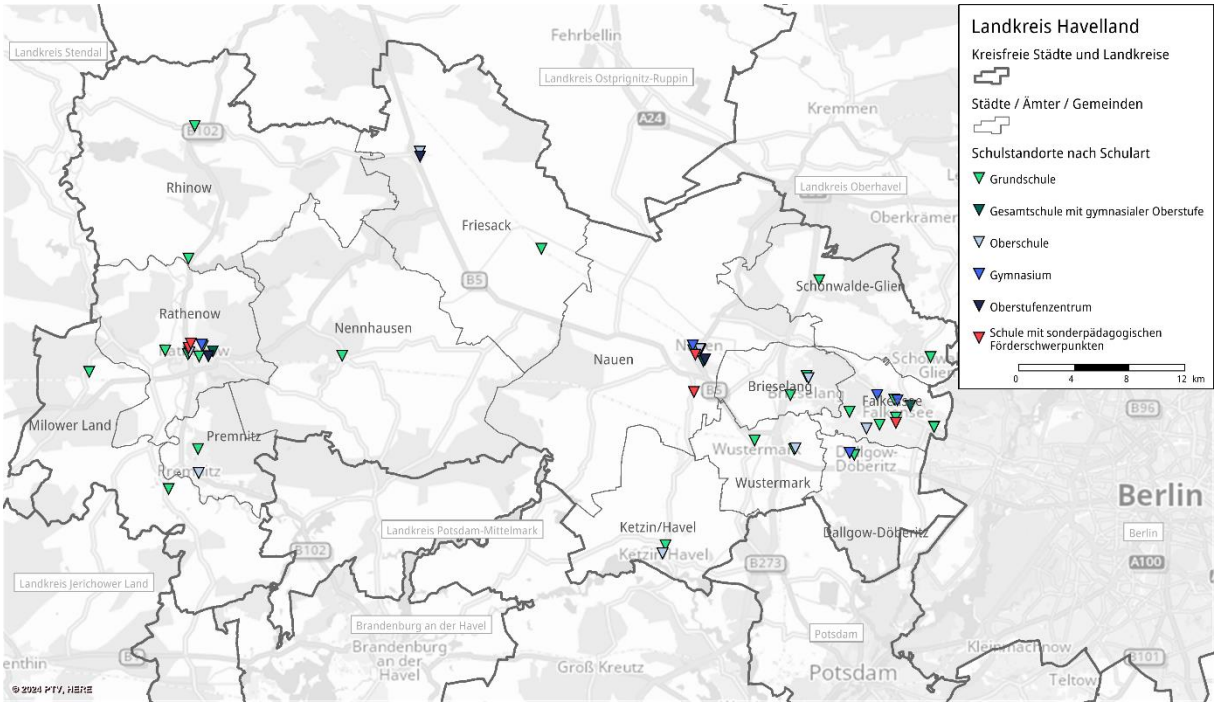


Abbildung 6: Schulstandorte nach Schulart

Grundschüler besuchen üblicherweise eine Grundschule in ihrer Wohnortgemeinde. In den amtsfreien Gemeinden wird dadurch der Schulweg kurzgehalten. In den Ämtern und der amtsfreien Stadt Nauen, welche eine große Ausdehnung haben, sind die Schulwege für Grundschüler teilweise länger. Häufig existieren Busverbindungen, welche auf die Bedürfnisse der Schüler abgestimmt sind.

Schüler und Schülerinnen weiterführender Schulen müssen häufig einen weiteren Weg auf sich nehmen, da nicht so viele weiterführende Schulen existieren und diese eher in den Städten angesiedelt sind. In Abbildung 7 sind die Wege der Schülerinnen und Schüler abgebildet, welche nicht in der Heimatgemeinde zur Schule gehen. Erkennbar ist, dass sich die Ströme in den Städten Rathenow, Nauen und Falkensee, welche Standorte mehrerer weiterführender Schulen sind, bündeln. Schülerinnen und Schüler weiterführender Schulen nutzen neben dem Regionalbusverkehr häufig auch den SPNV.

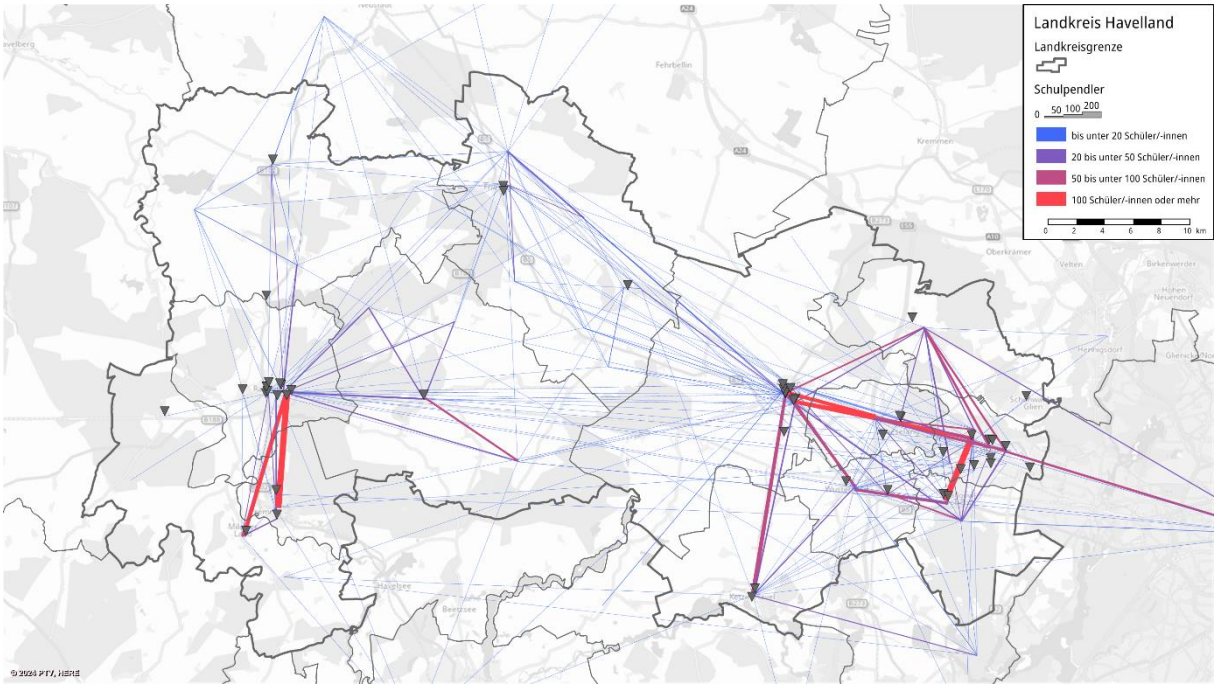


Abbildung 7: Relationen Schule – Wohnort (Landkreis Havelland, 2023)

2.1.5 Tourismus

Der Landkreis Havelland bietet vielseitige touristische Angebote, die insbesondere von regionalen Gästen gut genutzt werden. Aufgrund der räumlichen Nähe zum Stadtgebiet ist Berlin ein wichtiger Quellort von Tagesgästen. Für den ÖPNV im Landkreis ist weiterhin bedeutend, dass Berliner Gäste nach Brandenburg bevorzugt mit dem ÖPNV anreisen (TMB, 2021).

Der größte touristische Anziehungspunkt ist das Karls Erlebnis-Dorf in Elstal. Nach Ausbau des Geländes mit einem weiteren Freizeitpark, einem Wasserpark und Übernachtungsmöglichkeiten für bis zu 4.000 Personen in drei Hotels und diversen Ferienhäusern wird jährlich mit 2,2 Millionen Besuchern gerechnet. Eine Seilbahn soll das Gelände vom Parkplatz her erschließen.

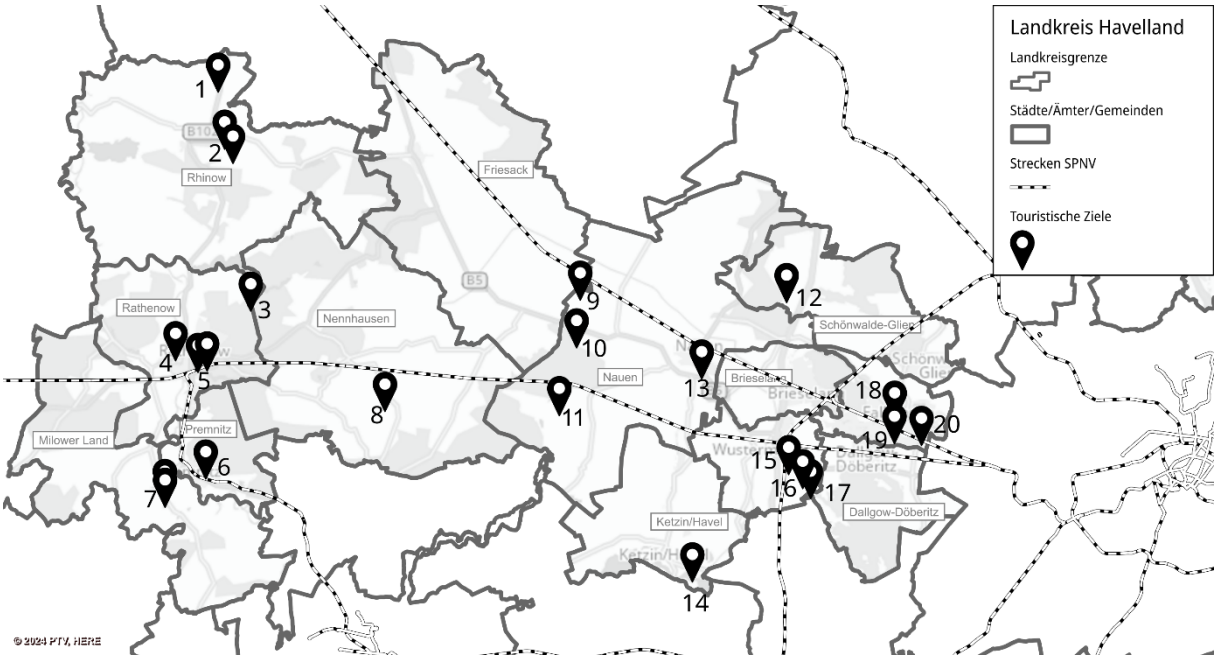


Abbildung 8: Touristische Ziele im Landkreis Havelland

1. Kolonistenhof Großderschau
2. Lilienthal-Centrum Stölln/Lady Agnes (IL 62)
3. GolfResort Semlin
4. Optikpark
5. Kulturzentrum Rathenow mit Optik-Industrie-Museum
6. Naturbad Premnitz
7. NaturparkZentrum Westhavelland und Jugendherberge Milow – Carl Bolle
8. Vogelschutzwarte Buckow
9. Oldtimer-Flugplatz Bienenfarm
10. Schloss Ribbeck
11. Landgut Stober
12. Erlebnispark Paaren
13. Stadtbad Nauen
14. Schloss Paretz
15. Designer-Outlet Berlin
16. Karls Erlebnis-Dorf Elstal
17. Sielmanns Naturlandschaft Döberitzer Heide
18. Waldbad Falkensee
19. Stadthalle Falkensee
20. Hallenbad Falkensee mit Kegelbahn

2.1.6 Wichtige medizinische Versorgungseinrichtungen

Im Landkreis Havelland gibt es zwei Standorte von Krankenhäusern. Sowohl die Klinik Rathenow als auch die Klinik Nauen sind an den ÖPNV angeschlossen. Auch die Tagesklinik für Psychiatrie in Falkensee ist an den ÖPNV angeschlossen. Medizinische Dienstleistungszentren in Nauen, Falkensee, Rathenow und Premnitz bündeln Ärzte verschiedener Fachrichtungen. Die Abbildung 9 zeigt die räumliche Verteilung der medizinischen Einrichtungen im Landkreis Havelland.

Hier sind neben Standorten von Kliniken und Ärzten auch Standorte von stationären und Tagespflegeeinrichtungen sowie von Wohnheimen und Wohngemeinschaften aufgezeigt. Eine Bündelung medizinischer Einrichtungen in den Zentren ist deutlich erkennbar. Eine Studie der IGES zur Erreichbarkeit von Gesundheitsversorgung im ländlichen Bereich des Landkreises Havelland von 2018 kam zu dem Ergebnis, dass die Wegezeiten aus dem Ämtern Rhinow, Friesack und Nennhausen zu medizinischen Versorgungszentren hoch sind. Fehlende ÖPNV-Verbindungen am Vormittag schränken die Nutzbarkeit des ÖPNV für diese Zwecke ein (IGES, 2018).

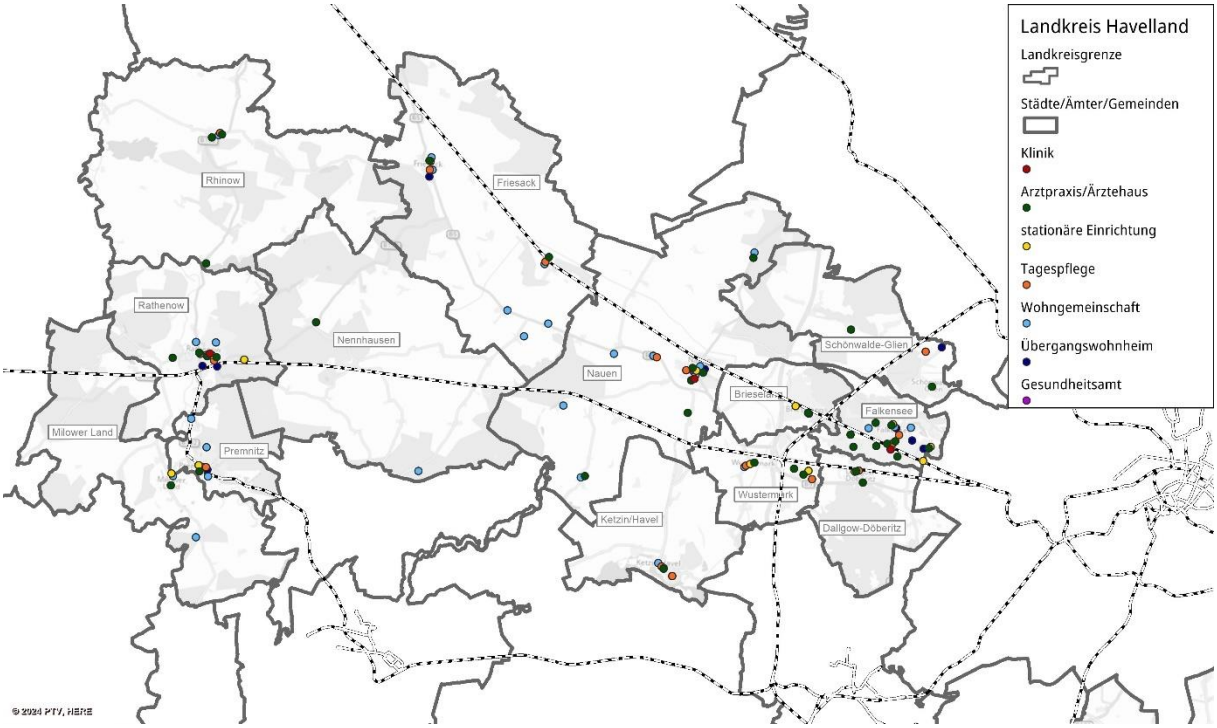


Abbildung 9: Übersicht ausgewählter medizinischer Einrichtungen

2.2 Analyse des öffentlichen Personennahverkehrs

2.2.1 Schienenpersonennahverkehr

Durch den Landkreis Havelland verlaufen Schienenstrecken des Transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN-V, die den Kernnetzkorridoren Nordsee-Ostsee sowie Orient/Östliches Mittelmeer angehören. Der Landkreis verfügt über keine eigene Zugangsstelle zum Schienenpersonenfernverkehr. Die nächstgelegenen Fernverkehrshalte sind Berlin-Spandau, Berlin Hauptbahnhof, Berlin Südkreuz, Stendal, Wittenberge und Brandenburg Hauptbahnhof. In Abbildung 10 sind die im Landkreis Havelland verkehrenden SPNV-Linien dargestellt.

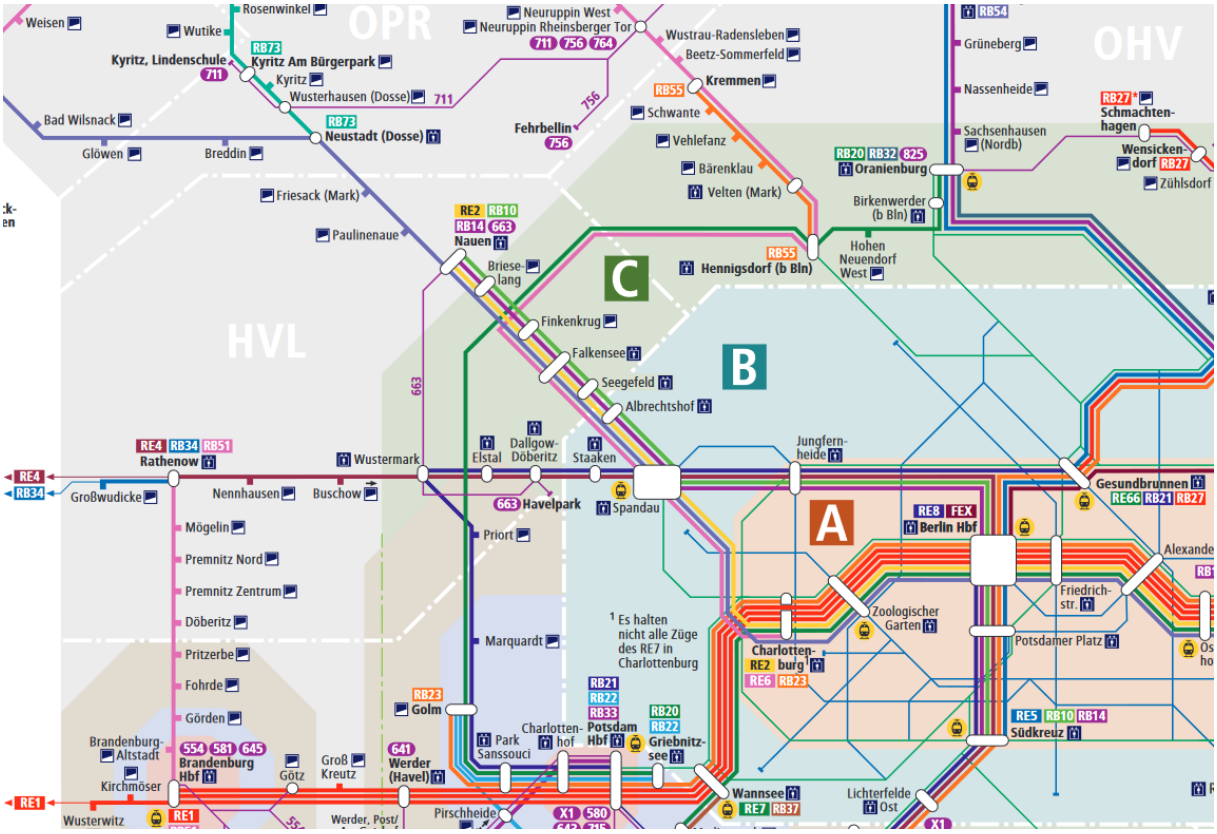


Abbildung 10: SPNV-Linien im Landkreis Havelland (Quelle: Ausschnitt aus Liniennetz Regionalverkehr VBB, September 2024)

Im Havelland existieren zum Fahrplanjahr 2024 folgende Regionalverkehrsverbindungen, die eine regelmäßige und schnelle Anbindung an Berlin sowie zwischen den Zentren im Landkreis Havelland herstellen:

Linie	Laufweg	Betreiber	Betriebs-zeitraum	Takt Mo-Fr (Sa, So/Ft)	Zugangsstellen Havelland
Express-Verbindungen					
RE2	Nauen – Berlin – Cottbus Hbf	DB Regio Nordost	05 – 24 Uhr	60 min (60 min)	Nauen, Brieselang, Finkenkrug, Falkensee, Seegefeld,
RE4	Stendal Hbf – Rathenow – Berlin Südkreuz	DB Regio Nordost	04 – 24 Uhr	60 min (60 min)	Rathenow, Nennhausen, Buschow, Wustermark, Elstal, Dallgow-Döberitz
RE6	Wittenberge – Neuruppin – Kremmen – Hennigsdorf – Berlin	DB Regio Nordost	05 – 24 Uhr	60 min (60 min)	Falkensee
RE8	Wismar – Wittenberge – Berlin	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH	04 – 24 Uhr	60 min (60 min)	Friesack, Paulinenaue, Nauen, Brieselang, (Finkenkrug), Falkensee, (Seegefeld)

Linie	Laufweg	Betreiber	Betriebs-zeitraum	Takt Mo-Fr (Sa, So/Ft)	Zugangsstellen Havelland
Regionalbahn-Verbindungen					
RB10	Nauen – Berlin Südkreuz	DB Regio Nordost	05 – 20 Uhr	60 min (60 min)	Nauen, Brieselang, Finkenkrug, Falkensee, Seegefeld
RB14	Nauen – Berlin Südkreuz	DB Regio Nordost	06 – 20 Uhr	60 min (60 min)	Nauen, Brieselang, Finkenkrug, Falkensee, Seegefeld
RB20	Potsdam Griebnitzsee – Golm – Hennigsdorf – Oranienburg	DB Regio Nordost	05 – 21 Uhr	60 min (---)	Kein Halt auf Landkreisgebiet
RB21	Potsdam Hbf – Wustermark – Berlin Gesundbrunnen	DB Regio Nordost	05 – 22 Uhr	60 min (60 min)	Priort, Wustermark, Elstal, Dallgow-Döberitz
RB34	Stendal Hbf – Rathenow	Hanseatische Eisenbahn GmbH	06 – 23 Uhr	120 min (120 min)	Großwudicke, Rathenow
RB51	Brandenburg Hbf – Rathenow	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH	05 – 23 Uhr	60 min (120 min bis 12 Uhr, dann 60 min)	Rathenow, Mögelin, Premnitz Nord, Premnitz Zentrum, Döberitz

Tabelle 6: SPNV-Angebot im Landkreis Havelland

Die Expresslinien dienen der schnellen Anbindung des Landkreises an umliegende Zentren - insbesondere Berlin. Die Regionalbahn-Verbindungen ergänzen die Expresslinien durch Bedienung aller Zwischenhalte und bieten Verbindungen in weitere umliegende Oberzentren, wie Brandenburg an der Havel (RB51) und Potsdam (RB21). Insbesondere in der Hauptverkehrszeit sind die Auslastungen in Richtung Berlin sehr hoch. 2019 wurde auf der RB10 durch Erhöhung der Sitzplatzkapazität den Kapazitätsengpässen entgegengewirkt. Insgesamt ist das SPNV-Angebot aber weiterhin unzureichend. Insbesondere in Erwartung weiter steigender Fahrgastzahlen besteht Handlungsbedarf. Im „Landesnahverkehrsplan 2023-2027“ wird auf den Radialstrecken nach Berlin ab Nauen mit +5 bis +30 Prozent Nachfragesteigerung bis 2030, ab Wustermark in Richtung Berlin sogar mit über 30 Prozent Nachfragesteigerung gerechnet.

Im Rahmen des Projektes i2030 soll die Strecke von Berlin-Spandau in Richtung Hamburg ausgebaut werden. Zwischen Berlin-Spandau und Nauen soll die Fernverkehrsstrecke gemäß Deutschlandtakt um zusätzliche Gleise erweitert werden. Die S-Bahn soll bis Falkensee und Falkenhagener Feld verlängert werden. Beide Projekte befinden sich Stand Mai 2024 in der Vorplanung. Die entsprechenden Beschlüsse stehen noch aus.

Ebenfalls ausgebaut werden soll die Lehrter Stammbahn (Berlin – Stendal – Hannover). Im Deutschlandtakt soll eine Taktverdichtung zum Halbstundentakt auf dem RE 4 erfolgen (LNVP, 2023, p. 38). Die Strecke soll vollständig elektrifiziert und für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ertüchtigt werden. Dazu muss im Havelland ein drittes Gleis zwischen Wustermark und Rathenow ergänzt, beziehungsweise das teilweise bestehende dritte Gleis elektrifiziert werden. Diese Maßnahme wird

innerhalb der zweiten Baustufe realisiert, deren Start im Zeitplan für 2028 vorgesehen ist. Der Abschluss der Maßnahme ist für das Jahr 2034 anvisiert. (Deutsche Bahn AG, 2024) .

Im SPNV sind nach Landesnahverkehrsplan 2023 - 2027 im Landkreis Havelland bis 2027 folgende Angebotsanpassungen vorgesehen:

Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr (Sa&So)	Zugangsstellen Havelland
RE4	Stendal – Rathenow – Berlin	Dez 2026	Verdichtung auf 30-Minuten-Takt in der HVZ zwischen Rathenow und Berlin Hbf Verlängerung ab Rathenow bis Stendal Hbf im 120-Minuten-Takt[4]
RB21	Potsdam Hbf (– Wustermark) – Berlin Gesundbrunnen	Dez 2026	Entfall des Haltes Wustermark, dafür Verlängerung der RB 23 aus Golm bis Wustermark

Tabelle 7: geplante Anpassungen am SPNV-Angebot im Landkreis Havelland bis 2027

2.2.2 ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises

Zum Fahrplanstand Mai 2024 werden im Kreisgebiet 45 Buslinien von der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (Havelbus) betrieben, davon ist eine Linie als PlusBus ausgewiesen. Hinzu kommen zwei Linien der Berliner Verkehrsbetriebe AöR und eine Linie der regiobus Potsdam-Mittelmark, welche Haltestellen im Landkreis Havelland bedienen. Elf Linien der Havelbus Verkehrsgesellschaft bedienen Haltestellen außerhalb der Kreisgrenzen:

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

Neben den Bahn- und Busangeboten besteht mit der Fähre Ketzin/Havel über die Havel ein weiteres ÖPNV-Angebot (in Trägerschaft der Stadt Ketzin/Havel). Im Jahr 2023 wurden ca. 6.700 Fährkilometer in folgenden Fährzeiten erbracht:

	Sommer (April bis September)	Winter (Oktober bis März)
Montag bis Freitag	05:30 – 20:00	05:30 – 19:00
Samstag, Sonntag, Feiertage	08:00 – 20:00	09:00 – 18:00

Tabelle 8: Einsatzzeiten Fähre Ketzin

[4] Verlängerung bereits zum 09.06.2024 im 120-Minuten-Takt umgesetzt; stündliches Angebot mit Halt in Großwudicke, Schönhausen und Hämerten, sofern dafür notwendige infrastrukturelle Maßnahmen abgeschlossen sind

Im Linienbusverkehr hat der Landkreis als Aufgabenträger insgesamt 6,5 Millionen Fahrplankilometer pro Jahr mit Havelbus (einschließlich Subunternehmer) vertraglich vereinbart. Davon entfallen 5,9 Millionen Fahrplankilometer (90 Prozent) auf Leistungen innerhalb des Kreisgebietes.
Die übrigen Leistungen verteilen sich wie folgt auf die umliegenden Gebiete:

- Potsdam: 407.000 km (6 Prozent)
- Berlin: 118.000 km (2 Prozent)
- Landkreis Potsdam-Mittelmark: 15.000 km (unter 1 Prozent)
- Landkreis Oberhavel: 69.000 km (1 Prozent)
- Landkreis Ostprignitz-Ruppin: 25.000 km (unter 1 Prozent)

Hinzu kommen 270.000 km geplante Rufbusleistung. Insgesamt wurden im Jahr 2023 6,8 Millionen Fahrplankilometer angeboten. Das entspricht einer Steigerung von fünf Prozent über die Laufzeit des letzten Nahverkehrsplans. In Anhang ist die Fahrplanleistung nach Linien aufgeschlüsselt.

In Abbildung 11 ist die Anzahl der Fahrplanfahrten je Strecke für einen Schulwerktag dargestellt. Es ist erkennbar, dass die Regionen im Berliner und Potsdamer Umland sowie im Zulauf auf die Zentren Nauen, Falkensee und Rathenow eine deutlich höhere Bedienungshäufigkeit aufweisen als in den übrigen Regionen des Landkreises.

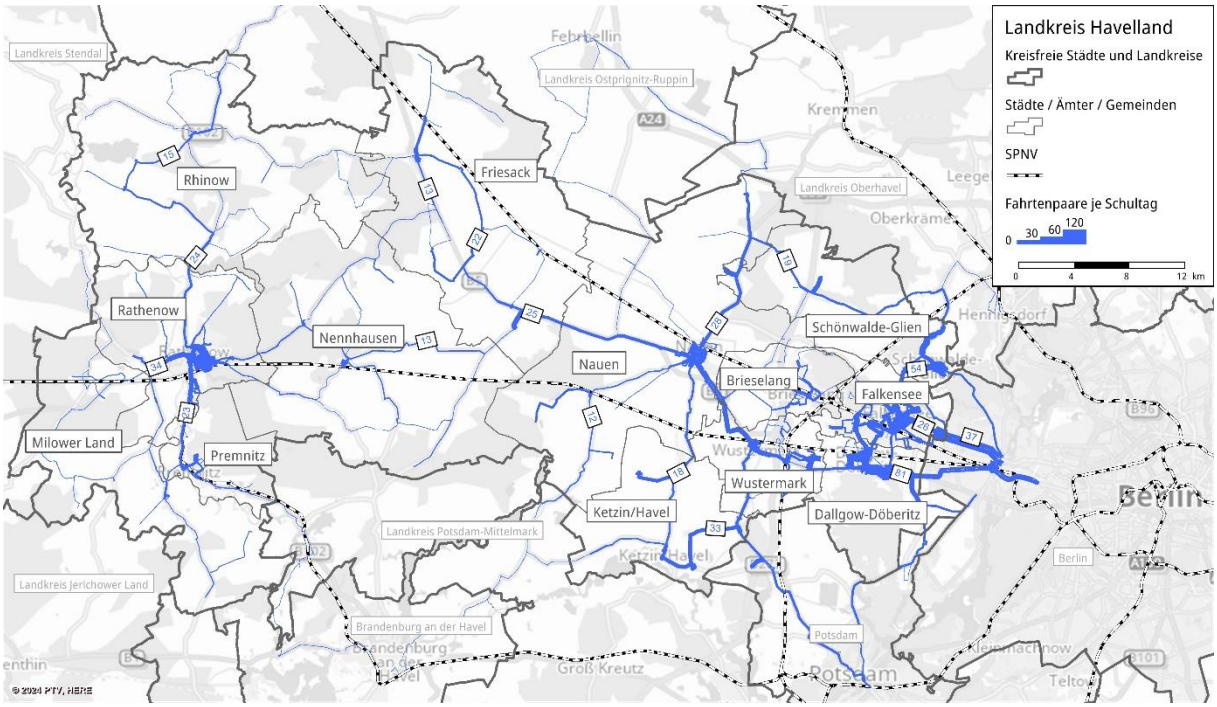


Abbildung 11: Fahrtenhäufigkeit an Schulwerktagen

In Anhang 2 sind die Bedienungshäufigkeiten für die übrigen Verkehrstage dargestellt. Es ist erkennbar, dass an Ferien- und Wochenendtagen das Angebot geringer ist als an Schulwerktagen. Einige Strecken werden nur an Schultagen bedient. Die Fahrthäufigkeiten im Zulauf auf die Zentren sind insbesondere an Sonntagen deutlich reduziert.

Drei Linien bieten nur an Schultagen ein Angebot (656, 675, 689). Samstags werden im Regionalverkehr 22 Linien, und im Stadtverkehr alle sieben Linien bedient. Die Linien konzentrieren sich auf den westlichen Bereich des Landkreises sowie den Zulauf auf Rathenow. An Sonntagen verkehren 18 Regionalbuslinien und sechs von sieben Stadtbuslinien im Landkreis Havelland.

Auf 13 Linien gibt es linien- und fahrplangebundene Rufbusangebote. Im Jahr 2023 wurden insgesamt 270.000 Kilometer Rufbusleistung angeboten. Das entspricht etwa vier Prozent des Gesamtangebotes.

Abgerufen wurden davon 2023 etwa 67.000 Kilometer. Das entspricht einer Abrufungsquote von etwa 25 Prozent. Rufbusangebote müssen mindestens eine Stunde vor Fahrtbeginn angemeldet werden. Dies geht über das Onlinetool oder telefonisch.

Linien- und fahrplanunabhängige, flexible Angebote existieren im Landkreis Havelland noch nicht.

Eine weitere Sonderform des ÖPNV ist der Bürgerbus. Diese existieren in Brieselang und Dallgow-Döberitz und werden durch ehrenamtlich Tätige gefahren. Durch dieses Angebot kann in nachfrageschwachen Zeiten die Erreichbarkeit von Verwaltungs-, Gesundheits- und Versorgungseinrichtungen insbesondere für Senioren verbessert werden.

Ähnlich wie bei der Fahrthäufigkeit gibt es auch beim Bedienzeitraum deutliche Unterschiede zwischen den verschiedenen Verkehrstagen und Regionen. An Werktagen verkehrt an den meisten Haltestellen, welche in der Nähe eines zentralen Ortes liegen, die erste Fahrt vor 6 Uhr. Es gibt nur selten Unterschiede zwischen Schul- und Ferientagen.

In den Ämtern Friesack und Rhinow sowie der Gemeinde Milower Land werden viele Haltestellen ab 7 Uhr bedient, an Ferientagen teilweise ab 8 Uhr. Einzelne Haltestellen werden an Ferientagen nicht bedient. An Wochenend- und Feiertagen gibt es nur wenige Haltestellen, an denen vor 6 Uhr eine Abfahrt stattfindet.

In Abbildung 12 ist die Abfahrt der ersten Fahrt je Haltestelle für einen Schulwerktag dargestellt. Für die anderen Verkehrstage sind die Abbildungen in Anhang 3 zu finden.

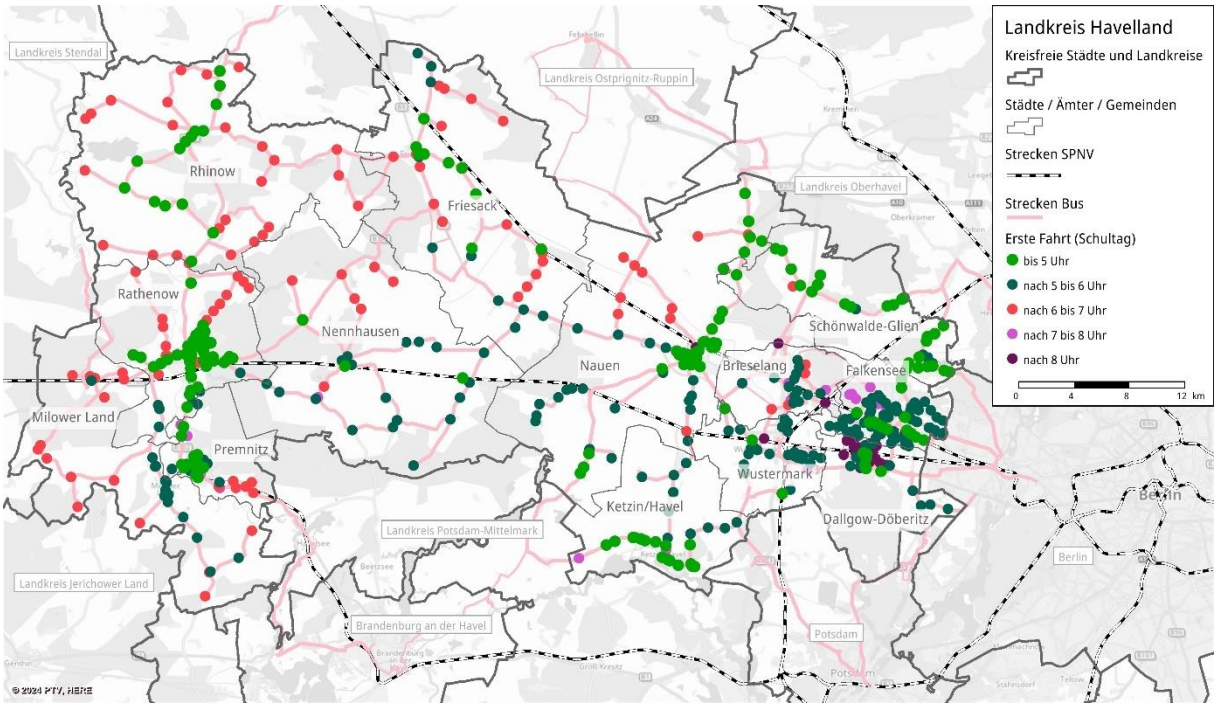


Abbildung 12: Erste Abfahrt an Schulwerktagen

2.2.3 Haltestelleninfrastruktur und Verknüpfungspunkte

Auf dem Gebiet des Landkreises Havelland existieren 597 Haltestellen mit 1064 Haltepositionen. Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Anzahl von 1,8 Haltepositionen je Haltestelle. Insgesamt haben 72 Prozent der Haltestellen genau 2 Haltepositionen. Dies entspricht einer Halteposition je Richtung. Verknüpfungspunkte und größere Haltestellen wie Busbahnhöfe verfügen häufig über mehr als 2 Haltepositionen. Diese Haltestellen machen im Landkreis Havelland etwa zwei Prozent aus.

26 Prozent der Haltestellen verfügen über eine Halteposition. Dies sind meist Haltestellen in kleinen Ortslagen im ländlichen Raum.

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) klassifiziert Haltestellen anhand ihrer Funktion und dem Fahrgastaufkommen. Folgende Kategorien werden unterschieden:

- Kategorie A: Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (mind. 1.000 Ein- & Aussteiger pro Tag im Bahnverkehr, ZOB mit mind. 250 Ein- & Aussteigern pro Tag)
- Kategorie B: Umstiegshaltestelle mit regionaler Bedeutung (250 bis 1.000 Ein- & Aussteiger pro Tag im Bahnverkehr, Zentraler Omnibus Bahnhof (ZOB) mit bis zu 250 Ein- & Aussteigern pro Tag)
- Kategorie C: Standardhaltestellen mit Unterkategorien:
    - C1: Haltestellen mit lokaler Umstiegsfunktion (mind. stündliche Bedienung, mind. 50 Ein- & Aussteiger pro Tag)
    - C2: Haltestelle mit 15 bis 50 Ein- & Aussteigern pro Tag
    - C3: Haltestelle mit bis zu 15 Ein- & Aussteigern pro Tag

Die folgenden Haltestellen wiesen bei einer Erhebung im Frühjahr 2024 im täglichen Durchschnitt mehr als 250 Ein- und Aussteiger im Busverkehr auf und gehören somit in die Kategorie A:

- Nauen Bahnhof
- Nauen Zentrum
- Wustermark Bahnhof
- Rathenow Bahnhof
- Falkensee Bahnhof
- Dallgow-Döberitz Bahnhof
- Elstal Bahnhof
- Brieselang Bahnhof

Alle übrigen Haltestellen werden der Kategorie C zugeordnet und entsprechend dem Fahrgastaufkommen in die Unterkategorien eingeteilt. Die Unterkategorien haben dabei folgende Anteile:

- C1: 142 Haltestellen (24 Prozent)
- C2: 145 Haltestellen (25 Prozent)
- C3: 301 Haltestellen (51 Prozent)

Folgende Haltestellen im Landkreis verfügen über eine Anbindung zum SPNV:

Haltestelle	Verbindung
Brieselang Bahnhof	RE2, RE8, RB10, RB14
Buschow (ohne Busanbindung)	RE4
Dallgow-Döberitz	RE4, RB21
Elstal Bahnhof	RE4, RB21
Falkensee Bahnhof	RE2, RE6, RE8, RB10, RB 14
Friesack Bahnhof	RE8
Falkensee Finkenkrug	RE2, RE6, RE8, RB10, RB 14
Falkensee Seegefeld	RE2, RE6, RE8, RB10, RB 14

Haltestelle	Verbindung
Großwudicke	RB34
Mögelin	RB51
Nauen Bahnhof	RE2, RE8, RB10, RB14
Nennhausen	RE4
Paulinenaue Bahnhof	RE8
Premnitz Nord	RB51
Premnitz Zentrum	RB51
Priort	RB21
Rathenow Bahnhof	RE4, RB34, RB51
Wustermark Bahnhof	RE4, RB 21

Tabelle 9: SPNV-Zugangsstellen im Havelland

In Abbildung 13 sind die Verknüpfungspunkte des Landkreises dargestellt. Mit Ausnahme der Haltestellen Rhinow Grundschule und Nauen Zentrum verfügen alle Verknüpfungspunkte über einen SPNV-Zugang. Für sie gelten die in 3.3.5 aufgeführten Bedienstandards.

Abbildung 13: 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. Durch die Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 wurde die Tarifstruktur weiter vereinfacht

und eine Zugangsbarriere im ÖPNV abgebaut. Insbesondere für Pendler ist der günstige Abo-Tarif attraktiv. Allerdings ist der Nutzen in ländlichen Regionen aufgrund des meist geringen Fahrplanangebots geringer als in Städten und dem städtischen Umland.

Die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg 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 Havelbus Fahrgastinformationen bereitgestellt:

- Fahrplan- und Liniennetzinformationen sowie Informationen über Verkehrsmeldungen über die Internetseite
- telefonische Busauskunft und Rufbusbestellung über eine Service-Nummer
    - Montag – Freitag: 06:00 bis 20:00 Uhr
    - Samstag, Sonn- und Feiertag: 06.00 bis 15:00 Uhr
- Fahrplan- und Liniennetzinformationen sowie Informationen zu Fahrkarten und Tarifen in den Kundenbüros in Nauen, Falkensee und Rathenow

2.2.5 Fahrzeug- und Verkehrstechnik

Über Havelbus und deren Nachauftragnehmer stehen im Landkreis Havelland 156 Busse für die Erbringung der Leistungen im ÖPNV zur Verfügung. Davon sind

- 97 Standardlinienbusse (62 Prozent)
- 33 Gelenkzüge (22 Prozent)
- jeweils 13 Klein- und Midibusse (jeweils 8 Prozent)

Der Anteil der Fahrzeuge von Nachauftragnehmern liegt bei den Standardlinienbussen bei etwa 12 Prozent.

Im Havelland gibt es drei Betriebshöfe der Havelbus. Diese befinden sich in Falkensee, Nauen und Rathenow. Die Fahrzeuge verteilen sich fast zu gleichen Anteilen auf die drei Betriebshöfe.

Von den 156 eingesetzten Fahrzeugen sind 151 niederflurig. Das entspricht einem Anteil von 97 Prozent. Zwei nicht niederflurige Busse von Havelbus werden im Regionalverkehr im Raum Nauen eingesetzt. Drei nicht niederflurige Kleinbusse eines Nachauftragnehmers werden im Stadtverkehr Rathenow eingesetzt. Insgesamt sind 70 Prozent der Fahrzeuge mit optischer und akustischer Fahrgastinformation im Fahrzeug ausgerüstet. Seit Ende 2024 werden 10 Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb im Havelland eingesetzt.

2.2.6 Verkehrsnachfrage

Eine Fahrgastzählung im ersten Quartal 2024 ergab, dass die folgenden Haltestellen (siehe Tabelle 10) an einem durchschnittlichen Schulwerktag über 500 Ein- und Aussteiger verzeichnen. Darunter sind viele Bahnhöfe und Verknüpfungspunkte. Ein ebenfalls hohes Fahrgastaufkommen weisen Haltestellen an Schulen sowie großen Einzelhandelsstandorten auf.

Haltestelle	Ein-/Aussteiger je Werktag	Bedienende Linien
Nauen, Bahnhof	1.600	650, 658, 659, 660, 661, 663, 664, 666, 667, 669, 680
Nauen, Zentrum	1.370	650, 658, 659, 660, 661, 663, 664, 666, 667, 669, 680
Elstal, Designer-Outlet	1.210	662, 663, 668
Wustermark, Bahnhof	1.100	642, 649, 650, 663
Rathenow, Bahnhof	1.200	672, 673, 674, 675, 676, 678, 679, 570, 681, 683, 384, 685, 687
Falkensee, Bahnhof	1.090	604, 651, 652, 653, 654, 655, 656, (X37)
Dallgow-Döberitz, Havelpark	880	604, 653, 655, 663, 670, (M32), (338)
Wustermark, Schule	760	642, 649, 650, 662, 663, 667
Dallgow-Döberitz, Bahnhof	750	653, 655, 663, 670
Nauen, Oranienburger Straße	620	650, 658, 659, 660, 661, 663, 664, 666, 667, 669, 680
Elstal, Bahnhof	550	662, 668
Dallgow-Döberitz, Gymnasium	500	653, 655, 663

Tabelle 10: Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen

Die meistfrequentierte Linie ist die PlusBus-Linie 663, gefolgt von den Linien 653 und 676 mit jeweils über 1.000 Fahrgästen pro Werktag.

Bei nahezu allen Linien sind an Schulwerktagen zwei Tagesspitzen im Fahrgastaufkommen auszumachen. Die erste Spitze tritt zwischen 5 und 7 Uhr auf. Sie wird zum Großteil durch Schüler und Berufspendler ausgemacht, welche zur Schule bzw. zur Arbeit fahren. Die zweite Spitze tritt zwischen 12 und 16 Uhr auf. Auch hier sind die Schüler und Pendler ursächlich. Da sich die Rückfahrten über einen größeren Zeitraum streuen, ist die Nachmittagsspitze etwas geringer ausgeprägt als morgens. In Abbildung 14 ist das Fahrgastaufkommen aller Linien im Verlauf eines Schul- und eines Ferientages gegenübergestellt.

An Ferientagen ist das Fahrgastaufkommen in Summe deutlich niedriger als an Schultagen. Zudem fällt die morgendliche Spitze deutlich geringer aus.

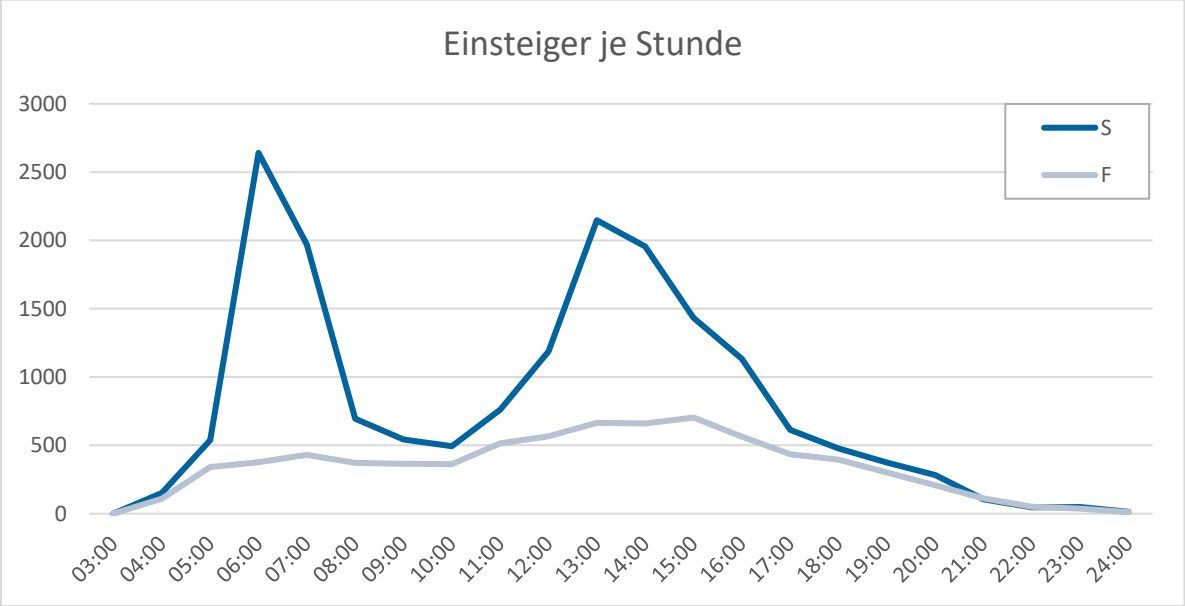


Abbildung 14: Fahrgastaufkommen im Tagesverlauf

Großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl hat neben dem ÖPNV-Angebot auch die Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel. Im ländlichen Raum haben Menschen häufiger einen eigenen Pkw als in der Stadt. Insgesamt sind im Landkreis Havelland 122.657 Kraftfahrzeuge zugelassen (Stand 01.01.2024). Davon sind etwa 80 Prozent Pkw und 9 Prozent Krafträder. Daraus ergibt sind eine Pkw-Dichte von 566 Pkw je 1.000 Einwohnern. Diese liegt minimal unter dem bundesdeutschen Durchschnitt von 575 Pkw je 1.000 Einwohnern. Im Vergleich zum Jahr 2018 mit einem Motorisierungsgrad im Landkreis von 539 Pkw je 1.000 Einwohnern stieg die Motorisierung jährlich um etwa 1 Prozent an.

Wie in Kapitel 2.1.2 dargelegt, wird in den nächsten Jahren mit einem Bevölkerungswachstum im Landkreis gerechnet. Es ist daher auch mit einer Steigerung der Nachfrage im ÖPNV zu rechen. Da sich die Bevölkerungen der einzelnen Gemeinden sehr unterschiedlich entwickeln werden, wird auch die Änderung der Nachfrage im ÖPNV regional sehr unterschiedlich ausfallen. Insbesondere die an Berlin und Potsdam angrenzenden Gemeinden im Osten des Landkreises werden ein Nachfragewachstum im ÖPNV verzeichnen können, welches eine Ausweitung des Angebotes erfordert. Die Gemeinden im Nordwesten des Landkreises werden in den kommenden Jahren voraussichtlich einen geringen Bevölkerungsrückgang erfahren. Dieser ist jedoch nicht so hoch, dass er eine Angebotsreduzierung rechtfertigt. Es sollte eher versucht werden mit zusätzlichen Angeboten das Mobilitätsverhalten zugunsten des ÖPNV zu beeinflussen.

Mit der prognostizierten Steigerung der Schülerzahlen im Landkreis ist auch eine steigende Nachfrage im Schulverkehr zu erwarten. Insbesondere bei den Grundschulen ist mit stark steigendem Bedarf zu rechnen. Da diese nicht frei in ihrer Verkehrsmittelwahl sind, ist hier mit einem äquivalenten Anstieg der Nachfrage im ÖPNV zu rechnen.

In Kapitel 2.1.3 sind die Entwicklungen der Arbeitsplätze dargelegt. Diese sind aktuell stabil. Somit sind auch für die ÖPNV-Nachfrage in naher Zukunft keine signifikanten Änderungen zu erwarten. Wie in der Vergangenheit beobachtet, kann die Schließung einzelner großer Firmenstandorte zu einer merklichen Änderung der Nachfrage im ÖPNV führen. Da diese nicht vorhersehbar sind, ist nur ein Reagieren im Nachhinein möglich ist. Hier ist eine kontinuierliche Evaluation sinnvoll. Ebenso sind die Entwicklungen von Gemeinschafts- und Notunterkünften in die Prognose der Fahrgastzahlen einzubeziehen.

Eine Vergrößerung der Nachfrage im ÖPNV ist durch die Vergrößerung von Karls Erlebnis-Dorf in Elstal zu erwarten. Neben zusätzlichem Potenzial durch neue Beschäftigte wird auch der Besucherverkehr mit der Vergrößerung ansteigen. Insbesondere die Zahl der Tagesgäste aus Berlin wird in Zukunft weiter zunehmen. Zusätzliche für die ÖPNV-Nachfrage relevante Tourismusstandorte sind im weiteren Landkreis nicht geplant, sodass hier kein sprunghaftes Ansteigen der Nachfrage zu erwarten ist.

2.2.7 Organisationsstruktur

Der Landkreis Havelland ist gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg Aufgabenträger für den nicht schienengebundenen ÖPNV und den Ausbildungsverkehr. Die damit verbundenen Aufgaben der Planung und Organisation des ÖPNV werden durch die Wirtschaftsförderung des Dezernat IV und das Schulverwaltungsamt übernommen. Landkreisübergreifende Linien werden mit den dortigen Aufgabenträgern abgestimmt und weiterentwickelt. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg steht dabei unterstützend zur Seite.

Der Landkreis Havelland ist als einer von 14 Landkreisen in Brandenburg Gesellschafter des VBB und mit einem Mitglied in dessen Aufsichtsrat sowie in verschiedenen Fachgremien vertreten. Er vertritt dort die Interessen der ÖPNV-Kunden im Havelland sowie des Landkreises als Aufgabenträger des ÖPNV.

Im VBB existiert ein aufgabenträger- und verkehrsträgerübergreifender Verbundtarif. Deshalb ist das Tarifgestaltungsrecht auf die Verbundgesellschaft übertragen. Auch Aufgaben in den Bereichen Fahrplaninformation und Marketing werden vom Verbund übernommen. Für die Umsetzung einer integrierten Fahrgastinformation ist die Schaffung der erforderlichen Voraussetzungen sowie die Weiterentwicklung der bestehenden Medien und Systeme notwendig.

Mit der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistung im Havelland ist seit 2016 die Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) gemäß Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 1370/2007 beauftragt. Dieser gewährt ein ausschließliches Recht und regelt die Zahlung eines Defizitausgleiches. Der Aufgabenträger verfolgt die strategische Absicht, die bewährte Verfahrensweise zukünftig in Einklang mit den gesetzlichen Bestimmungen fortzusetzen.

Zwischen Havelbus und dem VBB besteht ein Kooperationsvertrag, in welchem folgende Punkte geregelt werden:

- Anwendung des Verbundtarifes
- Teilnahme am Verfahren zur Einnahmeaufteilung
- Schaffung von Voraussetzungen zur sachgerechten Einnahmeaufteilung (insbesondere Verkehrserhebungen)

Der Landkreis hat mit den umliegenden brandenburgischen Landkreisen und der Stadt Potsdam Vereinbarungen über die Mitfinanzierung von kreisgrenzen überschreitenden Verkehren geschlossen. Neben den finanziellen Regelungen ist von allen beteiligten Aufgabenträgern bei der integrierten, konzeptionell abgesicherten Gestaltung dieser Verkehre mitzuwirken.

In der Folgenden Übersicht ist die Organisation des ÖPNV im Landkreis Havelland schematisch dargestellt.

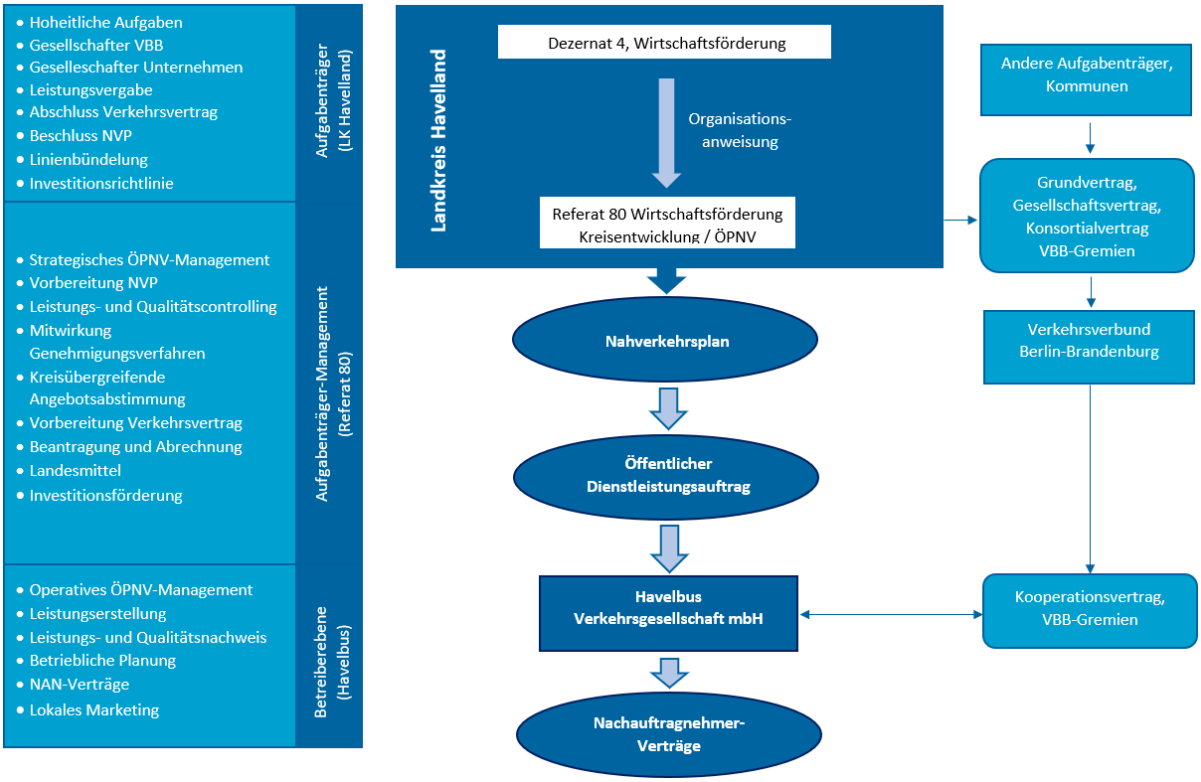


Abbildung 15: Organisation des ÖPNV im Landkreis Havelland

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 (und bei Bedarf nach § 44) genehmigten Buslinienverkehre im Gebiet des Landkreises Havelland mit Ausnahme der Linienverkehre kreisfremder Unternehmen (Linien in fremder Aufgabenträgerschaft). Bei Bedarf zusätzlich zu planende Verkehre, auch Bedarfsverkehre nach § 44 PBefG, werden in dieses Bündel integriert und mit der Laufzeit harmonisiert.

3 Entwicklungsziele und Anforderungsprofil

3.1 Erfolgskontrolle Nahverkehrsplan 2020-2024

Die Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2020-2024 wurden teilweise umgesetzt. Die durch die Corona-Pandemie gesunkenen Fahrgastzahlen sowie die Umsetzung von Maßnahmen zur Fahrgastrückgewinnung (zum Beispiel Deutschlandticket) und daraus resultierende finanzielle Herausforderungen standen der Umsetzung ebenso entgegen wie der zeitweise vorhandene Mangel an Fahrpersonal.

Nr.	Beschreibung	Umsetzungsstand
1	Prüfung und Einführung flexibler Bedienformen in den Gebieten des westlichen Havellands (Bereich Milow), Friesack/Paulinenaue, bedarfsweise in weiteren Bereichen des Landkreises	bisher nicht umgesetzt aufgrund anderer Prioritäten durch Umgang mit Coronapandemie und Deutschlandticket
2	verbesserte Anbindung nach Potsdam mit Durchbindungen der Regionalbusse ins Stadtzentrum	Umsetzung ist erfolgt
3	Optimierung im Schülerverkehr und Verbesserungen der Anschlüsse sowie verbesserte Taktung	Daueraufgabe in der Fahrplangestaltung
4	Maßnahmenevaluation „Falkensee und Umland“ und ggf. Anpassungen am Angebot	Umsetzung erfolgte 2017; Anpassung des Angebotes mehrerer Linien an Nachfrage nach Evaluierung 2019
5	Umsetzung Maßnahmen Stufe I des Konzeptes „Weiteres Havelland“	Umsetzung ist erfolgt
6	Umsetzung Maßnahmen Stufe II des Konzeptes „Weiteres Havelland“	Umsetzung teilweise erfolgt
7	Prüfung einer stärkeren Vertaktung im Bus-Hauptnetz und Aufwertung als mögliche Plus-Bus-Linien	Linie 663 als PlusBus etabliert
8	Ergänzung der Gegenrichtung der Linie 674 Nord in Rathenow	erfolgte nach Evaluierung Buskonzept „Weiteres Havelland“ in 2019
9	Prüfen betrieblicher Optimierungsmöglichkeiten zwischen den Linien 642 und 658 über Durchbindungen in Wustermark	Verknüpfung in Ketzin ist erfolgt
10	Prüfung und Einführung flexibler Bedienformen im Amtsbereich Nennhausen	Umsetzung ausstehend

Nr.	Beschreibung	Umsetzungsstand
11	Prüfung zur optimierten Anbindung regionaler Busverkehr an Potsdam	Verlängerung der Linie 662 von Priort bis Potsdam Campus Jungfernsee geplant (09/2025)
12	Prüfung einer zusätzlichen ÖPNV-Erschließung im Bereich Seeburg (Anlage von Haltestellen)	aufgrund fehlender Befahrbarkeit und Baustellen nicht umgesetzt
13	Prüfbedarf zur Erschließung Elstal	Einführung Linie 668 halbstündlich zwischen Elstal Bahnhof und Elstal-Erlebnisdorf, stündliche Binnenerschließung der Stadt
14	Überarbeitung der Förderregelungen zum barrierefreien Haltestellenausbau und Priorisierung der Maßnahmen in der Prioritätsstufe1, Ansprache und Unterstützung der Gemeinden zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen der Priorität 1	ist erfolgt zum 01.01.2020 und zum 01.01.2024 aufgrund nicht ausgeschöpfter Fördermittel
15	Nachrüstung von Fahrzeugen mit akustischen Informationssystemen (Außenansagen von Liniennummer und Fahrtziel) vor allem für sehbehinderte Fahrgäste Prüfung der Einsatzmöglichkeiten alternativer Antriebe	Beschaffung von 10 batterieelektrischen Bussen im Jahr 2024 für Einsatz im Bereich Falkensee vorgesehen; bestehende Option auf 20 weitere E-Busse

Tabelle 11: Maßnahmen und Umsetzungsstand des Nahverkehrsplans 2020-2024

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

Das Land Brandenburg hat es sich bis 2030 zum Ziel gesetzt, den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split auf 60 Prozent zu steigern. Konkret ist für den ÖPNV eine Steigerung des landesweiten Anteils von 11 auf 15 Prozent geplant (MIL, 2023).

Der Landkreis Havelland unterstützt diese Zielstellung grundsätzlich. Unter den finanziellen Rahmenbedingungen soll das jeweils bestmögliche ÖPNV-Angebot bereitgehalten werden. Dieses soll als Standortfaktor zur weiteren positiven Entwicklung des Landkreises Havelland aktiv beitragen. Dafür werden folgende Leitlinien beschlossen:

- 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.
- 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 eine der vordringlichsten Aufgaben, um dem weiter steigenden Bedarf in diesen Relationen insgesamt sowie auch dazwischen gerecht zu werden. Zudem setzt sich der Landkreis weiterhin für die Reaktivierung der Bahnstrecke Ketzin – Wustermark und Rathenow – Rathenow Nord, sowie für die Haltepunkte Groß Behnitz, Schönwalde-Bötzow und Rathenow-Heidefeld ein.

- Durch die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes sowie durch das Ziel des Landes Brandenburg, den Model Split des Umweltverbundes[5] auf 60 Prozent zu steigern (Land Brandenburg, 2024) entsteht ein hoher Handlungsdruck. Um dieses Ziel erreichen zu können, muss der ÖPNV deutlich stärker ausgebaut werden, um als attraktive Alternative zum Pkw zu wirken.
- Die durch den ÖPNV selbst verursachten Schadstoffemissionen werden im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben reduziert. Damit leistet der ÖPNV selbst einen Beitrag zum Umweltschutz.
- Die Potenziale der Digitalisierung und Automatisierung innerhalb des geltenden Rechtsrahmens sollen bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes genutzt werden.
- Das ÖPNV-Angebot unterstützt die Ziele der Raumordnung, insbesondere bei der Erfüllung ihrer zentralörtlichen 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, sodass neue Standorte von Beginn an über eine attraktive ÖPNV-Erschließung verfügen.
- 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 soll die Abstimmung zwischen Schulzeiten und angestrebten Taktfahrplänen verbessert werden. Die Angebote im Schülerverkehr sollen durch den flächendeckenden Einsatz digitaler Optimierungstools effizienter und komfortabler gestaltet werden.
- Bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, dem Fahrzeugeinsatz, der Fahrgastinformation und der Angebotsgestaltung sind die Belange aller Menschen zu berücksichtigen. Auf die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV wird im Rahmen der Zuständigkeiten hingearbeitet. Die Aktivitäten sind zwischen den beteiligten Akteuren zu bündeln und zu verstärken.
- Die als Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und Busverkehren 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.
- Der Landkreis unterstützt Maßnahmen zur Verbesserung des Kundenservice und des Marketings, insbesondere die Weiterentwicklung der Fahrgastinformation und die Vermarktung neuer Angebots- und Vertriebselemente.
- Klimapolitische Ziele sollen durch die konsequente Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben zum Einsatz von Fahrzeugen mit umweltfreundlichen Antrieben unterstützt werden.
- Als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe wird der ÖPNV vom Landkreis Havelland als Teil der Daseinsvorsorge anerkannt. Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Landkreises Havelland ist bei der Planung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Angebote zu beachten.
- 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

[5] Unter Umweltverbund werden die Verkehrsarten Fuß, Rad und ÖPNV zusammengefasst.

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 Bedienungsstandards im ÖPNV

Als Kern des Nahverkehrsplanes werden Bedienungsstandards für den ÖPNV im Havelland definiert, die als Mindeststandards durch den Landkreis garantiert werden. Die Bedienungsstandards für den Regionalverkehr beinhalten Festlegungen von Erschließungsvorgaben, Reisezeiten, Bedienungshäufigkeiten und Anschlüsse. Zudem werden weitere qualitative Standards definiert.

3.3.1 Erschließung und Erreichbarkeit

Im Landkreis Havelland sind Siedlungseinheiten an den ÖPNV angebunden, die mindestens

- 100 Einwohner oder
- 100 Arbeitsplätzen oder
- einem vergleichbaren Mobilitätsbedarf aufweisen (beispielsweise Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen, Krankenhäuser und touristische Destinationen).

Ein Ortsteil bzw. Stadtteil gilt als erschlossen, wenn sich 75 Prozent der dort lebenden oder arbeitenden Personen oder Besucher innerhalb der Einzugsbereiche der ÖPNV-Haltestellen befinden. Bei der weiteren Siedlungs- und Standortentwicklung im Landkreis Havelland ist die vorhandene ÖPNV-Erschließung zu berücksichtigen und optimal zu nutzen. Die ÖPNV-Anbindung neu entstehender Siedlungsgebiete ist frühzeitig unter Berücksichtigung der Bedienungsstandards sicherzustellen.

Zur Gewährleistung der Erschließung werden Richtwerte für Einzugsradien von Haltestellen des Busverkehrs sowie des SPNV definiert. Direkte und schnelle Verbindungen können in der Regel nur auf Kosten der Erschließung geschaffen werden. Daher sind für den Einzugsbereich von schienengebundenen Verkehren längere Zugangswege zumutbar. Die Werte basieren auf Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

Erschließungsbereich	Bus	SPNV
Mittelzentrum (Rathenow, Nauen, Falkensee)	400 m	1.000 m
Weiteres Zentrum	500 m	1.000 m
Sonstige Ortslage	600 m	1.000 m

Tabelle 12: Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltestellen

Unter folgenden Ausnahmetatbeständen kann von den Richtwerten in Tabelle 12 abgewichen werden:

- Siedlungsfläche mit einem sehr geringem Nachfragepotenzial (niedrige Bebauungsdichte oder geringer Größe)
- Gewerbe- und Industrieflächen, die nicht befahrbar sind
- Siedlungsteile, die aufgrund topografischer oder baulicher Gegebenheiten nicht befahrbar sind

Für die Beförderungszeiten aus den anzubindenden Ortschaften zum zugeordneten Zentrum sollen folgende Grenzwerte eingehalten werden:

Zentralörtliche Kategorie	Reisezeit
Mittelzentrum (MZ)	45 min
Oberzentrum (OZ)	60 min
Metropole	90 min (ausgehend von Mittelzentren), sonst 120 min

Tabelle 13: Richtwerte für die zeitliche Erreichbarkeit zentraler Orte (nach § 5 ÖPNVG BB)

3.3.2 Klassifizierung des ÖPNV-Netzes

Die verkehrlich relevanten Schwerpunkte im Landkreis Havelland und dessen Umland sollen in der jeweils nötigen Qualität an das ÖPNV-Netz angebunden werden. Dazu wird das Netz kategorisiert. 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, gegebenenfalls unter Berücksichtigung eines oder mehrerer Zwischenpunkte.

Netzebene	Kategorie der Relation	Verbindungskriterium	Verkehrsträger
Hauptnetz (Verbindungsfunktion)	Takt 60	MZ-MZ und MZ-OZ Orte ab 10.000 Einwohner – MZ	SPNV & Bus
	Takt 120	Orte ab 1.500 Einwohner – MZ	SPNV & Bus
Regionalnetz (Erschließungsfunktion)	-	Flächenerschließung und Schülerverkehr	Bus & RufBus
Stadtbus	MZ, Falkensee	-	Bus

Tabelle 14: ÖPNV-Netzebenen im Havelland

Die Netzebenen und damit einhergehende Bedienungsstandards werden für Relationen festgelegt, für die der Landkreis Havelland Aufgabenträger ist. Die Klassifizierung kreisgrenzenüberschreitender Relationen kann nur in Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern im Einzelfall erfolgen.

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

Das Ergänzungsnetz dient der Flächenerschließung, als regionaler Zubringer zum Hauptnetz und besonderen Funktionen, wie dem Schülerverkehr im engsten Sinne, sowie dem Freizeitverkehr. In Abbildung 16 ist der Linienverlauf der Linien der verschiedenen Netzkategorien dargestellt. Eine tabellarische Zuordnung der Linien findet sich in Anhang .

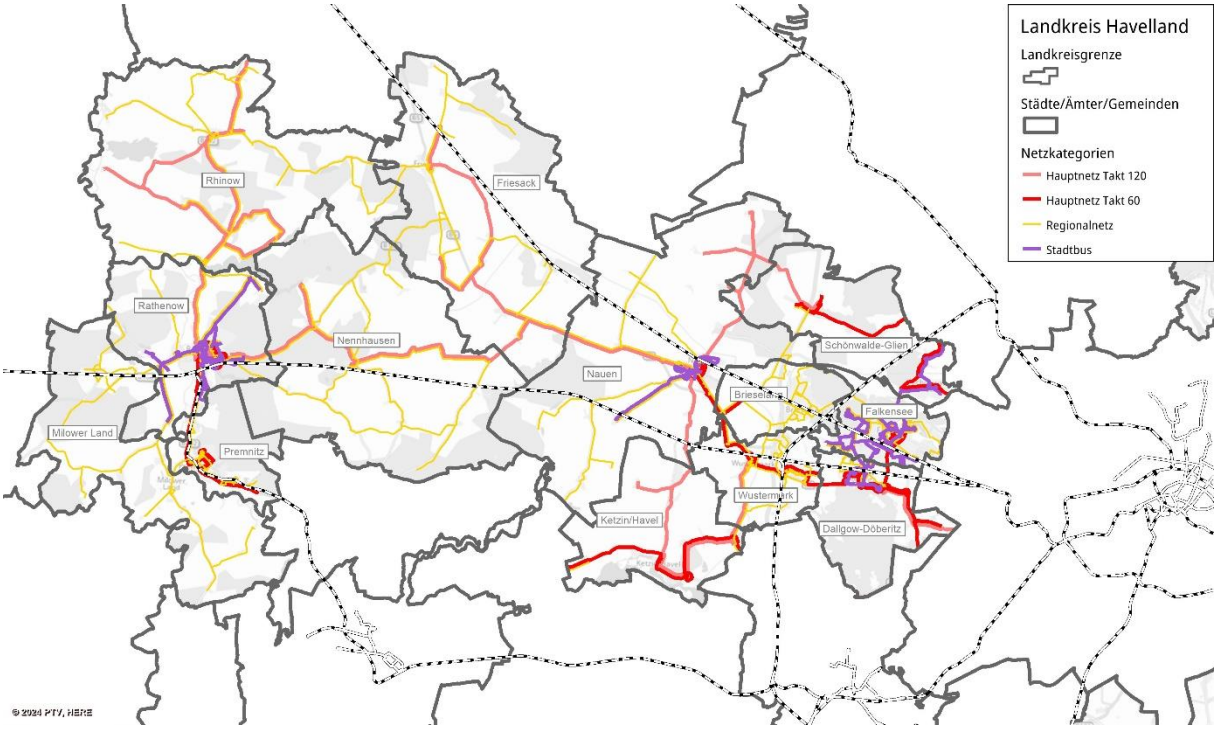


Abbildung 16: Einordnung Netzkategorien

3.3.3 Bedienungsqualität

Das ÖPNV-Angebot im Hauptnetz fährt täglich und im Takt. Die Reisezeiten sollen im Vergleich zum Pkw-Verkehr attraktiv sein, was über ein definiertes Reisezeitverhältnis abgebildet wird. Dies bedingt möglichst direkte Linienführungen.

Durch das Regionalnetz wird einerseits die Beförderung der Schülerinnen und Schülern zu den Schulen im jeweiligen Schuleinzugsbereich sichergestellt, sofern diese Fahrten nicht bereits durch das Hauptnetz oder Stadtverkehre bedient werden. Darüber hinaus wird mindestens durch Rufbusse eine Anbindung abseits des Hauptnetzes liegender Siedlungsgebiete gewährleistet.

Es gelten folgende Verkehrszeiten:

- Hauptverkehrszeit (HVZ): Mo-Fr 6 Uhr bis 9 Uhr sowie 12 Uhr bis 18 Uhr
- Nebenverkehrszeit (NVZ): Mo-Fr 9 Uhr bis 12 Uhr sowie 18 Uhr bis 20 Uhr, Sa 6 Uhr-20 Uhr
- Schwachverkehrszeit (SVZ): Mo-Sa 20 Uhr bis 6 Uhr, Sonn- und Feiertag ganztags

In der folgenden Tabelle 15 sind die Bedienungsstandards für den ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Havelland definiert. Die Bedienungsstandards des SPNV werden durch den Landesnahverkehrsplan (LNVP, 2023) festgelegt.

Merkmal		Hauptnetz Takt 60	Hauptnetz Takt 120	Regional-netz	Stadtbus
Linienweg		direkt und konstant	direkt und konstant	-	-
Betriebszeitraum	Mo-Fr	6-20 Uhr	6-20 Uhr	6-18 Uhr	5-22 Uhr
	Sa	8-18 Uhr	8-18 Uhr	-	9-22 Uhr

Merkmal		Hauptnetz Takt 60	Hauptnetz Takt 120	Regional-netz	Stadtbus
	So/F	9-18 Uhr	9-18 Uhr	-	9-22 Uhr
Takt [Minuten]	Mo-Fr	HVZ: 60 NVZ: 120	HVZ: 120 NVZ: 120	-	HVZ: 30/60 NVZ: 60
	Sa	120	120	-	120
	So/F	120	-	-	120
Fahrtenhäufigkeit [Anzahl je Tag & Richtung]	Mo-Fr	10	6	siehe Tabelle 16	15-30
	Sa	6	4	-	7-15
	So/F	4	-	-	7-15
Zulässige Abweichungen		pro Verkehrstag bis zu drei in Linienweg und/oder Takt abweichende Fahrten aufgrund Schülerverkehr		-	-

Tabelle 15: Bedienstandards für den ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Havelland

Der Betriebszeitraum wird zwischen der ersten Abfahrt in das angebundene Zentrum und der letzten Ankunft aus dem Zentrum aufgespannt.

Zudem gelten in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl folgende Mindestanzahl an Fahrtenpaaren je Schultag:

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

Tabelle 16: Mindestbedienungshäufigkeiten

3.3.4 Flexible Bedienungsangebote im öffentlichen Personennahverkehr

Eine flächenhafte Bedienung des Landkreises Havellandes, auch außerhalb der Schulzeiten und am Wochenende, soll wirtschaftlich tragfähig sichergestellt werden. Dabei soll das Bedienungsangebot den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden bestmöglich entsprechen. Deshalb wird im Regionalnetz sowie in Zeiten geringer Nachfrage (SVZ und am Wochenende) der Einsatz flexibler Bedienungsangebote vorgesehen.

Diese flexiblen Bedienformen werden nach PBefG §44 als Linienbedarfsverkehr durchgeführt. Es gelten folgende Anforderungen Mindestbedingungen (Tabelle 17):

Kriterium	Mindeststandard
Genehmigung	PBefG § 44
Ausprägung	• definierte Bedienungsgebiete (Sektoren) mit festen Haltestellen • Binnenbedienung der Sektoren • Anschluss an das ÖPNV-Hauptnetz an relevanten Verknüpfungspunkten im Sektor (maximal 15 Minuten Wartezeit) sowie Anbindung an ein Mittelzentrum oder regionales Zentrum, sofern im Sektor vorhanden • Betriebszeitraum orientiert sich an den angebundenen Linien des Hauptnetzes
Anmeldung	• digitale Anmeldung via App und/oder Webportal • telefonische Anmeldung (werktags 5:00 Uhr bis 20:00 Uhr, sonn- und feiertags 7:00 Uhr bis 18:00 Uhr) • Anmeldefrist bis 60 Minuten vor Fahrtantritt (Ausnahme bei Personengruppen ab sechs Personen sowie Fahrradbeförderung möglich)
Fahrgastinformation	• Beauskunftung in der Fahrplanauskunft und den Fahrplänen • einheitliche und übersichtliche Darstellung der flexiblen Bedienung und verständliche Erläuterung der Nutzung
Fahrzeuge	Die eingesetzten Fahrzeuge müssen eindeutig als Verkehrsmittel des ÖPNV gekennzeichnet sein.
Tarif	Anwendung des VBB-Tarifs
Barrierefreiheit	Die eingesetzten Fahrzeuge sollen auch die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Kundinnen und Kunden gewährleisten. Die Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen sind bei der Anmeldung anzugeben und bei Bedarf ist ein barrierefreies Fahrzeug einzusetzen.

Tabelle 17: Mindestanforderungen an flexible Bedienformen

Sobald im VBB einheitliche Standards zum Betrieb flexibler Bedienformen sowie eine einheitliche Buchungsplattform abgestimmt sind, werden diese auch im flexiblen ÖPNV des Landkreises Havelland angewendet.

3.3.5 Verknüpfungspunkte und Haltestellen

Als Verknüpfungspunkte werden die in Kapitel 2.2.3 aufgeführten Verknüpfungspunkte bestätigt. An die Verknüpfungspunkte werden folgende Anforderungen gestellt:

- maximale Wartezeit zwischen SPNV- und Buslinien: 15 Minuten
- maximale Wartezeit zwischen Buslinien: 10 Minuten
- Anschlüsse sind mindestens in Lastrichtung zu gewährleisten
- zur Anschlussüberwachung sollte ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem verwendet werden
- bei der letzten Verbindung am Tag wird ein definierter Anschluss abgewartet (Anschlusssicherung)

Die regionalen Verknüpfungspunkte sollen zudem mit einer ausreichend dimensionierten Abstellmöglichkeit für Fahrräder ausgestattet sein.

3.3.6 Festlegungen zur Schülerbeförderung

Für die Schülerbeförderung gelten folgende Qualitätsstandards:

- maximale Reisezeit von Einstiegshaltestelle bis Ausstiegshaltestelle (einschließlich Umsteigezeiten) je Richtung
  - Grundschüler und Grundschülerinnen = 45 Minuten
  - Schüler und Schülerinnen der Sekundarstufe I = 60 Minuten
  - Schüler und 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 Grundschüler und Grundschülerinnen
    - 90 Minuten für Schüler und Schülerinnen der Sekundarstufe I
    - 120 Minuten für Schüler und Schülerinnen der Sekundarstufe II nicht überschreitet.

    In diesem Falle soll ein Einvernehmen dazu mit der betroffenen Schule hergestellt werden.
- Umsteigevorgänge
  - Klassenstufe 1 bis 2: Direktfahrt als Regelfall (begründete Ausnahmen innerhalb bebauter Gebiete möglich)
  - Förderschulen: nach Möglichkeit Direktfahrten, sofern dies aufgrund der Größe des Einzugsbereiches und der technologischen Angebotsgestaltung möglich ist
  - maximale Wartezeit: 15 Minuten

3.3.7 Beförderungsqualität

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Die Zuverlässigkeit wird mit dem Faktor Ausfallquote bestimmt. Die Ausfallquote ist der Anteil der durch den ÖPNV-Betreiber eigenverschuldet nicht durchgeführten Fahrten an den planmäßigen Fahrten. Er darf einen Wert von 0,03 Prozent nicht überstiegen. Eine Fahrt gilt als ausgefallen, wenn sie nicht durchgeführt wurde oder um mehr als eine Minute zu früh durchgeführt wird.

Es sollen 98 Prozent aller Fahrten pünktlich durchgeführt werden. Eine Fahrt gilt als verspätet, wenn diese gegenüber der fahrplanmäßigen Ankunftszeit um mindestens fünf Minuten verspätet stattfindet.

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 3.3.5 definierten Kriterien – auch unter Anwendung anschlusssichernder Maßnahmen - möglich ist.

Personal

Die Qualifikation und das Auftreten der Mitarbeiterinnen und 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.

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.

3.3.8 Fahrzeuge und Antriebsart

Die im Buslinienverkehr im Landkreis Havelland eingesetzten Fahrzeuge entsprechen den geltenden deutschen Standards, sind für die Personenbeförderung zugelassen und werden entsprechend den geltenden Bestimmungen nachweisbar gewartet. Die technische Sicherheit der Fahrzeuge wird entsprechend der gesetzlichen Regelungen und Vorschriften vorausgesetzt. Ferner gelten die nachfolgenden Mindeststandards. Diese Anforderungen sind sowohl von genehmigten Linienverkehrsunternehmen als auch von deren Subunternehmern einzuhalten.

- Die eingesetzten Fahrzeuge sind barrierefrei.

- Die Fahrzeuge müssen den Bedürfnissen der Fahrgäste sowie den betrieblichen Abläufen genügen. Die Fahrzeuge vermitteln einen ansprechenden Gesamteindruck und sollen für alle Kundengruppen subjektiv als sicher wahrgenommen werden.
- 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.
- Das Höchstalter eines jeden eingesetzten Fahrzeugs wird in der Regel auf 12 Jahre begrenzt. Im Einzelfall können ältere Busse, die den qualitativen und technischen Ansprüchen genügen, eingesetzt werden. Auf Fahrten, die überwiegend von Schülern und Schülerinnen genutzt werden, sollen 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.
- Alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge müssen über einen vollständig klimatisierten Fahrgastraum verfügen. USB-Ladebuchsen sollen nach Möglichkeit bei Neuanschaffungen vorgesehen werden, sofern Erfahrungen aus dem Betrieb dem nicht entgegenstehen.
- Im Stadtverkehr sind mindestens auf den Hauptrelationen vorzugsweise Niederflurbusse einzusetzen. Bei der Fahrzeugbeschaffung ist darauf zu achten, durch eine hinreichende Anzahl Türen einen schnellen Fahrgastwechsel zu gewährleisten. Die Nachfrage ist im Stadtverkehr durch den Einsatz von automatischen Fahrgastzählgeräten entsprechend dem Stand der Technik zu messen.

Antriebsart

Die Vorgaben des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021) werden umgesetzt. Daher sollen künftig im gesetzlich vorgeschriebenen Umfang saubere und emissionsfreie Fahrzeuge beschafft werden. Die Antriebsart ist so zu wählen, dass weiterhin ein wirtschaftlicher Betrieb gewährleistet wird. Die notwendigen Entscheidungen zur Antriebsart sind rechtzeitig zu treffen, um notwendige Infrastrukturen bei der Entwicklung der Betriebshöfe von Beginn an berücksichtigen zu können.

Für Bestandsfahrzeuge ist zu prüfen, ob durch geeignete Kraftstoffe (zum Beispiel HVO 100) die CO_2-Emissionen kurzfristig unter Erhalt eines wirtschaftlichen Betriebs gesenkt werden können. Die Entwicklung der Betriebskosten durch die Umstellung auf saubere und emissionsfreie Antriebsarten muss durch den Landkreis Havelland als Aufgabenträger wirtschaftlich tragfähig bleiben.

3.3.9 Fahrgastinformation und Kommunikation

Der Kundenservice umfasst alle Aktivitäten des Verkehrsunternehmens zur Betreuung und Information der Fahrgäste. Alle Informationsangebote sollen eine barrierefreie Nutzung ermöglichen. Die Informationen zum ÖPNV-Angebot erfolgen rechtzeitig und zielgerichtet. Änderungen des ÖPNV-Angebotes sollen mindestens eine Woche im Voraus bekannt gegeben werden. 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 sichert die Bereitstellung und die kontinuierliche Aktualisierung der Fahrplandaten der elektronischen Medien und der gemeinsamen zentralen Fahrplanauskunft des VBB. Insgesamt sind die Vorgaben des Handbuchs VBB-Richtlinien Fahrgastinformation umzusetzen. 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. Im Rahmen der Nutzung eines Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) sind weitere Möglichkeiten der Anschlusssicherung und der gezielten Fahrgastinformation insbesondere an den ausgewiesenen Verknüpfungspunkten zu erschließen. Dazu gehören die Kopplung des RBL mit der Echtzeitdatendrehscheibe des VBB, die Übermittlung von Echtzeitdaten für die Fahrplanauskunft des VBB und die Nutzung von Echtzeitdate für die Zwecke der Anschlusssicherung und der Kundeninformation auf dynamischen Informationsanzeigern.

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.

3.3.10 Tarifsystem

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

Der Vertriebsanteil durch Beschäftigte im Fahrdienst soll möglichst weiter reduziert werden, um die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Fahrplanangebotes zu erhöhen. Dafür soll verstärkt die Nutzung mobiler Vertriebskanäle (zum Beispiel die VBB-App) beworben werden. Die folgenden Handlungsfelder des Landesnahverkehrsplanes werden unterstützt (LNVP, 2023).

- Stärkung des einheitlichen Marktauftritts im VBB und bei den durchführenden Verkehrsunternehmen durch ein unternehmensübergreifendes, abgestimmtes System von kompatiblen Vertriebswegen (für die digitalen Vertriebswege bedeutet dies eine entsprechend mit dem VBB abzustimmenden Stand der VDV-Kernapplikation kompatible Kontrollinfrastruktur)
- Verbesserung der Zugangsbedingungen über alle Vertriebskanäle und alle Kundengruppen
- Erweiterung der VBB-fahrCard durch die optionale Integration zusätzlicher multimodaler Mobilitätsangebote
- Stärkung und Ausweitung digitaler Vertriebswege (eTicket, Handyticket, Onlineticket)

3.4 Barrierefreiheit

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird gefordert, 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.“ Für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen soll das gesamte ÖPNV-Angebot, entsprechend § 4 BGG, in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sein.

Ein vollständig barrierefreier ÖPNV erfordert einen ganzheitlichen Planungsansatz über die Haltestellen und Fahrzeuge bis zur Fahrgastinformation und erleichtert die Nutzung des ÖPNV für alle Kundinnen und Kunden.

3.4.1 Fahrzeuge

Fahrzeuge sind grundsätzlich barrierefrei zu beschaffen. Dazu müssen diese die folgenden Mindestanforderungen erfüllen.

Kriterium	Mindeststandard
Fahrzeugeinstieg und Innenraumgestaltung	• Busse mit Niederflureinstieg[6] und Niederflurbereich zwischen Tür 1 und Tür 2 als Mehrzweckfläche mit Platz für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen • Kneeling und Klapprampe • visuell kontrastreiche Gestaltung der Türen
Information	• Fahrtinformation (Liniennummer und Zielanzeige entsprechend § 33 BOKraft) • Ansage und Anzeige des nächsten Haltestellennamens im Inneren des Fahrzeugs • visuell kontrastreiche Piktogramme in ausreichender Größe • Beschriftung von Haltewunschtastern und wichtigen Elementen innerhalb der Fahrzeuge zusätzlich in Braille- oder Prismenschrift

Tabelle 18: Mindestanforderungen an Fahrzeuge

Für einen wirtschaftlichen Einsatz von Fahrzeugen bei geringer Nachfrage sind Ausnahmen von dieser Regelung zulässig, wenn

- Fahrzeuge für alternative Bedienformen eingesetzt werden
- Fahrzeuge maximal fünf Sitzplätze aufweisen.

[6] Als Niederflurfahrzeuge oder Low-Entry-Fahrzeuge. Low-Entry-Fahrzeuge weisen einen niederflurigen Bereich zum Einsteigen sowie Mehrzweckbereiche zwischen der ersten und zweiten Tür auf. Der Bereich über der Hinterachse ist über Treppenstufen zu erreichen. Damit ist insgesamt die Barrierefreiheit des Fahrzeugs bei einer hohen Sitzplatzkapazität gewährleistet.

3.4.2 Information und Kommunikation

Die Information und Kommunikation zum ÖPNV im Landkreis Havelland sollen barrierefrei gestaltet werden. Dazu müssen folgende Mindestkriterien erfüllt werden:

Kriterium	Mindeststandard
App und Internetseite	• Änderungsmöglichkeit des Kontrastes • Anpassungsmöglichkeit der Schriftgröße • Nutzung serifenloser Schriftart • Vorlesefunktion und Spracheingabe • Auskunft zur Barrierefreiheit der Reisekette
Haltestellen	• Fahrplanaushang in kontrastreicher Darstellung in serifenloser Schrift, Schriftgröße mind. 12 Punkt, Anbringungshöhe ca. 1,3 Meter bis 1,4 Meter, hindernisfreie Zugänglichkeit in einem für sehbehinderte Menschen nötigem Abstand • leicht verständliche Aufbereitung mit möglichst wenigen Fußnoten • Nutzung von QR-Codes für weitergehende Informationen für mobilitätseingeschränkte Personen
Fahrzeuge	• Verwirklichung des Zwei-Sinne-Prinzips bei elektronischen Anzeigen
Vertrieb	• Verwirklichung des Zwei-Sinne-Prinzips in den Vertriebskanälen

Tabelle 19: Mindeststandards an Informations- und Kommunikationskanäle

3.4.3 Haltestellen

Für Bau und Unterhaltung der Haltestellen sind im Landkreis Havelland die Kommunen als Straßenbaulastträger zuständig. Ihnen obliegt die Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen. Der Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger verfügt über keine rechtliche Handhabe, die Kommunen zum barrierefreien Ausbau die Haltestellen zu verpflichten. Der Kreis ist daher auf deren Mitwirken angewiesen und kann diese über die Investitionsrichtlinie (Landkreis Havelland, 01.01.2024) unterstützen.

Im Zuge des barrierefreien Haltestellenausbaus sind die Vorgaben bestehender Regelwerke (z.B. diverse DIN-Normen und Empfehlungen der FGSV) zu beachten. Diese sind unter anderem:

Bezeichnung	Name und Inhalt der Vorschrift
DIN 18040	**Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum** - Flächen und Raumbedarf - Anforderungen an Oberflächen - Grundanforderungen an Informationssysteme und Orientierungshilfen
DIN EN 17210 (ersetzt DIN 18040)	**Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der gebauten Umgebung - Funktionale Anforderungen**
DIN 32975	**Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung**
DIN 32984	**Bodenindikatoren im öffentlichen Raum** - Form und Maße, Kontrast von Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern
DIN 32986	**Taktile Schriften und Beschriftungen- Anforderungen an die Darstellung und Anbringung von Braille- und erhabener Profilschrift** - Anforderungen und Maße von Braille-Schrift und erhabener Profilschrift - Anordnung von Elementen
DIN 13278	**Smarte Mobilität für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen – Funktionale Ansätze** - Anforderungen an Mobilitätsanwendungen für Smartphones
DIN EN 81-70	**Zugänglichkeit von Aufzügen für Personen mit Behinderungen** - Definition von Aufzugtypen nach Zugänglichkeit und Bedienbarkeit für Rollstuhlnutzer - Vorgaben zur Anordnung von Ausstattungselementen
H BVA (FGSV)	**Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen** - Hinweise für die Gestaltung von Haltestellen und den öffentlichen Raum
VBB	**Leitfaden zum Ausbau „barrierefreier Bushaltestellen“** - Übersicht über Haltestellenkategorien und Ausbaustandards - Übersicht über relevante Normen und Schriften

Tabelle 20: Normen und Richtlinien zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen

Verschiedene Beeinträchtigungen stellen unterschiedliche und sich zum Teil widersprechende Anforderungen an die Barrierefreiheit. So ist eine vollständige Bordsteinabsenkung für Rollstuhlfahrende anzustreben, während blinden Menschen dadurch die Orientierung erschwert wird. Weiterhin ist es wichtig, dass an den Verknüpfungspunkten zwischen SPNV und ÖPNV die Umsteigewege barrierefrei ausgebaut und Haltestellen barrierefrei an das öffentliche Wegenetz angeschlossen sind. Andernfalls entstehen lediglich barrierefreie „Inseln“ ohne Verknüpfung mit dem umgebenden Wegenetz.

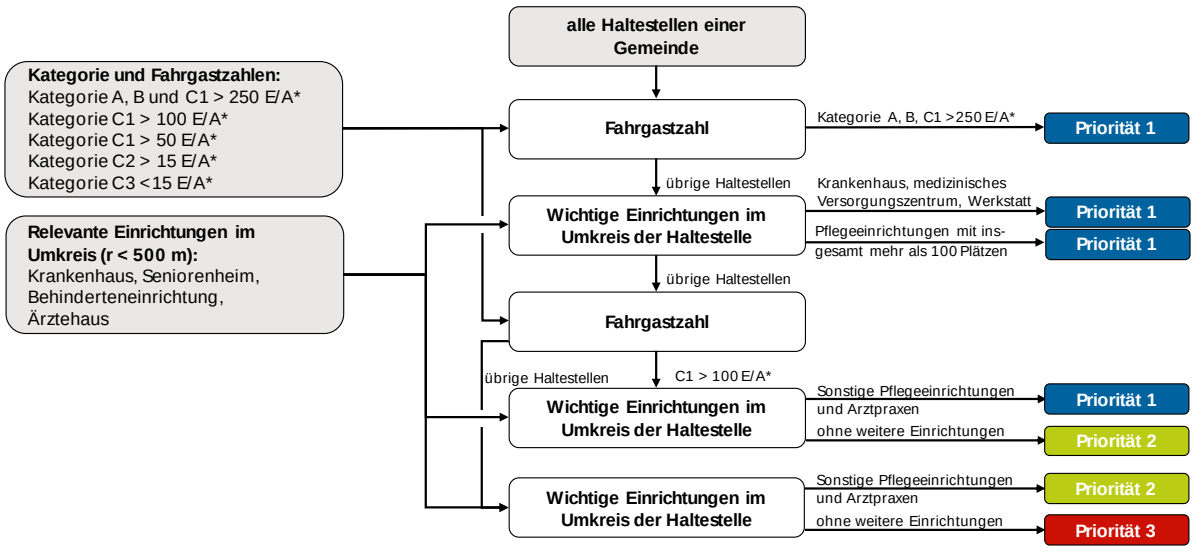
Für einen schnellen und zielgerichteten barrierefreien Ausbau ist eine enge Zusammenarbeit innerhalb des Landkreises mit den Verkehrsunternehmen, den Vertretern der verschiedenen Interessenverbände und Organisationen sowie mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg wichtig. Dazu wird die nachfolgend beschriebene Systematik zur Kategorisierung und Priorisierung bei der Verteilung von Fördermitteln über die Investitionsrichtlinie angewendet.

Priorisierung zum barrierefreien Ausbau

Mit den Prioritätsstufen für den barrierefreien Haltestellenausbau setzt der Landkreis Havelland den von ihm zu beeinflussenden Rahmen für eine zügige Umsetzung eines weitgehend barrierefreien ÖPNV für möglichst viele Fahrgäste.

Die Priorisierung der Haltestellen erfolgt nach einer kreisweit einheitlichen Systematik und beruht auf den Haltestellenkategorien des VBB (VBB) in Abhängigkeit der Nachfrage und Bedeutung einer Haltestelle im Netz (siehe Abbildung 17).

Vom Grundsatz her sollen damit alle Haltestellen prioritär barrierefrei ausgebaut werden, die von vielen Fahrgästen frequentiert werden, oder durch die Nähe zu medizinischen Einrichtungen einen erhöhten Bedarf an barrierefreier Gestaltung aufweisen. Alle weiteren Haltestellen sollen im Rahmen der Möglichkeiten ausgebaut werden, sofern diese barrierefrei an das Wegenetz angebunden sind oder durch die Ausbaumaßnahme daran angebunden werden.



* E/A: Summe der Ein- und Aussteiger aller Halteposition einer Haltestelle

Abbildung 17: Methodik zur Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus

Im Ergebnis der Priorisierung liegen drei Prioritätsstufen vor (siehe Tabelle 21).

Priorität	Horizont	Kriterien
I	Ausbau bis 2030	• Verknüpfungspunkte und Haltestellen der Kategorien A, B, C1 (über 250 Ein- und Aussteiger je Werktag) • Haltestellen der Kategorie C1 über 100 Ein- und Aussteiger je Werktag, wenn Pflegeeinrichtungen und Arztpraxen im Haltestelleneinzugsbereich liegen • mind. eine Haltestelle zur Anbindung an ein Krankenhaus oder ein medizinisches Versorgungszentrum sowie eine Pflegeeinrichtung mit mehr als 100 Plätzen
II	Ausbau bis 2035	• alle Haltestellen der Kategorie C1 • Haltestellen, wenn Pflegeeinrichtungen und Arztpraxen im Haltestelleneinzugsbereich liegen
III	-	• alle weiteren Haltestellen • barrierefreier Ausbau im Zuge von Straßenbaumaßnahmen oder Planungen der Kommunen, wenn eine barrierefreie Anbindung an das Gehwegnetz gegeben ist oder hergestellt wird.

Tabelle 21: Prioritäten des barrierefreien Haltestellenausbaus im Landkreis Havelland

Das Haltestellenkataster ist dauerhaft zu pflegen und soll als Monitoringtool zum 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 Ausbauzustandes erfolgt anhand von Mindestanforderungen gemäß von gültigen Regelwerken. Im Haltestellenkataster sind mindestens folgende Eigenschaften zu erfüllen:

- Bord mit Mindesthöhe von 16 cm, nach Möglichkeit sollen 18 cm erreicht werden
- befestigte Wartefläche mit taktiler Leiteinrichtung
- barrierefreie Zuwegung
- Beleuchtung (direkt oder indirekt durch Straßenraumbeleuchtung)

Ausnahmen

Folgende Ausnahmetatbestände für Haltestellen sind zulässig:

- Haltestelle ohne barrierefreie Anbindung an das öffentliche Wegenetz
- Haltestelle ohne Anbindung im regulären Linienbetrieb oder ausschließliche Bedienung durch flexible Bedienungsangebote
- temporäre Haltestelle, beispielsweise für Veranstaltungs- und Saisonverkehre, Pilotprojekte, Umleitungen

4 Bewertung der Bestandsstrukturen

4.1 Bewertung quantitativer Standards

4.1.1 Erschließungsqualität

Nach den in Kapitel 3.3.1 definierten Standards wurden alle Siedlungsgebiete des Landkreises untersucht. Insgesamt wurden 128 Siedlungsgebiete identifiziert, welche mehr als 100 Einwohner umfassen. Städte wie Falkensee, Nauen oder Rathenow wurden in mehrere Siedlungsgebiete unterteilt.

Die Haltestelleneinzugsbereiche unterteilt nach den in Kapitel 3.3.1 definierten Radien sowie die dadurch nicht erschlossenen Einwohner sind in Abbildung 18 dargestellt.

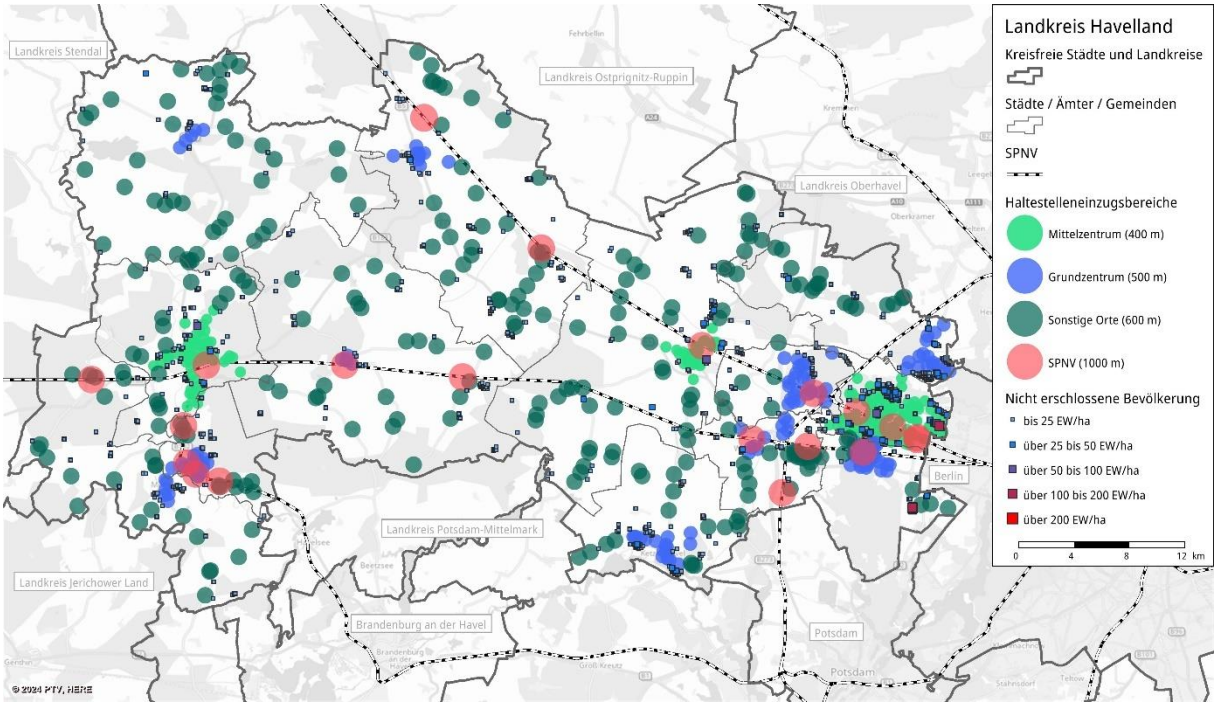


Abbildung 18: Haltestelleneinzugsbereiche und Erschließungsqualität

In nachfolgender Tabelle sind alle Siedlungsgebiete aufgelistet, in denen weniger als 75 Prozent der Einwohner im Einzugsbereich einer Haltestelle wohnen.

Ortsteil/ Gemeinde	Einwohner		Erschließ-ungsgrad	Bewertung
	gesamt	Nicht erschlossen		
Dallgow-Döberitz				
Seeburg	1.140	460	60 %	Erschließungslücke westlicher Ortsteil, Prüfung Stichfahrt über Neue Dorfstraße
Falkensee				
Falkenhain	7.230	1.950	73 %	Erschließungslücken nördlich Krummer Luchweg, da keine ÖPNV-Erschließung möglich
Ketzin/Havel				
Ketzin West	440	190	57 %	kein Handlungsbedarf da Lage nur geringfügig außerhalb des Einzugsbereichs

Tabelle 22: Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltestellen

Insgesamt werden die gesetzten Standards bereits gut erfüllt. Für die Ortslage Seeburg in der Gemeinde Dallgow-Döberitz besteht ein Defizit in der Erschließung für etwa 500 Einwohner. Diese Luftlinie zur nächsten Bestandshaltestelle beträgt zwischen 600 und 1000 Metern. Es ist daher zu prüfen, ob eine zusätzliche ÖPNV-Erschließung über die neue Dorfstraße möglich ist.
Für den Ortsteil Falkenhain in Falkensee bestehen ebenfalls Erschließungslücken im nördlichen Bereich. Es handelt sich hierbei um Anliegerstraßen, in denen eine regelmäßige Befahrung durch Busse nicht möglich ist.

Im westlichen Teil von Ketzin bestehen ebenfalls Erschließungslücken. Die nicht erschlossenen Einwohner liegen hier nur geringfügig außerhalb des Einzugsradius. Es wird daher kein Handlungsbedarf gesehen. Zudem wird eine mögliche Erschließung durch Linienbusse durch die engen Anliegerstraßen und die natürlichen Barrieren der Havelkanäle erschwert.

4.1.2 Verbindungsqualität

In Kapitel 3.3.3 wurden maximale Reisezeiten für ÖPNV-Verbindungen in naheliegende zentrale Orte definiert. Diese folgen den gesetzlichen Festlegungen des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg. Für Mittelzentren ist eine maximale ÖPNV-Reisezeit von Haltestelle zu Haltestelle von 45 Minuten definiert. In Abbildung 19 erkennbar sind die Reisezeiten von allen Haltestellen im Landkreis in das nächstgelegene Mittelzentrum innerhalb des Landkreises. Keine Haltestelle überschreitet die vorgegebene Maximalzeit. An einigen Haltestellen, insbesondere nahe der Landkreisgrenzen in den Gemeinden Rhinow, Friesack und Ketzin gibt es Haltestellen, von denen aus die Reisezeit mit über 40 Minuten nah am festgelegten Grenzwert liegt. Hier sollte darauf geachtet werden, dass durch Fahrplanänderungen keine Verschlechterungen entstehen. Insgesamt sind die Mittelzentren gut erreichbar. Lediglich von der Haltestelle Fliederhorst ist mehr als ein Umstieg notwendig, um ins Mittelzentrum zu gelangen. Von etwa 85 Prozent der Haltestellen besteht eine Direktverbindung ins nächste Mittelzentrum. Haltestellen ohne Direktverbindung sind vermehrt im nördlichen Teil der Ämter Rhinow und Friesack sowie im nördlichen Teil von Dallgow-Döberitz zu finden.

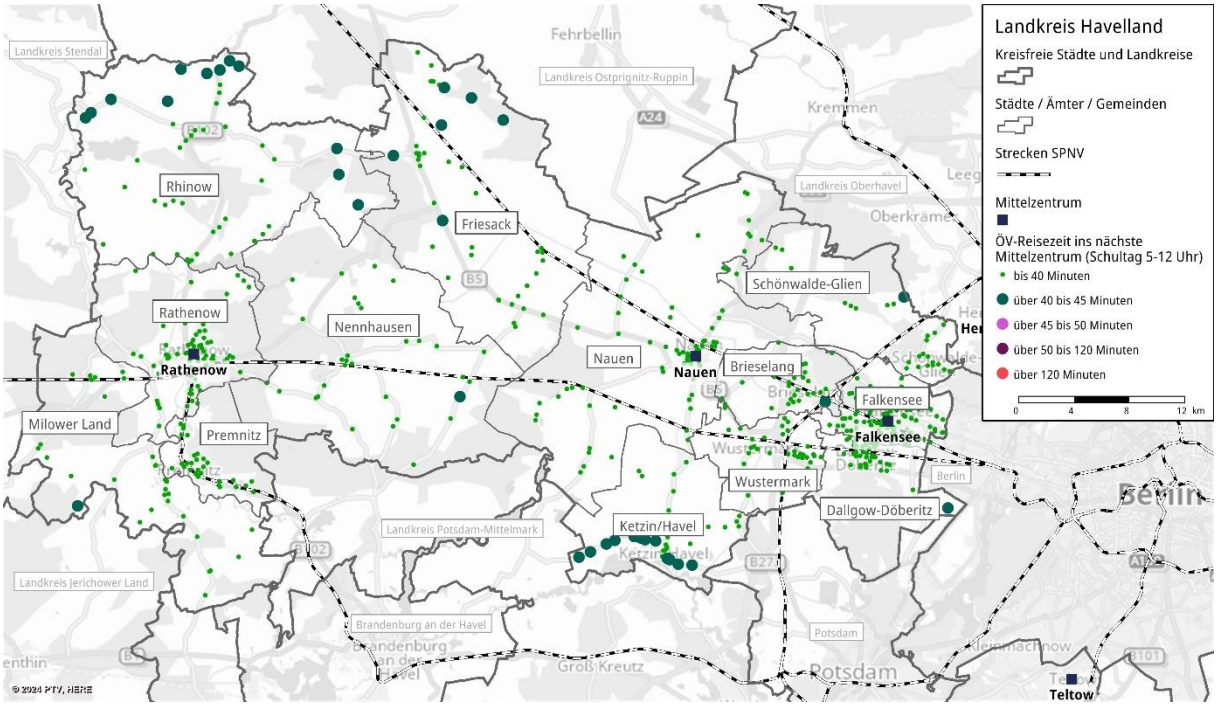


Abbildung 19: ÖV-Reisezeit ins nächste Mittelzentrum

Insgesamt gibt es im Landkreis zehn Haltestellen, welche nicht über eine Direktverbindung mit einem Verwaltungssitz verbunden sind. Diese sind in Abbildung 20 abgebildet. Von diesen Haltestellen mit Umsteigezwang befinden sich fünf im Einzugsbereich einer anderen Haltestelle mit Direktverbindung ins nächste Zentrum. Hier wird kein Handlungsbedarf gesehen. Bei den übrigen Haltestellen (Börnicke, Heidehütte, Elstal, Zum Erlebnis-Dorf und Fliederhorst) wird aufgrund der geringen Einwohnerzahl im Einzugsbereich ebenfalls kein Handlungsbedarf gesehen.

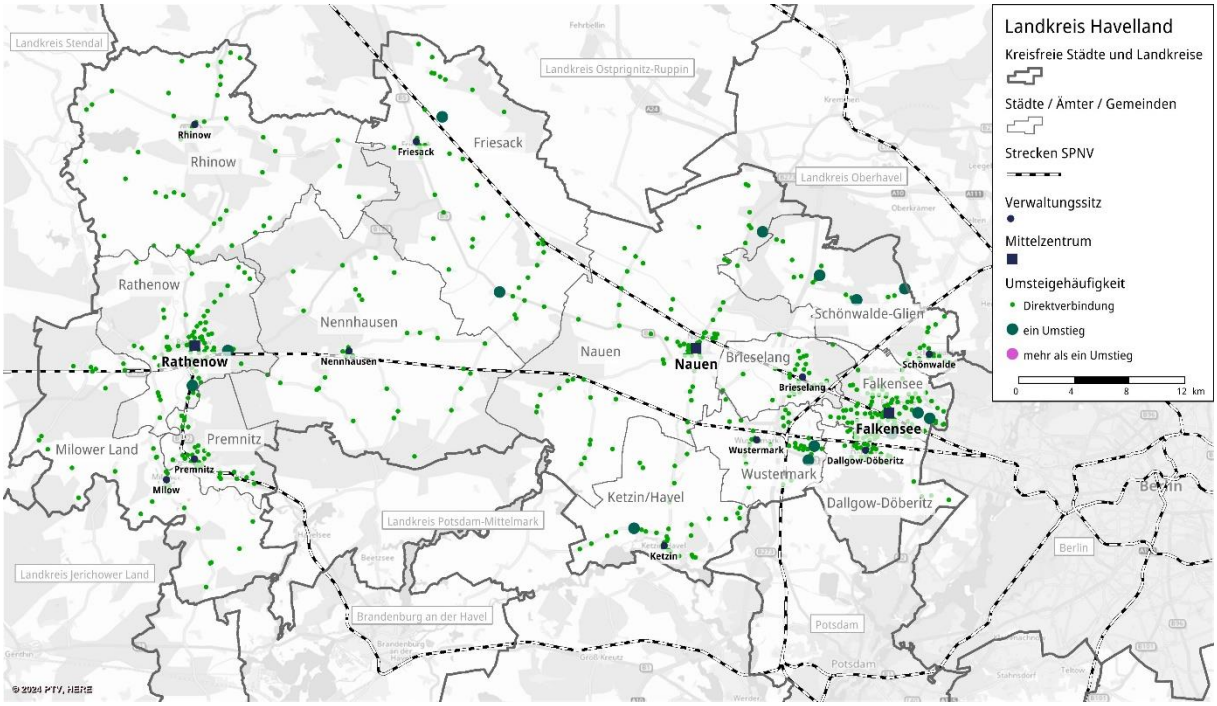


Abbildung 20: Umsteigehäufigkeit in nächsten Verwaltungssitz bzw. ins nächste Mittelzentrum

Da die Vertaktung der Linien im Hauptnetz einen Kompromiss aus Taktverkehren mit Anschlüssen zum SPNV und Bedürfnissen im Schülerverkehr darstellt, verkehren nicht alle Fahrten aller Linien im festen Takt. Bei den Linien der Netzkategorie Hauptnetz Takt 60 gibt es nur wenige Ausnahmen, die innerhalb der definierten Toleranzen liegen. Betroffen davon sind die Linien 671 und 676. Im Hauptnetz Takt 120 existieren auf fast allen Linien Fahrten, welche nicht in das Taktschema passen. Es weichen teilweise auch die Linienrouten ab. Die in Kapitel 3.3.7 beschriebenen Kriterien zur Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit wurden in den letzten Jahren durchgehend erfüllt.

4.1.3 Bedienungsqualität

Die Mindestbedienungsstandards je Netzebene (siehe Tabelle 15) werden weitgehend eingehalten. Die Abweichungen davon werden in der folgenden Tabelle dargestellt.

Linie	Kategorie	Abweichung Werktag (Mo-Fr)	Abweichung Samstag	Abweichung Sonn-/Feiertag	Bemerkung
653	Stadt			fehlende Fahrt morgens	Prüfbedarf Anbindung Bahnhof
658	T120	fehlende Vertaktung und einheitlicher Linienweg			Abweichungen durch Schülerverkehr innerhalb der Toleranz
659	T120	fehlende Vertaktung und einheitlicher Fahrweg			Prüfbedarf Vertaktung
661	T120	fehlende Vertaktung			Prüfbedarf Vertaktung
666	Stadt		fehlende Fahrten morgens und abends	fehlendes Angebot	Die Linie 666 ergänzt die Regionallinien. Prüfbedarf zur Aufwertung
672	Stadt	Taktsprünge und abweichender Linienweg mittags			durch Schulendzeiten bedingt, Prüfbedarf
674	Stadt	fehlende Fahrten vormittags, Taktsprünge			durch Schulendzeiten bedingt, Prüfbedarf
676	T60	Taktsprünge nachmittags			durch Schülerverkehr bedingt, innerhalb der Toleranz
680	T120	fehlende Fahrten vormittags, fehlende Vertaktung	fehlende Fahrten vormittags	fehlende Fahrten vormittags	Prüfbedarf im Zusammenhang mit Linien 661 (Nauen – Ribbeck) & 663+RE 4
684	T120	Abweichungen im Fahrweg zwischen Schule und Ferien			durch Schulendzeiten bedingt, Prüfbedarf Vertaktung

Tabelle 23: Abweichungen von der Bedienungsqualität

Die bestehenden Abweichungen von Takten und Linienwegen sind durch Schulzeiten bedingt und überwiegend innerhalb der Toleranzen. Die Ansätze und Prüfbedarfe werden im Maßnahmenplan (siehe Abschnitt 5.2) weiter ausformuliert.

4.1.4 Verknüpfungspunkte

Für die im Abschnitt 3.3.5 definierten Verknüpfungspunkte wird die mittlere Umsteigezeit für Verbindungen innerhalb der Hauptverkehrszeiten an Schultagen und den jeweiligen Lastrichtungen (anhand von Pendlerströmen) betrachtet und in Tabelle 24 dargestellt.

Haltestelle	Bahn/Bus	Bus/Bus	Anbindungen
Rathenow, Bahnhof	12	13	RB34, RB51, RE4 Bus 672, 673, 674, 675, 676, 678, 679, 680, 681, 683, 684, 685, 687
Nauen, Bahnhof	12	12	RB10, RB14, RE2, RE8 Bus 650, 658, 659, 660, 661 ,663, 664, 666, 667, 669, 680
Falkensee, Bahnhof	12	10	RB10, RB14, RE2, RE6, RE8 Bus 604, 651, 653, 653, 654, 655, 656
Premnitz, Bahnhof Zentrum	7	6	RB51 Bus 675, 676
Friesack, Bahnhof	12	-	RE8 Bus 655, 661, 665, 669, 683, 687
Rhinow, Grundschule	-	3	Bus 684, 687, 688, 689
Nauen, Zentrum	-	11	Bus 650, 658, 659, 660, 661, 663, 664, 666, 667, 669, 680
Wustermark, Bahnhof	14	12	RB21, RE4 Bus 642, 649, 650, 663
Brieselang, Bahnhof	10	10	RB10, RB14, RE2, RE8 Bus 649, 656, 657, 667
Falkensee Finkenkrug	12	-	RB10, RB14, RE2, RE6, RE8 Bus 653, 656
Dallgow-Döberitz, Bahnhof	14	13	RB21, RE4 Bus 653, 655, 663, 670

Tabelle 24: mittlere Übergangszeiten an Verknüpfungspunkten

An den Bahnhöfen in Falkensee Finkenkrug und Friesack bestehen nur Verknüpfungen zwischen Bahn und Bus. Bus-Bus-Verknüpfungen sind hier nicht vorgesehen. Die mittleren Umstiegszeiten zwischen Bus und Bahn liegen an allen Verknüpfungspunkten unter dem gewünschten Grenzwert der Wartezeit von 15 Minuten. Die durchschnittlichen Übergangszeiten zwischen Bus und Bus sind an einigen Verknüpfungspunkten geringfügig länger als 10 Minuten. In den Übergangszeiten sind Wegezeiten enthalten, welche bei Wechsel des Bussteigs oder des Haltestellenbereichs notwendig sind. Die Differenz aus Übergangszeit und Wegezeit ergibt die Wartezeit. In einzelnen Fällen sind längere

Wartezeiten nicht zu vermeiden, da die Abfahrtszeiten auf andere Verkehrsströme oder Schulanfangs- und Endzeiten abgestimmt werden müssen.

4.2 Bewertung des Standes der Barrierefreiheit

4.2.1 Haltestellen

Die Stationen des SPNV im Landkreis Havelland sind fast vollständig baulich barrierefrei. Einzig die Haltestelle Buschow ist teilweise nicht barrierefrei ausgebaut, da nicht alle Bahnsteigkanten stufenfrei erreichbar sind. Weiterhin ist die Station Großwudicke nur baulich stufenfrei (LNVP, 2023, p. 30). Die im SPNV eingesetzten Fahrzeuge sind entsprechend barrierefrei gestaltet.

Im Busverkehr sind elf Prozent der Haltestellen vollständig barrierefrei. Diese Haltestellen verfügen an allen Haltepositionen über eine barrierefreie Zuwegung, einen Bordstein von mindestens 16 cm Höhe sowie einen rollfesten Untergrund mit Blindenleiteinrichtungen.

Weitere 31 Prozent der Haltestellen verfügen an mindestens einer Halteposition über Blindenleiteinrichtungen oder eine barrierefreie Zuwegung sowie einen Bordstein von mindestens 16 cm Höhe und sind damit teilweise barrierefrei ausgestattet. 346 Haltestellen (59 Prozent) sind nicht barrierefrei ausgebaut und verfügen an keiner Halteposition über Blindenleiteinrichtungen oder barrierefreie Zuwegungen oder Bordsteine mit einer Mindesthöhe von 16 cm. Der Großteil der nicht barrierefrei ausgebauten Haltestellen ist der Kategorie C2 oder C3 zugeordnet. Von den Haltestellen der Kategorie A sind sechs Haltestellen nicht vollständig barrierefrei ausgebaut. Hier besteht großer Handlungsbedarf. Von den insgesamt 152 Haltestellen der Kategorie C1 sind bisher nur 20 Haltestellen vollständig barrierefrei ausgebaut.

Die räumliche Verteilung der barrierefreien Haltestellen ist in Abbildung 21 dargestellt. Es ist erkennbar, dass die vollständig barrierefrei ausgebauten Haltestellen vermehrt im Bereich um Falkensee, Wustermark und Nauen zu finden sind. Eine Detaildarstellung dieses Bereichs findet sich in Anhang . Im westlichen Teil des Landkreises sind nur vereinzelt vollständig barrierefrei ausgebaute Haltestellen zu finden.

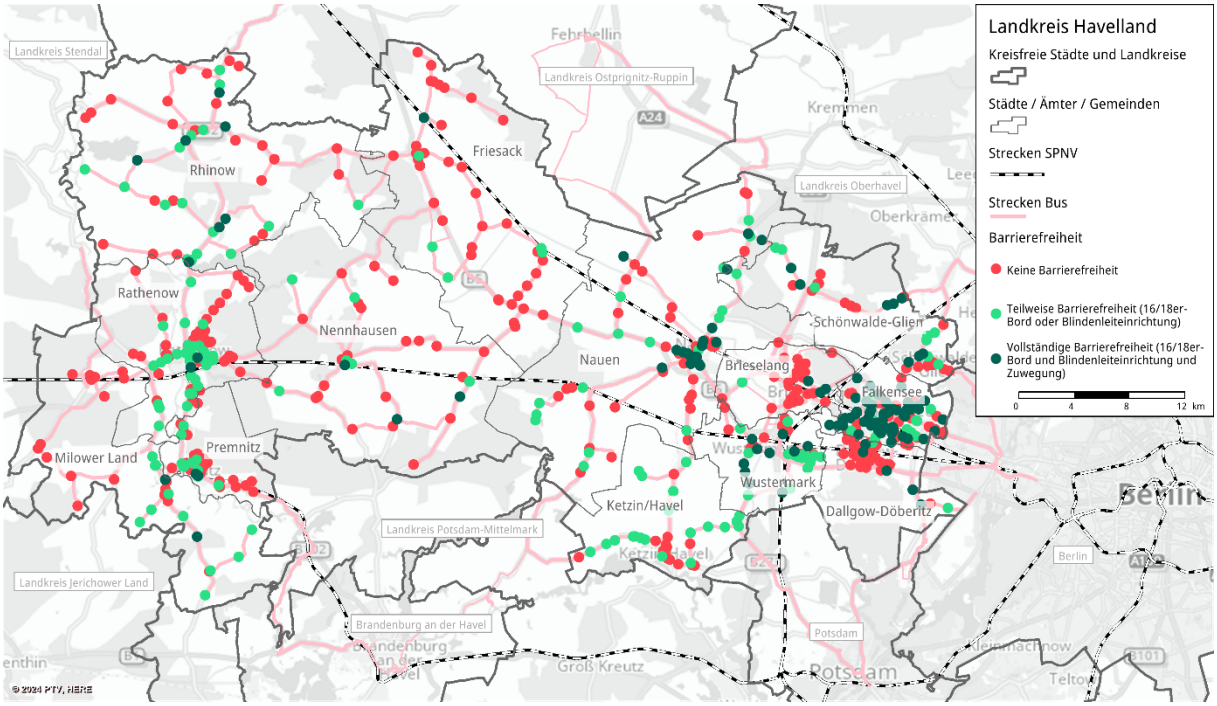


Abbildung 21: Status der Barrierefreiheit der Haltestellen

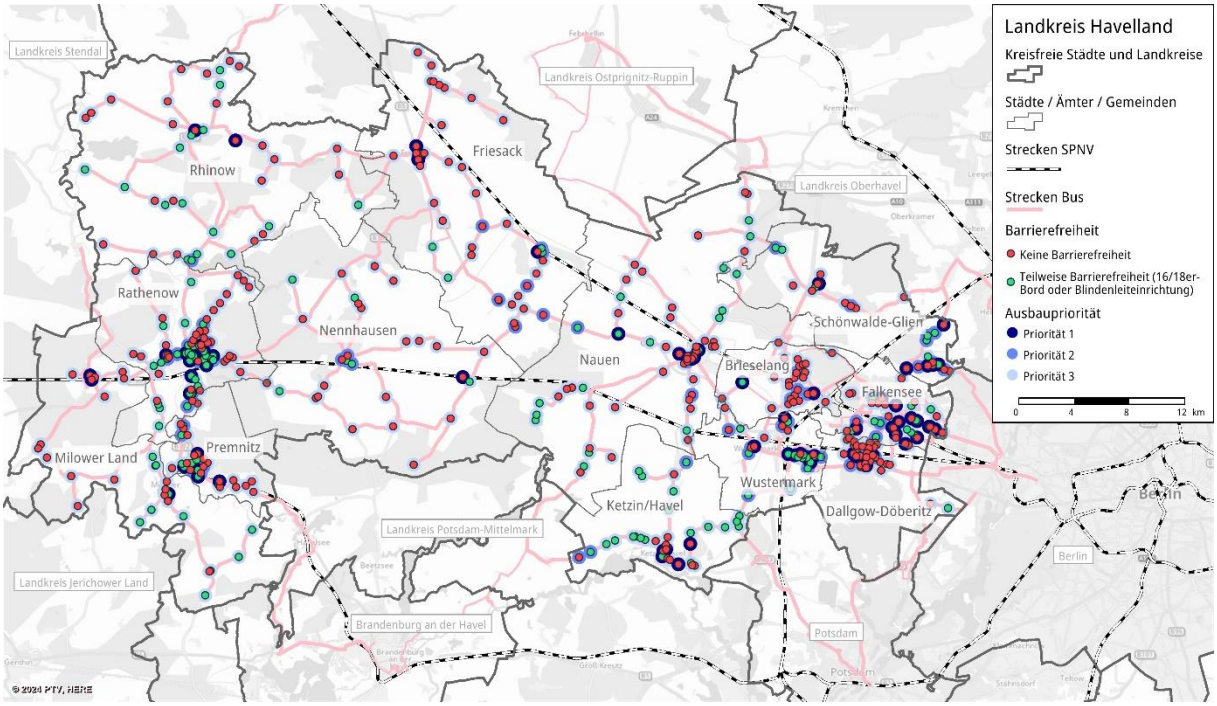


Abbildung 22: Stand und Ausbau-Priorität der Barrierefreiheit der Haltestellen

4.2.2 Fahrzeuge

Von den 156 im Landkreis eingesetzten Bussen sind 151 niederflurig ausgestattet. Das entspricht einem Anteil von 97 Prozent. Lediglich zwei Busse von Havelbus und drei Kleinbusse eines Nachauftragnehmers sind nicht niederflurig. Sie werden im Stadtverkehr Rathenow und im Regionalverkehr um Nauen eingesetzt. Bis Ende 2024 sollen diese Fahrzeuge durch niederflurige Fahrzeuge ersetzt werden, sodass die Flotte dann zu 100 Prozent aus niederflurigen Fahrzeugen besteht.

Der Anteil der mit akustischen und visuellen Fahrgastinformationen ausgestatteten Fahrzeuge liegt bei 70 Prozent.

Standard bei Neubeschaffungen sind barrierefreie Fahrzeuge mit Mehrzweckflächen, Haltestellenansagen und optischen Haltestellenanzeigen sowie Kneeling-Funktionen und Klapprampen.

4.3 Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde eine Online-Befragung der Bürgerinnen und Bürger durchgeführt. Die Teilnahme war über das Umfragetool der Havelland-App vom 02.09.2024 bis zum 30.09.2024 möglich. Veröffentlicht wurde die Umfrage über Presse und Social-Media-Kanäle. Insgesamt haben sich 187 Personen beteiligt.

Neben persönlichen Merkmalen wie Alter, Wohnort und präferiertem Verkehrsmittel wurde nach einer Bewertung des aktuellen ÖPNV-Angebotes, Verbesserungsvorschlägen und Gründen für die Nichtnutzung des ÖPNV gefragt.

Etwa die Hälfte der Befragten war zwischen 25 und 45 Jahre alt. Die zweitgrößte Altersgruppe war zwischen 45 und 65 Jahre alt. Nur 25 Befragte waren unter 25 oder über 65 Jahre alt.

Über die Hälfte der Befragten gab an, dass das Auto ihr bevorzugtes Verkehrsmittel sei. Am zweithäufigsten wurde die Bahn genannt (26 Prozent), gefolgt von Bus (12 Prozent) und Fahrrad (9 Prozent).

Im Durchschnitt wurde die Zufriedenheit mit dem ÖPNV mit der Schulnote 3,5 bewertet. Die Verteilung der Bewertung ist in Abbildung 23 zu sehen.

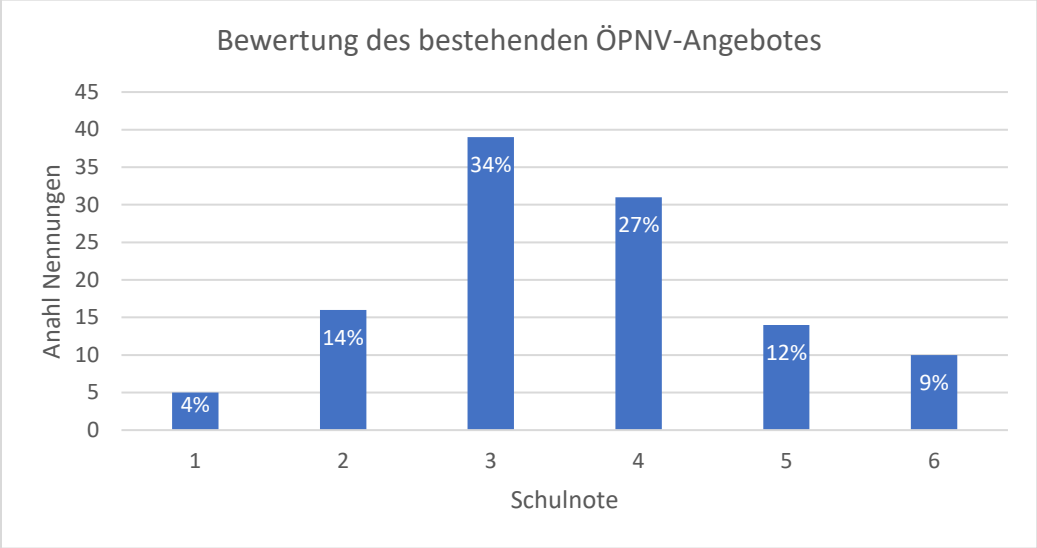


Abbildung 23: Bewertung des ÖPNV (Online-Befragung)

Häufigster Kritikpunkt ist eine zu geringe Taktung der bestehenden Bus- und Bahnangebote, welche teilweise zu Überfüllungen führen oder die Flexibilität einschränken. Insbesondere in den Morgen- und Abendstunden, am Wochenende und in den Ferien werden sich zusätzliche Angebote gewünscht.

Ein weiterer, häufig genannter Kritikpunkt ist die fehlende Abstimmung der Fahrpläne zwischen verschiedenen Linien insbesondere mit dem SPNV und die fehlende Anschlusssicherung bei Verspätung. So wird die Wartezeit bei Umstieg zwischen Bus und Bahn, sowie die Wartezeit vor oder nach der Schule als zu lang empfunden.

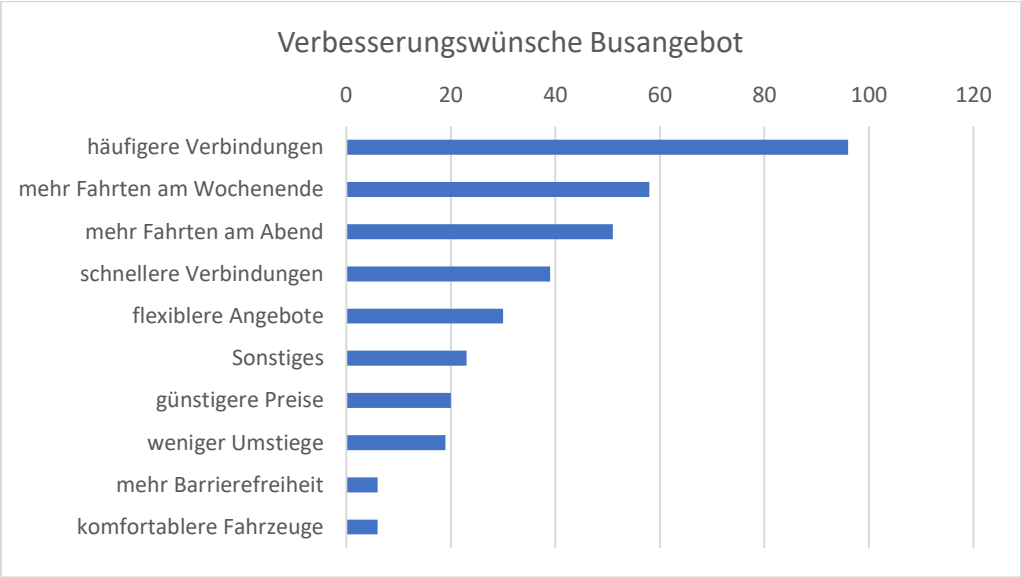


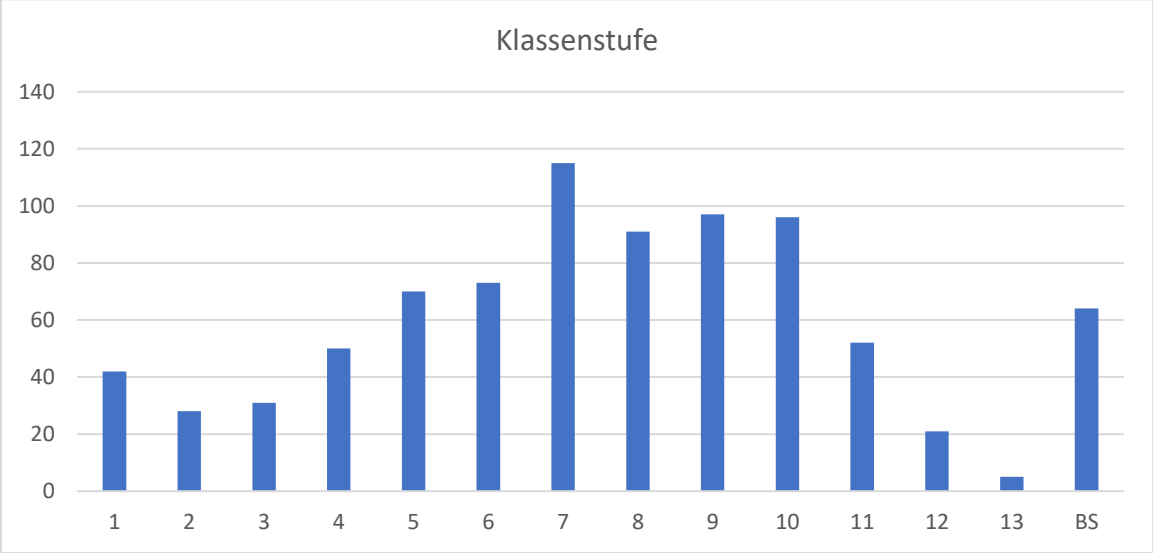
Abbildung 24: Verbesserungswünsche Busangebot (Online-Umfrage)

Am häufigsten genannt wurde der Wunsch nach dichterer Taktung der SPNV-Angebote, da die Züge in den Stoßzeiten überfüllt sind. Auch der Wunsch nach Einrichtung spezifischer Direktverbindungen, insbesondere nach Potsdam, wurde wiederholt geäußert, ebenso wie Verbindungen in zentrale Orte über die Landkreisgrenzen hinaus, in Richtung Berlin, Stendal und Brandenburg an der Havel. Von eher nachrangiger Bedeutung für die Befragten ist die Ausstattung der Fahrzeuge und der Komfort.

Im Fokus: Kinder- und Jugendliche

Neben der Online-Umfrage für alle Bürgerinnen und Bürger wurde eine Befragung durchgeführt, welche sich speziell an Kinder und Jugendliche richtete. Die Teilnahme war über die Webpage des Landkreises vom 16.05.2024 bis 07.07.2024 möglich. Veröffentlicht wurde die Umfrage über Presse und Social-Media-Kanäle. Insgesamt sind 836 Antworten eingegangen.

Von den Teilnehmenden besuchten 42 Prozent ein Gymnasium, 32 Prozent eine Grundschule, jeweils 9 Prozent eine Oberschule oder Gesamtschule und jeweils 4 Prozent eine Berufsschule oder sonstige Schule. Die Verteilung auf die Klassenstufen ist in Abbildung 25 zu sehen.



BS … Berufsschule

Abbildung 25: Verteilung der Befragten auf Klassenstufen

Das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel für Freizeitwege bei Kindern und Jugendlichen ist das Fahrrad, dicht gefolgt von öffentlichen Verkehrsmitteln und der Mitnahme im Pkw. Vergleichsmäßig selten wurden die Antworten Roller und eigenes Auto, Moped oder Motorrad genannt.

Bei der Frage nach der zeitlichen Verteilung der Freizeitwege ergab sich über die Wochentage nahezu eine Gleichverteilung. An Freitagen und Samstagen ist ein erhöhtes Aufkommen an Freizeitwegen zu verzeichnen. Die meisten Wege werden in der Zeit von 16 bis 20 Uhr vorgenommen. Etwa 30 Prozent der Kinder und Jugendlichen unternehmen noch Wege nach 20 Uhr. Über 70 Prozent der Befragten gaben an, dass ihre Freizeitaktivitäten an einem anderen Ort als dem Schul- oder Wohnort stattfinden. Für die selbstständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen ist ein gut ausgebautes ÖPNV-Angebot daher essenziell. Das bestehende Bus- und Bahnangebot wurde von den Kindern und Jugendlichen durchschnittlich mit der Schulnote 4,3 bewertet. Die Verteilung der Benotung ist in Abbildung 26 dargestellt.

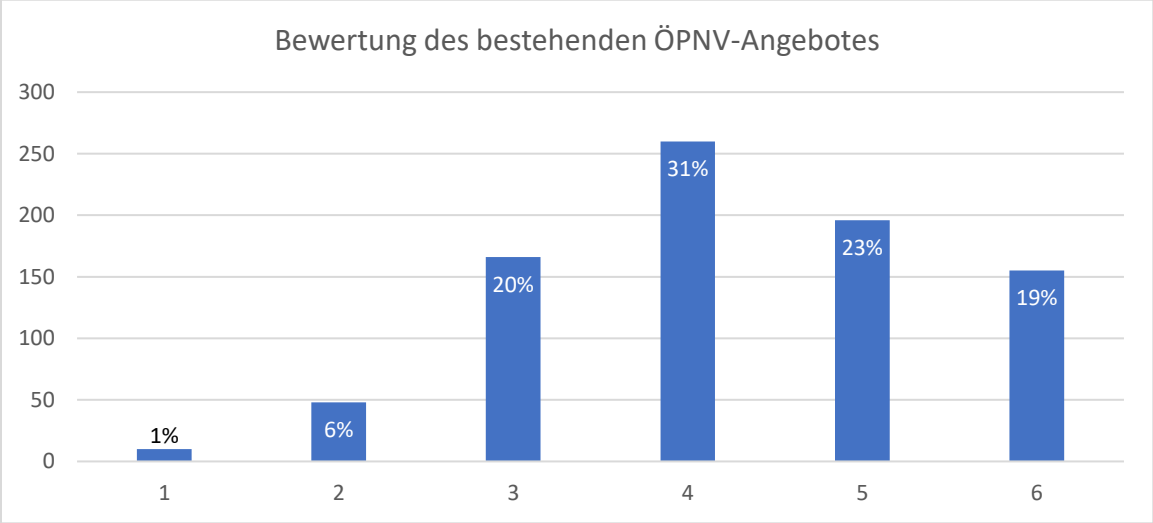


Abbildung 26: Bewertung des ÖPNV-Angebotes (Jugendbefragung)

Als Verbesserungswunsch nannten drei von vier Befragten häufigere Verbindungen. Fast 60 Prozent wünschten sich mehr Fahrten am Abend und am Wochenende. Hierbei wurden Linien, wie die 671 (Paaren/Glien – Spandau), 651 (Falkensee – Hennigsdorf) und 672 (Rathenow – Steckelsdorf/Böhne), am häufigsten benannt.

Etwa jeder Dritte nannte schnellere Verbindungen und günstigere Preise als Verbesserungsvorschlag. Für je 20 Prozent der Befragten sind weniger Umstiege und mehr flexible Angebote wichtig. Mehrfach gewünscht wurde eine Anbindung der umliegenden Orte an die Zentren und SPNV-Zugangspunkte, wie beispielsweise Rathenow, Nennhausen, Brieselang und Falkensee.

Als Kritik am bestehenden ÖPNV wurden häufige Ausfälle und Verspätungen bei Bus und Bahn genannt, sodass über 100 Kinder und Jugendliche sich mehr Zuverlässigkeit oder zumindest rechtzeitige und ausführliche Auskunft über Abweichungen vom Fahrplan wünschen.

Kritisiert wurden zudem häufig volle Schulbusse sowie lange Wartezeiten vor Schulbeginn bzw. nach Schulende. Es wurden zusätzliche Fahrtmöglichkeiten und höhere Beförderungskapazitäten gewünscht. Zudem sollten die Abfahrtszeiten der Busse auf die Schulzeiten abgestimmt werden, auch bei Unterrichtsbeginn zur zweiten Stunde oder bei frühzeitigem Schulende.

Für die Schulverkehrsverbindungen, welche in den Antworten als häufig überfüllt oder verspätet angegeben wurden, wird in Zusammenarbeit mit Havelbus geprüft, ob eine schnelle Abhilfe möglich ist. Weitere Prüfbedarfe in Bezug auf die Bedienhäufigkeit wurden in die Maßnahmenliste aufgenommen. Die genannten Anliegen wurden zur Prüfung an die Havelbus GmbH übergeben.

Neben der durchgeführten Jugendbefragung werden die Schulen im Landkreis jährlich vor dem Schuljahresbeginn durch die Schulverwaltung zu möglichen Anpassungsbedarfen im Busverkehr befragt. Elternvertretungen steht damit die Möglichkeit offen, über die Schulen Anpassungsbedarfe anmelden zu lassen. Damit wird durch die Kreisverwaltung eine regelmäßige Bedarfsabfrage im Schülerverkehr gewährleistet. Zudem können Einzelanliegen zum ÖPNV direkt an den Landkreis Havelland gestellt werden.

5 Maßnahmenplan

5.1 Überhang des Nahverkehrsplanes Havelland für den Planungszeitraum 2020 bis 2024

Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

Zur weiteren Beschleunigung des barrierefreien Haltestellenausbaus ist die Ausschöpfung der Fördermittel jährlich zu prüfen. Das Haltestellenkataster wird aktuell gehalten. Der Landkreis Havelland regt in den Gemeinden den barrierefreien Ausbau von Haltestellen der Prioritätsstufe 1 an.

Flexible und alternative Bedienformen

Die Einrichtung von vor allem flexiblen Bedienungsangeboten im räumlichen Sektorbetrieb nach § 44 PBefG soll geprüft werden, um Mobilitätsangebote in den dispersen ländlichen Siedlungsstrukturen sowie zu verkehrsschwachen Zeiten gewährleisten zu können. Dabei ist auf eine mobil-digitale und telefonische Buchbarkeit zu achten.

Bei positivem Prüfergebnis soll zunächst ein Pilotangebot in den dispersen Siedlungsräumen der Gemeinde Milower Land sowie den Ämtern Friesack, Nennhausen und Rhinow (außerhalb Schülerverkehr) etabliert werden. Eine Ausweitung nach erfolgreicher Testphase auf weitere Gebiete wird angestrebt.

Optimierung des Schülerverkehrs

Die regelmäßige Prüfung des Optimierungspotenzials im Schülerverkehr wird fortgesetzt. Es wird darauf hingearbeitet, eine bessere Abstimmung der Unterrichtsanfangs- und -endzeiten mit den Anforderungen des Taktverkehrs (gleiche Abfahrtsminuten im Takt, Anschlüsse zum SPNV) zu erreichen.

Umsetzung des Buskonzeptes „Weiteres Havelland" – Stufe II

Die Stufe 2 des Buskonzeptes soll innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplanes umgesetzt werden. Dies bedingt im Wesentlichen in der Prioritätsstufe 2:

- den Ausbau des Werktagsangebotes auf den Linien 681, 683, 687, 688
- den Ausbau des Wochenendangebotes im Nebennetz (Linien 657, 677, 679, 683)
- den Ausbau der Spätverkehre gegen 24 Uhr vom SPNV aus Berlin ins Havelland

sowie in der Prioritätsstufe 3:

- die Umstrukturierung und den Angebotsausbau im Bedienungsbereich „Milower Kreuz" (Linien 677, 678, 679)
- den Umbau der Linienbedienung entlang der Linie 685 um Parey, Wassersuppe und Hohennaunen

Dabei sind die erweiterten Möglichkeiten der flexiblen Bedienung durch den §44 des PBefG zu berücksichtigen, insbesondere um den Betriebszeitraum am Abend sowie Wochenendangebote abseits der Hauptachsen anbieten zu können.

Weitere Anpassungen des Busangebotes

Zudem soll die Stadtlinie 674 Nord in Rathenow um die Gegenrichtung ergänzt werden.

Sobald durch die Gemeinde Wustermark im Bereich Erschließung Elstal (Olympisches Dorf) bustaugliche Straßen zur Verfügung gestellt werden, ist eine Linienführung möglichst ohne Stichfahrten mit Anbindung der Aufkommensschwerpunkte im Olympischen Dorf zu prüfen.

5.2 Zusätzliche Maßnahmen

Bedienungsqualität

Für die Linien 653, 666, 674 und 680 ist die Ergänzung der fehlenden Fahrten zu prüfen. Hierbei ist abzuwägen, ob durch andere Angebote, zum Beispiel den SPNV, gleichwertige Anbindungen bestehen. Für die Linie 659 ist eine konsequentere Vertaktung zur prüfen. Sollte diese nicht möglich sein, soll diese Linie ins Ergänzungsnetz abgestuft werden.

Für den Stadtbusverkehr Rathenow ist zu prüfen, ob die bestehenden Taktabweichungen zwischen Schul- und Ferienzeiten durch eine Angleichung der Taktmuster vormittags und nachmittags vereinheitlich werden können, unter Erhalt möglichst guter Umsteigebeziehungen zum SPNV- und Regionalbusverkehr.

Für die Linie 661 soll ein konsequenter 120-Minuten-Takt umgesetzt werden.
Für die Linie 684 sind die bestehenden Taktabweichungen, vor allem auf der Fahrtrichtung nach Rathenow, zu prüfen. Hier bestehen sowohl Abweichungen aus dem Schülerverkehr als auch zwischen den Fahrten ab Neustadt/Dosse und den Fahrten ab Großderschau. Eine konsequentere Vertaktung im 120-Minuten-Takt wird angestrebt.

Weitere Netzverbesserungen

Über die Mindestbedienungsstandards hinausgehend sollen folgende Maßnahmen geprüft werden:

- Einführung des PlusBus-Standards auf weiteren geeigneten Verbindungen
- Erhöhung der Fahrtenhäufigkeit der Linie 651 bis Hennigsdorf inklusive Vertaktung
- Vertaktung und Ausbau der Linien 661 & 680
  - Einführung jeweils eines konsequenten 120-Minuten-Taktes mit bedarfsgerechten Verdichtungen.
  - Überlagerung auf dem Abschnitt Nauen – Ribbeck zu einem 60-Minuten-Takt mit Anschlüssen in Nauen an den SPNV von/nach Berlin mit Berücksichtigung der Tagesrandzeiten und dem Wochenende.
- Prüfung der Verbindungsqualität im Bereich Wustermark/Elstal
  - Prüfung einer besseren Anbindung der Gemeinde Wustermark an die Landeshauptstadt Potsdam sowie die Mittelzenten und SPNV-Verknüpfungspunkte Falkensee und Nauen.
  - Prüfung einer besseren Binnenerschließung zwischen den Ortsteilen und wichtigen Quell- und Zielorten (Bahnhof, Einzelhandelsstandorte, Gewerbestandorte, touristische Ziele)

Die über die Mindeststandards hinausgehenden Maßnahmen sind unter Berücksichtigung der erwarteten Nachfrage und den finanziellen Möglichkeiten des Landkreises zu prüfen.

Aufwertung von Verknüpfungspunkten

- Aufwertung der folgenden Haltestellen nach den Kriterien des VBB für Haltestellen der Kategorie A
  - Wustermark Bahnhof
  - Elstal Bahnhof
  - Dallgow-Döberitz Bahnhof
  - Brieselang Bahnhof
- Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten am regionalen Verknüpfungspunkt Bahnhof Rathenow

Alternative Antriebe

- Umsetzen der Planungen für den Bereich Falkensee (Beschaffung von Elektrobussen)
- Aktualisieren der Strategie zur Migration auf alternative Antriebe und Kraftstoffe im weiteren Havelland unter Berücksichtigung der Energieeffizienz und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Landkreises
- Abstimmung mit weiteren Aufgabenträgern zur Entwicklung einer Strategie zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes im Land Brandenburg

5.3 Maßnahmenkatalog

Aus den Maßnahmen ergibt sich der folgende Maßnahmenkatalog:

Nr.	Beschreibung	Priorität	Finan-zierung	Zuständigkeit
1	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen	1	§ 11(3) ÖPNVG	Kommunen
2	Umsetzung Bedienungsstandards (s. “Bedienungsqualität“ im Abschnitt 5.2)	1	Kreishaushalt	Havelbus, Landkreis Havelland
3	Prüfbedarf: Einführung voll flexibler Angebote nach § 44 PBefG im Sektorbetrieb zur verbesserten Bedienung des ländlichen Raumes in verkehrsschwachen Zeiten	2	offen	Havelbus, Landkreis Havelland
4	Optimierung im Schülerverkehr	fortlaufend	-	Havelbus
5	Umsetzung Buskonzept weiteres Havelland – Stufe II (umfasst Prioritätsstufen 2 und 3)	1	offen	Havelbus, Landkreis Havelland
6	Ergänzen der Gegenrichtung der Linie 674 Nord in Rathenow	2	offen	Havelbus
7	Anbindung Elstal Olympisches Dorf (nach Herstellung Befahrbarkeit)	2	-	Gemeinde Wustermark, Havelbus
8	Erfüllung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (s. „Alternative Antriebe“ im Abschnitt 5.2)	2	offen	Havelbus
9	Aufwertung von Verknüpfungspunkten	2	offen	Gemeinden
10	Prüfung der Angebotsaufwertung zu PlusBus-Linien auf weiteren geeigneten Verbindungen	3	offen	Havelbus, Landkreis Havelland, Stadt Potsdam
11	Prüfung des Angebotsaufbaus der Linie 651 in Richtung Hennigsdorf	3	offen	Havelbus, Landkreis Havelland, Landkreis Oberhavel
12	Prüfung eines Ausbaus der Linie 680 in Verbindung mit der 661	3	offen	Havelbus, Landkreis Havelland
13	Prüfbedarf verbesserter Binnenerschließung und Anbindung Wustermark	3	offen	Havelbus, Landkreis Havelland, Gemeinde Wustermark

Tabelle 25: Maßnahmenplan 2025 – 2030

6 Finanzierung des kommunalen ÖPNV

6.1 Investitionen

Die Investitionen des Landkreises Havelland in den ÖPNV folgen den verkehrspolitischen Leitlinien (siehe Kapitel 3.2). Der Landkreis als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV setzt sich für die qualitative Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes sowie der zugehörigen Infrastruktur und der eingesetzten Fahrzeuge ein. Die Finanzierung soll folgende Ansprüche sichern:

- Sicherung und Aufrechterhaltung des Leistungsangebotes mindestens im bisherigen Umfang
- gezielte Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes als Standortfaktor für den Landkreis Havelland
- 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
- verkehrliche Infrastruktur in kommunaler Verantwortung, insbesondere Haltestellenausrüstungen.

Der Landkreis Havelland unterstützt weiter den barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur sowie betrieblicher Anlagen mit Fördermitteln. Die hierzu gültige Förderrichtlinie des Landkreises Havelland sieht für Investitionsvorhaben in die ÖPNV-Infrastruktur (z. B. Haltestellen, Wendestellen) eine projektbezogene Förderung mit Förderanteilen von 80 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten vor. Die Höchstförderung beträgt bei Wendeschleifen 80.000 Euro und bei umsteigeparkplätze 150.000 Euro (Landkreis Havelland, 01.01.2024). Weitere Förderungsmöglichkeiten sind in §2 benannt.

Im Jahr 2023 wurden 19 Vorhaben zum barrierefreien Haltestellenausbau mit einem förderfähigen Investitionsvolumen von rund 620.000 Euro und einem Fördervolumen von etwa 490.000 Euro angemeldet. Für das Jahr 2024 lag der angemeldete Investitionsbedarf bei 14 Maßnahmen von rund 1.100.000 Euro und einem Förderbedarf von etwa 840.000 Euro.

Für die Jahre 2025 bis 2030 liegen noch keine belastbaren Prognosen zum Mittelabruf vor.

6.2 Finanzierung

Die Finanzierung des kommunalen ÖPNV erfolgt im Land Brandenburg entsprechend dem Rahmen, der durch das ÖPNV-Gesetz Brandenburg (ÖPNVG, 2024) und die zugehörige Finanzierungsverordnung für den ÖPNV (ÖPNVFV, 2024) gesetzt wird. Demnach sind Verkehrsleistungen im ÖPNV möglichst durch Fahrgelderlöse zu decken. Kostendeckungsfehlbeträge sind durch die jeweiligen Aufgabenträger in ihrem Gebiet zu leisten. Dies gilt auch für Kreisgrenzen überschreiende Linien, sofern keine anderen Vereinbarungen getroffen wurden (ÖPNVG, 2024, S. §10 Abs. 3).

Den kommunalen Aufgabenträgern fließen über das Land Brandenburg Bundesmittel nach § 5 Regionalisierungsgesetz sowie Haushaltsmittel des Landes nach § 11 Abs. 2 und 3 ÖPNVG (ÖPNVG, 2024)) zu. Diese werden nach einem Schlüssel mit folgenden Gewichten aufgeteilt (ÖPNVFV, 2024, S. § 1 Abs. 2):

- 30 % nach der Fläche
- 25 % nach dem Fahrplanangebot
- 12,5 % nach kommunalen Eigenmitteln zur ÖPNV-Förderung (einschließlich der Eigenmittel kreisangehöriger Gemeinden)
- 25 % nach Fahrgastzahlen
- 7,5 % nach Gleislänge Straßenbahn oder Netzlänge Oberleistungsbus

Aus den ÖPNV-Zuweisungen nach § 11 abs. 2 ÖPNVG sind neun Millionen Euro als investive Mittel einzusetzen. Die Höhe eines kommunalen Aufgabenträgers bemisst sich aus seinem Anteil an der Summe der ÖPNV-Zuweisungen und wird per Bescheid festgestellt (ÖPNVFV, 2024, S. § 1 Abs. 3).
Ein weiterer Finanzierungsbaustein durch das Land wird über die Verwaltungsvorschrift PlusBus bereitgestellt. Für PlusBus-Linien erfolgt eine Kofinanzierung durch das Land mit 0,40 Euro je Nutzwagenkilometer (VVPlusBus, 2023)

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

Erträge

Die Ertragsentwicklung wird einerseits durch die Entwicklung der Erlöse aus Ticketverkäufen beziehungsweise der Einnahmeaufteilung im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg sowie der erlösgleichen gesetzlichen Ausgleichszahlungen und Erstattungen bestimmt. Andererseits beeinflusst die Entwicklung der sonstigen Einnahmen in Form der nicht als Erlöse zu wertenden gesetzlichen Ausgleichszahlungen und Erstattungen (Landesmittel) sowie Zahlungen von Dritten (zum Beispiel Kommunen, Unternehmen) ebenso die Ertragsentwicklung.

Für Verkehrsunternehmen im Land Brandenburg einzige noch als Erlöse vereinnahmte gesetzliche Erstattung ist jene für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter und deren Begleitpersonen nach § 228 Abs.7 in Verbindung mit §§ 231 und 233 SGB IX. Diese Erlöse werden dem allgemeinen Trend folgend geringfügig weiter ansteigen.

Die Zuweisung an die kommunalen Aufgabenträger nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG sollen im Jahr 2026 2,36 Prozent über den Zuweisungen im Jahr 2024 liegen (landesweit 95.379.000 Euro).

Aufwendungen

Maßgebende Faktoren für die Entwicklung der Aufwendungen sind im Zeitraum bis 2030:

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

Finanzierungprognose

Aus den vorangestellten angenommenen Entwicklungen ergibt sich die folgende erwartete Entwicklung in der ÖPNV-Finanzierung des Landkreises Havelland. Darin sind die für die Verkehrserbringung erforderlichen Kosten sowie die geplanten Erlöse und sonstige Erträge aus der Leistungserbringung sowie die voraussichtlichen Landeszuweisungen berücksichtigt. Kosten werden mit einem negativen Vorzeichen versehen. Im Saldo verbleibt der nötige Eigenanteil des Landkreises zur Finanzierung des kommunalen ÖPNV im Landkreis Havelland.

alle Angaben in 1.000 Euro	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Kosten der Leistungserbringung	-27.610	-30.020	-31.120	-31.995	-32.800	-34.200
Investitionskosten (förderfähiger Anteil)	-4.254	-4.290	-5.552	-4.310	-4.420	-4.590
Einnahmen aus der Leistungserbringung	8.080	7.800	8.256	8.696	8.936	9.190
ÖPNV-Zuweisung des Landes	5.840	4.820	4.880	4.962	5.047	5.133
Kosten des ÖPNV (Eigenmittel des Landkreises)	**-17.944**	**-21.690**	**-23.536**	**-22.647**	**-23.237**	**-24.467**

Tabelle 26: Finanzierungsentwicklung für den kommunalen ÖPNV im Landkreis Havelland (Angaben in 1.000 Euro)

Es wird ersichtlich, dass die durch den Landkreis Havelland einzusetzenden Haushaltsmittel voraussichtlich weiter ansteigen werden.

7 Anhang

7.1 Anhang 1: Fahrplanleistung je Linie

Linie	Verlauf	Netz-kate-gorie	Schule	Ferien	Sa	So	Fahrplan-km p.a.
338	Berlin – Seeburg – Dallgow-Döberitz	T120	x	x	x	-	103.343
604	Falkensee – Potsdam	T60	x	x	x	x	283.171
614	Gutpaaren – Potsdam	T60	x	x	x	x	353.837
642	Wustermark – Ketzin	T120	x	x	x	x	159.475
649	Wustermark – Brieselang (– Paaren/G.)	Regio	x	x	x	x	206.132
650	Nauen – Potsdam	Regio	x	x	-	-	129.434
651	Falkensee – Schönwalde (– Hennigsdorf)	Stadt	x	x	x	x	290.935
652	Ringlinie Falkensee	T120	x	x	x	x	160.038
653	Falkensee – Dallgow-Döberitz	Stadt	x	x	x	x	364.227
654	Falkensee Bf – Finkenkrug-West	Stadt	x	x	x	x	93.149
655	Falkensee Bf – Dallgow-Döberitz	Stadt	x	x	x	x	237.293
656	Falkensee Bf – Brieselang	Regio	x	-	-	-	21.596
657	Bürgerbus Brieselang	Regio	x	x	x	-	116.691
658	Nauen – Ketzin	T120	x	x	x	x	239.676
659	Nauen – Paaren/G.	T120	x	x	x	x	266.057
660	Nauen – Päwesin	Regio	x	x	x	x	231.935
661	Nauen – Friesack	T120	x	x	x	x	347.919
662	Elstal Bf – Priort	T120	x	x	x	-	97.574
663	Nauen – Dallgow-Döberitz	T60	x	x	x	x	338.204
664	Nauen – Bergerdamm (– Königshorst)	Regio	x	x	-	-	42.322
665	Friesack – Wutzetz – Zootzen	Regio	x	x	-	-	43.924
666	Stadtbus Nauen	Stadt	x	x	x	-	95.415
667	Nauen – Brieselang	Regio	x	x	-	-	42.700
668	Elstal Bf – Zum Erlebnisdorf – Designer-Outlet	---	-	x	x	x	38.870
669	(Nauen –) Paulinenaue – Friesack	Regio	x	x	-	-	98.384

670	Bürgerbus Dallgow-Döberitz	---	x	x	-	-	30.699
671	Paaren/G. – Rathaus Spandau	T60	x	x	x	x	378.716
672	Stadtforst – Steckelsdorf (– Böhne)	Stadt	x	x	x	x	135.093
673	Rathenow – Grütz	Regio	x	x	x	x	64.815
674	Stadtlinie Rathenow	Stadt	x	x	x	x	160.240
675	Rathenow – Premnitz – Gapel	Regio	x	-	-	-	22.789
676	Rathenow – Premnitz – Gapel	T60	x	x	x	x	228.350
677	Premnitz – Milow	Regio	x	x	x	x	101.706
678	Rathenow – Milow – Bahnitz	Regio	x	x	-	-	84.448
679	Rathenow – Vieritz (– Milow)	Regio	x	x	-	-	121.467
680	Rathenow – Nauen	T120	x	x	x	x	180.714
681	Rathenow – Gräningen – Nennhausen	Regio	x	x	-	-	100.359
682	Nennhausen – Barnewitz (– Kieck) – Nennhausen	Regio	x	x	-	-	106.697
683	Rathenow – Nennhausen – Friesack	Regio	x	x	-	-	153.430
684	Rathenow – Rhinow – Friesack	T120	x	x	x	x	315.780
685	Rathenow – Semlin – Parey	Regio	x	x	-	-	70.494
687	Rathenow – Rhinow – Friesack	Regio	x	x	x	x	110.948
688	Rhinow – Strodehne	Regio	x	x	-	-	16.255
689	Rhinow – Großderschau	Regio	x	-	-	-	18.203

Tabelle 27: Fahrplanleistung je Linie, Fahrplanstand 2024

7.2 Anhang 2: Fahrthäufigkeiten je Verkehrstag

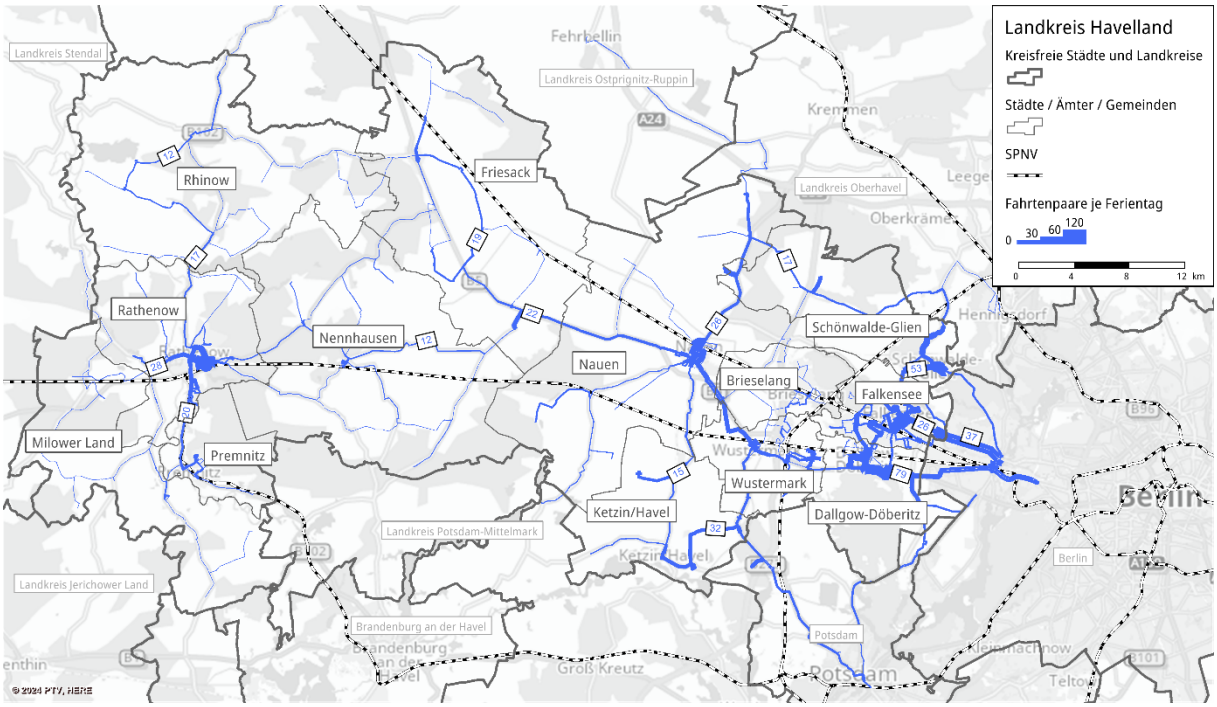


Abbildung 27: Fahrtenhäufigkeit Ferien

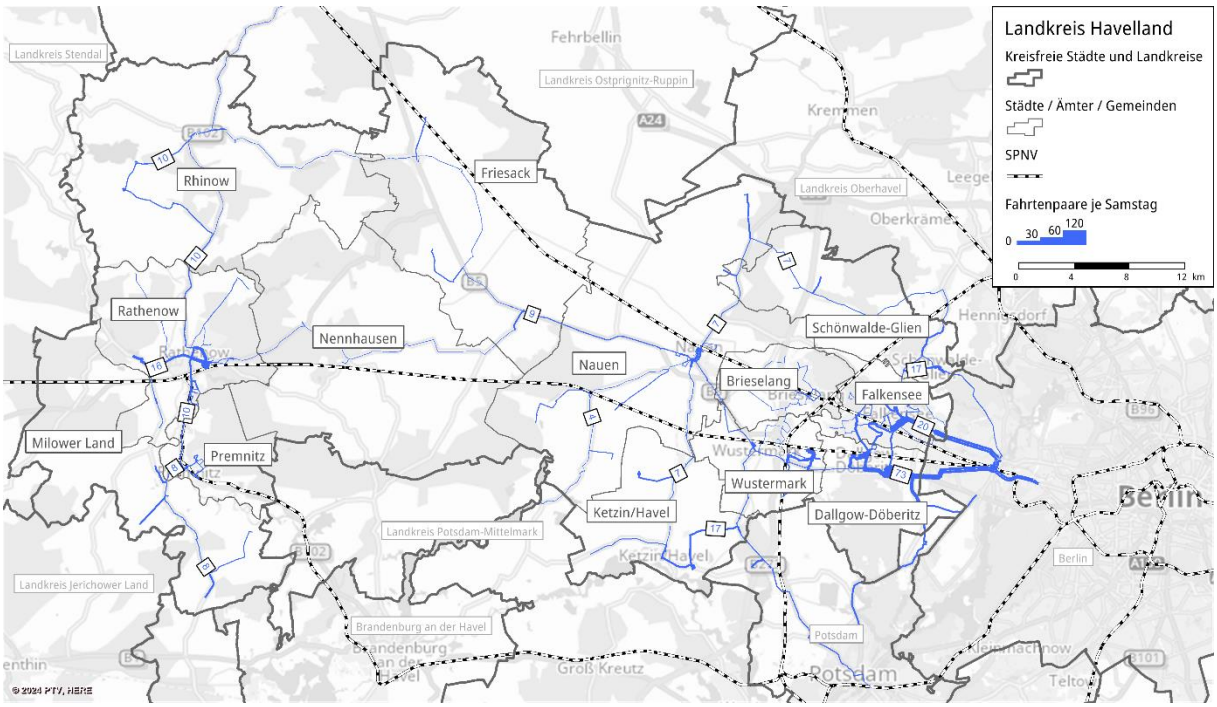


Abbildung 28: Fahrtenhäufigkeit Samstag

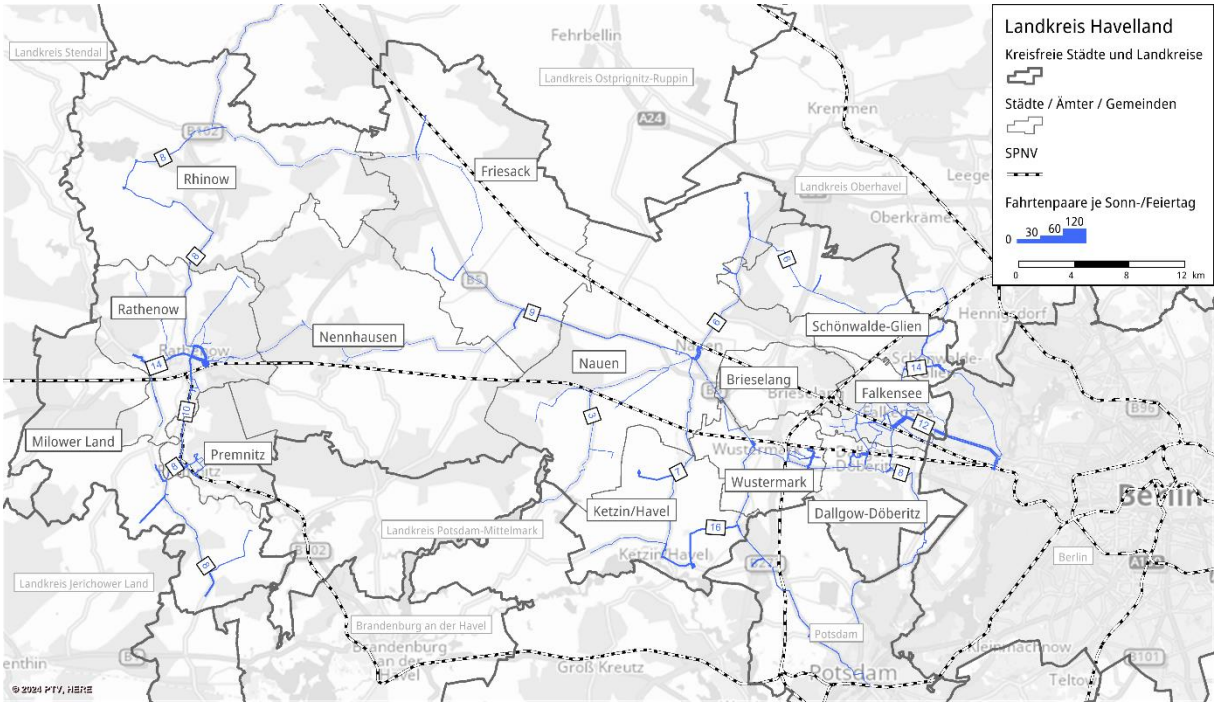


Abbildung 29: Fahrtenhäufigkeit Sonn-/Feiertag

7.3 Anhang 3: Erste Abfahrt je Verkehrstag

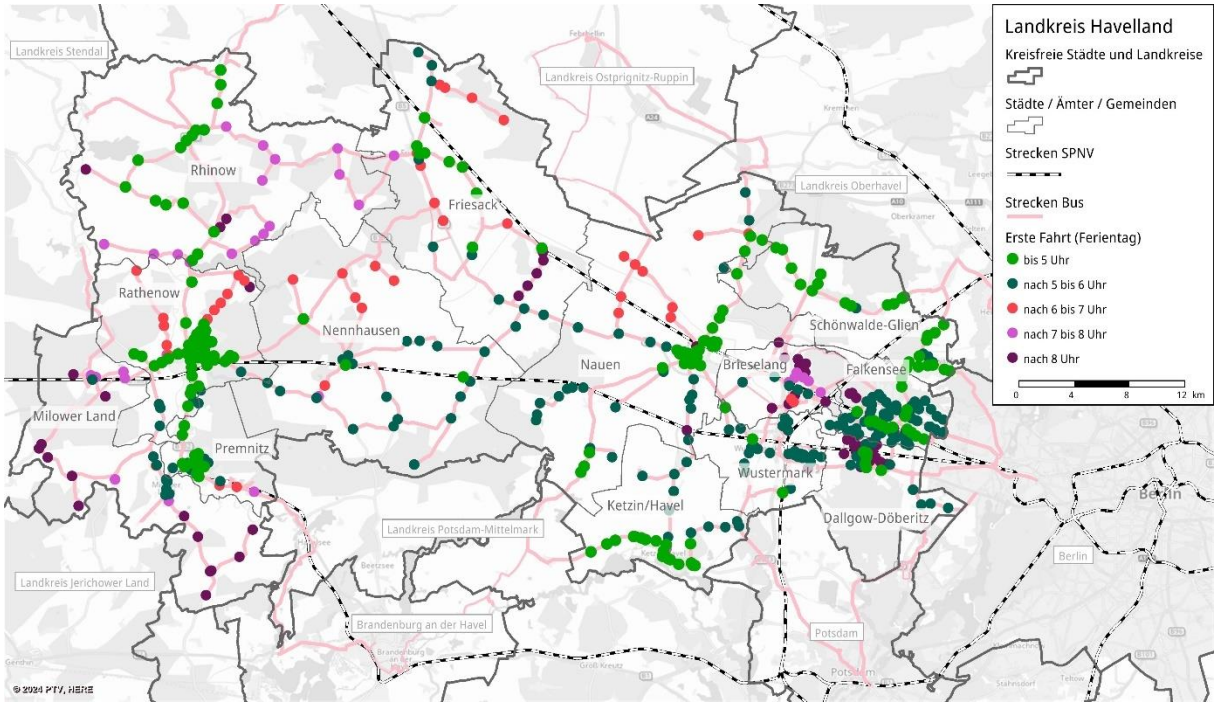


Abbildung 31: Erste Fahrt Ferientag

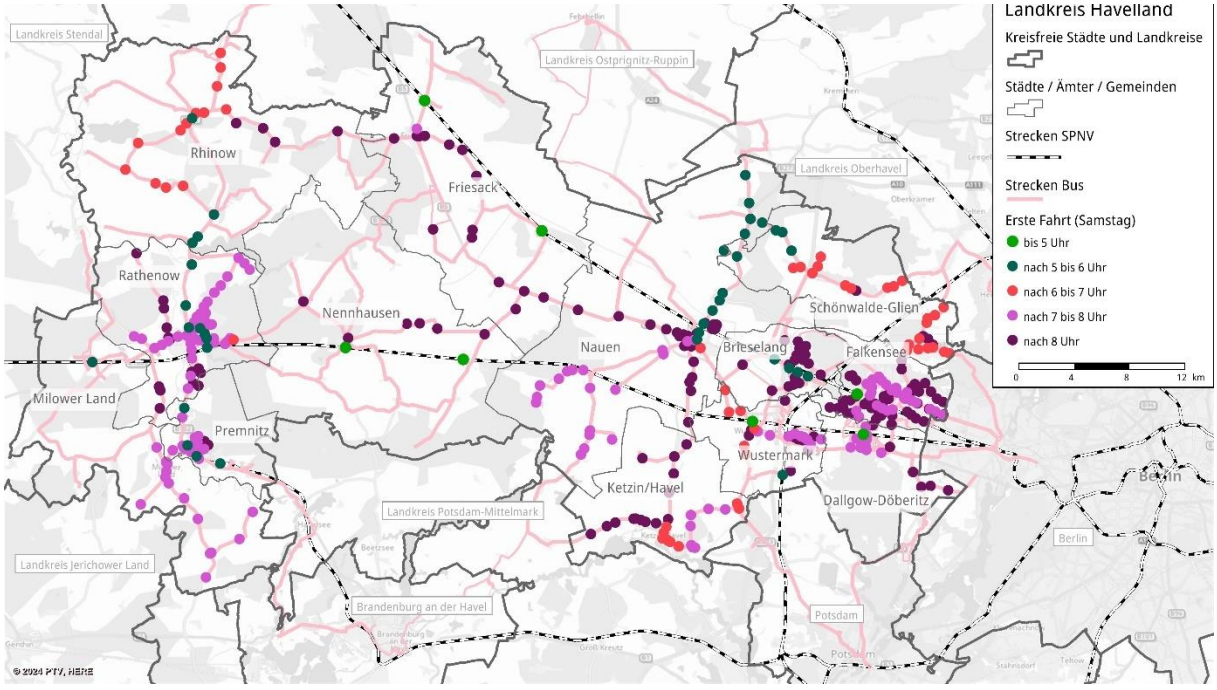


Abbildung 30: Erste Fahrt Samstag

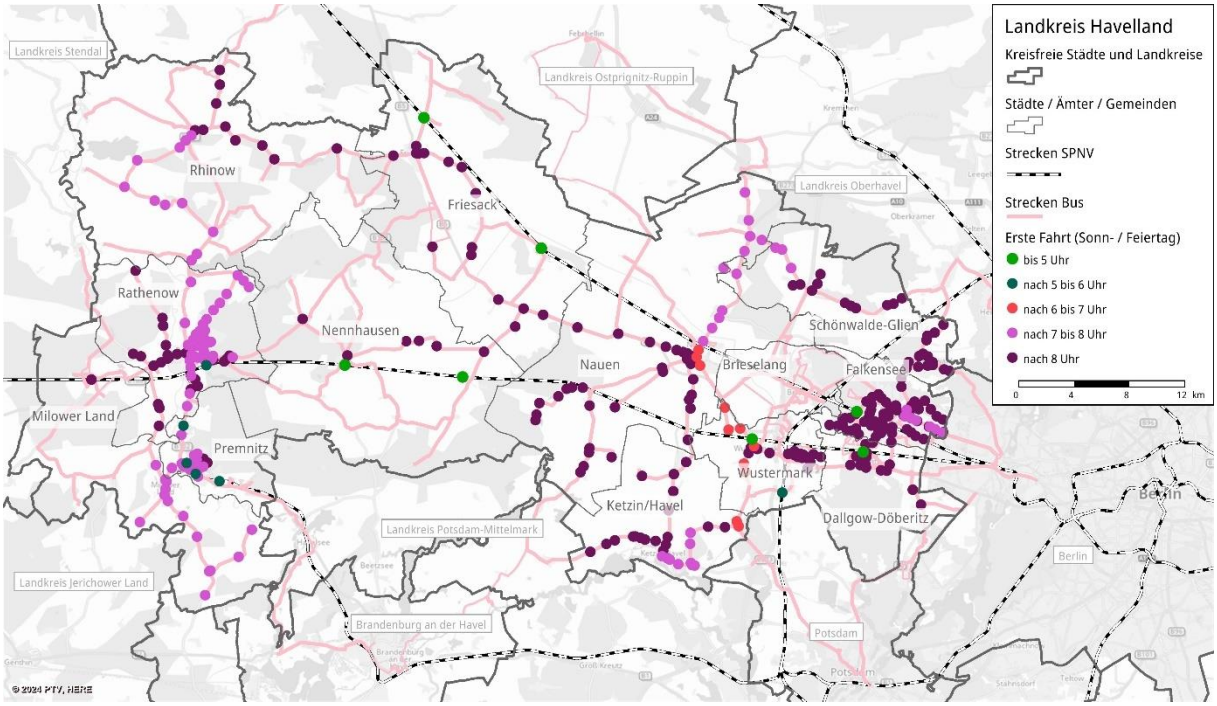


Abbildung 32: Erste Fahrt Sonn-/Feiertag

7.4 Anhang 4: Lupendarstellungen Bereich Nauen - Falkensee

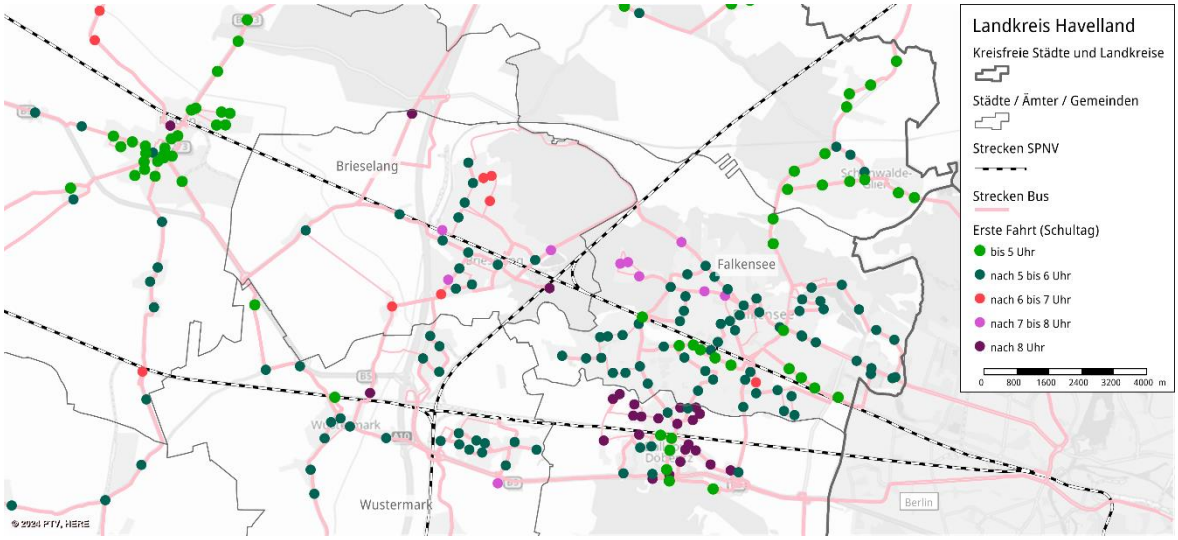


Abbildung 33: Erste Fahrt an Schulwerktagen (Lupe Nauen – Falkensee)

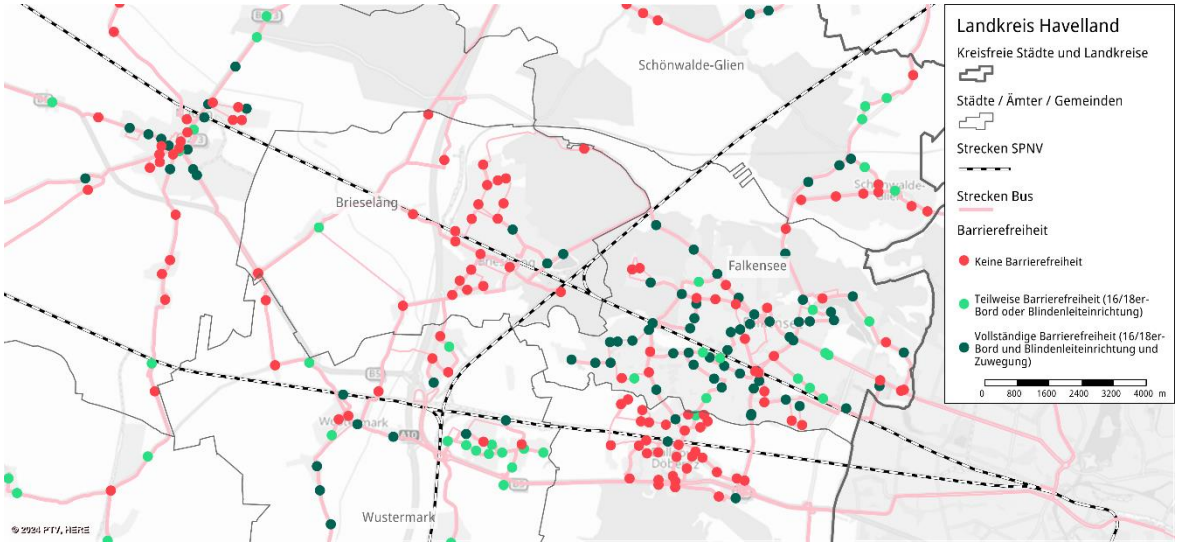


Abbildung 34: Status der Barrierefreiheit der Haltestellen (Lupe Nauen – Falkensee)

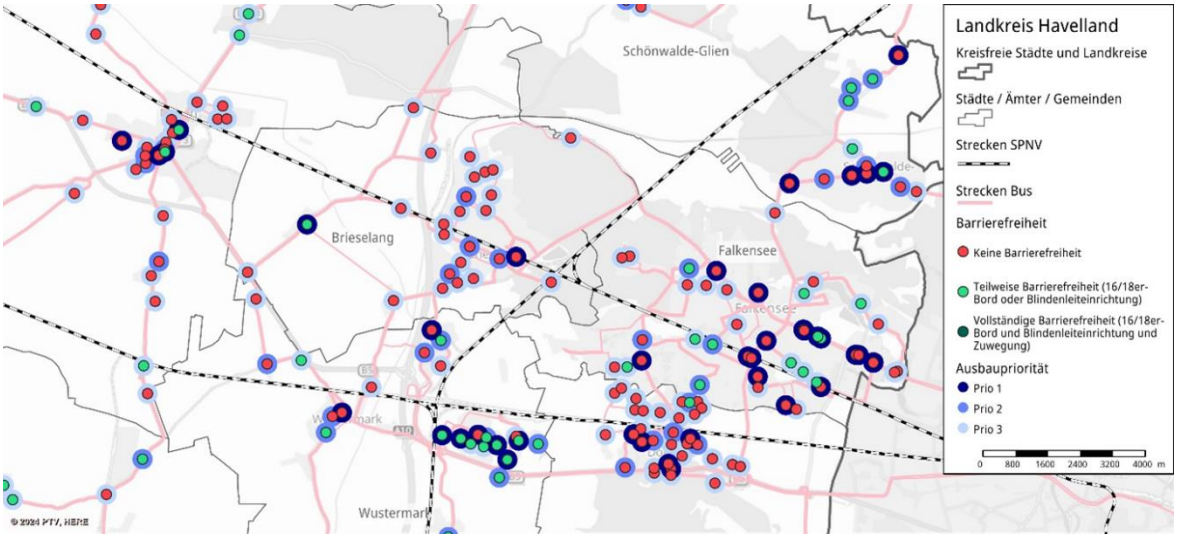


Abbildung 35: Stand und Ausbau-Priorität der Barrierefreiheit der Haltestellen (Lupe Nauen – Falkensee)

7.5 Anhang 5: Haltestellen mit Ausstattung und Priorisierung

Haltestellenname	VBB-Nr.	Anzahl Haltepositionen	Priorisierung bzgl. barrierefreiem Ausbau	VBB-Kategorie	Bauform			Ausstattung				Status Barrierefreiheit
					Straße	Bucht	Kapp	barrierefreier Zustieg	Blindenleiteinrichtung	barrierefreie Zuwegung	Beleuchtung	
Abzweig Wernitz	210611	2	3	C2	x			x		x		nicht
Albertsheim	210000	2	3	C3	(x)	(x)		x		(x)	(x)	nicht
Altgarz, Dossebrücke	210043	2	3	C3	x			x		x		nicht
Altgarz, Landstr.	210014	2	3	C3	x							nicht
Altgarz, Ort	210013	2	3	C3	(x)	(x)		x	x	x	(x)	nicht
Bahnhof Seegefeld/Nord	210387	2	3	C3	x			x	x	x	x	nicht
Bahnitz	210044	1	3	C2		(x)		(x)		(x)		teilweise
Bamme, Dorf	210021	2	3	C2	x*				x*	x*	x*	nicht
Bamme, Ringwall	210022	2	3	C3	x*							nicht
Barnewitz	210037	2	3	C3	(x)*					(x)*	(x)*	nicht
Berge, Ausbau	210407	2	3	C3	x							teilweise
Berge/B5	210408	2	2	C1	x*				x*	x*	x*	teilweise
Bergerdamm, Abzweig Lager	210315	2	3	C3	x							teilweise
Bergerdamm, Bahnhof	210029	2	3	C3	x			x				nicht
Bergerdamm, Hanffabrik	210317	2	3	C3		x						vollständig
Bergerdamm, Lager	210316	1	3	C3		(x)		(x)	(x)	(x)	(x)	vollständig
Böhne, Dorf	210047	3	3	C2	x			(x)		x		teilweise
Böhne, Ludwigshof	210056	2	3	C3	x			x		x	(x)	teilweise
Böhne, Möthlowshof	210098	2	3	C3	x							teilweise
Böhne, Wilhelminenhof	210307	2	3	C3	x			x		x	(x)	teilweise
Börnicke, Ausbau	210670	2	3	C3	x							teilweise
Börnicke, Denkmal	210669	2	3	C3	x			(x)			x	nicht
Börnicke, Ebereschenhof	210668	1	3	C3	(x)					(x)	(x)	nicht
Börnicke, Heidehütte	210672	2	3	C3	x			x	x	x		nicht
Börnicke, Mitteldorf	210674	2	2	C3	x			(x)	(x)	(x)	x	nicht
Börnicke, Nauener Chaussee	210671	2	2	C2	x			x		x	x	vollständig
Brädikow, Dorf (Blumenstr.)	210463	2	3	C1	x*					x*	x*	nicht
Brädikow, Dorf (Unter den Linden)	210463	2	3	C1	x*					x*	x*	nicht
Brädikow, Luch	210464	2	3	C3		x*						nicht
Bredow, Dorf	210596	2	2	C1	x			(x)		x	x	vollständig
Bredow, Kuhdamm	210030	2	3	C3	x							vollständig

Haltestellenname	VBB-Nr.	Anzahl Haltepositionen	Priorisierung bzgl. barrierefreiem Ausbau	VBB-Kategorie	Bauform			Ausstattung				Status Barrierefreiheit
					Straße	Bucht	Kapp	barrierefreier Zustieg	Blindenleiteinrichtung	barrierefreie Zuwegung	Beleuchtung	
Bredow, Vorwerk	210069	2	3	C3	x							teilweise
Brieselang, Am Kienast	210062	2	2	C1	x					x	x	nicht
Brieselang, Am Wald	210060	2	3	C3	x			x	x	x		nicht
Brieselang, Amselweg	210902	1	3	C3	(x)*						(x)*	teilweise
Brieselang, Bahnhof/A.-Bebel-Str.	210012	1	1	A	(x)			(x)	(x)	(x)	(x)	nicht
Brieselang, Bahnhof/Bahnstr.	210072	2	1	C1	(x)				(x)	(x)	(x)	nicht
Brieselang, Fichtestr./K.-Marx-Str.	210907	1	3	C1	(x)*					(x)*	(x)*	teilweise
Brieselang, Finkenkruger Str.	210900	2	3	C3	x			x	x	x	x	nicht
Brieselang, Fr.-Engels-Str.	210903	1	3	C2	(x)*						(x)*	teilweise
Brieselang, Friedhof	210910	1	3	C3	(x)					(x)	(x)	nicht
Brieselang, GVZ I	210071	2	3	C2	x					(x)		nicht
Brieselang, Hans-Klakow-Str.	210061	2	2	C2	x					x	x	nicht
Brieselang, Hebbelstr.	210073	3	3	C2	x					x	x	nicht
Brieselang, Hölderlinstr.	210055	2	3	C2	x					x	x	nicht
Brieselang, Jahnstr.	210064	2	3	C3	(x)*						(x)*	nicht
Brieselang, Kollwitzstr.	210905	2	3	C2	x*						x*	teilweise
Brieselang, Lange Str.	210067	2	3	C2	(x)*						(x)*	nicht
Brieselang, Lindenstr.	210909	2	3	C3	(x)*					(x)*	(x)*	vollständig
Brieselang, Marie-Curie-Str.	210074	1	3	C1		(x)				(x)	(x)	teilweise
Brieselang, Nauener Chaussee	210911	1	3	C3	(x)							nicht
Brieselang, Promenadenweg	210908	2	3	C2	(x)*					(x)*	(x)*	teilweise
Brieselang, Schillerstr./Forstweg	210062	3	2	C1	x					x	x	nicht
Brieselang, Schulplatz	210066	2	3	C1	(x)*			(x)*	(x)*	(x)*	(x)*	nicht
Brieselang, Sudermannstr.	210273	1	3	C3	(x)					(x)		nicht
Brieselang, Wichernstr.	210906	1	3	C2	(x)*					(x)*	(x)*	nicht
Brieselang, Wiesenweg	210904	1	3	C3	(x)*						(x)*	nicht
Briesen	210440	2	3	C3	x*							nicht
Briesener Zootzen	210476	1	3	C3	(x)*							nicht
Buchhorst	210330	2	3	C3	x*							nicht
Buchow-Karpzow	210578	3	3	C1	x	(x)		x		x	x	nicht
Buckow (bei Großwudicke), B188	210051	2	3	C3	x*					x*	x*	nicht

Haltestellenname	VBB-Nr.	Anzahl Haltepositionen	Priorisierung bzgl. barrierefreiem Ausbau	VBB-Kategorie	Bauform			Ausstattung				Status Barrierefreiheit
					Straße	Bucht	Kapp	barrierefreier Zustieg	Blindenleiteinrichtung	barrierefreie Zuwegung	Beleuchtung	
Buckow (bei Großwudicke), Kirche	210052	2	3	C2	x*					x*	x*	nicht
Buckow (bei Nennhausen)	210039	2	3	C3	x*					x*	x*	nicht
Buschow, Ausbau	210036	2	3	C3	x			(x)	(x)	(x)	x	teilweise
Buschow, Dorf	210035	2	3	C3	x			(x)		x	x	teilweise
Bützer, Brunnenstraße	210053	1	3	C2		(x)		(x)		(x)		teilweise
Bützer, Rathenower Str.	210054	2	3	C3	x			x		(x)	(x)	teilweise
Dallgow-Döberitz, Am Langhaus	210709	2	3	C3	x						x	nicht
Dallgow-Döberitz, Am Reitplatz	210681	2	3	C3	x						x	nicht
Dallgow-Döberitz, Am Wasserturm	210646	2	2	C1	x					x	x	nicht
Dallgow-Döberitz, Artilleriepark	210617	2	2	C2	x					x	x	teilweise
Dallgow-Döberitz, Bahnhof	210007	1	1	A	(x)			(x)	(x)	(x)	(x)	nicht
Dallgow-Döberitz, Bahnhofstr./Wilmsstr.	210639	2	1	C1	x					x	x	nicht
Dallgow-Döberitz, Bahnhofstraße	210678	2	3	C3	x					x	x	nicht
Dallgow-Döberitz, Dallgower Tor	210663	2	2	C3	x					(x)	x	nicht
Dallgow-Döberitz, Feuerwehr	210652	1	2	C3	(x)					(x)	(x)	nicht
Dallgow-Döberitz, Finkenkruger Str.	210637	3	3	C1	x			x	x	x	x	nicht
Dallgow-Döberitz, Fliederweg	210643	2	1	C1	x					x	x	teilweise
Dallgow-Döberitz, Fontanestr.	210640	3	3	C1	x			x		x	x	teilweise
Dallgow-Döberitz, Franz-Liszt-Str.	210654	1	3	C3	(x)					(x)	(x)	nicht
Dallgow-Döberitz, Gemeindeamt	210632	2	2	C2	x					x	x	teilweise
Dallgow-Döberitz, Goetheplatz	210648	1	3	C3	(x)					(x)	(x)	nicht
Dallgow-Döberitz, Gymnasium	210644	2	1	A	x					x	x	vollständig
Dallgow-Döberitz, Haselnussweg	210660	1	2	C3	(x)							nicht
Dallgow-Döberitz, Havelpark	210641	2	1	A		x		x	x	x	x	nicht

Haltestellenname	VBB-Nr.	Anzahl Haltepositionen	Priorisierung bzgl. barrierefreiem Ausbau	VBB-Kategorie	Bauform			Ausstattung				Status Barrierefreiheit
					Straße	Bucht	Kapp	barrierefreier Zustieg	Blindenleiteinrichtung	barrierefreie Zuwegung	Beleuchtung	
Dallgow-Döberitz, Johannes-Brahms-Str.	210653	1	3	C3	(x)					(x)	(x)	nicht
Dallgow-Döberitz, Kastanienstraße	210685	2	3	C3	x					x	x	teilweise
Dallgow-Döberitz, Kieler Str.	210647	2	3	C3	x					(x)		nicht
Dallgow-Döberitz, Kirche	210638	2	3	C3	x					x	x	nicht
Dallgow-Döberitz, Kleiststraße	210699	1	3	C3	(x)						(x)	vollständig
Dallgow-Döberitz, Kurmarkstraße	210667	2	2	C3	x					(x)	x	teilweise
Dallgow-Döberitz, Lindhorstplatz	210705	1	3	C3	(x)					(x)	(x)	nicht
Dallgow-Döberitz, Maurice-Ravel-Str.	210655	1	3	C3	(x)					(x)	(x)	nicht
Dallgow-Döberitz, Mühlenstr.	210636	2	3	C1	x					(x)		teilweise
Dallgow-Döberitz, Raabestr./Kleiststr.	210706	1	3	C3	(x)					(x)	(x)	nicht
Dallgow-Döberitz, Raabestr./Schillerstr.	210704	1	3	C3	(x)					(x)	(x)	vollständig
Dallgow-Döberitz, Robinienallee/Hamb.Ch.	210631	2	2	C2	x					(x)	x	teilweise
Dallgow-Döberitz, Schillerstraße	210701	1	3	C3	(x)					(x)	(x)	vollständig
Dallgow-Döberitz, Seegefelder Str.	210634	2	3	C2	(x)	(x)				(x)	(x)	teilweise
Dallgow-Döberitz, Seestr.	210630	2	1	C1	x					x	x	teilweise
Dallgow-Döberitz, Sperlingshof	210645	1	3	C3	(x)							teilweise
Damm	210473	1	3	C3	(x)*					(x)*	(x)*	nicht
Damm, Am Kanal	210472	2	3	C3	x*						x*	teilweise
Damm, Feuerwehr	210471	2	3	C3	(x)*	(x)*					x*	nicht
Damme, Dorf	210707	2	3	C3	x*					x*	x*	nicht
Damme, Flügelgraben	210708	2	3	C3	x*						x*	nicht
Dickte	210487	2	3	C3	(x)*							teilweise
Döberitz, Ausbau	210720	2	3	C2	x							nicht
Döberitz, Dorf	210057	1	3	C3	(x)*					(x)*	(x)*	nicht
Döberitz, Rathenower Str.	210722	2	3	C2	x			(x)		(x)	(x)	nicht
Döberitz, Seelensdorfer Weg	221024	1	3	C3	(x)							nicht

Haltestellenname	VBB-Nr.	Anzahl Haltepositionen	Priorisierung bzgl. barrierefreiem Ausbau	VBB-Kategorie	Bauform			Ausstattung				Status Barrierefreiheit
					Straße	Bucht	Kapp	barrierefreier Zustieg	Blindenleiteinrichtung	barrierefreie Zuwegung	Beleuchtung	
Döberitz, Siedlung	210467	2	3	C3	(x)*							teilweise
Döberitz, Werk	210723	1	3	C3	(x)							nicht
Dyrotz	210614	2	2	C1	x			x	x	x	x	vollständig
Elslaake, Abzweig Spaatz	210058	3	3	C2	x			x				nicht
Elslaake, Dorf	210026	2	3	C3	x			x	x	x	(x)	nicht
Elslaake, Kohlhof	210184	2	3	C3	x			x	x	x	(x)	nicht
Elstal, Ahornweg	210627	2	2	C2	x			x		x	x	nicht
Elstal, Bahnhof	210006	1	1	A		(x)		(x)	(x)	(x)	(x)	nicht
Elstal, Breite Str.	210618	2	2	C2	x			(x)		x	x	teilweise
Elstal, Designer-Outlet	210622	2	1	A		x		x		x	x	teilweise
Elstal, Eduard-Scheve-Allee	210651	2	2	C2	x					x	x	teilweise
Elstal, Eulenspiegelsiedlung	210626	1	3	C1	(x)			(x)		(x)	(x)	teilweise
Elstal, Feuerwehr	210619	2	1	C1	x					x	x	nicht
Elstal, Olympisches Dorf	210635	2	1	A	x			x		x		teilweise
Elstal, Puschkinstr./Schule	210621	2	2	C2	x			(x)		x	x	nicht
Elstal, Radelandberg	210625	1	1	C1	(x)			(x)		(x)	(x)	nicht
Elstal, Schulzentrum	210710	1	1	A		(x)		(x)	(x)	(x)	(x)	nicht
Elstal, Sportplatz	210623	2	2	C1	x			x		x	x	vollständig
Elstal, Unter den Kiefern	210628	2	1	A	x			x		x	x	nicht
Elstal, Zum Erlebnis-Dorf	210690	2	3	C3	x			x		x		teilweise
Etzin, Abzweig nach Tremmen	210514	2	3	C3	x							teilweise
Etzin, Dorf	210517	2	3	C2	x			x		x	x	teilweise
Etzin, Gewerbegebiet	210522	1	3	C1		(x)		(x)				teilweise
Falkenrehde, Dorf	210575	2	3	C2		x		x		x	x	nicht
Falkenrehde, Knoblaucher Weg	210573	1	3	C2		(x)		(x)		(x)		nicht
Falkenrehde, Stolp	210574	2	3	C3		x		x		(x)		nicht
Falkenrehde, Straße der Jugend	210576	2	3	C2	x			x		x	x	teilweise
Falkensee, Abzw.Waldheim/Hirschsprung	210134	2	3	C1	x			x	(x)	x	x	teilweise
Falkensee, Abzw.Waldheim/K.-Marx-Str.	210134	2	3	C1	x			x	x	x	x	teilweise
Falkensee, Alter Finkenkrug	210140	2	3	C3	x			x	x	x		nicht
Falkensee, Am Gutspark	210115	2	1	C1	(x)	(x)				x	(x)	nicht

Haltestellenname	VBB-Nr.	Anzahl Haltepositionen	Priorisierung bzgl. barrierefreiem Ausbau	VBB-Kategorie	Bauform			Ausstattung				Status Barrierefreiheit
					Straße	Bucht	Kapp	barrierefreier Zustieg	Blindenleiteinrichtung	barrierefreie Zuwegung	Beleuchtung	
Falkensee, Am Gutspark/Seegef. Str.	210115	2	1	C1	(x)	(x)				x	(x)	nicht
Falkensee, Am Tiefen Grund	210352	2	3	C3	x			x	x	x	x	nicht
Falkensee, Arcostr.	210349	2	2	C2	x			(x)	(x)	x	x	vollständig
Falkensee, Asternplatz	210353	2	3	C3	x			x	x	x	x	nicht
Falkensee, Bahnhof	210010	4	1	A	x			x	x	x	x	vollständig
Falkensee, Bahnhof/Süd	210032	1	1	A	(x)					(x)		nicht
Falkensee, Bandelowstr.	210359	2	3	C3	x			x	x	x	x	nicht
Falkensee, Barkhausenstr.	210104	2	2	C2	x			x	(x)	x	(x)	nicht
Falkensee, Bhf Finkenkrug	210011	2	1	C1	x			x	x	x	x	nicht
Falkensee, Bhf Finkenkrug/Ringstr.	210366	1	2	C2	(x)			(x)	(x)	(x)	(x)	nicht
Falkensee, Brahmsallee	210137	2	3	C3	(x)			(x)	(x)	(x)	(x)	nicht
Falkensee, Calvinstr.	210328	2	3	C2	x						x	nicht
Falkensee, Chemnitzer Straße	210371	1	3	C3	(x)*					(x)*	(x)*	nicht
Falkensee, Clara-Zetkin-Str.	210124	2	3	C2	x			x	x	x	x	teilweise
Falkensee, Dallgower Straße	210270	2	2	C3	x						x	nicht
Falkensee, Dallgower Straße/Parkplatz	210384	2	2	C3	x						x	teilweise
Falkensee, Damsbrück	210158	2	3	C3	x					(x)		nicht
Falkensee, Dohlensteg	210102	2	3	C2	x			(x)	(x)	x	x	nicht
Falkensee, Elbeallee	210329	2	2	C2	x			x	x	x	x	nicht
Falkensee, Elsterplatz	210111	2	1	C1	x			x	x	x	x	teilweise
Falkensee, Elsterstr.	210144	2	2	C2	x			x	x	x	x	teilweise
Falkensee, Essener Str.	210146	2	3	C3	x			x		x	x	nicht
Falkensee, Falken-/Coburger Str.	220155	2	1	C1	x			x	x	x	x	nicht
Falkensee, Falkenhagener Anger	210125	2	1	A		x		x	x	x	x	nicht
Falkensee, Falkenhagener Forst	210141	2	3	C3		x		x	x	x	x	nicht
Falkensee, Fehrbelliner Str.	210129	2	2	C2	x			x	x	x	x	teilweise
Falkensee, Feuerbachstr.	210361	1	2	C2	(x)			(x)	(x)	(x)		nicht
Falkensee, Finkenkrug West	210113	1	3	C2	(x)			(x)	(x)	(x)		teilweise
Falkensee, Fontaneallee	210093	2	2	C3	x			x	x	x		teilweise

Haltestellenname	VBB-Nr.	Anzahl Haltepositionen	Priorisierung bzgl. barrierefreiem Ausbau	VBB-Kategorie	Bauform			Ausstattung				Status Barrierefreiheit
					Straße	Bucht	Kapp	barrierefreier Zustieg	Blindenleiteinrichtung	barrierefreie Zuwegung	Beleuchtung	
Falkensee, Fr.-Ludwig-Jahn-Str.	210154	2	3	C3	x			x	x	x	x	vollständig
Falkensee, Fröbelstr.	210128	2	3	C2	x							nicht
Falkensee, Geschichtspark	210333	2	2	C2	x			x	x	x	x	nicht
Falkensee, Gesundheitszentrum	210348	2	2	C2	x			(x)	(x)	x	(x)	nicht
Falkensee, Goetheallee	210095	2	2	C2	x			x	(x)	x	x	teilweise
Falkensee, Gothaer Str.	210106	2	2	C1	x			x	x	x	x	teilweise
Falkensee, Hallesche Straße	210338	1	2	C3	(x)			(x)	(x)	(x)	(x)	nicht
Falkensee, Hamannstr.	210350	2	2	C1	x			x	x	x	x	vollständig
Falkensee, Hamburger Str.	210107	2	2	C3	x							teilweise
Falkensee, Hansastr./Bredower Str.	210101	2	3	C3	x*					x*	x*	nicht
Falkensee, Hansastr./Fr.-Engels-A.	210149	2	2	C3	x					(x)	(x)	teilweise
Falkensee, Haveleck	210132	4	2	C1	x			x	(x)	(x)	x	teilweise
Falkensee, Heinrich-Zille-Str.	210148	2	3	C2	x			x	x	x	x	nicht
Falkensee, Humboldtallee	210123	2	2	C3								vollständig
Falkensee, Iltissteig	210151	1	3	C3	(x)					(x)		teilweise
Falkensee, Im Waldwinkel	210362	1	3	C3	(x)			(x)	(x)	(x)		nicht
Falkensee, Im Wolfsgarten	210365	2	2	C3	x			x	x	x	x	nicht
Falkensee, Innsbrucker Str.	210131	2	3	C1	x			x	x	x	x	nicht
Falkensee, Isarstr.	210153	2	2	C3	x					(x)	x	teilweise
Falkensee, Kantstr.	210139	2	1	C1	x			x	x	x	x	teilweise
Falkensee, Käthe-Kollwitz-Str.	210112	2	1	C1	(x)	(x)				x	x	teilweise
Falkensee, Kölner Straße	210143	2	2	C3	(x)	(x)		x		(x)	x	nicht
Falkensee, Krummer Luchweg	210126	2	1	A	x*					x*	x*	nicht
Falkensee, Leipziger Straße	210369	1	3	C3	(x)						(x)	nicht
Falkensee, Mardersteig	210157	2	3	C3	x			(x)	(x)	x	x	nicht
Falkensee, Maurerweg	210086	1	3	C3	(x)							teilweise
Falkensee, Moselstr.	210133	2	3	C1	x			x		(x)	x	teilweise
Falkensee, Mozartallee	210116	2	2	C3	x					x	x	teilweise
Falkensee, Nachtigallstr.	210145	2	3	C1	x				x	x	x	nicht
Falkensee, Neckarstr./Fr.-Engels-A.	210150	2	2	C3	x					(x)	x	nicht
Falkensee, Nedlitzer Str.	210119	2	2	C2	x			(x)	(x)	(x)	x	nicht

Haltestellenname	VBB-Nr.	Anzahl Haltepositionen	Priorisierung bzgl. barrierefreiem Ausbau	VBB-Kategorie	Bauform			Ausstattung				Status Barrierefreiheit
					Straße	Bucht	Kapp	barrierefreier Zustieg	Blindenleiteinrichtung	barrierefreie Zuwegung	Beleuchtung	
Falkensee, Parkstr.	210108	2	2	C1	x					x	x	nicht
Falkensee, Parkstr./Finkenkr.Str.	210108	1	2	C1	x					x	x	nicht
Falkensee, Pestalozzistr.	210135	2	3	C2	x			(x)	(x)	x	x	teilweise
Falkensee, Platanenstr.	210120	2	3	C3	x			x		x	x	nicht
Falkensee, Rathausplatz	210327	2	2	C1	x			x	(x)	x	x	nicht
Falkensee, Reiherstr.	210097	2	1	C1	x			x	(x)	x	x	teilweise
Falkensee, Rembrandtstr.	210152	2	3	C2	x			x	x	x	x	nicht
Falkensee, Remscheider Str.	210122	2	3	C3	x			x		x	x	teilweise
Falkensee, Rohrbecker Weg	210364	1	2	C2	(x)				(x)	(x)	(x)	nicht
Falkensee, Rosenstr.	210156	2	2	C1	x			x		x	x	nicht
Falkensee, Rote Villa	210138	2	3	C2	x			x	x	x	x	teilweise
Falkensee, Ruppiner Str.	210127	3	2	C1	x			x	x	x	x	teilweise
Falkensee, Sachsenstr.	210118	2	2	C3	x			x	x	x		nicht
Falkensee, Schillerallee	210091	2	2	C3	x*				(x)*	x*	x*	nicht
Falkensee, Schwarzburger Str.	210103	2	3	C2	x			x		x	x	teilweise
Falkensee, Seepromenade	210092	2	2	C3	x			x	x	x	x	teilweise
Falkensee, Siedlereck	210117	1	3	C3	x*					x*	x*	nicht
Falkensee, Siedlereck/Spand.Str.	210117	2	3	C3	x*					x*	x*	nicht
Falkensee, Sportzentrum	210360	2	3	C3	x			x	x	x	x	nicht
Falkensee, Straße der Einheit	210354	2	2	C3	x			(x)	(x)	x	x	nicht
Falkensee, Trappenweg	210351	2	3	C1	x			x	x	x	x	teilweise
Falkensee, Waldheim	210110	1	3	C2	(x)					(x)		teilweise
Falkensee, Weberallee	210136	2	3	C2	x			(x)	(x)			nicht
Falkensee, Weserstr.	210096	2	1	C1	x*					x*	x*	teilweise
Falkensee, Zeppelinstr.	210363	1	3	C3	(x)			(x)	(x)	(x)	(x)	nicht
Ferchesar	210059	1	3	C2	(x)			(x)			(x)	nicht
Fliederhorst	210480	1	3	C3	(x)							vollständig
Friedrichsbruch	210075	1	3	C3	(x)*						(x)*	vollständig
Friesack, Abzw. Kleßen	210075	2	3	C3	(x)*						(x)*	vollständig
Friesack, Ausbildungszentrum	210450	2	2	C3	x*					x*		teilweise
Friesack, Bahnhof/Nord	210456	1	3	C1		(x)		(x)	(x)	(x)	(x)	nicht
Friesack, Bahnhof/Süd	210456	1	3	C1		(x)		(x)	(x)	(x)	(x)	nicht
Friesack, Karolinenhof	210457	2	3	C3	x*							nicht

Haltestellenname	VBB-Nr.	Anzahl Haltepositionen	Priorisierung bzgl. barrierefreiem Ausbau	VBB-Kategorie	Bauform			Ausstattung				Status Barrierefreiheit
					Straße	Bucht	Kapp	barrierefreier Zustieg	Blindenleiteinrichtung	barrierefreie Zuwegung	Beleuchtung	
Friesack, Kleßener Str.	210452	2	2	C3	x*					(x)*	x*	nicht
Friesack, Markt	210453	2	1	C1	x*					x*	x*	teilweise
Friesack, Nauener Str.	210448	2	3	C3	x*					x*	x*	teilweise
Friesack, Schule	210449	2	1	C1	x*				x*	x*	x*	nicht
Friesack, Sonnenweg	210451	1	1	C1	x*					x*	x*	nicht
Friesack, Sonnenweg (B5)	210451	1	1	C1	x*					x*	x*	nicht
Friesack, Thiemannstr.	210458	2	2	C1	x*					x*	x*	nicht
Friesacker Zootzen	210475	2	3	C3	x*						(x)*	nicht
Galm	210077	1	3	C3	(x)							nicht
Gapel	210078	1	3	C3	(x)							nicht
Garlitz, Dorf	210040	2	3	C2	x*			x*	x*	x*	x*	nicht
Garlitz, Neubau	210041	2	3	C3	x*					x*	x*	nicht
Gohlitz, Kirche	210254	2	3	C3	x			x		x	x	teilweise
Gohlitz, Tremmener Str.	210356	1	3	C3	(x)							teilweise
Görne	210485	2	3	C3	x*				x*	x*	x*	teilweise
Göttlin, Dorf	210079	1	3	C2	(x)*					(x)*	(x)*	nicht
Göttlin, Einkaufszentrum	210080	2	3	C3	x*				(x)*	(x)*	x*	nicht
Gräningen, Am Teich	210023	2	3	C3	x*					x*	x*	nicht
Gräningen, Luchhof	210268	2	3	C3	x*							nicht
Gräningen, Rathenower Str.	210025	2	3	C3	x*					(x)*	x*	nicht
Groß Behnitz, Am Sandkrug	210370	2	3	C3	x					(x)	(x)	nicht
Groß Behnitz, Am Wald	210372	2	3	C3	x							nicht
Groß Behnitz, Bahnhof	210028	2	3	C3	x			(x)			x	nicht
Groß Behnitz, Dorf	210377	2	2	C2	x					x	x	nicht
Großderschau, Dorf	210081	2	3	C2	(x)	(x)		(x)		x		vollständig
Großderschau, Lenning	210082	2	3	C3	x*							teilweise
Großwudicke, Hauptstr.	210083	2	3	C3	x*					x*	x*	nicht
Großwudicke, Schule	210084	2	2	C1	x*					x*	x*	teilweise
Grünefeld, Kirche	210679	2	3	C3	x			(x)		x	x	nicht
Grünefeld, Tietzower Weg	210680	2	3	C1	x			x		x	x	nicht
Grütz	210089	1	3	C2		(x)*				(x)*	(x)*	nicht
Gülpe	210090	1	3	C3		(x)		(x)		(x)	(x)	vollständig
Gutenpaaren	210562	2	3	C1	x			x		x	x	nicht
Gutenpaaren, Gutenpaarener Dorfstraße	210563	2	3	C3	x							nicht

Haltestellenname	VBB-Nr.	Anzahl Haltepositionen	Priorisierung bzgl. barrierefreiem Ausbau	VBB-Kategorie	Bauform			Ausstattung				Status Barrierefreiheit
					Straße	Bucht	Kapp	barrierefreier Zustieg	Blindenleiteinrichtung	barrierefreie Zuwegung	Beleuchtung	
Haage, Abzweig B5	210436	2	3	C3	x*					(x)*	(x)*	nicht
Haage, Dorf	210435	2	3	C2	x*				x*	x*	x*	nicht
Haage, Kartoffellager	210438	2	3	C3	x*					(x)*	(x)*	nicht
Hertefeld	210310	2	3	C2	x*					x*	x*	teilweise
Hohennauen, Am Sportplatz	210374	2	3	C3	(x)		(x)	x		x		nicht
Hohennauen, Ausbau	210379	2	3	C3								teilweise
Hohennauen, Dorf	210159	2	2	C1	x			x		x		nicht
Hohennauen, Pareyer Str.	210375	2	2	C3	x*				x*	x*	x*	nicht
Hohennauen, Schule	210176	2	2	C2	x			x	x	x	x	nicht
Hohennauen, Siedlung	210177	2	3	C3	x*						x*	teilweise
Hoppenrade, Ausbau	210579	2	3	C3	(x)	(x)		x	(x)	x	x	teilweise
Hoppenrade, Knoblaucher Weg	210581	2	3	C2	(x)	(x)		(x)	(x)	x	(x)	vollständig
Hoppenrade, Wernitzer Weg	210580	2	3	C3	x			(x)	(x)	(x)	(x)	teilweise
Jahnberge	205341	1	3	C3								teilweise
Jerchel	210178	2	3	C2	x			x	x	x	(x)	teilweise
Jülitz	210179	2	3	C3	(x)*							nicht
Ketzin, Am Markt	210538	2	1	A	x			x		x	x	vollständig
Ketzin, Am Mühlenweg	210537	1	3	C3	(x)						(x)	nicht
Ketzin, Apfelchaussee	210546	2	3	C3	x							teilweise
Ketzin, Ärztehaus	210544	2	2	C2	x					x	x	vollständig
Ketzin, Bahnhof	210531	2	3	C2	x					x	x	nicht
Ketzin, Baumschule	210521	2	3	C3	(x)	(x)					x	nicht
Ketzin, Bruchweg	210530	2	3	C3	x					(x)		nicht
Ketzin, Brückenkopf	210527	2	3	C3	x			(x)		(x)	x	nicht
Ketzin, Havelweg	210525	2	3	C3	x			x		x	(x)	nicht
Ketzin, Knoblaucher Str.	210545	2	3	C3		x		x		x		teilweise
Ketzin, Rathausstr.	210534	2	1	C1	x					x	x	nicht
Ketzin, Schule	210519	1	1	C1	(x)					(x)	(x)	vollständig
Ketzin, Schumacherstr.	210526	2	3	C2	x			(x)		(x)	x	nicht
Ketzin, Theodor-Fontane-Str.	210540	2	1	C1	x					x	x	teilweise
Ketzin, Werdersche Str.	210543	2	2	C2	x					x	x	teilweise
Kieck	210038	1	2	C3	(x)*						(x)*	nicht
Kienberg, Abzweig	210664	2	3	C3		x		x		(x)		nicht
Kienberg, Am Wiesengrund	210666	1	3	C2	(x)			(x)	(x)	(x)	(x)	nicht

Haltestellenname	VBB-Nr.	Anzahl Haltepositionen	Priorisierung bzgl. barrierefreiem Ausbau	VBB-Kategorie	Bauform			Ausstattung				Status Barrierefreiheit
					Straße	Bucht	Kapp	barrierefreier Zustieg	Blindenleiteinrichtung	barrierefreie Zuwegung	Beleuchtung	
Kienberg, Wendestelle	210665	1	3	C2		(x)		(x)		(x)	(x)	nicht
Kietz	210181	2	3	C3	x*						x*	nicht
Klein Behnitz, Dorf	210388	2	3	C3	x			x	x			nicht
Klein Behnitz, Vorwerk	210394	2	3	C3	x			(x)				nicht
Klein Behnitz, Wendeplatz	210389	1	3	C3	(x)			(x)	(x)			nicht
Kleinbuckow, Dorf	210322	1	3	C3	(x)*						(x)*	nicht
Kleinwudicke	210323	1	3	C3	(x)*						(x)*	nicht
Kleßen	210182	2	3	C3	x*					x*	x*	nicht
Kleßen (Dickter Weg)	210182	2	3	C3	x*					x*	x*	nicht
Klessener Zootzen	210476	1	3	C3	(x)*							nicht
Knoblauch	210183	1	3	C3	(x)			(x)		(x)		teilweise
Kotzen, Krieler Weg	210185	2	3	C3	(x)*						(x)*	nicht
Kotzen, Krieler Weg	210185	2	3	C3	(x)*						(x)*	nicht
Kotzen, Neubau	210186	2	3	C3	x*				(x)*	x*	x*	nicht
Kotzen, Wendestelle	210187	2	3	C2	(x)*						(x)*	nicht
Kotzen, Wendestelle	210187	2	3	C2	(x)*						(x)*	nicht
Kriele	210188	1	3	C2	(x)*						(x)*	nicht
Landin	210189	2	3	C3	x*					x*	x*	nicht
Liepe	210033	2	3	C3	x*						x*	nicht
Lietzow	210406	2	2	C2	x*				x*	x*	x*	vollständig
Markee, Dorf	210505	2	2	C2	x					(x)		vollständig
Markee, Markau	210507	2	3	C2	x					(x)		vollständig
Markee, Neubau	210506	2	2	C1	(x)	(x)				(x)	(x)	vollständig
Marquede	210190	2	3	C3	(x)	(x)		x		x	(x)	teilweise
Milow, Amt Milow	210191	2	2	C2	x*					x*	x*	nicht
Milow, Brücke	210192	2	2	C3	x			x	(x)	x	x	nicht
Milow, Dorfplatz	210193	2	2	C2	(x)*	(x)*				x*	x*	nicht
Milow, Friedensstr.	210194	2	2	C1	x*						x*	teilweise
Milow, Karl-Marx-Str.	210195	2	3	C3	x*					(x)*	x*	nicht
Milow, Schule	210196	1	1	C1	(x)			(x)		(x)		teilweise
Mögelin, Bahnhof	210197	2	2	C1		x		x		x	(x)	teilweise
Mögelin, Birkenweg	210198	3	3	C1		x		x		x	x	teilweise
Mögelin, Döberitzer Str.	210199	1	3	C3	(x)*						(x)*	teilweise
Mögelin, Platz der Jugerd	210200	1	2	C3	(x)*						(x)*	teilweise
Mögelin, Siedlung	210228	1	2	C3	(x)							teilweise

Haltestellenname	VBB-Nr.	Anzahl Haltepositionen	Priorisierung bzgl. barrierefreiem Ausbau	VBB-Kategorie	Bauform			Ausstattung				Status Barrierefreiheit
					Straße	Bucht	Kapp	barrierefreier Zustieg	Blindenleiteinrichtung	barrierefreie Zuwegung	Beleuchtung	
Möthlitz	210204	2	3	C2	x			(x)		x	(x)	teilweise
Möthlow	210034	2	3	C3	x*					x*		teilweise
Mützlitz	210042	2	3	C3	x*					x*	x*	nicht
Nauen, Ahornweg	210218	1	3	C3	(x)*					(x)*	(x)*	teilweise
Nauen, Am Schlangenhorst	210221	2	3	C3	x			x	(x)	x	x	nicht
Nauen, Bahnhof	210005	2	1	A	x			x	x	x	x	teilweise
Nauen, Berliner Str.	210216	2	1	A	x			x	x	x	x	teilweise
Nauen, Eichhorstweg	210207	2	3	C2		x		x	x	x	x	nicht
Nauen, Fontaneweg	210213	2	2	C2	x			x	x	x	x	teilweise
Nauen, Friedhof	210227	2	2	C2	x			x	x	x	x	nicht
Nauen, Heinrich-Heine-Str.	210202	2	2	C2	x							nicht
Nauen, Hertefelder Str.	210031	1	2	C3	(x)*					(x)*	(x)*	teilweise
Nauen, Kastanienweg	210219	1	3	C3	(x)*			(x)*	(x)*	(x)*	(x)*	vollständig
Nauen, Krankenhaus	210205	2	2	C1	x*			x*	x*	x*	x*	vollständig
Nauen, L.-Jahn-Str./Sportplatz	210232	1	3	C3	(x)*					(x)*	(x)*	nicht
Nauen, Lindenplatz	210240	2	1	C1	x				(x)	x	x	vollständig
Nauen, Luchcenter	210214	1	2	C1	(x)			(x)	(x)	(x)	(x)	vollständig
Nauen, Luchcenter/Hamburger Str.	210214	2	2	C1	(x)			(x)	(x)	(x)	(x)	vollständig
Nauen, Ludwig-Jahn-Str.	210220	1	3	C3	(x)*					(x)*	(x)*	vollständig
Nauen, Marx-Engels-Str.	210272	2	1	A	x			x	x	x	x	vollständig
Nauen, Mittelstr./Marktstr.	210238	1	2	C3	(x)*					(x)*	(x)*	nicht
Nauen, Mühlenstücke	210230	1	2	C3	(x)*					(x)*	(x)*	nicht
Nauen, Oranienburger Str.	210325	2	1	A	x			x		x	x	nicht
Nauen, Rathaus/Hamburger Str.	210201	2	2	C1	x			x	x	x	x	teilweise
Nauen, Rathaus/Ketziner Str.	210203	2	2	C1	x					x	x	nicht
Nauen, Sankt-Georgen-Str.	210233	1	2	C3	(x)*					(x)*	(x)*	teilweise
Nauen, Schützenstr.	210234	2	2	C3	x*					x*	x*	teilweise
Nauen, Trappenweg	210209	1	3	C2	(x)			(x)		(x)	(x)	teilweise
Nauen, Ulmenweg	210229	1	3	C3	(x)*					(x)*	(x)*	nicht
Nauen, Umspannwerk	210215	2	3	C3	x							nicht
Nauen, Von-Baußen-Allee	210373	2	2	C3								nicht
Nauen, Wallgasse	210210	1	2	C3	(x)*							vollständig
Nauen, Wasserwerk	210206	2	3	C3	x							nicht

Haltestellenname	VBB-Nr.	Anzahl Haltepositionen	Priorisierung bzgl. barrierefreiem Ausbau	VBB-Kategorie	Bauform			Ausstattung				Status Barrierefreiheit
					Straße	Bucht	Kapp	barrierefreier Zustieg	Blindenleiteinrichtung	barrierefreie Zuwegung	Beleuchtung	
Nauen, Weinberg	210208	2	3	C2		x		x		(x)		nicht
Nauen, Zentrum	210217	2	1	A		x		x	x	x	x	nicht
Nauen, Ziegelstr.	210230	1	2	C3	(x)*					(x)*	(x)*	nicht
Nennhausen, Bahnhof	210318	2	3	C3	(x)*			(x)*	(x)*	(x)*	(x)*	nicht
Nennhausen, Buckower Str.	210020	2	3	C3	x*				x*	x*	x*	nicht
Nennhausen, Feuerwehr	210237	2	3	C3	x*				x*	x*	x*	teilweise
Nennhausen, Fouqué-Platz	210400	2	3	C3	x*					x*	x*	nicht
Nennhausen, Schule	210019	2	2	C1	(x)*					(x)*	(x)*	nicht
Neu Rohrbeck, Ahornstraße	210656	1	3	C3	(x)						(x)	nicht
Neu Rohrbeck, Eichenstraße	210657	1	3	C3	(x)							nicht
Neudessau	210244	1	3	C3	(x)			(x)				nicht
Neufalkenrehde, Dorf	210571	2	3	C1	x			x		x	x	nicht
Neugarten, Ausbau	210511	2	3	C3	x							teilweise
Neugarten, Dorf	210027	1	3	C3	(x)			(x)		(x)	(x)	vollständig
Neukammer, Brandenburger Ch.	210385	2	3	C2	x			(x)	(x)	(x)	x	teilweise
Neukammer, Schwanebecker Weg	210386	2	3	C3	x					x	x	vollständig
Neuwerder	210248	2	3	C3	x*					x*		nicht
Niebede, Dorf	210250	1	3	C2	(x)					(x)		vollständig
Niederhof	210608	2	3	C3	x					x	(x)	nicht
Nitzahn, Milower Str.	210747	1	3	C3	(x)					(x)		teilweise
Nitzahn, Schulstraße	210746	2	3	C3	x			x		x	(x)	nicht
Ohnewitz	210287	4	3	C3	x*						x*	nicht
Paaren im Glien, Ausbau	210682	2	3	C3	x			x	x	x		teilweise
Paaren im Glien, Dorf	210683	2	2	C1	(x)	(x)		x	x	x	x	nicht
Paaren im Glien, Dorf/Abzg MAFZ	210683	1	2	C1	(x)	(x)		x	x	x	x	nicht
Paaren im Glien, MAFZ	210684	1	3	C3	(x)						(x)	nicht
Paretz, Kindergarten	210552	1	3	C2	(x)					(x)	(x)	teilweise
Paretz, Knoblaucher Str.	210550	2	3	C2	x			x		(x)	(x)	teilweise
Paretz, Schloss	210553	1	3	C2	(x)					(x)	(x)	vollständig
Parey	210009	1	3	C3	(x)*						(x)*	nicht
Paulinenaue, Ausbau	210426	2	3	C3	x*						x*	nicht
Paulinenaue, Bahnhof	210423	2	2	C1	x*				x*	x*	x*	nicht

Haltestellenname	VBB-Nr.	Anzahl Haltepositionen	Priorisierung bzgl. barrierefreiem Ausbau	VBB-Kategorie	Bauform			Ausstattung				Status Barrierefreiheit
					Straße	Bucht	Kapp	barrierefreier Zustieg	Blindenleiteinrichtung	barrierefreie Zuwegung	Beleuchtung	
Paulinenaue, Kameruner Weg	210422	2	3	C3	x*						x*	nicht
Paulinenaue, Prof.-Mitscherlich-Allee	210433	1	2	C1								nicht
Paulinenaue, Schule	210427	2	2	C3	x*				x*	x*	x*	nicht
Pausin, Brieselanger Str.	210692	2	3	C2	x					x	x	nicht
Pausin, Eichenweg	210703	1	2	C3	(x)							nicht
Pausin, Eichstädter Weg	210691	2	2	C1	x					x	x	vollständig
Perwenitz, Am alten Bahndamm	210688	1	3	C2	(x)			(x)				nicht
Perwenitz, Gewerbegebiet	210686	2	3	C2		x				x	x	nicht
Perwenitz, Grundschule	210702	1	2	C1	(x)					(x)	(x)	nicht
Perwenitz, Kirche	210687	1	3	C2	(x)*					(x)*	(x)*	teilweise
Perwenitz, Schule/Dorfstr.	210689	1	3	C2	(x)							teilweise
Pessin, Abzweig Paulinenaue	210424	2	3	C3	x*							nicht
Pessin, Ausbau	210429	2	3	C3	x*							nicht
Pessin, Dorf	210428	2	2	C1	x*					x*	x*	nicht
Pessin, Kindergarten	210434	1	2	C3								teilweise
Pessin, Paulinenauer Straße	210425	2	3	C3								nicht
Premnitz, Bergstr./Gartenstr.	210345	2	2	C1	(x)	(x)		(x)		x		nicht
Premnitz, Bergstr./Vistrastr.	210263	2	3	C3	(x)			(x)		(x)		nicht
Premnitz, Dachsberg	210258	1	1	A								nicht
Premnitz, Ernst-Thälmann-Str.	210259	2	2	C2	x*					x*	x*	nicht
Premnitz, Fr.-Engels-Str.	210355	2	2	C1	x			x		x	(x)	nicht
Premnitz, Friedpark	210341	2	2	C1	x			x		x		nicht
Premnitz, Hauptstr.	210342	2	3	C2		x		x		x		nicht
Premnitz, Havelaue	210257	2	3	C3	x*					x*	x*	nicht
Premnitz, Industriepark	210266	2	2	C3	x							nicht
Premnitz, Naturbad Premnitz	210346	2	3	C3	(x)	(x)						nicht
Premnitz, Nord Bhf	210343	1	3	C3	(x)*					(x)*	(x)*	nicht
Premnitz, Oberschule	210253	1	1	C1	(x)			(x)		(x)		nicht
Premnitz, Premnitzer See	210249	1	3	C2	(x)*	(x)*				x*	x*	nicht
Premnitz, Thomas-Mann-Str.	210347	2	1	C1	x			x	x	x		nicht
Premnitz, Von-Blücher-Str.	210261	2	3	C3	x							nicht
Premnitz, Waldstr.	210264	1	2	C3	(x)*					(x)*	(x)*	nicht
Premnitz, Zentrum Bhf	210344	2	1	C1	x			x	(x)	x		nicht

Haltestellenname	VBB-Nr.	Anzahl Haltepositionen	Priorisierung bzgl. barrierefreiem Ausbau	VBB-Kategorie	Bauform			Ausstattung				Status Barrierefreiheit
					Straße	Bucht	Kapp	barrierefreier Zustieg	Blindenleiteinrichtung	barrierefreie Zuwegung	Beleuchtung	
Prietzen	210267	2	3	C3	x			x	x	x	x	teilweise
Priort, Am Obstgarten	210616	2	3	C1	(x)	(x)		(x)		x	x	nicht
Priort, Bahnhof	210001	2	2	C1		(x)		(x)	(x)	(x)	(x)	nicht
Quermathen	210260	1	3	C2	(x)					(x)	(x)	teilweise
Rathenow, Am Hafen	210770	2	2	C1		x		x		x	x	nicht
Rathenow, B.-H.-Bürgel-Schule	210776	2	1	A		x		x		x		vollständig
Rathenow, Bahnhof	210771	2	1	A		x		x		x	x	nicht
Rathenow, Bammer Landstr.	210773	2	3	C1		x		x		x		teilweise
Rathenow, Bruno-Baum-Ring	210775	2	2	C1	x			x		(x)		teilweise
Rathenow, Buschstr.	210777	2	2	C3	x*					x*	x*	vollständig
Rathenow, Clara-Zetkin-Str.	210778	1	3	C3	(x)*					(x)*	(x)*	teilweise
Rathenow, Curlandstr.	210779	2	2	C1	x			x		x		nicht
Rathenow, Egon-Erwin-Kisch-Weg	210780	1	3	C3	(x)*						(x)*	nicht
Rathenow, Eigendorffstr.	210781	1	3	C3	(x)			(x)		(x)	(x)	nicht
Rathenow, Ernst-Haeckel-Weg	210782	2	3	C2	x			x		x		vollständig
Rathenow, Falkenweg	210783	2	3	C1	x*			(x)*		x*	x*	teilweise
Rathenow, Fehrbelliner Str.	210784	2	1	A	x			x		x	(x)	nicht
Rathenow, Feierabendallee	210785	2	1	A	x			x		x		nicht
Rathenow, Feldschlösschen	210786	2	2	C1		x		x		x	(x)	teilweise
Rathenow, Fontanestr.	210787	2	1	C1		x		x		x		nicht
Rathenow, Förderschule	210788	1	2	C2	(x)			(x)		(x)	(x)	vollständig
Rathenow, Forsthaus	210789	2	3	C3	x*							nicht
Rathenow, Fortschritt	210790	2	3	C3	x*					x*	x*	nicht
Rathenow, Friedensstr.	210791	2	2	C2	x			x		x		vollständig
Rathenow, Fuchsweg	210792	2	3	C2	x*					x*	x*	teilweise
Rathenow, Gaußstr.	210793	2	3	C3	x*					x*	x*	vollständig
Rathenow, Gebhardtstr.	210794	2	3	C2	x*					x*	x*	nicht
Rathenow, Gewerbegebiet	210795	2	3	C2	x*					x*	x*	nicht
Rathenow, Göttliner Chaussee	210796	2	3	C3	x*						x*	vollständig
Rathenow, Große Milower Str.	210798	2	2	C1	x			x	x	x	(x)	teilweise
Rathenow, Grünauer Fenn	210800	1	3	C3	(x)			(x)		(x)	(x)	nicht

Haltestellenname	VBB-Nr.	Anzahl Haltepositionen	Priorisierung bzgl. barrierefreiem Ausbau	VBB-Kategorie	Bauform			Ausstattung				Status Barrierefreiheit
					Straße	Bucht	Kapp	barrierefreier Zustieg	Blindenleiteinrichtung	barrierefreie Zuwegung	Beleuchtung	
Rathenow, GS Geschwister Scholl	210801	1	2	C2	(x)*					(x)*	(x)*	nicht
Rathenow, GS Rathenow-West	210802	1	1	C1	(x)*						(x)*	teilweise
Rathenow, Heidefeld	210803	2	3	C1	(x)	(x)		x		x	(x)	teilweise
Rathenow, Heidekrug	210804	2	3	C3	x*							nicht
Rathenow, Hubertus	210806	2	3	C2	x			x		x		teilweise
Rathenow, Jahn-Gymnasium	210807	1	1	C1	(x)					(x)	(x)	teilweise
Rathenow, Karl-Marx-Platz	210808	2	1	A	(x)	(x)		x		x	(x)	teilweise
Rathenow, Klärwerk	210809	2	3	C3	x			x		(x)		nicht
Rathenow, Lange Pannen	210811	2	3	C3	x*							teilweise
Rathenow, Märkischer Platz	210810	2	1	A	x			x		x	x	teilweise
Rathenow, Neufriedrichsdorf	210246	1	3	C3	(x)*					(x)*	(x)*	teilweise
Rathenow, Optikpark	210817	2	3	C1	x			(x)		x	(x)	teilweise
Rathenow, Platz der Jugend	210812	2	2	C1		x		x		x	x	nicht
Rathenow, Rathaus	210838	2	1	C1	x			x	(x)	x		teilweise
Rathenow, Rheinstr.	210814	1	3	C3	(x)					(x)		vollständig
Rathenow, Ruppiner Str.	210816	2	1	C1	x			x		x		vollständig
Rathenow, Scharnhorststr.	210815	2	2	C2	x*					x*	x*	teilweise
Rathenow, Seegersallee	210797	2	2	C1	x			x		x		teilweise
Rathenow, Sparte Aufbau	210818	2	3	C3	x*							teilweise
Rathenow, Stadtforst	210819	1	2	C3	(x)*						(x)*	teilweise
Rathenow, Stadtgut	210820	1	3	C2		(x)*				(x)*	(x)*	nicht
Rathenow, Städtischer Friedhof	210269	2	2	C3	(x)*							nicht
Rathenow, Stadtschleuse	210821	2	1	C1	x			x		x	x	nicht
Rathenow, Stechower Landstr.	210245	2	2	C3		x*				(x)*		teilweise
Rathenow, Stendaler Str.	210822	2	2	C2	x*					x*	x*	vollständig
Rathenow, Th.-Lessing-Str.	210823	1	2	C1	(x)*						(x)*	teilweise
Rathenow, Waldesruh	210824	2	3	C3	x*					x*	x*	teilweise
Rathenow, Waldschloß	210825	2	1	C1	x			x		x		teilweise
Rathenow, Waldsiedlung	210826	1	2	C3	(x)*						(x)*	teilweise
Rathenow, Weinberg	210827	2	1	C1		x		(x)		x		nicht
Retzow, Abzweig/B5	210418	2	3	C3	x*							nicht

Haltestellenname	VBB-Nr.	Anzahl Haltepositionen	Priorisierung bzgl. barrierefreiem Ausbau	VBB-Kategorie	Bauform			Ausstattung				Status Barrierefreiheit
					Straße	Bucht	Kapp	barrierefreier Zustieg	Blindenleiteinrichtung	barrierefreie Zuwegung	Beleuchtung	
Retzow, Abzweig/L99	210418	1	3	C3	x*							nicht
Retzow, Feuerwehr	210420	1	2	C1		(x)*				(x)*	(x)*	vollständig
Retzow, Pessiner Weg	210419	1	2	C3		(x)*				(x)*	(x)*	teilweise
Rhinow, Abzweig Glewe	210381	2	3	C3	x			x				teilweise
Rhinow, Grundschule	210281	2	1	C1		x				x	x	nicht
Rhinow, Rathenower Str.	210282	2	2	C2	x			x		x	x	nicht
Rhinow, Turmstr.	210331	2	2	C2	x			x		x		teilweise
Rhinow, Werner-Seelenbinder-Str.	210283	2	3	C2	x			x	x	x		nicht
Rhinsmühlen	210358	2	3	C3	x*	x*				(x)*	x*	nicht
Rhinsmühlen/B188	210358	2	3	C3	x*	x*				(x)*	x*	nicht
Ribbeck	210410	2	3	C1	x*				x*	x*	x*	nicht
Rohrbeck, Kirche	210659	1	3	C3	(x)					(x)		nicht
Rübehorst	210018	2	3	C3	x*					(x)*	x*	nicht
Schmetzdorf, Ausbau	210284	2	3	C3	x*							nicht
Schmetzdorf, Dorf	210285	2	3	C2	x*						x*	nicht
Schmetzdorf, Kleine Bergstr.	210357	2	3	C3	x*							nicht
Schönwalde, Cheruskerweg	210172	2	3	C2	x			x	x	x	x	teilweise
Schönwalde, Dorf	210167	2	2	C1	x			x		x	x	nicht
Schönwalde, Eichenallee	210163	3	3	C1	x						x	nicht
Schönwalde, Erlenbruch	210174	2	1	A		x				x	(x)	teilweise
Schönwalde, Erlenbruch/Am Silberberg	210174	1	1	A	(x)					(x)	(x)	teilweise
Schönwalde, Falkenhagener Weg	210168	2	3	C1	x			x		x	x	nicht
Schönwalde, Fliegersiedlung	210170	2	2	C1	x			x		x	x	teilweise
Schönwalde, Friedhof	210165	2	3	C3	x			x		x	x	nicht
Schönwalde, Großer Stern	210161	2	3	C1	x					x	x	nicht
Schönwalde, Keltenweg	210166	2	3	C2	x			x	x	x	x	nicht
Schönwalde, Kurmärkische Str.	210160	2	2	C1	x					x	x	teilweise
Schönwalde, Kurt-Tucholsky-Str.	210162	2	2	C1	x					x	x	nicht
Schönwalde, Pausiner Str.	210173	2	3	C3	x			x	x	x	x	teilweise
Schönwalde, Schule	210169	1	2	C2		(x)				(x)	(x)	nicht
Schönwalde, Schwanenkrug	210164	2	1	C1	x			x		x	x	nicht

Haltestellenname	VBB-Nr.	Anzahl Haltepositionen	Priorisierung bzgl. barrierefreiem Ausbau	VBB-Kategorie	Bauform			Ausstattung				Status Barrierefreiheit
					Straße	Bucht	Kapp	barrierefreier Zustieg	Blindenleiteinrichtung	barrierefreie Zuwegung	Beleuchtung	
Schönwalde, Sebastian-Bach-Str.	210175	2	2	C1	x					x	(x)	nicht
Schönwalde, Steinerne Brücke	210171	2	3	C1	x					(x)	(x)	nicht
Schwanebeck	210382	1	3	C3	(x)					(x)	(x)	nicht
Seeburg, Engelsfelde	220347	2	3	C3	x			x		x	x	nicht
Seeburg, Havellandhalle	220801	2	3	C3	x					(x)	x	vollständig
Seeburg, Mühlenweg/Gemeindeamt	220345	2	2	C1		x		x	x	x	x	nicht
Seeburg, Seeburger Chaussee	210633	2	3	C3		x		x	x	x	x	nicht
Semlin, Ausbau	210015	1	3	C2	(x)*					(x)*	(x)*	teilweise
Semlin, Dorfplatz	210016	2	3	C2	x*					x*	x*	nicht
Semlin, Rosenkranz	210017	2	3	C3	x*					(x)*	x*	teilweise
Semlin, Semliner Chaussee I	210289	2	3	C3	x*					(x)*		nicht
Semlin, Semliner Chaussee II	210290	2	3	C3	x*							teilweise
Senzke, Dorf	210431	2	3	C2	x*				x*	x*	x*	nicht
Senzke, Kreuzung	210430	2	3	C3	x*							teilweise
Spaatz, Am Wald	210324	2	3	C3	x						(x)	nicht
Spaatz, Dorf	210291	1	3	C2		(x)		(x)		(x)		nicht
Spaatz, Hohenwinkel	210274	2	3	C3	x							nicht
Spaatz, Schälhaus	210292	2	3	C3	x			x				nicht
Stechow, Dorf	210336	3	2	C2	x*					x*	x*	teilweise
Steckelsdorf, Horstenweg	210828	1	3	C2	(x)*						(x)*	nicht
Steckelsdorf, Kirche	210294	2	3	C2	x*					x*	x*	nicht
Steckelsdorf, See	210295	1	3	C2	(x)*					(x)*	(x)*	teilweise
Stölln, Dorf	210297	2	3	C3		(x)		(x)	(x)	(x)	(x)	nicht
Stölln, Lady Agnes	210367	2	3	C3								nicht
Strodehne, Dorfstr.	210298	2	3	C3	(x)*					(x)*	(x)*	vollständig
Strodehne, Scheunstelle	210299	1	3	C3	(x)*							nicht
Strodehne, Wendestelle	210300	1	3	C3	(x)*					(x)*	(x)*	nicht
Tietzow, Am Reihenhaus	210677	2	3	C3	x						x	nicht
Tietzow, Dorfanger	210676	1	3	C3		(x)				(x)	(x)	nicht
Tremmen, Abzweig nach Zachow	210516	2	3	C3	x			x		x	x	teilweise
Tremmen, An der Bleichwiese	210515	2	3	C2	x			(x)		x	x	teilweise
Utershorst, Dorf	210305	2	3	C3	x*							nicht

Haltestellenname	VBB-Nr.	Anzahl Haltepositionen	Priorisierung bzgl. barrierefreiem Ausbau	VBB-Kategorie	Bauform			Ausstattung				Status Barrierefreiheit
					Straße	Bucht	Kapp	barrierefreier Zustieg	Blindenleiteinrichtung	barrierefreie Zuwegung	Beleuchtung	
Utershorst, Kanalbrücke	210306	2	3	C3	x*							vollständig
Vieritz	210301	1	3	C2		(x)*				(x)*	(x)*	nicht
Vietznitz	210469	2	3	C2	x*						x*	nicht
Vorketzin	210518	2	3	C3		x		x				vollständig
Wachow, Friedhof	210275	2	2	C2		x				x		vollständig
Wachow, Kirche	210277	2	2	C2	(x)			(x)		(x)	(x)	vollständig
Wagenitz, Dorf	210460	2	3	C2	x*					x*	x*	nicht
Wagenitz, Siedlung	210461	2	3	C2	x*					(x)*	x*	vollständig
Wansdorf, Bahnstr.	210696	2	3	C1	x			x	x	x	x	teilweise
Wansdorf, In den Hufen	210697	1	3	C3	(x)*					(x)*	(x)*	nicht
Wansdorf, Kirche	210695	2	3	C2	x			x	x	x	x	nicht
Wansdorf, Schwarzer Weg	210694	2	3	C2	x			x	x	(x)	x	nicht
Warsow	210466	2	3	C3	x*					x*	x*	teilweise
Wassersuppe, Ausbau	210302	2	3	C3	x							vollständig
Wassersuppe, Dorfstr.	210303	2	3	C3	x			x		x	(x)	teilweise
Wassersuppe, Siedlung	210304	2	3	C3	x							teilweise
Wernitz (Dorfstr.)	210610	1	3	C1	(x)					(x)		nicht
Wernitz (Wendeschleife)	210610	1	3	C1	(x)					(x)	(x)	nicht
Wilhelminenthal	210308	1	3	C3	(x)			(x)				nicht
Witzke	210309	2	3	C3	x			x		x		nicht
Wolsier	210311	2	3	C3	(x)	(x)		x		x	x	nicht
Wustermark, Bahnhof	210003	1	1	A	(x)*			(x)*	(x)*	(x)*	(x)*	teilweise
Wustermark, Berliner Str.	210590	2	2	C1	x			x	(x)	x	(x)	nicht
Wustermark, Bremer Ring	210594	2	3	C1	(x)*				(x)*	(x)*	(x)*	vollständig
Wustermark, Bremer Ring/Hansestr.	210591	2	3	C2	(x)*					(x)*	(x)*	nicht
Wustermark, Brunnenplatz	210600	2	2	C1	x					x	x	nicht
Wustermark, Leipziger Str.	210595	2	3	C2	(x)*			(x)*	(x)*	(x)*	(x)*	nicht
Wustermark, Magdeburger Str.	210592	2	3	C1	(x)*					(x)*	(x)*	vollständig
Wustermark, Mittelallee	210586	2	2	C1	x			x		x	x	nicht
Wustermark, Rostocker Str.	210593	2	2	C1	x*					x*	x*	nicht
Wustermark, Schule (Rathaus)	210589	1	1	A		x*				x*	x*	nicht
Wustermark, Schule (schulseitig)	210589	1	1	A		x*				x*	x*	nicht

Haltestellenname	VBB-Nr.	Anzahl Haltepositionen	Priorisierung bzgl. barrierefreiem Ausbau	VBB-Kategorie	Bauform			Ausstattung				Status Barrierefreiheit
					Straße	Bucht	Kapp	barrierefreier Zustieg	Blindenleiteinrichtung	barrierefreie Zuwegung	Beleuchtung	
Wustermark, Zeestower Str.	210588	2	3	C3	x*					x*	x*	nicht
Wutzetz, Dorf	210478	1	3	C3	(x)*					(x)*	(x)*	nicht
Wutzetz, Mühle	210479	2	3	C3	x*							teilweise
Zachow, Abzweig Tremmen	210524	2	3	C3	x			(x)		(x)		nicht
Zachow, Dorfplatz	210560	2	3	C2	x			x		x	x	nicht
Zeestow, Dorf	210599	3	3	C2	x*					x*	x*	teilweise
Zollchow	210312	2	3	C2	x*					x*	x*	teilweise