





Erarbeitet durch:	PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner Dr. Günzel, Salzwedel und Graf PartG Warschauer Straße 59°, 10243 Berlin	
Projektleitung:	Dr. Ralf Günzel (Tel.: 030-293 39 69 20)	
Mitarbeit:	Dipl.-Ing. Alexander Mönch	Dipl.-Geogr. Christian Rauhut
	Dipl.-Ing. Martin Liebing	Dipl.-Wirtsch.-Ing. Günter Kläring

Rathenow/Berlin, 26. März 2012

Kreistagsbeschluss Nr. 253/2012

Gliederung

	<u>Seite</u>	
1	Veranlassung, Rechtsrahmen und Inhalt des Nahverkehrsplanes	1
2	Rahmenbedingungen und gegenwärtiges Leistungsangebot im ÖPNV	5
2.1	Raumstrukturelle u. verkehrliche Rahmenbedingungen der ÖPNV-Durchführung	5
2.1.1	Lage und Raumstruktur	5
2.1.2	Verwaltungsstruktur und Zentrale Orte	6
2.1.3	Verkehrliche Rahmenbedingungen	7
2.2	Gegenwärtiges Leistungsangebot im ÖPNV	8
2.2.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	8
2.2.2	Straßenpersonennahverkehr (übriger ÖPNV)	11
2.2.3	Angebotsverknüpfung	14
2.2.4	Erschließung und Anbindung der Siedlungseinheiten - Bedienungsstandards im Stadt- und Regionalverkehr sowie im Schülerverkehr	15
2.2.5	Angebotsqualität	17
2.3	Gegenwärtige ÖPNV-Nachfrage	17
2.3.1	SPNV-Nachfrage	17
2.3.2	Nachfrage im übrigen ÖPNV	19
2.4	Gesamtbewertung, Mängelfeststellung, Handlungs- und Untersuchungsbedarf - Erfolgskontrolle zur Durchführung des Nahverkehrsplanes 2006 - 2011	20



	<u>Seite</u>
3 Entwicklung von Strukturdaten und ÖPNV-Nachfrage	23
3.1 Strukturdaten	23
3.1.1 Einwohner	23
3.1.2 Schüler und Schulstandorte	25
3.1.3 Erwerbstätige, Arbeitsplätze und Berufspendler	26
3.1.4 Standortentwicklung / Bauleitplanung	28
3.1.5 Motorisierungsgrad	29
3.2 Entwicklung von Verkehrsverhalten, Fahrgastnachfrage, Modal Split und Mobilität	30
4 Angebots- und Maßnahmeplan	34
4.1 Verkehrspolitische Zielstellungen der ÖPNV-Gestaltung und finanzieller Handlungsrahmen des Landkreises	34
4.2 Quantitative Bedienungsstandards im ÖPNV	36
4.2.1 Allgemeingültige Vorgaben	36
4.2.2 Gegenwärtige Einhaltung und Verbindlichkeit der Festlegungen	39
4.2.3 Besondere Festlegungen für die Schülerbeförderung	41
4.3 Entwicklung des SPNV-Angebotes	42
4.4 Gestaltung des Angebotes im übrigen ÖPNV	44
4.4.1 Kategorisierung der Bedienungsrelationen	44
4.4.2 Verknüpfung zwischen den ÖPNV-System und Angeboten und Gestaltung der Zugangsstellen	47
4.4.3 Gestaltung des Schülerverkehrs - Schülerverkehrsoptimierung	50
4.4.4 Abgestimmte Gestaltung der Stadt-Umlandverkehre mit der Landeshauptstadt Potsdam und der Bundeshauptstadt Berlin	50
4.4.5 Sonstige Veränderungen im Regionallinienvorkehr und bedarfsabhängige Bedienung	51
4.4.6 Gestaltung der Stadt- und Ortsverkehre	56
4.5 Qualität des Leistungsangebots und Qualitätsmanagement	57



	<u>Seite</u>
5 Organisation, Leistungsvereinbarung und Controlling	62
5.1 Organisation des ÖPNV und Kooperation	62
5.1.1 Aufgabenträgerorganisation und Kooperationen	62
5.1.2 Unternehmensorganisation	62
5.2 Leistungsvergabe, Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling	67
5.2.1 Vergabeverfahren	67
5.2.2 Linienbündelung	67
5.2.3 Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling	68
6 Investitionsstrategie, Bedarf und Finanzierung	71
6.1 Grundsätze der Investitionsstrategie des Aufgabenträgers	71
6.2 Bedarf und Finanzierung	72
6.2.1 Fahrgastbezogene betriebliche Infrastruktur und verkehrliche Infrastruktur	72
6.2.2 Fahrzeuge, Ausrüstungen und betriebliche Infrastruktur	74
7 Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und Finanzierung des ÖPNV	77
7.1 Tarifsystem und Tarifentwicklung	77
7.2 Aufwands- und Ertragsentwicklung	77
7.3 Finanzierungsbedarf und Finanzierungsplan	82



	<u>Seite</u>	
Tabellen und Schemata		
Tab. 1	Linienübersicht Busverkehr	12
Tab. 2	ÖPNV-Erreichbarkeit touristischer Ziele im Landkreis Havelland	16
Tab. 3	Fahrgastnachfrage im SPNV	18
Tab. 4	Nachfrage im übrigen ÖPNV 2010	19
Tab. 5	Entwicklung der Einwohnerzahlen nach Teilräume 2010 - 2016 / 2020	24
Tab. 6	Anteil der Senioren (ü64) nach Teilräumen 2010 - 2016 / 2020	24
Tab. 7	Entwicklung der Schülerzahlen und Schülerquoten nach Teilräumen 2010-2016/20	26
Tab. 8	Entwicklung der Pendlerzahlen nach Hauptrelationen 2006 - 2016 / 2020	28
Tab. 9	Entwicklung von Pkw-Bestand und Motorisierungsgrad 2006 - 2016 / 2020	29
Tab. 10	Vorausberechnung der Fahrschülerzahlen 2010 - 2016 / 2020	31
Tab. 11	Vorausberechnung der Entwicklung des sonstigen ÖPNV-Nutzeraufkommens 2010 - 2016/2020	32
Tab. 12	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Montag bis Freitag)	37
Tab. 13	Reisezeitvorgaben Regionalverkehr	37
Tab. 14	Mindestbedienungs vorgaben Stadt- und Ortsverkehre	38
Tab. 15	Gegenwärtige Nichteinhaltung des Mindestbedienungsstandards im Regionalverkehr an Schultagen und Ferientagen (in Relation zur Gesamtzahl der Siedlungseinheiten)	39
Tab. 16	Übersicht Verknüpfungen zwischen SPNV-Linien	43
Tab. 17	Festlegung der Verknüpfungspunkte	47
Tab. 18	Realisierte Verknüpfungen ohne Vorauswahl)	48
Tab. 19	Richtwerte für die Ausgestaltung von Haltestellen	49
Tab. 20	Höchste und geringste statistische Besetzungsgrade der HVG-Linien	52
Tab. 21	Übersicht Investitionsvorhaben und Förderbeträge 2009 bis 2011	72
Tab. 22	Übersicht Bedarfsplanung kommunale Infrastruktur	73
Tab. 23	Übersicht Bedarfsplanung Fahrzeuge und betriebliche Infrastruktur	74
Tab. 24	Finanzierungsbedarf - Aufkommen und Verwendung der Haushaltsmittel	83
Schema 1	Grundformen alternativer Bedienung	53
Schema 2	Organisationsstruktur des ÖPNV im Landkreis Havelland	66
Schema 3	Quellen, Zuweisung und Verwendung der Landesmittel zur Förderung des üÖPNV	81



Kartenteil

- Karte 1 Einwohnerdichte nach Gemeinden
- Karte 2 Zentrale Orte und Verwaltungssitze
- Karte 3 ÖPNV-Liniennetz

- Karte 4 Angebotshäufigkeit Schultag
- Karte 5 Angebotshäufigkeit Ferientag
- Karte 6 Angebotshäufigkeit Samstag
- Karte 7 Angebotshäufigkeit Sonntag, Feiertag

- Karte 8 Nachfrage SPNV 2005/2010 Mo-Fr
- Karte 9 Nachfrage SPNV 2005/2010 Sa, So, Ft
- Karte 10 Nachfrage üÖPNV 2010 Schultag
- Karte 11 Nachfrage üÖPNV 2010 Samstag
- Karte 12 Nachfrage üÖPNV 2010 Sonntag, Feiertag

- Karte 13 Einwohnerentwicklung nach Gemeinden 2006-2010
- Karte 14 Einwohnerentwicklung nach Gemeinden 2010-2016
- Karte 15 Schulstandorte 2011
- Karte 16 Gesamtübersicht Pendlerverflechtungen 2009
- Karte 17 Pendlerverflechtungen kreisintern
- Karte 18 Pendlerverflechtungen kreisextern
- Karte 19 Motorisierungsgrad der Gemeinden 2010

- Karte 20 Erreichbarkeit der Verwaltungssitze Schultag
- Karte 21 Erreichbarkeit der Verwaltungssitze Ferientag
- Karte 22 Erreichbarkeit Nahbereichszentren Schultag
- Karte 23 Erreichbarkeit Nahbereichszentren Ferientag
- Karte 24 Erreichbarkeit Mittelzentren Schultag
- Karte 25 Erreichbarkeit Mittelzentren Ferientag
- Karte 26 Erreichbarkeit Oberzentren/Metropole Schultag
- Karte 27 Erreichbarkeit Oberzentren/Metropole Ferientag
- Karte 28 Einhaltung Bedienungsvorgaben Rathenow/Premnitz
- Karte 29 Einhaltung Bedienungsvorgaben Nauen
- Karte 30 Einhaltung Bedienungsvorgaben Falkensee/Dallgow-Döberitz

- Karte 31 Kategorisierung Busliniennetz und Verknüpfungspunkte

- Karte 32 Abschnittsbelegung Linie 662
- Karte 33 Statistische Besetzung Linie 662



- Karte 34 Abschnittsbelegung Linie 657
Karte 35 Statistische Besetzung Linie 657
- Karte 36 Kategorisierung und Konzept Rufbusgebiete
- Karte 37 ÖPNV-Liniennetz Rathenow/Premnitz
Karte 38 Angebotshäufigkeit Rathenow/Premnitz Ferientag
Karte 39 ÖPNV-Liniennetz Nauen
Karte 40 Angebotshäufigkeit Nauen Ferientag
Karte 41 ÖPNV-Liniennetz Falkensee/Dallgow-Döberitz
Karte 42 Angebotshäufigkeit Falkensee/Dallgow-Döberitz Ferientag
- Karte 43 Tarifwabenkarte 2011 des VBB - Auszug Landkreis Havelland

Anlagen

- 1 Linienverzeichnis, Leistungen und Fahrgastnutzung 2010
- 2 Siedlungseinheiten (als Verkehrszellen) mit Einwohnerzahlen
- 3 Vorhabenliste Infrastruktur
- 4 Abwägungsprotokoll zum Anhörungsentwurf



Abkürzungen

ÄER	Äußerer Entwicklungsraum, umfasst alle Teilräume außerhalb des EVR
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
ALF	Anruflinienfahrt
ALT	Abrufdiensttaxi
AT	Aufgabenträger
Az.	Aktenzeichen
B+R	Bike & Ride
Beff.	Beförderungsfälle
Bf	Bahnhof
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BRB	Stadt Brandenburg an der Havel
BüBu	Bürgerbus
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe A.ö.R.
E/A	Ein- und Aussteiger
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EVR	Engerer Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg (heute Entwicklungsraum Berliner Umland), umfasst im Landkreis Havelland die Städte und Gemeinden Schönwalde (Glien), Falkensee, Dallgow-Döberitz, Brieselang, Nauen, Wustermark, Ketzin
Fpl-km	Fahrplankilometer (Nutzfahrleistung laut Fahrplan, ohne Leerkilometer)
FT	Ferientag
Ft	Feiertag
GL	Gelenklinienbus
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVZ	Güterverkehrszentrum
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (Kartellgesetz)
Hbf	Hauptbahnhof
HVG	Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH
HVGR	Havelländische Verkehrsgesellschaft (Rathenow)
HVL	Landkreis Havelland
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	InterCity, Produkt des Schienenpersonenfernverkehrs der DB AG
K+R	Kiss & Ride
KBS	Kursbuchstrecke
KONTIV	Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr
LBV	Landesamt für Bauen und Verkehr, Genehmigungsbehörde für Linienverkehre nach § 42 PBefG
LDS	Statistisches Amt Berlin-Brandenburg
LHP	Landeshauptstadt Potsdam
LT	Linientaxi



LTF	Linientaxi mit Flächenerschließung
MAFZ	Märkische Ausstellungs- und Freizeitzentrum GmbH, Betreiber des Erlebnisparks Paaren
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MotGrd	Motorisierungsgrad (Pkw-Bestand je 1000 Einwohner)
MR	Märkische RegioBahn
MZ	Mittelzentrum
NBZ	Nahbereichszentrum (ehem. Grundzentren und Kleinzentren)
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖDK	Öffentliche Dienstleistungskonzession
OHV	Landkreis Oberhavel
ÖPNVFV BB	ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Brandenburg
ÖPNVG BB	Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Gesetz) des Landes Brandenburg
OPR	Landkreis Ostprignitz-Ruppin
ORP	Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH
OT	Ortsteil
OZ	Oberzentrum (hier einschl. Metropole)
P+R	Park & Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkm	Personenkilometer (Personen x Kilometer, Personenbeförderungsleistung)
Pkw	Personenkraftwagen
PM	Landkreis Potsdam-Mittelmark
RB	RegionalBahn, Produkt des SPNV der DB AG
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress, Produkt des SPNV der DB AG
RegG	Regionalisierungsgesetz
RL	Richtlinie
Rs.	Rechtssache
Sa	Samstag
SDL	Landkreis Stendal
SE	Siedlungseinheit
SGB IX	Sozialgesetzbuch, Neuntes Buch
SL	Standardlinienbus
So	Sonntag
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
SV	Schülerverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
üÖPNV	übriger Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebundener, einschl. wasserstraßengebundener ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg)



VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VGB	Verkehrsgesellschaft Belzig mbH
VGP	Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH
VO	Verordnung (hier Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße vom 23.10.2007, in Kraft getreten am 03.12.2009
VOL/A	Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen - Teil A
VS	Verwaltungssitz
VU	Verkehrsunternehmen
VV	Verkehrsvertrag
WE	Wochenende
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof



1 Veranlassung, Rechtsrahmen und Inhalt des Nahverkehrsplanes

Die Sicherstellung der ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) eine Aufgabe der Daseinsvorsorge in Verantwortung der Länder. Nach der Legaldefinition 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.“¹ Er umfasst den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Eisenbahn und den ÖPNV im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen des Linienverkehrs.² Der ÖPNV soll der Mobilitätssicherung aller Teile der Bevölkerung, der Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen in Teilgebieten mit unterschiedlicher Bevölkerungsdichte und Siedlungsstruktur, der Attraktivität der Wohn- und Gewerbestandorte, dem Umweltschutz und der Verkehrssicherheit dienen. In Ballungsgebieten soll der ÖPNV darüber hinaus als eine möglichst attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr gestaltet werden und zu dessen Dämpfung beitragen.

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie als solcher definierter landesbedeutsamer Verkehrslinien anderer Verkehrsträger ist nach § 3 Absatz 1 des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg (ÖPNVG BB)³ das Land Brandenburg, soweit nicht Teile dieser Zuständigkeit nach Absatz 2 auf Antrag auf Landkreise und kreisfreie Städte übertragen werden. Die Landkreise und kreisfreien Städte des Landes Brandenburg sind nach § 3 Absatz 3 ÖPNVG BB Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV)⁴ sowie nach § 112 des Brandenburgischen Schulgesetzes (BbgSchulG) Träger der Schülerbeförderung für die in ihrem Gebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler.⁵ Das für den ÖPNV maßgebende Landesrecht im Land Brandenburg definiert den üÖPNV als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Aufgabenträger. Das schließt ausdrücklich auch den Schülerverkehr ein.

Entsprechend § 7 ÖPNVG BB hat das Land Brandenburg zunächst in 2007 und dann alle 5 Jahre einen Landesnahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr und landesbedeutsame Linien anderer Verkehrsträger des ÖPNV aufzustellen. Mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg vom 29.04.2004 ist eine solche Verpflichtung für die zuständigen Aufgabenträger des üÖPNV entfallen. Gemäß § 8 ÖPNVG BB können die Landkreise und kreisfreien Städte kommunale Nahverkehrspläne aufstellen. Wenn sie das tun, müssen diese aber sinngemäß den Grundsätzen, Zielen und inhaltlichen Vorgaben gemäß § 7 Absatz 3 Nr. 1 und 2 und Absatz 4 Nr. 1 bis 5 entsprechen sowie die Ziele der Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung berücksichtigen.

¹ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl I, S. 2378), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Dezember 2007 (BGBl I, S. 2871); § 1; § 2

² Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (GBl I, S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 27 des Gesetzes vom 7. September 2007 (GBl I, S. 2246), § 8 Absatz 1

³ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr i Land Brandenburg (ÖPNVG BB) vom 26. Oktober 1995, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes (berichtigt GVBl. I/07, Seite 35) vom 18. Dezember 2006 (GVBl. I/06, S. 187

⁴ entspricht dem ÖPNV im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes

⁵ Brandenburgisches Schulgesetz (BrbSchulG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 2. August 2002, zuletzt geändert durch Artikel 18 des Gesetzes vom 07.07. 2009, GVBl. I/09, S. 262, 269



Somit sind nach § 7 Absatz 3 zu berücksichtigen:

1. die Erfordernisse der Raumordnung und der Bauleitplanung,
2. die Ziele und Grundsätze nach § 2 sowie die besondere Bedeutung einer verkehrsgerechten Zuordnung und Anbindung der Schulen im Sinne von § 2 Abs. 3,

und gemäß § 7 Absatz 4 mindestens Angaben enthalten über:

1. den Bestand und die Vorstellungen des Aufgabenträgers zur zukünftigen Entwicklung der Netz- und Linienentwicklung,
2. den Bestand und die zu erwartende Entwicklung des Fahrgastaufkommens,
3. die Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots, insbesondere über
 - a. die angestrebten Angebotsveränderungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht,
 - b. die öffentliche Sicherheit der Fahrgäste,
 - c. die Qualität von Fahrzeugen und baulichen Anlagen,
4. den Investitionsbedarf und die Entwicklung der Betriebskosten,
5. das Finanzierungskonzept.

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. Es ist zunehmende Barrierefreiheit des ÖPNV-Angebotes anzustreben.

Der Landkreis Havelland hat 1997 erstmals einen Nahverkehrsplan aufgestellt und diesen 2001 und 2007 fortgeschrieben. Die vorliegende dritte Fortschreibung für den Zeitraum 2012 bis 2016 hat insbesondere folgende Veränderungen und Erfordernisse zu berücksichtigen:

- Weitere Verschiebungen der Fahrgastpotenziale aus der raumstrukturellen und demografischen Entwicklung des Kreisgebietes.
- Strukturelle Veränderungen im Verkehrsbedarf und bei den Verknüpfungsanforderungen, die sich aus einer schrittweisen Neustrukturierung des Liniennetzes in den zurückliegenden Jahren ergeben haben.
- Die Erhaltung und weitere Verbesserung der Qualität und punktuell auch der Quantität des Verkehrsangebotes, möglichst ohne eine Aufstockung der Haushaltsmittel des Aufgabenträgers für den Defizitausgleich.
- Das zunehmende Gewicht bedarfsabhängiger Angebote als ein wesentliches Mittel der sachgerechten Angebots- und Aufwandsverteilung.
- Das Inkrafttreten der Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße am 03.12.2009 in Ablösung der bisher anzuwendenden Verordnungen 1169/93 und 1107/70⁶, mit veränderten oder völlig neuen Anforderungen an die Organisation der Leistungsvergabe-, Leistungsvereinbarung und -abgeltung.

⁶ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1161/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, Amtsblatt der EU vom 03.12.2007



- Höhere Anforderungen an die Qualität und Zuverlässigkeit des Leistungsangebots, die Berücksichtigung von Anforderungen älterer und mobilitätseingeschränkter Personen sowie aus den Wirkungen des ÖPNV auf die Reduzierung der Umweltbelastung, und zwar durch eine Beeinflussung des Modal Split und durch die ÖPNV-Durchführung selbst.
- Es ergeben sich erhöhte Anforderungen an Umfang und Detailliertheit der Planungen, die auch die Kontrolle der vertragsgerechten Leistungsdurchführung sowie künftige Verfahren der Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung zu berücksichtigen haben.

Der Nahverkehrsplan bildet den grundsätzlichen Rahmen der Planung des üÖPNV unter Berücksichtigung der Entwicklungsplanungen des SPNV. Der Nahverkehrsplan soll gemäß § 8 Absatz 3 PBefG den Charakter von Rahmenvorgaben erhalten und die unternehmerische Verantwortung und Gestaltungsmöglichkeiten der konzessionstragenden Verkehrsunternehmen nicht mehr einschränken als im öffentlichen Interesse notwendig ist. Er muss andererseits unter den konkreten Rahmenbedingungen so konkret sein, dass er als das von der Vertretungskörperschaft des Aufgabenträgers legitimierte Instrument geeignet ist, die verkehrspolitischen Ziele und finanzpolitischen Notwendigkeiten der ÖPNV-Gestaltung umzusetzen.

Der vorliegende Entwurf zur Änderung des PBefG verpflichtet - wie auch schon die jetzt gültige Fassung vom 01.01.1996 - in § 8 Absatz 3 die Genehmigungsbehörde im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger, den Verkehrsunternehmen und den Verbundorganisationen im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung.⁷

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

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

Die Regelung unter b) bezieht sich ausdrücklich auf die Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG und auf die Erstattung für die kostenfreie Beförderung von Menschen mit Behinderungen nach den §§ 145 bis 148 SGB IX, die beide aus dem Anwendungsbereich der VO (EG) 1370/2007 ausgenommen werden.⁸

⁷ Gesetzesentwurf der Bundesregierung vom 12.08.2011 zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften, Bundesrats-Drucksache 462/11, Artikel 1, Änderung des Personenbeförderungsgesetzes. Der Entwurf wurde durch das Bundeskabinett beschlossen, vom Bundesrat jedoch kassiert. Es ist gegenwärtig schwer absehbar, wann die nun schon seit 2 Jahren andauernde Diskussion um diese dringend benötigte Anpassung an die europäische Rechtslage beendet sein wird.

⁸ Gesetzesentwurf gemäß Fußnote 7; Änderung PBefG, § 8 Absatz 4; Artikel 3 - Änderung des Neunten Buches Sozialgesetzbuch -



Das novellierte ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg⁹ und die darauf basierende ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNV-FV)¹⁰ haben Neuregelungen zur Förderung des üÖPNV aus Bundes- und Landesmitteln zur Stärkung der Aufgaben- und Finanzverantwortung getroffen. Darin einbezogen sind die früheren Landesmittel für Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG, die auf der Grundlage von § 64a PBefG durch eine landesrechtliche Regelung ersetzt wurden. Die nähere Darstellung der aktuellen Finanzierungsregelungen für den üÖPNV erfolgt im Abschnitt 7.

Der damit abgesteckte Finanzierungsrahmen für den üÖPNV ist allerdings nicht in allen Teilen für den Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes gesichert. Dafür sprechen vor allem folgende Aspekte:

- Im Jahr 2012 erfolgt eine Revision der Mittelaufteilung nach dem Regionalisierungsgesetz.
- Die Sparzwänge im Landeshaushalt könnten sich auf die Höhe der für den üÖPNV bereitzustellenden Mittel auswirken.
- Falls die im bisher vorliegenden Entwurf zur Novellierung des PBefG vorgesehene Stellung der Mittel nach § 45a PBefG beschlossen wird, wäre die gegenwärtige landesrechtliche Regelung zur Verwendung dieser Mittel zu überprüfen.

Das Land Brandenburg hat angekündigt, auf der Grundlage vorstehend genannter Änderungstatbestände zum 01.01.2013 sein ÖPNV-Gesetz und die ÖPNV-Finanzierungsverordnung neu zu gestalten.

Der Nahverkehrsplan für den Zeitraum 2007 bis 2011 war ausdrücklich als budgetorientierter Nahverkehrsplan angelegt. Dabei wurde ein bestmögliches Leistungsangebot bei vorgegebenem (begrenztem) Finanzrahmen ermittelt und ausgestaltet. Die Begrenzung der finanziellen Möglichkeiten muss eine wesentliche Gestaltungsgrundlage bleiben, jedoch können - unter Berücksichtigung der vorstehend erläuterten Risiken - künftig wieder die Verminderung quantitativer und qualitativer Angebotsmängel und die Weiterentwicklung der Angebotsstrukturen stärker in den Fokus gerückt werden.

⁹ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz - ÖPNVG) vom 26. Oktober 1995, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes (berichtigt GVBl. I/07 S. 35) vom 18. Dezember 2006 (GVBl. I/06 [Nr. 18], S. 187

¹⁰ Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung - ÖPNV-FV) vom 03.01.2005, GVBl II, S. 42, zuletzt geändert durch die 2. Änderungsverordnung vom 31.08.2007, GVBl II, S. 307



2 Rahmenbedingungen und gegenwärtiges Leistungsangebot im ÖPNV

2.1 Raumstrukturelle und verkehrliche Rahmenbedingungen der ÖPNV-Durchführung

2.1.1 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 (früher: Engerer Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin). 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.

Mit einer Wohnbevölkerung per 31.12.2010 von 154.891 Personen und einer Fläche von 1.717 km² und somit einer Bevölkerungsdichte von 90 Einw./km² gehört der Landkreis zu den insgesamt dünner besiedelten Gebieten Deutschlands, liegt aber aufgrund der in den letzten Jahren entgegen dem Landestrend noch angestiegenen Einwohnerzahlen über dem Landesdurchschnitt von 85 Einw./km² und deutlich über dem Durchschnitt der Landkreise des Landes Brandenburg von 74 Einw./km². Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Land Brandenburg zu den am dünnsten besiedelten Bundesländern gehört. Der angrenzende Landkreis Oberhavel ist mit 113 Einwohnern pro km² erheblich dichter, der Landkreis Potsdam-Mittelmark mit 80 Einwohnern pro km² etwas dünner besiedelt als der Landkreis Havelland. Die Bevölkerungsdichte der anderen angrenzenden Landkreise liegt noch wesentlich darunter.

Bei der Verteilung der Bevölkerung wie auch der Wirtschaftstandorte innerhalb des Landkreises bestehen erhebliche Unterschiede. Einerseits ist eine erhebliche und weiter zunehmende Verdichtung innerhalb des Planungsraumes Berliner Umland (etwa zwischen östlicher Kreisgrenze und Autobahnring A10 und einschließlich Nauen und Wustermark) und eine ebenfalls erhebliche, aber tendenziell eher abnehmende Verdichtung in der Achse Rathenow-Premnitz zu verzeichnen. Andererseits sind alle anderen Teilräume, insbesondere das mittlere und nördliche Kreisgebiet extrem dünn besiedelt (häufig weniger als 20 Einw./km², vgl. Karte 1) und ohne bedeutende Wirtschaftsstandorte. Der Dispersionsgrad innerhalb der Siedlungsstruktur (Anteil von Streusiedlungen) ist dabei vergleichsweise hoch und betrifft nahezu alle Teilgebiete des Kreises.

Das Landschaftsbild ist geprägt

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



Im Kreisgebiet gibt es keine industriellen Großstandorte, lediglich Premnitz kann, gemessen an brandenburgischen Verhältnissen, mit Einschränkungen noch als solcher gelten. An einigen Standorten im Teilraum Berliner Umland sind bedeutende Gewerbeansiedlungen neu entstanden. Entsprechend der neu ausgerichteten Wirtschaftsförderung im Land Brandenburg wurden Brieselang, Falkensee, Nauen, Premnitz, Rathenow und Wustermark als Branchenschwerpunktorte festgelegt. Allerdings gibt es keinen Regionalen Wachstumskern (RWK) im Kreisgebiet.

Der Landkreis Havelland hat gute landschaftliche, sportlich-kulturelle und kulturhistorische Voraussetzungen für den Tourismus. Mit Ausnahme insbesondere der Kreisstadt Rathenow und der Stadt Nauen, des Freizeitparks Paaren im Glien (MAFZ) sowie der Schlösser Ribbeck und Paretz handelt es aber weitgehend um flächenhafte Ziele, die somit keine konzentrierte Fahrgastnachfrage im ÖPNV-Linienverkehr erzeugen.

2.1.2 Verwaltungsstruktur und Zentrale Orte

Die Verwaltungsstruktur des Landkreises Havelland umfasst insgesamt 26 Gemeinden, darunter

- 5 amtsfreie Städte (Falkensee, Ketzin/Havel, Nauen, Premnitz, Rathenow)
- 2 amtsangehörige Städte (Friesack, Rhinow)
- 5 amtsfreie Gemeinden (Brieselang, Dallgow-Döberitz, Milower Land, Schönwalde-Glien, Wustermark)
- 3 Ämter mit insgesamt 14 amtsangehörigen Gemeinden und 2 amtsangehörigen Städten in folgender Zuordnung:

Amt Friesack: (Verwaltungssitz Stadt Friesack)

Stadt Friesack, Gemeinden Mühlenberge, Paulinenaue, Pessin, Retzow, Wiesenaue

Amt Nennhausen: (Verwaltungssitz Nennhausen)

Gemeinden Kotzen, Märkisches Luch, Nennhausen, Stechow-Ferchesar

Amt Rhinow: (Verwaltungssitz Stadt Rhinow)

Stadt Rhinow, Gemeinden Gollenberg, Großderschau, Havelaue, Kleßen-Görne, Seeblick.

Sitz der Kreisverwaltung ist Rathenow, mit einer Außenstelle in Nauen. Dienste werden weiterhin in der Stadt Falkensee angeboten.

Folgende Zentrale Orte sind mit Bedeutung für den Landkreis Havelland nach dem Zentrale-Orte-Modell festgelegt bzw. werden im Rahmen des Nahverkehrsplanes als solche verwendet (vgl. Karte 2):

Innerhalb des Landkreises

kein Oberzentrum

3 Mittelzentren: Rathenow, Nauen, Falkensee¹¹

¹¹ Gemäß Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) 2009 ist Falkensee Mittelzentrum



5 Zentrale Orte

- der Nahbereichsebene¹²:
- 1 ehem. Grundzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums: Premnitz
 - 2 ehem. Grundzentren: Friesack, Ketzin/Havel
 - 2 ehem. Kleinzentren: Nennhausen, Rhinow

Außerhalb des Kreisgebietes

Metropole	Berlin
Oberzentren	Potsdam und Brandenburg an der Havel
Nahbereichszentrum	Fehrbellin (nur für den OT Jahnberge der Gemeinde Wiesenaue)

Mit der Grundstruktur von 3 Mittelzentren sind die jeweiligen Versorgungsbereiche relativ gut abgedeckt. Im Osthavelland werden die Versorgungsfunktionen ohnehin stark durch die Metropole Berlin und das Oberzentrum Potsdam überlagert. Bedingt durch die Tortenstückgeometrie des Kreisgebietes werden jedoch im Westhavelland die Entfernungen, im Zusammenwirken mit der geringen Einwohnerdichte, für die Erfüllung der mittelzentralen Versorgungsfunktionen der Stadt Rathenow sehr groß und es kommt zu Defiziten insbesondere im nördlichen Randbereich. Die Abdeckung des Kreisgebietes mit Zentralen Orten der Nahbereichsebene stößt aus den gleichen Gründen ebenfalls an Machbarkeitsgrenzen, insbesondere im mittleren Teil des Kreisgebietes und in den meisten Randgebieten.

2.1.3 Verkehrliche Rahmenbedingungen

Die in Abschnitt 2.1.2 beschriebene Lage der zentralen Orte im Kreisgebiet und die Lage der außerhalb liegenden Zentren Berlin, Potsdam und mit Einschränkungen Brandenburg an der Havel bestimmen die Erreichbarkeitsvoraussetzungen und ebensolchen Gestaltungsbedingungen für öffentliche Verkehrsangebote. Im nördlichen und mittleren Teil des Kreisgebietes sind vergleichsweise große Entfernungen zu überwinden, was sich in bestimmten Grenzen bei der Festlegung von Erreichbarkeitsvorgaben niederschlagen muss.

Strukturell begründet haben sich ausgeprägte Ost-West-Verkehrsachsen herausgebildet. Diese sind gleichzeitig Radialverkehrsachsen mit Berlin.

Es handelt sich zum einen um die beiden Teilstrecken

- der Berlin-Hamburger Bahn (Berlin) - Falkensee - Nauen - (- Neustadt (Dosse) - Wittenberge) und
- der Lehrter Bahn (Berlin -) - Dallgow-Döberitz - Wustermark - Rathenow - Großwudicke - (- Stendal - Hannover)

Ergänzt werden diese insbesondere durch die Straßenverkehrsachsen

- entlang der Bundesstraße 5, ebenfalls durch das gesamte Kreisgebiet,

¹² Werden im LEP B-B nicht mehr festgelegt; hilfsweise werden die ehemaligen Grund- und Kleinzentren einheitlich als Nahbereichszentren weiterverwendet.



- von Berlin-Spandau über Schönwalde und Börnicke nach Nauen (L210/B273) und anschließend an die B 5
oder
von Berlin-Spandau über Falkensee und die BAB10 (AS 10 - AS 26) und die B5 nach Nauen
sowie
- einen Verbindungs-Achsenkorridor zwischen der B 5 und der Kreisstadt Rathenow.

Sowohl im östlichen wie auch im westlichen Teil des Kreisgebietes zeigen sich Nord-Süd-Verkehrsachsen, die gleichzeitig Tangentialverkehrsachsen mit Berlin bilden.

Dabei handelt es sich zum einen um die Bahntrassen des

- Berliner Außenringes (für den Landkreis Havelland unmittelbar wirksam aber nur mit der Zugangsstelle Priort) und der
- Brandenburgischen Städtebahn, die nur noch im Abschnitt Rathenow - Brandenburg a. d. H. betrieben wird.

Ergänzt werden diese durch tangentiale Straßenverkehrsachsen, die gegenüber den tangentialen Bahnachsen eine wesentlich größere Bedeutung haben. Diese bestehen (von innen nach außen) in

- einer Achse Hennigsdorf/Velten - Schönwalde - Falkensee - Dallgow-Döberitz - Potsdam,
- im westlichen Berliner Außenring BAB 10,
- in einer Achse Kremmen - Börnicke - Nauen - Ketzin/Havel - Potsdam/Werder

und insbesondere

- der Achse Neustadt/Dosse - Rhinow - Rathenow - Premnitz - Brandenburg/Havel, die für das gesamte Westhavelland eine extrem hohe Bedeutung hat.

Der SPNV bildet im Landkreis Havelland mit immerhin noch 4 in Betrieb befindlichen Strecken ein Netz und erfüllt damit nicht nur wesentliche Verbindungsfunktionen, sondern - anders als in anderen Kreisen des Landes Brandenburg - auch Erschließungsfunktionen. Dadurch bestehen gute Voraussetzungen für eine erfolversprechende Aufgabenteilung zwischen den Verkehrssystemen, was andererseits aber auch Verknüpfungsanforderungen stellt.

Insbesondere im Bereich der ausgedehnten Waldgebiete und extrem dünner und disperser Besiedelung treten sehr große Achsenzwischenräume auf, teilweise auch mit Lücken im Straßennetz, die eine wirtschaftliche ÖPNV-Angebotsgestaltung, zumindest auf konventionelle Art und Weise, in diesen Bereichen ausschließen.

2.2 Gegenwärtiges Leistungsangebot im ÖPNV

2.2.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Das SPNV-Leistungsangebot im Landkreis Havelland wird durch die im Folgenden genannten Regional-Express- und Regionalbahnverbindungen der DB Regio AG sowie durch eine Verbindung der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (ODEG) gebildet:



- **RE 2 Wismar - Schwerin - Wittenberge - Berlin [Stadtbahn] - Cottbus¹³**

Der RE 2 verkehrt zwischen Wittenberge und Berlin-Stadtbahn im Stundentakt mit 19 (in der Gegenrichtung 20) Zügen, wobei 1 Zugpaar an Sonn- und Feiertagen erst in Nauen einsetzt bzw. dort endet. Zugangsstellen im Landkreis Havelland sind Friesack, Paulinenaue, Nauen und Falkensee. In Berlin bedient der RE 2 den Bahnhof Berlin-Spandau, die Zugangsstellen zum Regionalverkehr auf der Berliner Stadtbahn sowie Karlshorst und Flughafen Schönefeld.

- **RE 4 Stendal - Rathenow - Berlin Hauptbahnhof (tief) - Ludwigsfelde - Jüterbog¹³**

Der RE 4 verkehrt ab Rathenow an den Wochentagen Montag bis Freitag im Stundentakt mit 20 Zügen, an arbeitsfreien Tagen mit 19 Zügen, wobei täglich 1 Zug bereits in Stendal beginnt. Die Endbahnhöfe sind für 4 Züge (in Tagesrandlage) Berlin Hbf, für 10 bzw. 16 Züge Ludwigsfelde und (nur Montag bis Freitag) für 6 Züge Jüterbog. Das Angebot in der Gegenrichtung sind gleichfalls 20 bzw. 19 Züge bei Durchlauf eines Zuges nach Stendal. Von diesen beginnen Montag bis Freitag 8 Züge (am Samstag nur 1 Zug) in Jüterbog, 9 Züge (Montag bis Freitag) an arbeitsfreien Tagen 16 bzw. 17 Züge in Ludwigsfelde, 2 Züge in Berlin Hbf und 1 Zug in Berlin-Spandau. Halte im Landkreis Havelland sind Rathenow, Wustermark, Elstal und Dallgow-Döberitz für alle Züge; in Nennhausen und Buschow halten in Richtung Berlin nur 12, in der Gegenrichtung nur 10 Züge, da außerhalb der Frühspitze die Bedienung nur im 2-Stunden-Takt erfolgt. In Berlin halten die Züge des RE 4 außer am Hauptbahnhof an den Bahnhöfen Staaken, Spandau, Jungfernheide, Potsdamer Platz, Südkreuz und Lichterfelde-Ost.

- **RE 6 Wittenberge - Neuruppin - Hennigsdorf - Berlin-Spandau**

Die verkehrliche Hauptfunktion des RE 6 ist die Verbindung der Landkreise Prignitz, Ostprignitz-Ruppin und Oberhavel mit der Metropole Berlin. Einziger Halt im Landkreis Havelland ist Falkensee. Der Streckenteil Neuruppin - Berlin wird in Richtung im Stundentakt von 19 Zugpaaren bedient. Von diesen verkehren Montag bis Freitag 9 Züge über Berlin-Spandau hinaus nach bzw. von Jungfernheide und Gesundbrunnen.

- **RB 10 Nauen - Berlin-Spandau - Berlin Hauptbahnhof (tief)**

- **RB 14 Nauen - Berlin - Berlin-Schönefeld Flughafen - Lübbenau - Senftenberg**

Die Züge der RB 10 und RB 14 sichern zusammen mit RE 2 und RE 4 halbstündliche Verbindungen zwischen Nauen und den Bahnhöfen der Berliner Stadtbahn bzw. des Nord-Süd-Tunnels. RB 10 und RB 14 haben im Landkreis Havelland die Zugangsstellen Nauen, Brieselang, Finkenkrug, Falkensee und Seegefeld. Außerdem wird durch beide Linien der Spätverkehr in der Relation Nauen - Falkensee - Berlin realisiert.

In Richtung Berlin sind der RB 10 17 Züge zuzuordnen, davon verkehren 7 nur Montag bis Freitag, 2 zusätzlich am Sonnabend und täglich 8 Züge. in der Gegenrichtung besteht das Angebot aus 16 Zügen (davon 8 nur Montag bis Freitag, 1 zusätzlich Sonnabend, 7 täglich). Alle Züge halten in Berlin-Spandau und (mit einer Ausnahme) in Berlin-Jungfernheide und Berlin Hbf (tief). RB 14 wird in Richtung Berlin täglich mit 21 Zügen, in der Gegenrichtung von 22 Zügen bedient, zu denen an arbeitsfreien Tagen ein zusätzliches Zugpaar im Nachtverkehr tritt. 17 Züge der RB 14 in oder aus Richtung Lübbenau-Senftenberg bedienen unter RE 2 genannten Zugangsstellen in Berlin. 4 Züge

¹³ RE 2 und RE 4 verkehren ab Fahrplanwechsel 2011 nördlich von Berlin-Spandau zur Beibehaltung von Anschlussbeziehungen in neuer Linienführung



in Tagesrandlage enden in Berlin Zoologischer Garten (2) , Friedrichstraße bzw. Alexanderplatz, in der Gegenrichtung betrifft die Verkürzung 5 Züge, die an den Berliner Bahnhöfen Ostbahnhof, Friedrichstraße (2), Zoologischer Garten bzw. Spandau beginnen.

- **RB 13 Wustermark - Berlin-Spandau**

In Ergänzung zum RE 4 verdichtet die RB 13 im Abschnitt Wustermark - Berlin-Spandau mit Zwischenhalten in Elstal und Dallgow-Döberitz sowie in Berlin-Staaken das Angebot um 14 Zugpaare.

- **RB 21 Potsdam-Griebnitzsee - Potsdam Hbf - Golm - Wustermark - Berlin Hauptbahnhof (tief)**

Auf der RB 21 verkehren ab Potsdam von Montag bis Freitag 18, in der Gegenrichtung 17 Züge, davon je 2 erst ab Potsdam Hbf. In der aktuellen Fahrplanperiode beginnen bzw. enden wegen der baubedingten Sperrung des SPNV im Abschnitt Berlin-Wannsee - Berlin-Charlottenburg 7 Zugpaare in Berlin Hbf (tief). Diese Züge halten im Landkreis Havelland in Priort sowie zusätzlich in Dallgow-Döberitz mit Anschluss an RE 4, der Halt in Wustermark entfällt. 11 bzw. 10 Züge enden oder beginnen in Wustermark mit Zwischenhalt in Priort. An arbeitsfreien Tagen verkehren 4 Zugpaare zwischen Potsdam Hbf und Wustermark.

- **OE 51 Rathenow - Brandenburg/Havel**

Die Strecke wird Montag bis Freitag im 1-Stunden-Takt mit 18 Zugpaaren, an den Wochenenden mit 16 Zugpaaren bedient. Zugangsstellen innerhalb des Landkreises Havelland sind Rathenow, Mögeln, Premnitz Nord, Premnitz Zentrum und Döberitz (Bedarfshalt).

- **RB 13ST Rathenow - Stendal**

Die RB 13ST (Braunschweig - Stendal) wird im Zweistundentakt mit 8 Fahrten nach Rathenow bzw. 9 Fahrten in der Gegenrichtung (an Sonn- und Feiertagen jeweils 1 Zug weniger) verlängert, die Anschlüsse zum/vom RE 4 herstellen. Mit dem Fahrplanwechsel Dezember 2011 sind (mit 3 Ausnahmen) die Übergangszeiten auf Werte unter 15 min verkürzt worden. Die Züge haben im Landkreis Havelland einen weiteren Halt in Großwudicke.

Das SPNV-Angebot ist insgesamt als gut einzuschätzen. Es konzentriert sich im Wesentlichen darauf, die Bevölkerungsschwerpunkte des Landkreises an Berlin anzubinden. Mit der OE 51 besteht darüber hinaus eine attraktive Verbindung von der Kreisstadt und aus Premnitz in das Oberzentrum Brandenburg an der Havel sowie über die RB 21 mit dem Oberzentrum Landeshauptstadt Potsdam.

Zu den im Landkreis Havelland auf der Lehrter und Hamburger Bahn verkehrenden Zügen des Fernverkehrs gibt es im Kreisgebiet keine Zugangsstellen. Die nächstgelegenen Fernverkehrshalte sind Berlin-Spandau, Berlin Hbf, Berlin Südkreuz, Stendal und Wittenberge.

Eine kartografische Darstellung des SPNV-Liniennetzes gemeinsam mit dem Netz des Busverkehrs zeigt Karte 3. Die Bedienungshäufigkeiten sind im Rahmen einer Darstellung des Gesamtangebotes für den Regionalverkehr in den Karten 4 bis 7 veranschaulicht.



2.2.2 Straßenpersonennahverkehr (übriger ÖPNV)

Das Linienverkehrsangebot des üÖPNV im Kreisgebiet umfasst in der Fahrplanperiode 2010/2011 insgesamt 48 Linien (Stand Redaktionsschluss 01.09.2011):

- 40¹⁴ Linien der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH, Sitz Potsdam (HVG) (Betriebsstellen im Landkreis HVL in Nauen, Falkensee und Rathenow), darunter 8 Stadtlinien
- 8 Linien kreisfremder Unternehmen
 - 2 Linien der Berliner Verkehrsbetriebe A.ö.R. (BVG)
 - 2 Linien der Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH (ORP)
 - 1 Linie der Verkehrsgesellschaft Belzig mbH (VGB)
 - 2 Linien der Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH (VGP)
 - 1 Linie der Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP)¹⁵
- 20 Linien mit Überschreitung der Kreisgrenze
 - 5 Linien nach Ldkr. PM
 - 5 Linien nach Berlin
 - 6 Linien nach LHP
 - 6 Linien nach Ldkr. OPR
 - 2 Linien nach Ldkr. OHV
 - 1 Linie nach Ldkr. SDL (Sachsen-Anhalt)
 - 2 Transitlinien PR - OPR - HVL - Potsdam mit Bedienung von Haltestellen im Landkreis (je 1 Fahrtenpaar)

[In der Aufgliederung sind Mehrfachnennungen enthalten]
- die Fähre Ketzin/Havel

Die in der Verantwortung des Landkreises Havelland als Aufgabenträger vertraglich vereinbarten Nutzfahrleistungen der HVG (einschließlich ihrer Subunternehmer) im ÖPNV betragen gegenwärtig ca. 5,6 Millionen Fahrplan-km pro Jahr. Davon entfallen 4,8 Mio. Fahrplan-km ($\cong 87,1\%$) auf Leistungen innerhalb des Kreisgebietes, 0,4 Mio. Fahrplan-km auf die Landeshauptstadt Potsdam, 0,2 Mio. Fahrplan-km auf die benachbarten Landkreise Oberhavel und Ostprignitz-Ruppin sowie 0,2 Mio. Fahrplan-km auf das Land Berlin. Anlage 1 zeigt die Nutzfahrleistungen nach Linien (einschließlich der Linien kreisfremder Unternehmen) und nach den Verkehrstagen Schultag, Ferientag, Samstag sowie Sonn- und Feiertag.

Das üÖPNV-Angebot im Kreisgebiet (einschließlich der Leistungen kreisfremder Unternehmen) beträgt 5,05 Mio. Fahrplan-km. Es ist in den letzten 10 Jahren etwa konstant gehalten worden und entspricht im Jahr 2010 einem spezifischen Angebot von 32,6 Fahrplan-km pro Einw. und Jahr. Das ist geringfügig mehr als 2006 (31,3) und geringfügig weniger als 1996 (34,3 Fahrplan-km pro Einwohner und Jahr). Dabei ist das inzwischen eingetretene erhebliche Bevölkerungswachstum zu berücksichtigen.

¹⁴ Darunter ist bei Linie 671 auf Berliner Gebiet die BVG Genehmigungsinhaber.

¹⁵ Auf Berliner Gebiet ist die BVG Genehmigungsinhaber.



Im überkreislichen Vergleich¹⁶ erreicht das mittlere Fahrplanangebot je Einwohner annähernd den Durchschnittswert von 34,0 Fahrplan-km je Einw. und Jahr. Im flächenbezogenen Vergleich übertrifft der Landkreis Havelland mit 2.943 Fahrplan-km pro m² und Jahr geringfügig den Durchschnittswert von 2.850 Fahrplan-km je m² und Jahr.

Tabelle 1 Linienübersicht Busverkehr

Betreiber L-Nr.	Linienverlauf	ST	FT	Sa	So
<u>Regionallinien</u>					
HVG 572	Rathenow - Kieck	x	x		
HVG 574	Rathenow - Nennhausen - Müztlitz	x	x		
HVG 604	Potsdam - Falkensee	x	x	x	
HVG 614	Potsdam - Ketzin - Gutenpaaren	x	x	x	x
HVG 649	Wustermark - Brieselang (- Paaren im Glien)	x	x		
HVG 650	Potsdam - Wustermark - Nauen	x	x		
HVG 651	Falkensee, Bf - Schönwalde (- S Hennigsdorf)	x	x	x	x
HVG 656	Falkensee, Bf - Brieselang	x			
HVG 658	Nauen - Ketzin/Havel - Paretz	x	x	x	x
HVG 659	Nauen - Paaren im Glien (- Wansdorf)	x	x	x	x
HVG 660	Nauen - Päwesin - (Roskow)	x	x	x	x
HVG 661	Nauen - Wagenitz - Friesack	x	x	x	x
HVG 662	Elstal - Priort - Falkenrehde / - Wustermark	x	x	x	
HVG 663	Nauen - Wustermark - Dallgow-Döberitz	x	x	x	
HVG 664	Nauen - Hertefeld - Königshorst	x	x	x	x
HVG 665	Friesack - Wutzetz - Zootzen	x	x		
HVG 667	Nauen - Bredow - (Wustermark) - Brieselang	x	x	x	
HVG 668	Rathenow - Stechow - Friesack	x	x		
HVG 669	(Nauen -) Paulinenaue - Friesack	x	x		
HVG,BVG 671	Paaren im Glien - Bötzwow - Schönwalde - S+U Rathaus Spandau	x	x	x	x
HVG 675	Rathenow - Premnitz - Gapel [Schülerverkehr]	x			
HVG 676	Rathenow - Premnitz - Gapel	x	x	x	x
HVG 677	Premnitz - Milow - Bahnitz	x	x	x	x

¹⁶ Zur Ermittlung eines allgemeinen Durchschnittswertes wurden ca. 25 Landkreise in den Bundesländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Niedersachsen herangezogen, die alle vergleichbare Strukturmerkmale, insbesondere hinsichtlich Bevölkerungsdichte und -verteilung, sowie eine vergleichbare verkehrsgeografische Lage am Rande von Metropolen oder Oberzentren aufweisen.



Betreiber L-Nr.	Linienverlauf	ST	FT	Sa	So
HVG 678	Rathenow - Milow - Bahnitz	x	x		
HVG 679	Rathenow - Großwudicke / - Vieritz - Milow / - Schollene	x	x		
HVG 680	Rathenow - Nauen	x	x		
HVG 684	Rathenow - Rhinow - Neustadt/Dosse	x	x	x	x
HVG 685	Rathenow - Semlin - Hohennauen	x	x		
HVG 687	Rathenow - Rhinow - Friesack	x	x		
HVG 688	Rhinow - Strohdehne	x	x		
HVG 689	Rhinow - Großderschau	x			
Stadt- und Ortlinien					
HVG 652	Falkensee, Bf - Falkenhöh - Seegefeld - Falkensee, Bf	x	x		
HVG 653	Falkensee, Bf - Dallgow-Döberitz, Havelpark (-Dallgow, Kirche)	x	x	x	x
HVG 654	Falkensee, Bf - Finkenkrug, West	x	x		
HVG 655	Falkensee, Bf - Dallgow-Döberitz, Havelpark	x	x	x	x
HVG 657	Bürgerbus Brieselang	x	x		
HVG 666	Stadtbus Nauen: Ulmenweg -Bf - Luchcenter / Bf - Schwanebeck	x	x	x	x
HVG 672	Rathenow, Stadforst - Steckelsdorf (- Böhne)	x	x	x	x
HVG 673	Rathenow, Bf - Göttlin - Grütz	x	x		
HVG 674	Rathenow, Bf - Rathenow, Stadtgut	x	x		
Linien kreisfremder Betreiber					
BVG M32	S+U Rathaus Spandau - Staaken - Dallgow-Döberitz, Havelpark	x	x	x	
BVG 337	Falkensee, Bf - S+U Rathaus Spandau	x	x	x	x
VGP 901	Pritzwalk - Kyritz - Nauen - Potsdam	x	x		
VGP 927	Perleberg - Kyritz - Potsdam	x	x		
VGB 558	Brandenburg/H. - Pawesin - Zachow	x	x		
ViP, BVG 639	S+U Rathaus Spandau - Seeburg - Potsdam, Hbf	x	x	x	x
ORP 757	Fehrbellin - Karweseesee - Königshorst - Jahnberge - Königshorst	x	x		
ORP 758	Linum - Königshorst - Jahnberge - Linum - Fehrbellin	x			

ST = an Schultagen
 FT = an Ferientagen

Sa = an Samstagen
 So = an Sonn- und Feiertagen
 (Linienführung teilweise verkürzt)

Quelle: Elektronische Fahrplandaten
 der Unternehmen



Von den Mo-Fr verkehrenden Linien verkehren nur 4 Linien (656, 675, 689, 758) ausschließlich an Schultagen, was vergleichsweise wenige sind. Wochenendverkehr wird auf 18 Linien angeboten, was vergleichsweise sehr viele sind, darunter auf 4 Linien aber nur an Samstagen.

Gemessen an der Gesamtleistung an Schultagen, wird an den anderen Verkehrstagen folgendes Busverkehrsangebot vorgehalten:

– an Ferientagen	82 %
– an Samstagen	23 %
– an Sonn- und Feiertagen	15 %.

Auf insgesamt 14 Buslinien gibt es gegenwärtig Abweichungen von einem konventionellen Linienverkehrsbetrieb. Dabei handelt es sich bei 6 Linien um Linientaxifahrten (LT) mit Kleinbussen und bei 8 Linien (darunter der Stadtlinie Nauen) um Anruf-Linienfahrten, die vornehmlich in Tagesrandlage und an Wochenenden angeboten werden. Der Gesamtumfang dieses Leistungsangebotes beträgt 234.200 Fahrplan-km pro Jahr, also ca. 5,0 % des Gesamtangebotes im Busverkehr, davon an Schultagen 3,0 %, an Ferientagen 4,1 %, an Samstagen 22,3 % und an Sonn- und Feiertagen 23,2 %.

Allerdings werden bisher nur 112.700 Fahrplan-km pro Jahr (2,4 %) bedarfsabhängig durchgeführt. Die Vorbestellzeit beträgt 1 Stunde. Die Disposition ist täglich Mo-So von 06:00 - 20:00 Uhr dienstbereit.

Eine besondere, aber eben auch nicht bedarfsabhängig, sondern als normales Linientaxi verkehrende Angebotsform ist der im Dezember 2007 eingeführte Bürgerbus in der Gemeinde Brieselang, der Mo - Fr auf einer Nord- und einer Südroute, letztere unter Einschluss der Ortsteile Zeestow und Bredow, jeweils 5 Ringfahrten mit der Kennzeichnung LT für Linientaxi, also mit einem Kleinbus, anbietet.

Das Gesamtnetz des ÖPNV-Angebotes ist in **Karte 3** dargestellt.

Die Angebotshäufigkeiten nach Netzabschnitten sind sowohl für den SPNV als auch für den übrigen ÖPNV in den **Karten 4 bis 7** für die einzelnen Verkehrstage dargestellt.

Neben den Bahn- und Busangeboten besteht mit der Fähre Ketzin/Havel über die Havel ein weiteres ÖPNV-Angebot. Es werden jährlich ca. 5.000 Fährkilometer bei folgenden Fahrzeiten erbracht:

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

2.2.3 Angebotsverknüpfung

Ein wesentliches Kriterium der Nutzbarkeit vorhandener Angebote des gleichen oder unterschiedlicher Verkehrsträger ist der Grad der Verknüpfung der Angebote. Verknüpfte Angebote sind solche, die so aufeinander abgestimmt sind, dass durch Realisierung einer Übergangsmöglichkeit beide Angebote in Ergänzung nutzbar sind.



Verknüpfungen erfolgen an Verknüpfungspunkten. Potenziell ist jede Haltestelle oder jeder Haltestellenbereich, wo mehr als eine Linie hält, ein möglicher Verknüpfungspunkt. Der potenzielle Verknüpfungspunkt wird aber erst dann zum tatsächlichen, wenn auch eine sinnvolle Umstiegsmöglichkeit besteht. Umstiegsmöglichkeiten können geschaffen werden. Dafür ist jedoch in der Regel technologischer Aufwand erforderlich. Dieser ist nur sinnvoll investiert, wenn ein entsprechender Verknüpfungsbedarf, d. h. eine Mindestanzahl von Umsteigern, nachgewiesen werden kann. Es ist also nicht sinnvoll, möglichst viele Verknüpfungen überall zu realisieren, sondern die Bemühungen auf ausgewählte Verknüpfungspunkte zu konzentrieren und dort auch nicht aus jeder und in jede Richtung zu verknüpfen, sondern nach Haupt- und Lastrichtungen. Folgende Verknüpfungsanforderungen waren im bisherigen Nahverkehrsplan 2007 - 2011 festgelegt:

Orte mit Verknüpfungserfordernis

- Falkensee
- Friesack
- Nauen
- Premnitz
- Rathenow
- Wustermark

Für die Gestaltung der jeweiligen Anschlussbeziehungen waren die darüber hinaus angeführten Bedienungsrelationen zugrunde zu legen.

Eine Analyse der realisierten Verknüpfungen bei Zugrundelegung bestimmter Übergangszeiten ist im Zusammenhang mit der Festlegung detaillierterer Verknüpfungsanforderungen als Planungsvorgaben durchgeführt und in Abschnitt 4.4.2 genauer dargelegt worden. Insgesamt sind insbesondere bei den Bahn-Bus-Verknüpfungen, durchaus aber auch bei den Bus-Bus-Verknüpfungen bereits überdurchschnittlich hohe Quoten erreicht.

2.2.4 Erschließung und Anbindung der Siedlungseinheiten an zentrale Orte und Verwaltungssitze - Bedienungsstandards im Stadt- und Regionalverkehr sowie im Schülerverkehr

Vorgaben für die Bedienungshäufigkeit nach Netzkategorien

Der Nahverkehrsplan 2007 - 2011 legt Häufigkeitsvorgaben nach Netzkategorien fest, ordnet die Kategorien aber nicht Netzabschnitten zu. Die Vorgaben sind jedoch so niedrig angesetzt, dass eine vollständige Einhaltung bestätigt werden kann.

Erschließung der Teilflächen und Anbindung an zentrale Orte und Verwaltungssitze

Die Erschließung des ländlichen Raumes und die Erreichbarkeit zentraler Orte sind wichtige Kriterien für die Bewertung von ÖPNV-Angeboten im ländlichen Raum im Interesse der Mobilitätssicherung. Erreichbarkeit und Mobilitätssicherung sind wesentliche Merkmale der Attraktivität von Städten, Räumen und einzelnen Standorten und sind Ausdruck von Lebensniveau. Dementsprechend werden in den meisten Nahverkehrsplänen derartige Standards in Umsetzung der verkehrspolitischen Zielstellungen des Aufgabenträgers mit bindendem oder zumindest empfehlendem Charakter vorgegeben.



Dabei werden in differenzierter Weise für Stadtverkehre und für Regionalverkehre derartige Standards in der Regel für Mindesterschließung bzw. Erschließungsgrad, die Erreichbarkeit Zentraler Orte bzw. des Stadtzentrum mit bestimmter Häufigkeit und ggf. Regelmäßigkeit (Takt) vorgegeben.

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Havelland 2007 - 2011 beinhaltet bereits solche Standardvorgaben. Diese waren vergleichsweise sehr niedrig und so festgelegt, dass ihre Einhaltung problemlos möglich war. Genauere Erläuterungen dazu erfolgen im Zusammenhang mit der Festlegung detaillierterer und anspruchsvollerer Vorgaben in Abschnitt 4.2.

Vorgaben für den Schülerverkehr

Weder in der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis noch im bisherigen Nahverkehrsplan 2007 - 2011 sind verkehrliche Standardvorgaben für die Schülerbeförderung (z. B. zur zulässigen Reisezeit, zu Wartezeiten vor und nach dem Unterricht oder zu Umsteigevorgängen) enthalten.

Erreichbarkeit von touristischen Zielen

Für die Erreichbarkeit touristischer Ziele innerhalb des Landkreises mit öffentlichen Verkehrsmitteln gibt es bislang keine Vorgaben. Eine Vernetzung dieser oder eines Teiles dieser Ziele durch öffentliche Verkehrsangebote trifft auf keine ausreichend hohe bzw. bündelungsfähige Nachfrage, dass derartige Angebote wirtschaftlich sinnvoll wären, auch nicht saisonal oder ausschließlich an Wochenenden. Dagegen spricht die zu geringe spezifische Attraktivität oder der flächenhafte Charakter eines Teils dieser Ziele.

Für folgende 5 Punktziele mit ÖPNV-affiner Aufkommenserwartung wurde die touristische Erreichbarkeit näher untersucht:

Städte Nauen und Rathenow/Premnitz

→ unmittelbar und häufig durch SPNV-Angebote erreichbar

MAFZ Paaren, Schloss Ribbeck und Schloss Paretz

→ Erreichbarkeit aus Berlin, Potsdam, Brandenburg/H. (jeweils ab Hbf) nach Tagesarten und durchschnittlicher Reisezeit nach Tabelle 2

Tabelle 2 ÖPNV-Erreichbarkeit touristischer Ziele im Landkreis Havelland

Ziel / aus	Tagart	Berlin	Potsdam	Brandenburg
Ribbeck	Mo-Fr	22x 67 min	21x 94 min	16x 126 min
	Samstag	10x 75 min	9x 94 min	10x 136 min
	Sonntag	8x 71 min	8x 108 min	8x 133 min
MAFZ Paaren	Mo-Fr	4x 83 min	3x 87 min	3x 125 min
	Samstag	9x 75 min	9x 107 min	8x 140 min
	Sonntag	7x 80 min	6x 115 min	7x 143 min
Paretz	Mo-Fr (Saison)	6x 110 min	6x 45 min	6x 100 min
	Sa, So	2x 110 min	2x 45 min	2x 100 min

Quelle: Auswertung PROZIV



2.2.5 Angebotsqualität

Die Qualität des Beförderungsprozesses wird durch die folgenden Faktoren bestimmt:

Erschließungsgrad Netzdichte, Linienführung und Bedienungshäufigkeit	Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit einschließlich Anschlusssicherung
Reisezeit und -komfort durchgehende Fahrten in Haupt- relationen, Fahrzeugausstattung, sicheres und bequemes Umsteigen	Platzangebot Sitzplatzkapazität, Behinderten- freundlichkeit, Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen, Gepäck
Kundeninformation Aktualität, einheitlicher, übersicht- licher Aufbau	Sauberkeit und Service einschl. kundenfreundlicher Fahraus- weisvertrieb

Der Nahverkehrsplan 2007 - 2011 enthielt keine speziellen Festlegungen hinsichtlich zu erfüllender Qualitätsmerkmale. Der bestehende Verkehrsvertrag zwischen Landkreis und der Havelbus Verkehrsgesellschaft legt allerdings zwei wesentliche Kriterien fest, die auch Bestandteil der Anreizregelungen sind. Dabei handelt es sich um die Begrenzung des Höchstalters der regelmäßig im Schülerverkehr einzusetzenden Fahrzeuge auf 12 Jahre sowie die Festlegung einer Pünktlichkeitsquote von 98 %, wobei der Grenzwert für die Erfüllung des Kriteriums je Fahrt auf 5 min. (mit Messtoleranz von 1 min und Messpunktfestlegung Endhaltestelle der Fahrt), beträgt. Weitere inhaltliche Analyseergebnisse sind unter dem Aspekt ihrer Bewertung im [Abschnitt 2.4](#) dargelegt.

2.3 Gegenwärtige ÖPNV-Nachfrage

2.3.1 SPNV-Nachfrage

Zur Einschätzung des Standes und der Entwicklung der Nachfrage im schienengebundenen Regionalverkehr wurden die durchschnittlichen täglichen Ein- und Aussteigerzahlen aller Zugangsstellen im Landkreis Havelland und der Abschnittsbelegungen des Netzes in den Jahren 2005 und 2010, bereitgestellt aus der Reisendenstatistik (RES) der Deutschen Bahn AG und der Fahrgaststatistik der Märkischen Regio Bahn (MR/OLA), verwendet und gegenübergestellt sowie in [Tabelle 3](#) und den [Karten 8](#) und [9](#) aufbereitet.

Der Eisenbahn-Regionalverkehr verzeichnete im Jahr 2010 für den Landkreis Havelland ein mittleres tägliches Aufkommen Mo-Fr von ca. 21.000 Ein- und Aussteigern. An Wochenendtagen ist das Gesamtaufkommen etwa halb so hoch. Die Hochrechnung dieses Wertes auf ein Jahr entspricht einem Aufkommen von ca. 3,26 Millionen Beförderungsfällen und - bezogen auf die Wohnbevölkerung - einem spezifischen Aufkommen von 21,1 Fahrten pro Einwohner und Jahr. Der Vergleich der Jahre 2005 und 2010 weist eine deutliche Zunahme des Aufkommens um jeweils 16 ... 19 % aus, was etwa der Entwicklung des SPNV-Aufkommens im Land Brandenburg insgesamt entspricht. Besonders erfreulich ist die ab-



zulesende Tendenz für die lange Zeit von Abbestellung bedrohte MR 51 mit etwa doppelt so hohen realisierten Zuwächsen in der Folge von Attraktivitätsgewinnen, u. a. durch bauliche Sanierung.

Tabelle 3 Fahrgastnachfrage im SPNV

Aufkommen (Ein- und Aussteiger)	2005	2010	10/05
Alle Linien und Zugangsstellen im Ldkr. HVL			
Mo-Fr	17.840	20.710	+16 %
Sa, So, Ft	9.420	11.200	+19 %
darunter RB/MR 51			
Mo-Fr	1.220	1.600	+31 %
Sa, So, Ft	650	890	+37 %

Quellen:
Reisendenstatistik (RES) DB Regio und
Fahrgaststatistik Märkische
RegioBahn (bezogen über VBB)

Aufkommensstärkste Zugangsstellen im Regionalverkehr sind die Bahnhöfe Falkensee (3.730 Ein- und Aussteigern Mo-Fr) und Rathenow (3.360 Ein- und Aussteiger) Mo-Fr. Eine zweite Kategorie wird durch den Bahnhof Nauen repräsentiert (2.600 Ein- und Aussteiger). Danach folgen die Bahnhöfe Wustermark und Dallgow-Döberitz mit Aufkommen um die 1.700 Ein- und Aussteiger pro Tag, wobei insbesondere beim Bahnhof Wustermark der Umsteigeranteil hoch ist. Weniger als 100 Ein- und Aussteiger pro Tag Mo-Fr haben nur die Zugangsstellen Großwudicke, Buschow und der Bedarfshalt Döberitz, darunter Großwudicke unter 50 Ein- und Aussteiger pro Tag.

In den Karten 8 und 9 wurde mit jeweils mit Säulengrafiken an jeder Zugangsstelle nicht nur der Umfang, sondern auch die Entwicklung des Aufkommens von 2005 zu 2010 dargestellt. Daraus wird erkennbar, dass die Aufkommenszuwächse auf nahezu alle Zugangsstellen im Landkreis entfallen. Ausnahmen bilden nur die Zugangsstellen in Großwudicke, Premnitz Zentrum, Nennhausen und Priort, die Mo-Fr rückläufige Aufkommen zu verzeichnen hatten. Am Wochenende hatten zusätzlich auch Wustermark und Buschow eine rückläufige Aufkommensentwicklung.

Das streckenbezogene SPNV-Aufkommen (Querschnittsbelegung durch Fahrgäste in beiden Richtungen) ist auf der Hamburger Bahn zwischen Berlin und Nauen mit mehr als 5.000 Reisenden sehr hoch. Auf den Abschnitten zwischen Finkenkrug und Stadtgrenze Berlin wurden sogar 7.500 - 10.500 Reisende pro Tag Mo-Fr gezählt. Aber auch zwischen Friesack und Nauen beträgt die Querschnittsbelegung noch zwischen 2.700 und 3.000 Reisenden.

Auf der Lehrter Bahn ist die Abschnittsbelegung weitaus gleichmäßiger. Auch hier werden zwar auf den innerhalb des Berliner Umlandraumes gelegenen Abschnitten deutlich höhere Werte festgestellt (bis Wustermark zwischen 3.500 und 4.800 Reisende), in der Weiterführung bis Rathenow bleiben die Belegungen aber durchweg deutlich über 2.000 Personen.



Die Strecken, auf denen der RE 6 und die RB 21 verkehren, sind mit 1.100 Reisenden bzw. 700 - 800 Reisenden Mo-Fr deutlich geringer belegt, aber in einem unkritischen Bereich. Sehr erfreulich ist die Tendenz der Belegung der MR 51. Hier werden aktuell durchschnittlich 830 Reisende auf den Abschnitten im Kreisgebiet gezählt. In der Zeit, als der Streckenbetrieb akut in Frage gestellt wurde, lagen die Belegungswerte unter 400 Reisenden pro Tag.

2.3.2 Nachfrage im übrigen ÖPNV

Durch die Havelbus Verkehrsgesellschaft (HVG) wurden 2010 auf allen Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Havelland 6,81 Mio. Fahrgäste (Linienbeförderungsfälle) befördert. Unter Abzug der Einsteiger außerhalb des Landkreises und unter Hinzurechnung der Einsteiger auf Linien der Verkehrsgesellschaft Belzig (VGB) und des Verkehrsbetriebes Potsdam (ViP), für die Erhebungsdaten vorlagen und unter Hinzuschätzung der Einsteiger auf Linien anderer Verkehrsunternehmen innerhalb des Landkreises wurden 2010 im üÖPNV im Landkreis Havelland ca. 6,68 Millionen Personen befördert.

Tabelle 4 Nachfrage im übrigen ÖPNV 2010

	Mio. Beförderungsfälle	Anteil (%)
Havelbus Verkehrsgesellschaft	6,06	90,7
<i>Regionallinien</i>	4,23	69,8
<i>Stadt- und Ortslinien</i>	1,83	30,2
Kreisfremde Unternehmen	0,62	9,3
Summe	6,68	100,0

Das Fahrgastaufkommen des üÖPNV beträgt damit etwa das 2,05fache des Eisenbahn-Regionalverkehrs. Es entspricht einer statistischen Nutzungshäufigkeit von etwa 43 Fahrten pro Einwohner und Jahr. Dieser Wert ist um etwa 8 % höher als 2005 aber um ca. 18 % niedriger als im Jahr 2000, liegt damit aber im Bereich vergleichbarer Landkreise in Brandenburg. Der Rückgang des absoluten und spezifischen Fahrgastaufkommens im übrigen ÖPNV der Jahre 2000 - 2005 ist also in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts gestoppt und umgekehrt worden.

Eine prägnante Verschiebung hat sich zugunsten der Nachfrage auf den Stadt- und Ortslinien vollzogen, während die Nachfrage im ländlichen Raum und darunter auch im Schülerverkehr leicht zurückgegangen ist.

64,8 % der Beförderungsfälle machen Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs (einschl. Freiverkauf) aus, im Regionallinienverkehr beträgt dieser Anteil aber etwa 70 % und in den stark ländlich geprägten Räumen mehr als 80 %. Insgesamt hat aber der Anteil des Schülerverkehrs tendenziell abgenommen.



Die auf das Liniennetz bezogene Fahrgastbelegung wurde auf der Grundlage der Ergebnisse der VBB-Erhebung 2010 ermittelt und in den **Karten 10 bis 12** dargestellt. Es ergeben sich folgende Erkenntnisse:

- Es hebt sich natürlich die dichte Nachfrage innerhalb des Berliner Umlandraumes deutlich ab.
- Ebenso wird aber auch die enge Verflechtung zwischen dem unmittelbaren Berliner Randbereich (mit Falkensee, Schönwalde, Dallgow-Döberitz) einerseits und Wustermark und Nauen andererseits erkennbar.
- Es heben sich die verkehrlichen Hauptachsen im Regionalverkehr des Landkreises auch nachfrageseitig ab.
- Der Raum Rathenow-Premnitz sowie das Achsenkreuz Rathenow stellen trotz des in den letzten Jahren eingetretenen Potenzialverlustes immer noch einen deutlich heraushebbaren Konzentrationsraum der Fahrgastnachfrage im ÖPNV dar.
- Darüber hinaus sind die Fahrgastströme in weiten Teilen des Äußeren Entwicklungsraumes, insbesondere im mittleren Teil des Kreises und in nahezu allen Randbereichen, sehr feingliedrig und mit konventionellen Verkehrsangeboten schwer zu erschließen.

2.4 Gesamtbewertung, Mängelfeststellung, Handlungs- und Untersuchungsbedarf - Erfolgskontrolle zur Durchführung des Nahverkehrsplanes 2006 - 2011

In einer Gesamtbewertung des ÖPNV-Angebotes ist zunächst das vergleichsweise gute SPNV-Angebot zu berücksichtigen, das im Landkreis Havelland erheblich zur Erfüllung von Verbindungsfunktionen und in beschränktem Umfang auch zur Erfüllung von Erschließungsfunktionen beiträgt. Ganz besonders deutlich wird dies an den hohen SPNV-Aufkommens- und -belegungswerten auf allen, stark von Pendlern genutzten Relationen mit Berlin.

In der Summe aus SPNV- und üÖPNV-Angeboten ist folgende Einschätzung zu treffen:

- Netzcharakter und eine Gesamtabdeckung der Fläche des Landkreises sind gewährleistet.
- Wirkliche Netzlücken sind landschafts-, siedlungs- und verkehrsinfrastrukturell begründet.
- Durch Linienverkehre im Takt oder durch Überlagerung mehrerer Linien heben sich Angebotsachsen deutlich ab.
- Konkurrierende Parallelverkehre zwischen Bahn und Bus sind nicht festzustellen, sondern im Gegenteil wird eine geradezu beispielgebende Aufgabenteilung zwischen den Angeboten der beiden Verkehrsträger vorgefunden.
- Parallelverkehre durch Linienwegüberlagerungen kommen stellenweise vor. In den Stadtverkehren und im Raum Nennhausen sind diese auch mit dem Ziel einer Entflechtung zu untersuchen.
- Das die Kreisgrenzen überschreitende Angebot ist - anders als in den meisten Landkreisen Brandenburgs - weitgehend erhalten, konnte teilweise sogar erweitert werden.



- Im dünnbesiedelten Raum außerhalb des Schülerverkehrs kann das sonstige ÖPNV-Angebot nicht zufrieden stellen. Gleichzeitig ist dort auch die Nutzung des vorhandenen Angebotes schlecht. Hier sind andere Wege, jenseits des konventionellen Linienverkehrsangebotes unausweichlich.
- Das Angebotsvolumen in den Stadtverkehren ist als angemessen zu beurteilen, die Angebotsstrukturen sind verbessert worden
 - Umsetzung Buskonzept Falkensee und Umland mit klarerer Strukturierung und besserer Vertaktung, wodurch 17 % mehr Fahrgäste gewonnen werden konnten
 - Gliederung der Netzstrukturen im Raum Rathenow-Premnitz mit verbesserten Verknüpfungen können aber ebenso wie die Organisation des Angebots (außer in Nauen) noch effizienter und nutzerfreundlicher gestaltet werden.
- Zur Erschließung erwarteter zusätzlicher Nachfrage wurden Angebote und Verknüpfungen verbessert (GVZ und Bahnhof Wustermark, Elstal).
- Neben anderen Ursachen haben die durchgeführten Maßnahmen insgesamt zu einer Steigerung der Fahrgastnachfrage im SPNV und im üÖPNV, und damit zu einer Trendwende in der Nachfrageentwicklung geführt.
- Eine Kategorisierung des Streckennetzes ist zwar theoretisch festgelegt, planerische und faktisch aber noch nicht umgesetzt.
- Es ist bereits ein hohes Maß an Verknüpfung zwischen den Angeboten Bahn-Bus und Bus-Bus erreicht, allerdings bestehen zumindest an einigen Verknüpfungspunkten noch Reserven.
- Der vorgegebene Bedienungsstandard ist räumlich so stark aggregiert, wird teilweise so weit übertroffen und enthält nicht genügend spezifische Festlegungen, dass er als planerisches Gestaltungsmittel nicht wirksam wird und neu definiert werden muss.
- Die Vorgaben für die Stadtverkehre werden durch das tatsächliche Angebot zumindest in der Hauptverkehrszeit weit übertroffen. In den Tagesrandlagen zeichnet sich latente Nachfrage nach zusätzlichen Angeboten ab.
- Die Beförderung aller anspruchsberechtigten Schüler des Landkreises im Rahmen der Schülerbeförderung ist gewährleistet, jedoch im Wesentlichen ohne Qualitätsvorgaben.
- Die Erreichbarkeit der touristischen Schwerpunkte des Landkreises, soweit diese für eine Anbindung durch den ÖPNV als geeignet einzuschätzen sind, ist weitgehend auf einem bereits guten Niveau. Punktuelle Verbesserungsmöglichkeiten sind aber sichtbar.
- Die Möglichkeiten der unkonventionellen Bedienung und schon gar der bedarfsabhängigen Bedienung sind mit Leistungsanteilen von nur 5 % bzw. sogar nur 2,4 % und der Anwendung ausschließlich linien- und haltestellengebundener Angebotsformen bei weitem noch nicht ausgeschöpft und müssen künftig stärker genutzt werden. Eine gute Voraussetzung ist durch die vorhandene Dispositionszentrale und deren Verfügbarkeit gegeben.



- Die Qualität der Leistungsdurchführung ist insgesamt als gut einzuschätzen, wobei Reserven im Bereich der Anreizregelungen und des Qualitätsmanagements bestehen. Zudem ist noch kein geschlossenes Störungs- und Beschwerdemanagement vorhanden.

Wirtschaftlichkeit und Organisation:

- Nicht nur das Gesamtangebot konnte in den letzten Jahren konstant gehalten werden. Ebenso wird seit 2005 der geltende Verkehrsvertrag mit lediglich einer Anpassung in 2009 eingehalten. Angesichts der eingetretenen Entwicklungen, insbesondere der Kraftstoffpreise, ist das als gutes Ergebnis zu bewerten.
- Bei allen Bemühungen um Effizienzverbesserung und Qualitätsverbesserung konnte das größte und bereits vollständig durchgeplante und evaluierte Potenzial zur Aufwandssenkung und Qualitätsverbesserung aus einer Optimierung der Schülerbeförderung auf der Grundlage einer Staffe- lung der Unterrichtszeiten aufgrund ablehnender Beschlüsse mehrerer Schulkonferenzen nicht oder nur in begrenztem Umfang ausgeschöpft werden. Dadurch ist die Wirtschaftlichkeit der Ver- kehrsdurchführung im guten durchschnittlichen Bereich, aber noch nicht gut.
- Laut geltender Investitionsrichtlinie des Landkreises erfolgt die Förderung von Investitionen in den Fahrzeugpark noch objektbezogen, damit zugunsten bestimmter (auswählbarer) Unterneh- men, damit nicht unternehmensneutral und nicht konform mit den beihilferechtlichen Bestim- mungen der Verordnung (EG) 1370/2007.
- Auf der Grundlage dieser Förderstrategie erfolgte in den letzten Jahren eine konzentrierte Fahr- zeugförderung, die zu einem gegenwärtig sehr modernen Fuhrpark der HVG mit einem Durch- schnittsalter von 6,2 Jahren¹⁷ geführt hat. Neben diesem positiven Aspekt sind andererseits die daraus resultierende überdurchschnittlich hohe Kostenbelastung aus Fahrzeugabschreibungen so- wie die Gefahr des Auseinanderdriftens im Erneuerungsgrad zwischen der HVG und den Subunter- nehmern zu beachten.
- Die permanente Diskussion und eine nicht umsetzbare Beschlusslage um eine optimale Unter- nehmens- und Organisationsstruktur in Westbrandenburg sowie nach wie vor bestehende Unklar- heiten über eine möglicherweise erfolgende weitere Kreisgebietsreform im Land Brandenburg verhindern abschließende Aussagen zum Handlungsbedarf in Sachen Unternehmens- und Aufga- benträgerorganisation.

¹⁷ Berechnet nach der Richtlinie zur Berichterstattung nach EU-VO 1370/2007 (Verbundbericht)



3 Entwicklung von Strukturdaten und ÖPNV-Nachfrage

3.1 Strukturdaten

3.1.1 Einwohner

Die Gesamtentwicklung der Einwohnerzahl des Landkreises Havelland war in den letzten Jahren tendenziell steigend. Ab 2007 ist die Entwicklung stagnierend bis leicht rückläufig geworden. Sehr prägnant war aber auch schon vor 2007 das Auseinanderdriften der beiden strukturell unterschiedlichen Teile des Kreises. Während der Anstieg der Einwohnerzahlen im Verdichtungsraum Berliner Umland besonders kräftig war und auch gegenwärtig noch deutlich anhält, ist der übrige Raum bereits längerfristig von einem Rückgang der Einwohnerzahlen gekennzeichnet. **Karte 13** zeigt dies anhand der Einwohnerentwicklung nach Gemeinden 2006 - 2010.

Im Planungszeitraum und darüber hinaus ist laut geltender Bevölkerungsvorausschätzung 2025 des Landes Brandenburg mit einem weiteren moderaten Rückgang der Gesamtbevölkerung zu rechnen. Die Geburtenhäufigkeit ist zurückgegangen und bleibt langfristig niedrig. Im Westhavelland wird diese voll wirksam, weil es keinen Ausgleich durch einen positiven Wanderungssaldo gibt. Im Berliner Umland ist die Situation anders. Hier kann der Wanderungssaldo weiterhin die auch hier nicht hinreichende natürliche Bevölkerungsentwicklung ausgleichen. So kommt es im Verflechtungsraum weiterhin zu Einwohnerzuwächsen.

Den Nachfrageberechnungen für den Nahverkehrsplan 2012 - 2016 wird die in **Tabelle 5** dargestellte Entwicklung der Einwohnerzahlen des Landkreises zugrunde gelegt.

Im Ergebnis resultiert ein Gesamtrückgang der Einwohnerzahlen im Planungszeitraum bis 2016 gegenüber 2010 um -1.169 Personen bzw. -0,8 %. Diese Prognosewerte sind zwar unerfreulich, jedoch im Vergleich mit vielen anderen ländlichen Räumen oder auch Mittelstädten, die nicht selten 1 ... 2 % pro Jahr an Einwohnern verlieren, wirklich noch moderat und schlagen auch nicht dominant auf die Fahrgastnachfrage im ÖPNV durch. Problematischer ist allerdings die Langzeitwirkung aus einer Kombination aus niedriger Geburtenrate und Abwanderung junger Frauen, weil dies zu einer Potenzierung der Wirkungen über die Generationen führt (vgl. dazu auch Erläuterungen zur Prognose der Schüler- und Fahrschülerzahlen in **Abschnitt 3.1.2**). Ebenso problematisch ist und bleibt die räumliche Differenzierung der Einwohnerentwicklung auch über die nächsten Planungszeiträume. **Karte 14** zeigt die Entwicklung nach Gemeinden im Zeitraum 2010 - 2016. Demnach steigen die Einwohnerzahlen im Planungsraum Berliner Umland (EVR) um weitere +3,8 % (fast +4.000 Personen) an, während diese im Äußeren Entwicklungsraum um weitere mehr als -9 % (ca. -5.000 Personen) zurückgehen.

Tabelle 5 Entwicklung der Einwohnerzahlen nach Teilräumen 2010 - 2016/2020¹⁸

Jahr	HVL	EVR	ÄER	Index HVL (2010=100)	Index EVR (2010=100)	Index ÄER (2010=100)
2006	155.052			100,1		
...						
2010	154.891	100.419	54.472	100,0	100,0	100,0
2012	154.264	101.688	52.576	99,6	101,3	96,5
2014	153.917	103.020	50.897	99,4	102,6	93,4
2016	153.722	104.262	49.460	99,2	103,8	90,8
...						
2020	153.771	106.439	47.332	98,6	106,0	86,9

Quelle: Auftragsprognose für den Landkreis Havelland auf der Basis der gemeinsamen Landesprognose von LDS und LBV, 2010

Neben der Entwicklung der Gesamtzahlen wirkt die Altersstrukturentwicklung intensiv auf die ÖPNV-Nachfrage, weil bestimmte Bevölkerungsgruppen mit unterschiedlichen Verkehrsbedürfnissen differenziert betroffen sind, insbesondere Schüler, Erwerbstätige und Senioren. Auf die Altersstruktur wirken die natürliche Bevölkerungsbewegung (aus Geburten- und Sterberate) sowie die Migrationsbewegung (aus Zu- und Abwanderungen), wobei wiederum auch die Altersstruktur der Wanderungen von prägender Bedeutung ist. Hauptmerkmale des demografischen Wandels sind die leichten Rückgänge des Anteils der Bevölkerung im Vorerwerbs- und im Erwerbsalter einerseits und die deutliche Zunahme des Anteils der Bevölkerung im Nacherwerbsalter (siehe Tabelle 6).

Tabelle 6 Anteil der Senioren (ü64) nach Teilräumen 2010 - 2016/2020

Jahr	HVL	EVR	ÄER
2010	21,0 %	18,4 %	25,7 %
2012	21,1 %	18,6 %	26,1 %
2014	21,7 %	19,1 %	27,0 %
2016	22,9 %	20,1 %	28,6 %
...			
2020	25,3 %	22,3 %	32,0 %

Quelle: ebenda

Insgesamt ist aber auch festzustellen, dass über einen solch kurzen Planungszeitraum die Veränderungen noch nicht dominant sind. Bedenklich werden die Veränderungen aber bereits bei Anwendung der Betrachtungsperspektive 2020.

¹⁸ EVR = Engerer Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin
ÄER = Äußerer Entwicklungsraum



3.1.2 Schüler und Schulstandorte

Derzeit gibt es im Landkreis Havelland 50 allgemeinbildende Schulen, davon

26 Grundschulen [GS]	6 Gymnasien [Gym]
7 Oberschulen [OS]	6 Förderschulen [FS] (einschl. der Förderklassen der OS Friesack)
2 Oberschulen mit Grundschulteil [OS/GS]	1 Oberstufenzentrum [OSZ] (4 Standorte)
2 Gesamtschulen [GesS]	

Das Standortsystem der Schulen des Landkreises ist in **Karte 15** dargestellt. Die Netzstruktur ist inzwischen ausgesprochen konzentriert, gemessen an der räumlichen Verteilung der Einwohner und damit auch der Schüler aber durchaus als ausgewogen zu bezeichnen. Insbesondere ist es gelungen, noch genügend Grundschulen in der Fläche zu erhalten, so dass weite Schulwege für Grundschüler und insgesamt ein überproportional hoher Anteil von Fahrschülern an den Gesamtschülern (Fahrschülerquote) vermieden werden konnte, was nicht in allen vergleichbaren Landkreisen so ist.

Im Schuljahr 2010/2011 wurden an den allgemeinbildenden Schulen des Landkreises HVL 14.703 Schülerinnen/Schüler beschult (677 weniger als 2006), davon 8.049 Grundschüler, 1.659 Oberschüler, 1.443 Gesamtschüler, 3168 Gymnasiasten und 384 Förderschüler. In demselben Zeitraum besuchten 1.810 Schüler das berufliche Gymnasium im OSZ Havelland.

Die Entwicklung der Schülerzahlen im Planungszeitraum und darüber hinaus ist durch die Gesamtentwicklung der Einwohnerzahlen und vor allem durch die längerfristig zurückgegangenen (zeitweilig aber wieder steigenden) Geburtenziffern geprägt. Nach der vorstehend genannten Bevölkerungsprognose und in Korrespondenz zu den Angaben des Schulverwaltungsamtes des Landkreises werden sich Schülerzahlen und Schülerquoten gemäß **Tabelle 7** entwickeln.

Auswirkungen auf das Schulstandortsystem im Sinne von Schulschließungen, Zusammenlegungen von Standorten u. ä. sind aus der Schulentwicklungsplanung des Landkreises gegenwärtig nicht absehbar. Diese wird durch den Landkreis gegenwärtig ebenfalls für den Zeitraum bis 2015/2016 fortgeschrieben. Im Planungszeitraum bis 2016 ist mit wesentlichen standörtlichen Veränderungen nicht zu rechnen. Somit wird es auch nicht zu deutlichen Veränderungen der Fahrschülerquote (Anteil der Fahrschüler an den Schülern insgesamt) kommen.

Tabelle 7 Entwicklung der Schülerzahlen¹⁹ und Schülerquoten nach Teilräumen 2010 - 2016/2020

Jahr	HVL	EVR	ÄER	Index HVL (2010=100)	Index EVR (2010=100)	Index ÄER (2010=100)
2006	14.884			103,9
...						
2010	14.319	10.430	3.889	100,0	100,0	100,0
...						
2012	14.748	10.737	4.011	103,0	102,9	103,1
2013	15.000	10.908	4.092	104,8	104,6	105,2
2014	15.287	11.098	4.189	106,8	106,4	107,7
2015	15.305	11.050	4.255	106,9	105,9	109,4
2016	15.152	10.982	4.170	105,8	105,3	107,2
...						
2020	14.362	10.458	3.904	100,3	100,3	100,4
Schülerquoten (o. Förderschüler) in % der Wohnbevölkerung				Quellen: Schülerzahlen 2010 bis 2015: Landkreis Havelland, Schulentwicklungsplanung 2011/2012 bis 2015/2016, Bearbeitungsstand 21.12.2011 Berechnung für 2016 und 2020: PROZIV Schülerquoten: Berechnung PROZIV auf der Grundlage der Landes- prognose nach Altersgruppen sowie der o. g. Daten aus der Schulentwicklungsplanung		
2006	9,6 %					
...						
2010	9,2 %	10,5 %	7,0 %			
...						
2012	9,6 %	10,6 %	7,6 %			
2013	9,7 %	10,7 %	7,9 %			
2014	9,9 %	10,8 %	8,2 %			
2015	10,0 %	10,7 %	8,5 %			
2016	9,9 %	10,5 %	8,4 %			
...						
2020	9,3 %	9,8 %	8,2 %			

3.1.3 Erwerbstätigkeit, Arbeitsplätze und Berufspendler

Zum Zeitpunkt des letzten verfügbaren Standes der amtlichen Statistik per 30.06.2009 waren im Landkreis Havelland etwa 52.900 Personen sozialversicherungspflichtig erwerbstätig. Das sind etwa +4.000 Personen (+8,3 %) mehr als 2006. Noch erfreulicher ist die Entwicklung bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (=besetzte Arbeitsplätze) verlaufen. Ihre Zahl stieg im gleichen Zeitraum um +3.100 Personen (+9,2 %) auf 36.421 Personen an. [Quelle: Bundesagentur für Arbeit (BA), Nürnberg]

Es ist davon auszugehen, dass im mittelfristigen Planungszeitraum bis 2016 die Werte für Erwerbstätigkeit und Beschäftigung noch moderat weiter ansteigen, wobei in dieser Aussage eine hohe Unsicherheit aufgrund der gegenwärtigen krisenhaften europäischen und weltweiten Finanzsituation und deren möglichen Auswirkungen auf die konjunkturelle Gesamtsituation liegt. Längerfristig werden die Werte aber

¹⁹ Schüler allgemeinbildender Schulen, ohne Förderschüler



stagnieren und spätestens nach 2020 auch rückläufig werden, weil dann der demografische Wandel in der Weise wirkt, dass die Anzahl der Personen im Erwerbsalter deutlich zurückgeht.

[Quelle: Eigene Einschätzung des Gutachters PROZIV aufgrund einer vergleichenden Bewertung der mittelfristigen Konjunkturentwicklung sowie der Altersstrukturentwicklung].

Das Kreisgebiet weist insgesamt, wie alle Berliner Umlandkreise, einen negativen Pendlersaldo (Auspendlerüberschuss) auf. Dieser umfasst ca. 16.600 Personen. Das Gesamtpendleraufkommen ist aber weitaus höher. Es umfasst jeden Erwerbstätigen, bei dem sich Wohn- und Arbeitsort unterscheiden, bei dem aber entweder der Wohnort oder der Arbeitsort oder beides innerhalb des Kreisgebietes liegt. In der Summe von Ein- und Auspendlern beträgt das gegenwärtige Gesamtpendleraufkommen des Landkreises ca. 50.650 Personen²⁰.

Aus den Pendleraufkommen der einzelnen Gemeinden wurden die konkreten Verflechtungen (Pendlerströme) zwischen den Gemeinden bzw. bezogen auf bestimmte Schwerpunkte ermittelt und die Ergebnisse ebenfalls kartographisch dargestellt.

Die Pendlerverflechtungen des Landkreises Havelland sind folgendermaßen zu charakterisieren:

(vgl. Karten 16 bis 18²¹)

A. Gesamtentwicklung

- Die Anzahl der Pendler ist stetig zunehmend, im zurückliegenden Planungszeitraum 2006 bis 2009 (aktuellster verfügbarer Wert) um +10,5 %, das entspricht +4.864 Personen.
- Besonders starke Zunahmen sind bei den Verflechtungen mit Berlin, Potsdam (Anstieg auf das 2,5fache) und auch Brandenburg/Havel zu verzeichnen (siehe Tabelle 8).
- Dieser Gesamttrend setzt sich auch im Planungszeitraum fort (+10,5 %), wird sich sukzessive danach aber mit dem Rückgang der Erwerbstätigenzahlen abschwächen.

B. Kreisinterne Pendlungen:

- Die Pendlerverflechtungen zwischen den Gemeinden innerhalb des Kreisgebietes sind insgesamt wesentlich weniger ausgeprägt als die Pendlungen über die Kreisgrenze hinaus.
- Es heben sich deutlich als Ziel- aber auch als Quellorte in einer ersten Kategorie Rathenow, Premnitz, Nauen und Falkensee und in einer zweiten Kategorie Milower Land, Wustermark, Ketzin/Havel, Dallgow-Döberitz und Brieselang heraus. Bei den Pendlerschwerpunkten der zweiten Kategorie ist mit Ausnahme von Wustermark und Brieselang typisch, dass die Auspendlungen deutlich überwiegen.
- Es bilden sich deutlich die Pendlereinzugsbereiche von Rathenow, Nauen und Falkensee ab. Darüber hinaus sind nur geringe Verflechtungen festzustellen.
- Tendenziell werden die kreisinternen Verflechtungen eher stagnieren bzw. leichte Zuwächse auf den Berliner Umlandbereich beschränkt bleiben.

²⁰ Eine Doppelerfassung pendelnder Personen sowohl als Einpendler als auch als Auspendler wurde dabei ausgeschlossen.

²¹ Die Zahlen an den Balken zeigen die Anzahl der Pendler je Relation und Richtung mit „Rechtsverkehr“. Dargestellt sind alle Relationen mit mindestens einem Richtungsstrom ab 50 pendelnden Personen.



C. Kreisexterne Pendlungen:

- Die Pendlerverflechtungen über die Kreisgrenze hinaus sind deutlich stärker ausgeprägt als die innerhalb des Kreisgebietes. Das liegt an dem hohen Gewicht insbesondere der Metropole Berlin, aber auch der beiden Oberzentren Potsdam und Brandenburg/H., die alle gleichzeitig Arbeitsplatzschwerpunkte sind. Dabei nehmen in der Regel sowohl die Auspendlungen als auch die Einpendlungen zu. Die Kern-Rand-Wanderung von Einwohnern insbesondere aus Berlin in das Umland im Landkreis Havelland ist neben der Attraktivität des Arbeitsplatzstandortes der Hauptgrund für die Zunahme insbesondere der Auspendlungen nach Berlin. Das wird ganz besonders dadurch erkennbar, dass die Intensität der Verflechtung mit Berlin in Nauen endet bzw. darüber hinaus nur noch die Kreisstadt Rathenow umfasst.
- Die Pendlereinzugsbereiche der Oberzentren Potsdam und Brandenburg/H. im Landkreis Havelland lassen sich relativ scharf einerseits auf den südlichen Teil des Berliner Umlandraumes und andererseits auf den Raum Rathenow/Premnitz/Milower Land eingrenzen.
- Tendenziell ist davon auszugehen, dass die Verflechtungen mit Berlin und Potsdam in beiden Richtungen weiter an Intensität gewinnen werden. In abgeschwächter Form gilt das auch für die Verflechtungen mit der Stadt Brandenburg an der Havel.

Tabelle 8 Entwicklung der Pendlerzahlen nach Hauptrelationen 2006 - 2016/2020

Jahr	48.910	52.989	Erwerbstätige				
	33.336	36.421	Arbeitsplätze				
	2006	2009	2013	2016	2020	16/09	20/16
HVL	45.797	50.661	53.400	55.980	58.780	+10,5 %	+5,0 %
- mit Berlin	19.050	21.348	23.100	24.760	26.740	+16,0 %	+8,0 %
- mit LHP	2.209	5.521	5.950	6.205	6.580	+12,4 %	+6,0 %
- mit BRB	3.066	3.240	3.440	3.590	3.775	+10,8 %	+5,1 %

Quelle: Jährliche Statistik der Bundesagentur für Arbeit (BA) Nürnberg - Erwerbstätige und Pendler

3.1.4 Standortentwicklung / Bauleitplanung

Wie in allen Landkreisen Brandenburgs und insbesondere allen Umlandkreisen Berlins hat es auch im Havelland seit dem Anfang der 1990er Jahre umfangreiche und standörtlich bedeutende strukturelle Veränderungen gegeben, die sich in einer Vielzahl von neuen oder stark erweiterten Standorten

- des konzentrierten Wohnungsbaus
- der Industrie- und Gewerbeansiedlung
- Sondergebieten des großflächigen Einzelhandels und des Dienstleistungsgewerbes sowie
- Sport, Erholung, Freizeit, Gesundheits- und Sozialwesen

zeigen. Diese Entwicklung ist mittlerweile aber im Wesentlichen abgeschlossen. Natürlich kommt es noch zu weiteren Verdichtungen und auch Erweiterungen vorhandener Standorte, aber in der Regel



nicht mehr zur Erschließung neuer Standorte und wenn, dann vorzugsweise nicht außerhalb der bestehenden Ortslagen.

Dennoch muss die ÖPNV-Planung immer darauf bedacht sein, derartige Standorte (wie z. B. den Zalando-Standort im Gewerbegebiet Brieselang) entsprechend des zu erwartenden Fahrgastaufkommens, in jedem Falle aber rechtzeitig anzubinden. Dies entspricht den vitalen Interessen der Raumordnung und Landesplanung und natürlich auch der Kreisentwicklungsplanung. Deshalb müssen Nahverkehrsplanung und Betreiberunternehmen rechtzeitig über entsprechende standörtliche Entwicklungen informiert werden, um handlungsfähig zu sein.

3.1.5 Motorisierungsgrad

Der Motorisierungsgrad ist im Landkreis Havelland, wie in allen Regionen Ostdeutschlands in den 1990er Jahren mit teilweise 2-stelligen Zuwachsraten angestiegen. Dieser Anstieg hat sich in den Folgejahren verlangsamt, ist aber in der Regel nicht nachhaltig zum Stillstand gekommen. Die Niveaudifferenz zu den westdeutschen Regionen ist nur noch so groß, wie sie auch innerhalb der alten Bundesländer nicht untypisch ist.

Tabelle 9 Entwicklung von Pkw-Bestand und Motorisierungsgrad 2006 - 2016/2020
[MotGrd in Pkw je 1000 Einw.]

Jahr	2006	2009	2013	2016	2020	16/09	20/16
Pkw	87.145	80.297	83.205	86.392	89.200	+7,6 %	+10,9 %
Motorisierungsgrad	562	518	540	562	580	+8,5 %	+3,2 %
Referenz Land BB	567	521					

Quelle: Jährliche Statistik des Kraftfahrtbundesamtes Flensburg (KBA-Statistik)

Bei der Betrachtung der Entwicklung laut **Tabelle 9** ist zu beachten, dass seit 2008 die vorübergehend stillgelegten/außer Betrieb gesetzten Pkw in der Statistik nicht mehr erfasst werden, womit sich ein sprunghafter Rückgang um durchschnittlich 10 - 15 %²² von 2007 auf 2008 erklären lässt. Lag der Motorisierungsgrad 2006 im Kreisgebiet noch bei 567 Pkw/1.000 Einwohner, so ist dieser Wert im Jahre 2009 scheinbar auf 521 Pkw/1.000 Einwohner zurückgegangen. Der Motorisierungsgrad im Landkreis Havelland liegt geringfügig unter den Referenzwerten für das Land Brandenburg mit 518 Pkw/1.000 Einw. und über dem Bundesdurchschnitt mit 502 Pkw/1.000 Einwohner. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass bei den Werten für Land und Bund alle Großstädte enthalten sind, die in der Regel wesentlich geringere Motorisierungsgrade aufweisen.

Die niedrigsten Motorisierungsgrade weisen gemäß Darstellung in **Karte 19** die Städte Premnitz und Rathenow auf, gefolgt von den meisten Gemeinden im Berliner Umland. Dort also, wo das ÖPNV-Angebot am besten und in den Städten teilweise fußläufige oder Fahrraderreichbarkeiten begrenzend

²² Die Auswirkung ist deshalb so drastisch, weil Erfassungstichtag immer der 1. Januar d. J. ist, in einer Zeit also, in der die Anzahl der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge am höchsten ist. Die Motivation für eine solche Änderung der statistischen Basis ist kaum zu ergründen. Offenbar soll einfach ein niedrigerer Motorisierungsgrad ausgewiesen werden.



auf den Pkw-Besitz wirken. Im Falle Schönwalde-Glien wirkt möglicherweise ein hohes Einkommensniveau für eine Sonderstellung.

Die höchsten Motorisierungsgrade finden sich - lediglich mit den Ausnahmen Schönwalde-Glien und Ketzin/Havel - in den mittleren sowie den südwestlichen und nordwestlichen Randgebieten des Kreises. Dort also, wo die Bedingungen für ein gutes Verkehrsangebots am schlechtesten und das ÖPNV-Angebot daher keine konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr bieten kann.

Nach dem kurzzeitigen und einmaligen statistischen Effekt ist in der Zukunft wieder mit einem weiteren Anstieg des Motorisierungsgrades zu rechnen. Alle gegenteiligen Prognosen, die es bereits seit den 1960er Jahren gibt, haben sich immer wieder als falsch erwiesen. Allerdings werden Sättigungstendenzen sichtbar.

Der Prognose zugrunde gelegt wurde ein Zuwachs von +8,5 % von 2010 bis 2016, was einem durchschnittlichen jährlichen Anstieg um knapp +1,4 % entspricht.

3.2 Entwicklung von Verkehrsverhalten, Fahrgastnachfrage, Modal Split und Mobilität

Jede der in **Abschnitt 3.1** erläuterten Strukturgrößen wirkt in spezifischer Weise auf die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen. Insgesamt wird deutlich, dass sowohl die nachfragestimulierenden wie auch die nachfragebegrenzenden Einflüsse im Landkreis Havelland nur wenig intensiv wirken, sich durch ihre gegensätzliche Wirkungsrichtung teilweise auch kompensieren.

in positiver Richtung (Nachfrage erhöhend)

- die Alterstruktur der Bevölkerung
 - kurzzeitig deutlich Nachfrage steigernd, weil Anzahl und Anteil der Senioren mit gegenwärtig noch (bis die ab etwa 1950 Geborenen in das Seniorenalter kommen) geringerem Führerscheinbesitz zunimmt
 - dauerhafte Wirkung der Altersstruktur durch generell ÖV-affineres Verkehrsverhalten von Senioren, geringere Pkw-Verfügbarkeit, in hohem Alter auch Fahruntauglichkeit
- kurzfristig noch leicht zunehmende Erwerbstätigkeit und Beschäftigung
- der permanente weitere Anstieg des Pendleraufkommens, wobei die Hauptrelationen durch den SPNV abgedeckt werden, der üÖPNV aber durch Zu- und Abbringerleistungen profitiert
- die bis 2015 zunehmende Zahl und Veränderungen in der Altersstruktur der Schüler (Primarstufe → Sekundarstufe) mit größeren Einzugsbereichen und weiteren Wegen
- die Wirkungen der Zugehörigkeit zum Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, insbesondere die Vorteile des Verbundtarifs
- die zunehmende Attraktivität des ÖPNV, sofern bestimmte in **Abschnitt 4** erläuterte Maßnahmen umgesetzt werden
- die zunehmende Integration innovativer Elemente in die Gestaltung des ÖPNV-Angebotes in Form höherwertiger bedarfsabhängiger Angebote
- verändertes Verkehrsverhalten in Richtung zunehmendes Umweltbewusstsein



in negativer Richtung (Nachfrage reduzierend bzw. -begrenzend)

- der wenn auch moderate, aber doch spürbare und zunehmende Rückgang der Einwohnerzahlen
- die noch weiter leicht ansteigende individuelle Motorisierung
- der 2016 einsetzende Rückgang bei den Schülerzahlen
- der zunehmende Modal-Split-Anteil des Radverkehrs, der nicht nur Mobilität vom Pkw abzieht, sondern auch und in den Städten vor allem vom ÖPNV
- Kostenanstiege bei der ÖPNV-Durchführung und die Begrenztheit der finanziellen Spielräume für die Gestaltung der ÖPNV-Angebote (Sparzwang).

Dabei wurden zusätzlich verschiedene Randbedingungen beachtet, wie

- sukzessive rückläufige Pkw-Nutzungshäufigkeit und Nutzleistung
 - die sich im Planungszeitraum weiter erhöhende Attraktivität des SPNV, die positive Auswirkungen auf die Nachfrage im übrigen ÖPNV hat, weil keine Konkurrenzsituation eintritt, sondern gegenseitige Vorteile genutzt werden können
- etc.

Insgesamt überwiegen aber hinsichtlich ihrer Intensität die positiv wirkenden Faktoren. Per Saldo ergibt sich ein

**Anstieg der Fahrgastnachfrage im übrigen ÖPNV
2010 bis 2016 um +6 ... +7 %
(Kalkulatorisch verwendeter Planwert = +6,4 %)**

Es ist zu erwarten, dass die Tendenzen bei Schülerverkehren und den sonstigen Nutzergruppen laut Tabellen 10 und 11 auseinanderfallen, weil der Schülerverkehr sich nur zeitweilig verstärken, nach 2015 aber wieder rückläufig entwickeln wird, während bei den sonstigen Nutzern wesentlich bessere Chancen bestehen, durch intelligente Angebote kontinuierlich günstigere Nachfragewerte zu erreichen. Damit wird sich der Anteil des Schülerverkehrs am Gesamtaufkommen im ÖPNV verringern.

Tabelle 10 Vorausberechnung der Fahrschülerzahlen 2010 - 2016/2020

Jahr	2010	2012	2014	2016	2020	16/10	20/16
EVR	5.048	5.068	5.233	5.180	4.960	+2,6 %	-4,2 %
ÄER	1.961	2.057	2.147	2.138	2.045	+9,0 %	-4,3 %
HVL	7.009	7.125	7.380	7.318	7.005	+4,4 %	-4,3 %



Tabelle 11 Vorausberechnung der Entwicklung des sonstigen ÖPNV-Nutzeraufkommens 2010 - 2016/2020

Jahr	2010	2012	2014	2016	2020	16/10	20/16
EVR	100 %	102,8 %	106,1 %	110,9 %	117,1 %	+10,9 %	+5,6 %
ÄER	100 %	97,9 %	96,2 %	95,0 %	90,2 %	-5,0 %	-5,1 %
HVL	100 %	102,1 %	104,6 %	109,5 %	113,7 %	+9,5 %	+3,8 %

Quellen jeweils: Vorausberechnung PROZIV

Der Modal-Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Gesamtheit der Fahrten mit motorisierten Fahrzeugen ist in den letzten 10 Jahren von 17,8 % auf 11,2 % zurückgegangen, darunter aber in den letzten 3 Jahren etwa konstant geblieben. Das ergibt sich daraus, dass bei leichtem Aufkommensanstieg im üÖPNV und deutlichem Anstieg beim SPNV sich gleichzeitig der Anstieg der Pkw-Bestände verlangsamt und die Pkw-Nutzungsintensität sogar weiter zurückgegangen ist. Besonders wichtig ist aber, dass sich die Gesamtmobilität der Bevölkerung erhöht hat.

Für das Jahr 2010 wurden folgende Eckdaten für Modal Split und Mobilität anhand nachstehender Rahmenbedingungen ermittelt:

Personenfahrten im ÖPNV	= 9,94 Mio., davon 3,26 Mio. SPNV, 6,68 Mio. üÖPNV
Personenfahrten im MIV	= 79,07 Mio. [Berechnungsformel: ²³ 90.050 Pkw ²⁴ * 1,33 durchschnittliche Besetzung * 68 % Nutzungstage * 2,66 Nutzungen pro Tag * 365 Tage]
Personenfahrten insgesamt	= 89,01 Mio. Modal-Split-Anteil ÖPNV = 11,2 %
Mobilität	= 575 Personenfahrten pro Einw. und Jahr = 1,575 Personenfahrten pro Einw. und Durchschnittstag Mo-So = 1,669 Personenfahrten pro Einw. und Durchschnittstag Mo-Fr

Für den Planungszeitraum ist von einer insgesamt steigenden Mobilität der Bevölkerung auszugehen, wobei innerhalb der individuellen Mobilität besonders der Fahrradverkehr steigen wird. Der Umfang des motorisierten Individualverkehrs wird zwar gleichfalls noch steigen, sein Anteil an der Gesamtmobilität aber sinken. Innerhalb der Fahrten mit motorisierten Fahrzeugen hat der ÖPNV eine gute Chance, Modal-Split-Anteile zurück zu gewinnen.

Folgende Eckwerte wurden für das Jahr 2016 vorausberechnet:

Personenfahrten im ÖPNV	= 10,76 Mio., davon 3,65 Mio. SPNV, 7,11 Mio. üÖPNV
-------------------------	---

²³ Ergebnisse aus Untersuchungen zum Verkehrsverhalten (SrV+, KONTIV und weitere)

²⁴ Dabei wurden die aus der Statistik getilgten, am 01.01.2010 zeitweilig stillgelegten Pkw mit einem Anteil von 12 % des Gesamtbestandes hinzugeschätzt



Personenfahrten im MIV = 82,14 Mio. [Berechnungsformel:
96.750 Pkw²⁵ * 1,32 durchschnittliche Besetzung * 67 %
Nutzungstage * 2,63 Nutzungen pro Tag * 365 Tage]

Personenfahrten insgesamt = 92,90 Mio. Modal-Split-Anteil ÖPNV = 11,6 %

Mobilität = 604 Personenfahrten pro Einw. und Jahr
= 1,655 Personenfahrten pro Einw. und Durchschnittstag Mo-So
= 1,740 Personenfahrten pro Einw. und Durchschnittstag Mo-Fr,

Mobilität ist ein Merkmal der Lebensqualität, auch im Zeitalter von Mobiltelefon und Internet. Zunehmende Mobilität ist zwar mit zunehmendem Verkehrsaufkommen verbunden. Das ist aber nicht per se negativ, sondern ein Gegenstand der Steuerung.

²⁵ Gleicher Zuschlag wie für 2010



4 Angebots- und Maßnahmeplan

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

Die verkehrspolitische Zielstellung des Landkreises Havelland besteht auch künftig in der Aufrechterhaltung der sozialen und wirtschaftlichen Ziele der Angebots- und Tarifgestaltung auf der Grundlage des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg und der Vorgaben der Kreisentwicklungsplanung. Es ist unter den finanziellen Rahmenbedingungen das jeweils bestmögliche ÖPNV-Angebot zu gestalten. Dafür werden folgende Leitlinien beschlossen:

- A. 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 Faktor der Wirtschafts- und Tourismusentwicklung zu leisten. Dabei ist insbesondere die Erfüllung der Versorgungsfunktionen der Zentralen Orte durch gute Erreichbarkeit weiter zu stärken.
- B. 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 eine wichtige Maßnahme, um dem weiter steigenden Bedarf in dieser Relation insgesamt sowie auch dazwischen gerecht zu werden.
- C. Als Bemessungsgrundlage einer ausreichenden Verkehrsbedienung wird die Einhaltung eines erhöhten, weiterhin für alle Teilgebiete einheitlichen Mindestbedienungsstandards für den Stadtverkehr einerseits und für den Regionalverkehr andererseits sowie für die Bedienungshäufigkeiten in den Verbindungsachsen angestrebt.
- D. Der ÖPNV ist im Rahmen der Möglichkeiten als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu gestalten und leistet dadurch und durch Reduzierung der durch ihn selbst verursachten Schadstoffemissionen einen aktiven Beitrag zum Umweltschutz (Luftreinhaltung, Lärminderung) und zur Verkehrssicherheit.
- E. Ihrer zentralen Bedeutung entsprechend, besitzt die Schülerbeförderung auch weiterhin in der Netz- und Fahrplangestaltung hohes Augenmerk. Künftig soll die Angebotsgestaltung jedoch auch wieder für andere Nutzergruppen attraktiver werden. Dazu ist die begonnene Herausbildung hierarchischer Angebotsstrukturen weiter auszugestalten.
- F. Zunehmend sind die spezifischen Bedürfnisse von Senioren und Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, dem Fahrzeugeinsatz, der Fahrgastinformation und der Angebotsgestaltung zu berücksichtigen.
- G. Das ÖPNV-Angebot unterstützt die Erreichung der Ziele der Raumordnung, insbesondere die Erfüllung der zentralörtlichen Funktionalität der drei Mittelzentren und der Orte mit zentralörtlichen Teilfunktionen. 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 anzubinden.

- H. Die Angebotsgestaltung soll grundsätzlich nachfrageorientiert erfolgen. Das heißt, dass vorhandene Nachfrage erfüllt wird und gleichzeitig neue Angebotsanreize für eine stärkere ÖPNV-Nutzung entstehen. Insbesondere in den Stadt- und Ortsverkehren sowie auf Hauptverkehrsachsen sind Elemente angebotsorientierter Leistungsgestaltung einzubeziehen.
- I. Wesentliche Komponente nachfrageorientierter Angebotsgestaltung ist die deutlich verstärkte Einbeziehung bedarfsgesteuerter Angebote zur Ergänzung und Teilablösung konventioneller Linienverkehre, insbesondere in Räumen und Zeiten schwächerer Fahrgastnachfrage sowie als Zu- und Abbringer von Verkehren in Hauptachsen. Es ist jedoch keine großflächige Einstellung des konventionellen Linienverkehrs vorzusehen.
- J. Der Landkreis setzt sich in den zuständigen Gremien des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg für eine maßvolle Entwicklung der Beförderungstarife ein. Maßvoll bedeutet, dass die Interessen der Fahrgäste, des Aufgabenträgers und der durchführenden Verkehrsunternehmen angemessen Berücksichtigung finden.
- K. Der Aufgabenträger wirkt ständig in Richtung auf eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Angebotes durch Umsetzung von Maßnahmen der verkehrlichen und betrieblichen Optimierung sowie in Richtung auf Qualitätsverbesserungen bei der Angebotsgestaltung und Leistungsdurchführung. Schwerpunkte dabei bilden Zuverlässigkeit, Angebotsverknüpfungen, die Fahrzeugqualität und die Fahrgastinformation.
- L. Die als Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und üÖPNV dienenden Bahnhöfe sind gleichzeitig Verknüpfungspunkte mit dem Individualverkehr. Vorhandene Kapazitäten für P+R und B+R sind dort, wo die örtlichen Verhältnisse dies zulassen, nachfragegerecht zu erweitern.
- M. Der Landkreis unterstützt Maßnahmen zur Verbesserung des Kundenservice und des Marketing, insbesondere die Weiterentwicklung der Fahrgastinformation und die Vermarktung neuer Angebots- und Vertriebs Elemente.

Der finanzielle Handlungsrahmen des Landkreises wird durch folgende Leitlinien definiert:

- A. Als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe wird der ÖPNV vom Landkreis Havelland als Teil der Daseinsvorsorge anerkannt. Grundsätzlich wird für die Erbringung von ÖPNV-Angeboten Eigenwirtschaftlichkeit²⁶ angestrebt. In dem Maße, wie diese objektiv nicht herstellbar ist, nimmt der Landkreis seine Aufgabenträgerschaft im Besonderen wahr und stellt durch Einflussnahme auf Angebotsgestaltung, Kontrolle der Leistungsdurchführung und Mitverantwortung in der Finanzierung das ÖPNV-Angebot sicher.

²⁶ Gemeint im Sinne faktischer Eigenwirtschaftlichkeit im Sinne des Zuwendungsrechts bzw. der Verordnung (EG) 1370/2007 als kommerzielle Verkehre, d. h. ohne Bezuschussung aus öffentlichen Mitteln, zumindest denen des Landkreises, nicht gemeint im Sinne des noch geltenden PBefG, wonach alle Verkehre als eigenwirtschaftlich ausgewiesen werden können.



- B. Der Aufgabenträger sichert die ÖPNV-Ausgleichfinanzierung durch Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) für die gebündelte Gesamtleistung und den Abschluss eines Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrages, gebunden an die Liniengenehmigungen. Dabei ist zu gewährleisten, dass bei Änderung der finanziellen Rahmenbedingungen (Landesmittelzuführung, Wirtschaftlichkeit der Leistungsdurchführung, Umsatzsteuerpflicht für Zuschüsse) der Kreishaushalt nur in dem Maße belastet wird, wie dies leistbar ist.

4.2 Quantitative Bedienungsstandards im ÖPNV

4.2.1 Allgemeingültige Vorgaben

Die Vorgabe eines Mindestbedienungsstandards dient der Umsetzung der verkehrspolitischen Vorgaben des Landkreises und deren Kontrolle für den Einzelfall.

Regionalverkehr

Der Bedienungsstandard für den Regionalverkehr beinhaltet die Festlegung von Erschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten, Arbeitsplatzschwerpunkte und sonstige besondere verkehrliche Ziele sowie die Festlegung von Bedienungsvorgaben mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn + Bus + alternative Angebote) zum nächst erreichbaren Zentralen Ort der jeweiligen Kategorie und zum zuständigen Verwaltungssitz. Allgemeine Bemessungsgrundlage ist die Einwohnerzahl. Weitere im Bedienungsstandard zu berücksichtigende Kriterien sind die Reisezeit und eine Mindestaufenthaltsdauer am Zielort. Vorgaben werden für die Verkehrstage Montag bis Freitag gemacht.

Insgesamt wurden für den Landkreis Havelland 106 Siedlungseinheiten²⁷ abgegrenzt.

Festlegungen zur Erschließung:

Es sind alle Siedlungseinheiten mit wenigstens 100 Einwohnern sowie Gewerbegebiete mit wenigstens 100 Arbeitsplätzen zu erschließen²⁸. Die Erschließung der Siedlungseinheiten für die Schülerbeförderung wird gesondert und neu geregelt (siehe Abschnitt 4.2.3).

Festlegungen zur Verbindung:

Zur Erreichbarkeit Zentraler Orte mit dem SPNV/üÖPNV wird an den Wochentagen Montag bis Freitag - also auch an Ferientagen - ein nach der Einwohnerzahl der Siedlungseinheiten differenziertes Fahrtenangebot gemäß der folgenden **Tabelle 12** vorgegeben. Es bezieht sich auf Hin- und Rückfahrten zum bzw. vom Zentralen Ort (Fahrtenpaare) mit einer dem überwiegenden Reisezweck entsprechenden Aufenthaltsdauer. Für Auswertungszwecke wird diese Mindestaufenthaltsdauer auf 2 Stunden festgelegt.

²⁷ Zusammenhängende Baugebiete der Städte und Gemeinden, räumlich getrennte Ortsteile bzw. Wohnplätze mit eigenständigen verkehrlichen Erschließungsanforderungen

²⁸ Eine Erschließungs-Untergrenze von 100 bzw. 200 Einwohnern oder Arbeitsplätzen entspricht der allgemein üblichen Praxis in der ÖPNV-planung.



Es wird immer die Verbindung zu dem am besten mit dem ÖPNV erreichbaren Ort der jeweiligen Kategorie bewertet, gleichgültig ob dieser innerhalb oder außerhalb des Kreisgebietes liegt oder ob eine Siedlungseinheit diesem Zentralen Ort raumordnerisch oder verwaltungsstrukturell zugeordnet ist.

Neben diesem Bezugsrahmen sollen für alle Siedlungseinheiten grundsätzlich 1, für solche mit mehr als 500 Einwohnern 2 arbeitstägliche Fahrtenpaare, in den Ferien nur Di - Do, mit dem jeweiligen Verwaltungssitz gewährleistet werden. Unkonventionelle Verkehrsangebote sind dabei gleichrangig²⁹.

Tabelle 12 Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Montag bis Freitag)

Einwohnerzahl der Siedlungseinheit	Mindestanzahl Fahrtenpaare
6.000 und darüber	12
3.000 bis unter 6.000	8
1.000 bis unter 3.000	6
500 bis unter 1.000	4
200 bis unter 500	2
100 bis unter 200	1

Tabelle 13 Reisezeitvorgaben Regionalverkehr

Zentralörtliche Kategorie	Reisezeit in min
Nahbereichszentrum, Verwaltungssitz	45
Mittelzentrum	60
Oberzentrum, Metropole	90

An Ferientagen ist die Reisezeitvorgabe nicht anzuwenden. In der Verbindung zu OZ können begründete lagebedingte Ausnahmen von der Reisezeitvorgabe festgelegt werden.

Die Reisezeit nach **Tabelle 13** beinhaltet die Fahrzeit/en mit öffentlichen Verkehrsmitteln und die Umsteigezeit/en (einschl. Übergangszeit/en), nicht Zu- und Abgangszeiten zu und von Haltestellen.

Die Festlegung des vorstehenden Bedienungsstandards erfolgte in Orientierung an realisierte Standards in Landkreisen mit vergleichbaren Strukturmerkmalen. Durch eine Untersuchung der gegenwärtigen Einhaltung der Standardvorgaben (siehe **Abschnitt 4.2.2**) war sicherzustellen, dass die Vorgabe nicht zu einer unrealisierbaren, weil nicht finanzierbaren, Angebotserweiterung führt, durchaus aber Lücken aufdeckt und schließen hilft sowie Verbesserungen herausfordert.

Die Bemessung der Standardvorgaben ist „im guten Mittelfeld“ der verglichenen Landkreise einzuordnen, stellt also keinen besonders hohen aber auch keinen minderen Anspruch dar.

Die Festlegung von Bedienungs- und Erschließungsstandards für Wochenend- und Feiertage ist zumindest für den Regionalverkehr in ländlichen Gebieten unüblich. Es wird somit kein flächendeckender Bedienungsstandard an Wochenenden vorgegeben, jedoch werden im Rahmen der Kategorisierung des ÖPNV-Netzes (vg. **Abschnitt 4.4.1**) Vorgaben für die Verbindungshäufigkeiten auch an Wochenendtagen für das Verbindungsnetz gemacht.

²⁹ Unkonventionelle Verkehrsangebote sind alle vom konventionellen Buslinienverkehr abweichende Angebote, d. h. alle nur nach Bedarfsanmeldung verkehrende Fahrten, aber auch Fahrten mit kleineren Fahrzeugeinheiten im Linienverkehr.



Stadtverkehr

Festlegungen zur Erschließung:

Es sind alle Siedlungseinheiten mit wenigstens 100 Einwohnern sowie Gewerbegebiete mit wenigstens 100 Arbeitsplätzen zu erschließen, wobei mindestens 75 % der Einwohner bzw. Beschäftigten im Einzugsbereich des SPNV/ÖPNV wohnen bzw. arbeiten sollen. Der Grad der Erschließung wird anhand von Haltestellenerschließungsbereichen nachgewiesen, deren Radien 400 m betragen. Dabei ist es prinzipiell gleichgültig, ob eine Bedienung durch Stadtlinien, Regionallinien oder im Bedarfsverkehr erfolgt.

Festlegungen zur Bedienungshäufigkeit und zur Erreichbarkeit des Stadtzentrums:

Zur angemessenen Erreichbarkeit des Stadtzentrums gelten folgende Vorgaben:

Allgemeine Vorgaben

- Taktverkehr für Kernstadt und kernstadtnahe Bereiche laut **Tabelle 14**
- 60-min-Grundtakt

Die vorgegebenen Takte gelten nicht für einzelne Linien, sondern für Relationen.

Tabelle 14 Mindestbedienungsangaben Stadt- und Ortsverkehre

	Rathenow	Nauen	Falkensee, Dallgow-Döberitz	Premnitz
Hauptverkehrszeit	60-min-Takt Kernstadt 30-min- Fahrtenfolge	60-min-Takt Kernstadt 30-min- Fahrtenfolge	60-min-Takt Kernstadt 30-min- Fahrtenfolge	60-min-Takt
Nebenverkehrszeit	60-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	120-min-Takt
Schwachverkehrszeit	mehrere Fahrten, vorzugsweise bedarfsabhängig			

Angesichts der weiteren Entwicklung von Falkensee, Dallgow-Döberitz und Schönwalde ist die in ersten Schritten bereits vollzogene Eingliederung von Schönwalde in ein übergreifendes Stadt- bzw. Ortsverkehrssystem anzustreben.

Festlegung der Verkehrszeiten

- HVZ = Hauptverkehrszeit = Mo - Freitag 06:00 - 08:30 Uhr und 14:00 - 19:00 Uhr
- NVZ = Nebenverkehrszeit = Mo - Fr 08:30 - 14:00 Uhr
- SVZ = Schwachverkehrszeit = Mo - Fr vor 06:00 Uhr und nach 19:00 Uhr, Wochenende

Mo - Fr heißt generell auch an Ferientagen, nicht an Wochenfeiertagen

Ebenso wie beim Regionalverkehr erfolgte die Festlegung des vorstehenden Bedienungsstandards anhand einer Vergleichseinordnung in eine größere Gruppe von Städten der gleichen Größenordnung, ähnlicher Stadtstruktur und vergleichbaren Bedienungssystemen (also z. B. ohne Straßenbahn). Auch dabei wurde ausgeschlossen, dass überzogene Festlegungen zu einer Überforderung der Leistungsfähigkeit



des vorhandenen Systems führen, andererseits aber Lücken aufgedeckt und Verbesserungen des Angebots angeregt werden können.

4.2.2 Gegenwärtige Einhaltung und Verbindlichkeit der Festlegungen

Regionalverkehr

Die Einhaltung der Vorgaben laut Bedienungsstandard für den Regionalverkehr wurde tabellarisch und kartografisch ausgewertet und dargestellt. Im Ergebnis zeigen sich zahlenmäßig und anteilig Nichteinhaltungen in folgender Anzahl laut **Tabelle 15**.

An Schultagen ist eine sehr weitgehende Einhaltung des Mindestbedienungsstandards gewährleistet. Anteilige Nichteinhaltungen von 5 % sind Einzelfälle, die in der Regel mit gezielten Maßnahmen zu beseitigen oder auch nur ganz geringfügiger Art sind.

Stärkere Defizite zeigen sich nur durch Überschreitung der zulässigen Reisezeit in der Verbindung zu einem Oberzentrum, was lagebedingt und nicht ganz zu beseitigen ist.

Generell liegen die Nichteinhaltungen räumlich vor allem in den Randbereichen des westhavelländischen Teils des Kreisgebietes. Immer wieder betroffen sind Jahnberge, Strodehne und Möthlitz aufgrund ihrer ungünstigen verkehrsgeografischen Lage und Netzeinbindung.

An Ferientagen werden die Vorgaben in weit geringerem Umfang eingehalten (bei 10 ... 20 % der Relationen ist das nicht der Fall). Aufgrund dieser Diskrepanz müssen auch bestimmte Aufweichungen der Standardvorgaben in den Positionen erfolgen, wo diese objektiv nicht oder nicht mit angemessenem Aufwand erfüllt werden können.

In der räumlichen Zuordnung der Siedlungseinheiten mit Nichteinhaltung der Vorgaben kommen an Ferientagen neben den Randbereichen des Kreises auch zentrale Bereiche, insbesondere zwischen Rathenow und Friesack, hinzu.

Tabelle 15 Gegenwärtige Nichteinhaltung des Mindestbedienungsstandards im Regionalverkehr an Schultagen und Ferientagen (in Relation zur Gesamtzahl der Siedlungseinheiten)

Verbindung zum	Art der Nichteinhaltung	Schultag	Ferientag
Verwaltungssitz	Keine Verbindung	1 (1 %)	4 (4 %)
	Zu wenige Fahrtenpaare	0 (0 %)	2 (2 %)
	Reisezeitüberschreitung	0 (0 %)	3 (3 %)
	Insgesamt	1 (2 %)	9 (8 %)
Nahbereichszentrum	Keine Verbindung	0 (0 %)	3 (3 %)
	Zu wenige Fahrtenpaare	0 (0 %)	7 (6 %)
	Reisezeitüberschreitung	0 (0 %)	0 (0 %)
	Insgesamt	0 (0 %)	10 (9 %)



Verbindung zum	Art der Nichteinhaltung	Schultag	Ferientag
Mittelzentrum	Keine Verbindung	1 (1 %)	2 (2 %)
	Zu wenige Fahrtenpaare	4 (4 %)	7 (7 %)
	Reisezeitüberschreitung	0 (0 %)	4 (4 %)
	Insgesamt	5 (5 %)	13 (12 %)
Oberzentrum	Keine Verbindung	1 (1 %)	2 (2 %)
	Zu wenige Fahrtenpaare	6 (5 %)	4 (4 %)
	Reisezeitüberschreitung	9 (8 %)	16 (15 %)
	Insgesamt	16 (15 %)	22 (21 %)

„Keine Verbindung“ bedeutet:

entweder überhaupt keine Fahrmöglichkeit oder keine Möglichkeit als Fahrtenpaar (keine Rückfahrt).

In **Anlage 2** wird die gesamte Auswertungstabelle über alle Siedlungseinheiten beigefügt.

Kartografische Veranschaulichungen des Auswertungsergebnisses bieten die **Karten 20 bis 27**.

Stadtverkehre

Die Vorgaben für die Stadtverkehre werden gegenwärtig im Grundsatz erfüllt. Mängel zeigen sich in den Erschließungsbereichen abseits der Stadtverkehrsachsen hinsichtlich Häufigkeit der Bedienung, insbesondere aber hinsichtlich der Ausdehnung der abendlichen Betriebszeit.

Die **Karten 28 bis 30** veranschaulichen das Auswertungsergebnis auf der Grundlage der angepassten Standardvorgaben. Die Auswertung wurde nach Haltestellen innerhalb der jeweiligen Stadt- und Ortsverkehre aufgebaut. Dort wo nur das Haltestellensymbol gezeigt wird, sind die Vorgaben erfüllt. Farbige Markierungen zeigen die Abweichungen von den Vorgaben nach Verkehrszeiten³⁰.

Verbindlichkeit der Festlegungen

Der Bedienungsstandard für den Regional- und Stadtverkehr gilt mit den Einschränkungen nach **Tabelle 13** als verbindlich einzuhalten. Im Planungszeitraum sind Maßnahmen zu konzipieren und umzusetzen, die die vollständige Einhaltung der Vorgaben gewährleisten.

Defizite sollen Schritt für Schritt abgebaut werden. Bei nachfragebedingten Unterschreitungen sollen mindestens adäquate alternative Angebote geschaffen werden.

Der vorgegebene Standard ist ein Mindestbedienungsstandard. Er kann überschritten werden, wenn dies aus betriebstechnologischen Gründen (Fahrzeugumläufe) sinnvoll oder durch eine besondere oder überdurchschnittlich hohe Fahrgastnachfrage gerechtfertigt ist. Eine Unterschreitung ist dann zulässig,

³⁰ Haltestellen mit kleinem Symbol wurden nicht in die Untersuchung einbezogen, weil sie ausschließlich dem Schülerverkehr dienen, nicht regelmäßig angefahren werden oder aus anderen Gründen Besonderheiten unterliegen.



wenn darauf beruhende Verkehrsangebote über einen angemessenen langen Zeitraum nicht oder deutlich nicht adäquat nachgefragt worden sind oder bei denen sich im Einzelfall ein unangemessen hoher betriebstechnologischer Aufwand ergeben würde. Beides ist dem Aufgabenträger durch den Betreiber in geeigneter Weise (Erhebungsergebnisse mit ausreichender Stichprobe, schlüssige Aufwandskalkulation und Ertragserwartung) nachzuweisen.

4.2.3 Besondere Festlegungen für die Schülerbeförderung

Die nachstehenden Anforderungen und Vorgaben an die Schülerbeförderung sind das Ergebnis aus dem Vergleich von Schülerbeförderungssatzungen zahlreicher vergleichbarer Landkreise insbesondere in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Thüringen und Niedersachsen sowie ein Ergebnis der rationalen Abwägung zwischen zeitgemäßen und durchaus auch regionalspezifischen Anforderungen und finanzierbaren Gestaltungsmöglichkeiten des Trägers der Schülerbeförderung.

Den konkreten Planungen vorangestellt sein sollte dabei immer zunächst der Versuch einer verkehrsgerechten Zuordnung und der angemessenen Anbindung der gegenwärtig nicht vom öffentlichen Linienverkehr erschlossenen Siedlungseinheiten zur Sicherung der Schülerbeförderung.

- (a) Maximale Reisezeit von Einstiegshaltestelle bis Ausstiegshaltestelle (einschl. etwaiger Umsteigezeiten) je Richtung:

Grundschüler	= 45 min.
Schüler der Sek I	= 60 min.
Schüler der Sek II	= 90 min.

- (b) Maximale Wartezeit

vor dem Unterricht:	30 min. bei Fahrten zur 1. Stunde (Regelunterrichtsbeginn)
nach dem Unterricht:	30 min. bei Fahrten nach den Regelunterrichtsendzeiten (jeweils 2 Rückfahrten, je nach Schulform und Klassenstufe)

- (c) Umsteigevorgänge:

Bei erforderlichem Umsteigen soll die planmäßige Umsteigezeit (Zeit vom Verlassen eines Fahrzeugs bis zum Einstieg in ein anderes Fahrzeug, einschl. dazwischen liegender Warte- und Wegezeiten) auf 20 min. begrenzt werden. Ein Umsteigen von Förderschülern wird überall dort ausgeschlossen, wo dies nicht aufgrund der Größe des Einzugsbereiches und der technologischen Angebotsgestaltung unvermeidbar ist. Bei Grundschülern der Klassen 1 - 2 ist dies nur in besonders begründeten Ausnahmefällen und nur innerhalb bebauter Bereiche (nicht auf freier Strecke) zulässig.

- (d) Stehendbeförderung:

Sind Schüler regelmäßig stehend zu befördern, wird angestrebt, die entsprechenden Fahrzeiten auf ein Maß zu begrenzen, welches für die betroffenen Schülerinnen und Schüler entsprechend ihrem Alter als zumutbar gelten kann und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Aufgabenträgers liegt.



Die Umsetzung vorstehender Vorgaben wird unter den Vorbehalt einer vorherigen Prüfung des Grades der gegenwärtigen Einhaltung dieser Vorgaben gestellt, um eine unzumutbare Angebotserweiterung und daraus resultierende finanzielle Belastung des Aufgabenträgers ausschließen zu können.

4.3 Entwicklung des SPNV-Angebotes

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr im Land Brandenburg ist das Land Brandenburg. Der Landkreis Havelland kann somit keinen unmittelbaren Einfluss auf die Gestaltung des SPNV-Angebotes nehmen. Die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) übernimmt die Erarbeitung und Fortschreibung eines Bedienungskonzeptes für den SPNV auf der Grundlage des geltenden Landesnahverkehrsplanes, die laufende Überprüfung von SPNV-Betriebsleistungen, die Leistungsvergabe und den Abschluss von Verkehrsverträgen. Gegenwärtig wird die Fortschreibung des Landesnahverkehrsplanes für den Zeitraum 2013 bis 2017 vorbereitet.

In den letzten Jahren wurde das Streckennetz im Landkreis weitestgehend modernisiert und ausgebaut. Umfangreichere Ausbaumaßnahmen stehen lediglich noch für die vom Regionalverkehr genutzte Stammstrecke Rathenow - Stendal aus. Deren Elektrifizierung ist in die Bundesverkehrswegeplanung eingestellt. Eine Realisierung ist gegenwärtig aber noch nicht absehbar. Auswirkungen im Landkreis, insbesondere für die Linie RE 2 und die RB 14, können sich durch verschiedene Ausbaumaßnahmen im Land Mecklenburg-Vorpommern, die Eröffnung der Dresdner Bahn sowie in der Folge der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Halle/Leipzig - Erfurt (- Nürnberg) ergeben.

Auch an den Zugangsstellen - zumindest soweit diese Verknüpfungspunkte sind - sind umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen umgesetzt worden.

Das Leistungsangebot entspricht im Wesentlichen den Anforderungen. Ausnahmen bilden die fehlende unmittelbare Einbindung des Landkreises in das System des Schienenpersonenfernverkehrs und ein infrastrukturelles Kapazitätsdefizit in der Relation Nauen - Falkensee - Berlin-Spandau infolge der Zunahme des Fernverkehrs zwischen Berlin und Hamburg sowie einem verdichteten und tendenziell noch weiter zu verdichtenden Regionalverkehr in der gleichen Relation.

Nach Verlautbarungen des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) sollen die Lückenschlussprojekte nunmehr 20 Jahre nach dem Mauerfall konsequent entschieden und bei positiver Entscheidung noch in der laufende Legislaturperiode auf den Weg gebracht werden³¹. Im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Landesnahverkehrsplanes wird andererseits der Grundsatz verdeutlicht, dass zusätzliche SPNV-Leistungsbestellungen durch das Land Brandenburg - und das wäre auch im Ergebnis des S-Bahn-Lückenschlusses der Fall - nur möglich sein werden, wenn es an anderer Stelle zu Kompensationen kommt³².

³¹ Egbert Neumann, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg, Abteilungsleiter Verkehr: Vortrag zu den 5. Oberhavel Verkehrsgesprächen am 26.08.2011

³² Jörg Vogelsänger, Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg: Kabinettsitzung am 06.12.2011, in Potsdamer Neueste Nachrichten vom 07.12.2011.



Mit dem Fahrplanwechsel 2012 sind in dem unter Punkt 2.2.1 dargestellten, für den Landkreis Havelland relevanten SPNV-Angebot erhebliche Veränderungen eingetreten. Diese sind teilweise Bestandteil perspektivisch geplanter Veränderungen, teilweise auch zeitweilige Veränderungen auf Grund der Baumaßnahmen im Berliner Eisenbahnnetz.

Perspektivisch geplante Veränderungen des relevanten SPNV-Angebotes sind für den Zeitraum bis 2016 im Landkreis Havelland nur in begrenztem Umfang zu erwarten. Dazu gehört die Neuordnung der Fahrplanlagen auf den Linien RB 10 und RB 14, deren Zusammenführung perspektivisch zu erwarten ist. Weiterhin wird die Einrichtung eines Nullknotens im Bahnhof Falkensee angestrebt.

Tabelle 16 Übersicht Verknüpfung zwischen SPNV-Linien

Ort	Art der Verknüpfung	Verknüpfung
Nauen	Richtungsanschluss	RE4 und RB14
Rathenow	Nullknoten	alle SPNV-Linien
Wustermark	Halbknoten	RE4 und RB21
Berlin-Spandau	Richtungsanschlüsse	RE4 und RB14
		RE4 und RB13
		RE2 und RB14
		RB13 und RB14

Perspektivisch mögliche Veränderungen:

- Führung der Linie RE 6 ab Hennigsdorf direkt nach Berlin-Gesundbrunnen.
Diese Maßnahme ist gemäß Landesnahverkehrsplan im Zielnetz 2020 vorgesehen. Der Abschnitt Hennigsdorf - Falkensee - Berlin-Spandau soll dann durch die Buslinie 136 im 120-min-Takt bedient werden.
- Die Linie RB 14 nach Senftenberg verkehrt ab Eröffnung der Dresdner Bahn nur noch bis auf die Berliner Stadtbahn. Der Flughafen BER ist ab diesem Zeitpunkt schneller mit dem FlughafenExpress ab Berlin Hbf zu erreichen (15-min-Takt, Fahrzeit 20 min).
- Mögliche Verlängerung der Linie RE 4 über Rathenow hinaus nach Stendal nach realisierter Elektrifizierung des Abschnitts der Stammstrecke bei gleichzeitiger Einstellung der RB 13ST.
- Für die Linie OE 51 bestand eine Prüfoption zur Verlängerung nach Rathenow Nord, die aber negativ entschieden wurde.

Organisatorische Veränderungen:

Im Ergebnis durchgeführter Vergabeverfahren (Vergabernetz Stadtbahn, Los 2) werden ab 12/2011 bzw. 12/2012 folgende Linien nicht mehr von DB Regio bzw. der Märkischen RegioBahn betrieben:

- RB51 Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft (ODEG), 12/2011 - 12/2022
- RE 2 Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft (ODEG), 12/2012 - 12/2022
- RE 4 Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft (ODEG), 12/2012 - 12/2022



Der künftige Betreiber des RE 6 (Vergabernetz Nordwestbrandenburg) ist noch offen.

Die Vergabe der Linie RB 13ST erfolgt durch den Aufgabenträger Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA).

4.4 Gestaltung des Angebotes im übrigen ÖPNV

4.4.1 Kategorisierung der Bedienungsrelationen

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

Folgende Kategorien von Bedienungsrelationen im Regionalverkehr werden festgelegt:

Ebene	Relationskategorie	Verkehrsträger
Hauptnetz = Verbindungsnetz	Hauptverbindungsrelation	SPNV, üÖPNV
	Verbindungsrelation	SPNV, üÖPNV
Ergänzungsnetz = Erschließungsnetz)	Stadt- und Stadt-Umland-Verbindung	üÖPNV
	Flächenerschließungs- und Zubringerrelation	
	Schülerverkehrsrelation	

Charakteristik der Bedienungsrelationen im Regionalverkehr:

Hauptnetz

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

Das Hauptnetz ist folgendermaßen gegliedert und charakterisiert:

- Hauptverbindungsrelation SPNV:
 - angebotsorientiertes Fahrtenangebot
 - durchgehender Taktverkehr
 - 60-min-Takt (Mo - So)



- Hauptverbindungsrelation üÖPNV:
 - Großräumige Verbindung zwischen Zentren ohne paralleles SPNV-Angebot
 - Mindestens 10 Fahrten je Tag und Richtung Mo - Fr (also auch an Ferientagen)
 - 60-min-Takt ist vorzusehen
 - stabiles Angebot auch an Wochenenden und Feiertagen bei nachfrageabhängiger Häufigkeit und Integration von Elementen der Angebotsorientierung
 - Schnellbus-Charakter ist anzustreben
(hohe Reisegeschwindigkeit, möglichst umsteigefrei, Vermeidung von Stichfahrten, ggf. nicht alle Haltestellen zu bedienen)
 - Busse mit hochwertigem Fahrkomfort
(leistungsstarker Antrieb, geräumig, klimatisiert)
- Verbindungsrelation SPNV:
 - durchgehender Taktverkehr
 - 120-min-Takt (Mo - So) *[Kommt im Landkreis Havelland gegenwärtig nur im Abschnitt Rathenow - Stendal vor.]*
- Verbindungsrelation üÖPNV:
 - Verbindung von und zu Zentren mit abschnittsweise nicht vermeidbarem, zulässigem parallelem SPNV-Angebot, aber Gewährleistung zusätzlicher Erschließungsfunktionen
 - Mindestens 6 Fahrten je Tag und Richtung Mo - Fr (also auch an Ferientagen)
 - 120-min-Takt ist vorzusehen

Ergänzungsnetz

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

Das Ergänzungsnetz ist folgendermaßen gegliedert und charakterisiert:

- Relation für die Stadt- und Stadt-Umland-Erschließung:
 - Erschließung von Stadtgebieten und Stadt-Umland-Bereichen außerhalb der durchgehenden Verbindungsrelationen
 - Erfüllung von Zubringerfunktionen, insbesondere zu den Verbindungsrelationen und den innerstädtischen Verknüpfungspunkten
 - Verbindung zwischen Zielorten der Kern-Rand-Wanderung größerer Städte und der Kernstadt, soweit diese Funktion nicht durch Hauptnetzverbindungen erfüllt wird
 - regelmäßige Fahrtmöglichkeit mit nachfrageabhängiger Häufigkeit und mit Integration von Elementen der Angebotsorientierung, Taktverkehr ist vorzusehen
 - Angebot Mo - Fr und mindestens auch an Samstagen
 - Einsatz bedarfsabhängiger Bedienformen zur Verstärkung sinnvoll



- Flächenerschließungs- und Zubringerrelation:
 - Erfüllung nahräumlicher Erschließungs- und Verbindungsfunktionen, insbesondere für einzelne Siedlungseinheiten, Gewerbegebiete, Tourismusziele
 - Zu-/Abbringerfunktionen zum/vom Hauptnetz und den SPNV-Zugangsstellen
 - Fahrtenangebot nachfrageabhängig, mindestens entsprechend der Mindestbedienungsstandards, Orientierung auf 4 Fahrten je Tag und Richtung Mo - Fr
 - geringe, aber regelmäßige Nachfrage auch außerhalb der Schülerverkehrszeiten vorhanden
- Schülerverkehrsrelation:
 - netzergänzende Relation zur Absicherung des Schülerverkehrs als integrierter Linienverkehr außerhalb der vorstehend beschriebenen Relationen
 - Bedienungshäufigkeit entsprechend dem Bedarf des Schülerverkehrs.

Mit Ausnahme der Hauptverbindungsrelationen und der Verbindungsrelationen Mo - Fr kann die Bedienung generell auch durch unkonventionelle Angebote gewährleistet werden. An Wochenenden und im Abendverkehr ist dies generell zugelassen.

Zuordnung der Relationen und Netzsegmente im Regionalverkehr

Hauptverbindungsrelationen sind im Landkreis Havelland zunächst alle SPNV-Strecken, mit Ausnahme lediglich der Relation Rathenow - Großwudicke (- Stendal), die nur als Verbindungsrelation kategorisiert wird. Weitere Verbindungsrelationen SPNV gibt es nicht, da auf allen weiteren Relationen mindestens 60-min-Takt angeboten wird.

Hauptverbindungsrelationen im Busverkehr sind im Wesentlichen die, die die wichtigsten Zentralen Orte des Landkreises miteinander verbinden. Im Wesentlichen sind diese radial auf Berlin ausgerichtet.

Ausnahmen bilden die Tangentialen
 Hennigsdorf - Schönwalde - Falkensee - Dallgow-Döberitz
 Börnicke - Nauen - Ketzin/Havel
 Großderschau - Rhinow - Rathenow - Premnitz.

Die Verbindungsrelationen im Busverkehr haben insbesondere ein anspruchsvolles ÖPNV-Angebot in weiteren tangentialen Bereichen des Kreisgebiets zwischen den zentralen Orten bzw. zum Anschluss an Bahnverbindungen zu gewährleisten.

Hinzu kommen Relationen in Verlängerung von Hauptverbindungsrelationen, auch die Kreisgrenze überschreitend.

Bei der Zuordnung der Relationen zu den Kategorien des Ergänzungsnetzes wurde angestrebt, den Anteil der reinen Schülerverkehrsrelationen auch in den großen Achsenzwischenräumen in Grenzen zu halten, um dadurch die Funktionalität des Gesamtangebots aufzuwerten.

Von besonderer Bedeutung sind die Stadt- und Stadt-Umland-Relationen, weil in vergangenen Jahren teilweise starke Kern-Rand-Wanderungen stattgefunden haben.



Die vollständige Zuordnung aller Relationen und Netzabschnitte zu den einzelnen Kategorien sowie die Lage der kategorisierten Verknüpfungspunkte im Netz (siehe nachfolgend) sind **Karte 31** zu entnehmen.

4.4.2 Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Systemen und Gestaltung der Zugangsstellen

Die Verknüpfung zwischen SPNV und Busliniennetz sowie zwischen den Buslinien erhält bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV durch die hierarchische Netzstruktur wachsende Bedeutung. Dadurch erhöhen sich auch die funktionalen und baulichen Gestaltungsanforderungen an die Verknüpfungspunkte.

Es erfolgt eine Definition der wichtigen Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und übrigen ÖPNV sowie innerhalb des Systems des übrigen ÖPNV, differenziert nach dem Umfang ihrer räumlichen Erschließungsfunktionen und den Verknüpfungsanforderungen:

Tabelle 17 Festlegung der Verknüpfungspunkte

Hauptverknüpfungspunkte mit Bedeutung für die regionale Erschließung

1. Rathenow, Bf	Bahn/Bus , Bus/Bus
2. Nauen, Bf	Bahn/Bus , Bus/Bus
3. Falkensee, Bf und Busbf	Bahn/Bus , Bus/Bus

Weitere Verknüpfungspunkte

mit Bedeutung für die lokale Erschließung und/oder die Erschließung von Einzelstandorten

1. Premnitz, Bf Zentrum	Bahn/Bus
2. Friesack, Bf	Bahn/Bus
3. Rhinow, Grundschule	Bus/Bus
4. Nauen, Zentrum	Bus/Bus
5. Wustermark, Bf	Bahn/Bus, Bus/Bus
6. Brieselang, Bf	Bahn/Bus, Bus/Bus
7. Finkenkrug, Bf	Bahn/Bus
8. Dallgow-Döberitz, Bf	Bahn/Bus, Bus/Bus

Hinsichtlich der fahrplantechnischen Verknüpfung zwischen SPNV und Buslinienverkehr sind Festlegungen nur jeweils für eine Fahrplanperiode möglich. Die Aktualisierung des SPNV-Fahrplanangebotes erfolgt jeweils für ein Jahr im Rahmen der Leistungsbestellung durch den VBB. Die daran anschließende Fahrplankoordinierung des üÖPNV zur Anschlussicherung ist Bestandteil der Fahrplanerstellung in der Zuständigkeit des bzw. der beteiligten Verkehrsunternehmen. Die VBB GmbH unterstützt die Unternehmen dabei maßgebend.



Der Nahverkehrsplan stellt folgende Verknüpfungsanforderungen:

- Anschlusssicherung in Lastrichtung an den ausgewiesenen Verknüpfungspunkten in den Hauptverbindungs-, Verbindungs-, Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen.
- Die Anschlusssicherung gilt als gewährleistet bei Einhaltung von Umsteigezeiten, die zwischen der Mindestübergangszeit für mobilitätseingeschränkte Personen und der Summe aus Übergangszeit plus 10 min. Wartezeit liegen. Bei normalen örtlichen Bedingungen ergeben sich damit Anschlusszeiten von 15 ... 20 Minuten.

Gegenwärtig werden an den vorstehend kategorisierten Verknüpfungspunkten anteilig folgende Verknüpfungen (mit einer Verknüpfungszeit Bus/Bus zwischen 0 ... 15 min.; Bahn/Bus zwischen 2 ... 15 bzw. 20 min) realisiert (bei kurzen Übergangszeiten Anschlusssicherung durch RBL):

Tabelle 18 Realisierte Verknüpfungen (ohne Vorauswahl)

Hauptverknüpfungspunkt	Anteil der realisierten Verknüpfungen		
	Bahn/Bus 15min	Bahn/Bus 20min	Bus/Bus
Rathenow, Bf	67,0 %	73,1 %	82,3 %
Nauen, Bf	82,0 %	89,0 %	77,9 %
Falkensee, Bf und Busbf	99,1 %	99,9 %	87,5 %
Verknüpfungspunkt	Bahn/Bus 15min	Bahn/Bus 20min	Bus/Bus
Premnitz, Bf Zentrum	57,5 %	62,1 %	6,4 %
Friesack, Bf	82,7 %	85,8 %	12,0 %
Rhinow, Grundschule	-	-	41,8 %
Nauen, Zentrum	-	-	84,8 %
Wustermark, Bf	90,6 %	94,3 %	65,8 %
Brieselang, Bf	90,0 %	92,4 %	65,2 %
Finkenkrug, Bf	87,4 %	100,0 %	2,5 %
Dallgow-Döberitz, Bf	85,2 %	99,0 %	97,7 %
Insgesamt / Durchschnitt	82,0 %	88,2 %	76,0 %

Quelle: Auswertung PROZIV

Die vorstehende Auswertung erfolgte ohne Vorauswahl nach Lastrichtungen. Unter diesem Gesichtspunkt sind die Ergebnisse bereits sehr gut. Anteilige Bahn/Bus-Verknüpfungen über 85 % und Bus/Bus-Verknüpfungen ab etwa 50 % rechtfertigen diese Einschätzung. Dennoch können an allen Verknüpfungspunkten, an denen diese Richtwerte deutlich unterschritten werden, weitere Reserven erschlossen werden.

Die Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und der übrigen Haltestellen ist für die Sicherheit und Attraktivität des ÖPNV von großer Bedeutung.



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

Die Haltestellen werden nach ihrer Verkehrsaufgabe und ihrem Fahrgastaufkommen klassifiziert nach:

- A - Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (wichtige Verknüpfungspunkte zum SPNV und Busbahnhöfe mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag)
- B - Umstiegshaltestellen mit regionaler Bedeutung (andere Verknüpfungspunkte zum SPNV und kleinere Busbahnhöfe)
- C - Standardhaltestellen - diese werden nach dem Leistungsangebot, dem Fahrgastaufkommen und evtl. örtlichen Umstiegsfunktionen weiter untergliedert (C1 bis C3).

Tabelle 19 Richtwerte für die Ausgestaltung von Haltestellen

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

x - zutreffend für Haltestelle der jeweiligen Kategorie

B - bei Bedarf vorzusehen

Quelle: VBB



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

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

4.4.3 Gestaltung des Schülerverkehrs - Schülerverkehrsoptimierung

In den Jahren 2001 und 2002 ist das gesamte Leistungsangebot im Landkreis Havelland unter dem Aspekt einer Schülerverkehrsoptimierung auf der Grundlage einer Schulzeitstaffelung überplant worden. Zielstellungen waren die Verbesserung der Angebotsqualität im Schülerverkehr und die Senkung des Durchführungsaufwandes durch Verringerung des Spitzenbedarfs an Fahrzeugen.

Dieses Konzept konnte trotz vollständiger Bestätigung der Umsetzbarkeit durch die Havelbus Verkehrsgesellschaft zur damaligen Zeit und auch 2007 ein weiterer Versuch im Westhavelland aufgrund von Widerständen eines Teils der betroffenen Schulen nicht oder nur teilweise umgesetzt werden. In Anbetracht bestehender Forderungen von Kommunen und aus dem Bereich der Kommunalpolitik nach Angebotsverbesserungen wird der Aufgabenträger die Umsetzbarkeit des Konzeptes in aktualisierter Form prüfen.

4.4.4 Abgestimmte Gestaltung der Stadt-Umland-Verkehre mit der Landeshauptstadt Potsdam und der Bundeshauptstadt Berlin

Der Landkreis Havelland unterstützt die Planung und Abstimmung eines Konzeptes zur integrierten Gestaltung der Stadt-Umland-Verkehre der Landeshauptstadt Potsdam im Interesse der Verkehrskunden und zur Beilegung der Differenzen zwischen den beteiligten Aufgabenträgern hinsichtlich der Finanzierung dieser Leistungen.

Die Gestaltung dieser und anderer, die administrativen Grenzen von Aufgabenträgern überschreitende Verkehre, sollen sich an den Qualitätsstandards des VBB (Stand: Entwurf zur 3. Aktualisierung vom 12.10.2011) orientieren. Darüber hinaus sind die Festlegungen der Nahverkehrspläne der benachbarten Aufgabenträger, insbesondere der noch nicht beschlossenen Fortschreibung des NVP des Landes Berlin 2010 - 2014, zu beachten.



4.4.5 Sonstige Veränderungen im Regionallinienverkehr und bedarfsabhängige Bedienung

Linienetz und Angebot sind daraufhin zu überprüfen, ob die Anforderungen der verkehrspolitischen Leitlinien, der Kategorisierung des Netzes und der Vorgaben eines Mindestbedienungsstandards erfüllt werden. Die Schlussfolgerungen, die daraus zu ziehen sind, müssen konsequent umgesetzt werden in der Weiterführung einer bereits begonnenen

Neuordnung der Angebotsstruktur in 3 Ebenen:

- a) Neustrukturierung der Schülerbeförderung in der Folge einer umgesetzten Schülerverkehrsoptimierung (vgl. **Abschnitt 4.4.3**), bei Berücksichtigung der Erfordernisse aus anderen Fahrzwecken. Neue Anforderungen sind im Zusammenhang mit Ganztagsangeboten, besonderer Profilierung von Schulen usw. zu berücksichtigen.
- b) Konzentration des weiteren konventionellen Linienbetriebes vorrangig in aufkommenstarken ÖPNV-Achsen (soweit dort nicht ein SPNV-Angebot vorliegt) oder Teilnetzen. (Das bedeutet für nachgewiesenen nachfrageschwache Relationen auch Einschränkung oder Einstellung des konventionellen Linienbetriebs.)
Bevorzugt sind dabei Direkt- oder Expressverbindungen mit stabilen Takten, attraktiven Reisezeiten und Integration mit dem SPNV-Angebot anzuwenden, die den Anforderungen der Hauptverkehrsströme (einschließlich konzentrierter Pendlerströme) gerecht werden.
- c) Ergänzung und teilweise auch Ersatz des konventionellen Linienverkehrsangebotes durch adäquate bedarfsabhängige Bedienungsangebote zur Sicherstellung eines flächendeckenden Grundangebotes über den Schülerverkehr hinaus und in Zeiten geringerer Verkehrsnachfrage auch in Verkehrsachsen.

Als ein Hilfsmittel für die Identifizierung von Linien und Fahrten mit eklatanter Abweichung von Angebot und Nachfrage wird die Kenngröße des statistischen Besetzungsgrades herangezogen. Der statistische Besetzungsgrad besagt, wie viele Fahrgäste sich bei einer Fahrt oder den Fahrten einer Linie durchschnittlich über eine Strecke von 1,0 Fahrplan-km im Fahrzeug befinden. Berechnet wird die Kenngröße in Personenkilometer (Pkm) je Fahrplankilometer (Fahrplan-km).

Grundsätzlich ist bei allen Linien und Fahrten mit einem statistischen Besetzungsgrad von

≥ 12,0 eine Angebotsausweitung

≤ 3,5 eine Einstellung/Ablösung des konventionellen Angebotes

zu prüfen.

Beispielhaft zeigt **Tabelle 20** die Linien mit den höchsten und den geringsten statistischen Besetzungsgraden im Landkreis. Der überkreisliche Vergleichswert für Schultage liegt bei 8,28.

Dabei ist die linienweise Auswertung zunächst nur ein erster Ansatzpunkt. Bei der näheren Prüfung muss fahrtenweise und abschnittsweise vorgegangen werden. Das ist deshalb erforderlich, um keine falschen Schlussfolgerungen hinsichtlich der Bewertung einzelner Fahrten oder Abschnitte zu ziehen, da häufig erhebliche Unterschiede in den Besetzungsgraden zwischen Fahrten und Abschnitten beste-



hen. Auch dafür wurden beispielhaft die Fahrgastbelegungen und die statistischen Besetzungsgrade für die einzelnen Abschnitte der Linien 662 und 657 in Form der **Karten 32 bis 35** beigefügt. Daraus wird ersichtlich, dass sich bei beiden Linien mit geringen Besetzungsgraden die Fahrgastnachfrage auf relativ kurze Abschnitte beschränkt und der überwiegende Teil der Linienwege nicht oder nur sehr gering nachgefragt ist. Beim Bürgerbus Brieselang z. B. beträgt die mittlere Reiseweite der Fahrgäste 5.591 Meter (Durchschnitt auf Nord- und Südroute). Die bedarfsunabhängig befahrene Linienlänge beträgt aber 9.536 Meter auf der Nordroute und 14.631 Meter auf der Südroute. Daraus ergibt sich im Durchschnitt ein sehr niedriger statistischer Besetzungsgrad.

Andererseits sind Linien mit den höchsten Besetzungsgraden häufig solche, die mit wenigen Fahrten konzentrierten Schülerverkehr mit mittleren Reiseweiten über nahezu die gesamte Linienlänge abwickeln (siehe Linien 656 und 675).

Tabelle 20 Höchste und geringste statistische Besetzungsgrade der HVG-Linien

Pkm / Fpl-km	Schultag	Samstag	Sonntag
Alle Linien	8,12	4,58	3,00
Linien mit höchstem statistischen Besetzungsgrad			
656 Falkensee - Brieselang [Schülerverkehr]	22,61	-	-
680 Nauen - Rathenow	13,49	-	-
675 Rathenow - Premnitz - Gapel [Schülerverkehr]	12,03	-	-
653 Falkensee - Dallgow-Döberitz, Havelpark	12,02	5,97	2,73
667 Nauen - Brieselang	11,71	-	-
663 Nauen - Wustermark - Dallgow-Döberitz	11,52	10,42	-
Linien mit niedrigstem statistischen Besetzungsgrad			
657 Bürgerbus Brieselang	0,87	-	-
674 Stadtlinie Rathenow	1,77	-	-
666 Stadtbus Nauen	2,55	1,41	0,51
673 Rathenow - Göttlin - Grütz	2,82	-	-
660 Nauen - Groß Behnitz - Päwesin	3,67	0,60	0,52
662 Elstal - Priort - Falkenrehde/Wustermark	3,97	6,68	-

Vorgehensweise im Falle schwacher Nachfrage:

- Prüfung auf mögliche Einbindung in eine komplexe Lösung.

Wenn nein, dann

- Prüfung auf Verkürzung oder Streichung (wenn überhaupt keine Nachfrage vorhanden ist)
- Prüfung auf Ablösung durch bedarfsabhängige Fahrten, wobei dann immer mehr Fahrten angeboten werden sollen, als vorher konventionell angeboten waren.

Dabei sind auch technologische Aspekte der Wagenumbildung zu beachten (keine Streichung oder Bedarfsabhängigkeit notwendiger Rückfahrten usw.).



Hinsichtlich der Planung von bedarfsabhängigen Angeboten wird aus Gründen der wirtschaftlichen Kalkulierbarkeit zunächst nicht davon ausgegangen, ein flächendeckendes Angebot mit hoher Verfügbarkeit (ausgedehnte Betriebszeiten) einzurichten. Vielmehr sollen vielfältige Maßnahmen in mehreren Teilen des Kreisgebietes umgesetzt werden.

Die Auswahl der am besten geeigneten Angebotsform erfolgt nach

- dem Anwendungszweck,
(hier: Teilersatz von Linienverkehr außerhalb des Schülerverkehrs, Angebots- und Betriebszeiterweiterung, Erhaltung eines Grundangebotes an Ferientagen)
 - der Raumstruktur im Planungsgebiet und der sich daraus ergebenden Struktur der Fahrgastnachfrage
(hier: außerhalb der Stadt- und Ortsverkehre sehr dünne Besiedlung, begrenzte Bündelungsfähigkeit, hohe Anforderungen an die Flexibilität)
- sowie
- der Ausdehnung des Planungsraumes
(hier: entsprechende Fahrweiten und Fahrzeiten zu disponieren, hohe Anforderungen an die Einsatzdisposition, wenn im Flächenbetrieb, nur so Wirtschaftlichkeit zu sichern).

Es werden die in nachstehendem **Schema 1** aufgeführten und charakterisierten Grundformen alternativer Bedienung im ÖPNV unterschieden:

Schema 1 Grundformen alternativer Bedienung

<p>Linientaxi (LT)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Linienverkehr mit kleinen Fahrzeugeinheiten ▪ fester Fahrplan ▪ festgelegte Ein- und Ausstiegshaltestellen <p>Abruf Linientaxi (ALT), Anruf-Linienfahrt (ALF)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ zusätzliche bedarfsabhängige Komponente ▪ Linienverkürzung, Anschlussfahrt oder ganze Fahrt nur auf Anmeldung ▪ Abruf durch Busfahrer, dadurch beschränkte Zustiegsmöglichkeit bei ALT <p>Anrufsammeltaxi (AST)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ verkehrt nur auf Bedarfsanmeldung ▪ Fahrplangerüst mit Höchstanzahl möglicher Fahrten ▪ verkehrt in Linienband oder Korridor, mit Einstiegs-Haltestellen und variablem Ausstieg ▪ freie Fahrtwegwahl zwischen Haltestellen ▪ Disposition erforderlich 	<p>Freiheitsgrad und Dispositionsanspruch</p> <p>←--- ←---</p>	<p>Linientaxi mit Flächenerschließung (LTF)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Linienverkehr mit kleinen Fahrzeugeinheiten ▪ fester Fahrplan ▪ Abweichung von Linienverlauf innerhalb definiertem Korridor zum Ausstieg auf Anfrage <p>Bürgerbus (BB)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ hierarchisch nicht einzuordnende Form ▪ Merkmalsbreite zwischen reinem Linienbetrieb und Flächenbetrieb auf Anmeldung ▪ meist ehrenamtliche Fahrer ▪ Träger in der Regel Bürgerbusverein <p>Rufbus (RB)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Charakteristika ähnlich wie bei AST ▪ noch stärkere Orientierung auf Flächenbetrieb ▪ operativer Einsatz verschiedener Fahrzeugarten ▪ höchster Freiheitsgrad ▪ anspruchsvolle Disposition mit Fahrzeug-Ortung erforderlich
---	--	--

Quelle: Konzept zur alternativen Bedienung im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Teil A: Grundlagen und Leitfaden. PROZIV 2001



Die **liniengebundenen Angebotsformen** mit kleinen Fahrzeugeinheiten könnten zwar in bestimmtem Umfang zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation beitragen, lösen das Gesamtproblem aber nicht, weil eben zusätzliches, flexibel zur Verfügung stehendes Angebot damit nicht erreicht wird.

Der **Bürgerbus** ist dadurch zu charakterisieren, dass er vergleichsweise geringe Betriebskosten verursacht, weil aufgrund des Einsatzes ehrenamtlicher Fahrer keine direkten Personalkosten für den Fahrbetrieb anfallen. Dagegen steht ein hoher Organisationsaufwand für die Führung des Bürgerbusvereins, die Akquisition und Schulung der ehrenamtlichen Fahrer in erheblicher Anzahl. Beim Betrieb ohne Linieneinbindung werden auch viel höhere Anforderungen an die Kommunikation zwischen Disponent und Fahrer gestellt, weshalb Bürgerbusse ohne Linienbindung kaum vorkommen oder ein flächenhaftes Bedienungsgebiet hilfswise in mehrere einzelne Linien aufgeteilt wird. Die übrigen Kostenpositionen, wie insbesondere für die Fahrzeugvorhaltung, Versicherungen usw., fallen dennoch an.

Bürgerbusse sind nach dem überwiegenden Teil der vorliegenden Erfahrungen eine gute Lösung

- bei äußerst geringer, auch potenziell sehr geringer und
- in den Relationen im Wesentlichen bekannter Nachfrage
- für dessen Abdeckung ein sehr geringes Angebot ausreicht (z. B. 3 oder 4 Fahrten pro Tag)
- bei dem das Hauptziel nicht in der Weckung deutlich zunehmender Nachfrage, sondern in der Sicherung einer „Restmobilität“ liegt.

Die bisher im Landkreis Havelland mit dem Bürgerbus Brieselang gesammelte Erfahrung wird allgemein als positiv eingeschätzt.

Das **Anruf-Sammeltaxi (AST)** kommt den gestellten Anforderungen schon sehr nahe. Die Merkmale des AST entsprechen weitgehend denen eines Rufbusses im Flächenbetrieb. Häufig resultiert aber aus dem Begriff „Anrufsammel-Taxi“ eine abschreckende Wirkung bei den Nutzern.

Wenn jedoch eine zu versorgende Fläche sehr groß und die Nachfrage zunächst kaum zu kanalisieren ist, andererseits aber sehr lange Voranmeldezeiten vermieden werden sollen, dann spricht das zusätzlich für den Rufbus im Flächenbetrieb, weil dieser den maximalen Freiheitsgrad aufweist.

Prinzipiell sprechen die Bedingungen im Landkreis Havelland am meisten für einen **Rufbus im Flächenbetrieb** mit einem möglichst hohen Freiheitsgrad, d. h. ohne Linienbindung und mit weitgehender Haustürbedienung zum Ausstieg. Dabei ist zu beachten, dass ein solcher Flächenbetrieb nach dem PBefG so nicht genehmigungsfähig ist, weshalb eine zumindest formale Linienzuordnung erforderlich ist. Dieses ist aber möglich und wird bei vielen entsprechenden Lösungen so gehandhabt.

Bei allen Vorteilen, die für den Kunden und auch das durchführende Verkehrsunternehmen für die Wahl dieser Angebotsform sprechen, ist zu beachten, dass der Rufbus in der Fläche den höchsten Dispositionsbedarf auslöst, insbesondere dann, wenn das Rufbus-Gebiet sehr groß gewählt wird. Ansonsten könnten durch ineffiziente Tourenwahl die Betriebskosten davonlaufen und insbesondere die Unsicherheit für den Fahrgast, sein Ziel in einer definierten Maximalzeit zu erreichen, sehr nachteilig auf die Attraktivität dieses Angebots wirken. Ganz abgesehen von genehmigungsrechtlichen Problemen bei Nichteinhaltung der Beförderungspflicht. Dieses Problem ist für den Landkreis Havelland aber gelöst, weil eine entsprechend ausgerüstete und erfahrene Dispositionszentrale vorhanden ist, die bereits zwei vollflexible Rufbusse im Raum Beelitz und in der Gemeinde Nuthe-Urstromtal disponiert.



Die konkrete Angebotsplanung muss auf der Grundlage der Erarbeitung eines Betriebskonzeptes, einschl. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erfolgen. Der Nahverkehrsplan gibt Empfehlungen für Anwendungsform (siehe vorstehend), Eignungsräume, Relationen und Betriebszeiten.

Folgender konkreter Bedarf zeichnet sich ab:

- Zur Beseitigung bzw. Verminderung von Angebotsmängeln in der Gemeinde Milower Land wird entsprechend den Empfehlungen des „Landesweiten Konzeptes für alternative Bedienung“ im VBB die Einrichtung eines kreisübergreifenden RufBus-Angebotes in Kooperation mit der Verkehrsgesellschaft Belzig und dem Landkreis Potsdam-Mittelmark und der Stadt Brandenburg/H. („RufBus Brandenburg-Westhavelland“) vorgesehen. Sollte keine erfolgreiche Abstimmung mit den anderen betroffenen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen erreicht werden können, ist eine Umsetzung auch im Teil innerhalb des Landkreises Havelland möglich. In diesem Fall sollte aber das dafür jetzt vorgesehene Planungsgebiet erweitert werden.

Ziel ist die Schaffung eines attraktiven Angebots für die betroffenen Siedlungseinheiten außerhalb des Schülerverkehrs und insbesondere zur Anbindung an Premnitz und die Kreisstadt Rathenow sowie an das Oberzentrum Brandenburg/H. mit Verknüpfung zum SPNV in Premnitz, Bf., Wusterwitz, Bf und zum Stadtverkehr Brandenburg/H. in Plaue.

Die Gestaltung soll als vollflexibler RufBus im Flächenbetrieb mit Einstiegshaltestellen und Haustürbedienung erfolgen. Hinsichtlich der nach dem früheren Konzept vorgesehenen Voranmeldezeit von 120 min ist zu prüfen, ob diese nicht angesichts der gegenwärtig gehandhabten Praxis in der vorhandenen Dispositionszentrale auf 60 min festgelegt werden kann. Angeboten werden sollen mindestens 8 Fahrtmöglichkeiten Mo-Fr mit einer Betriebszeit bis mindestens 21:00 Uhr.

- Ähnlichen Zwecken sowie der Verbesserung der Anbindung von Gemeinden an den RE 2 dient im Amt Friesack die Einrichtung eines RufBus-Angebotes „Friesack-Paulinenaue“ im Bedienungskorridor der Buslinie HVG 661. Dieses Vorhaben ist im Zusammenhang mit einer Beschleunigung der Buslinie HVG 661 als Direktbuslinie zwischen Bf Nauen und Bf Friesack außerhalb der Schülerverkehrsbedienung zu verstehen.

Der Ansatz besteht darin, dass der Schülerverkehr bedarfsgerecht weiter über die Route Wagnitz, Brädikow, Warsow, Vietznitz geführt wird. Diese Bereiche und weitere innerhalb des vorgesehenen Gebietes außerhalb des Schülerverkehrs aber durch einen RufBus mit Einstiegshaltestellen und Haustürbedienung (Korridorbetrieb) versorgt werden. Auch ein RufBus im Flächenbetrieb ist möglich, würde in Anbetracht des eingeschränkten Straßennetzes aber möglicherweise keine zusätzlichen Vorteile bringen. In eine Flächenbedienung könnten allerdings die Siedlungseinheiten der Zootzen, Jahnberge und auch Haage und Senzke südlich der B 5 gut eingebunden werden. Es sollen stündliche Fahrtmöglichkeiten Mo-Fr mit 60 min Voranmeldezeit und einer Betriebszeit bis mindestens 21:00 eingerichtet werden, an Wochenenden etwa mit einem Drittel des Umfangs mit Betriebszeit bis 22:00 Uhr.

Die Linienführung HVG 661 erfolgt außerhalb des Schülerverkehrs als Direktbus über die Bundesstraße 5. Bei Umsetzung der Maßnahme kommt die in Karte 36 dargestellte modifizierte Netzkategorisierung zur Anwendung.



- Als Eignungsraum ebenso infrage kommt das Amt Rhinow. Sowohl dort als auch im Raum Friesack/Paulinenaue steht gegenwärtig einer Umsetzung das Problem entgegen, dass kein geeignetes Betreiberunternehmen ansässig ist.
- Zusätzliche linien- und haltestellengebundene Rufbusfahrten mit kleinen Fahrzeugeinheiten in Falkensee/Dallgow-Döberitz zur Verlängerung der abendlichen Betriebszeit Mo-Fr bis mindestens 23:00 Uhr. Bei positiven Erfahrungen ist eine Ausdehnung auf den Wochenendverkehr in Erwägung zu ziehen, ggf. unter finanzieller Beteiligung der Städte an der Defizitfinanzierung.

In **Karte 36** wurden die vorstehenden Planungsansätze kartografisch veranschaulicht.

Empfehlung zur Vorgehensweise:

Vor jeder Planung eines zusätzlichen bedarfsabhängigen Angebots ist zu prüfen, welche vorhandenen konventionellen Fahrten verzichtbar sind. Das kann nur durch eine Fahrgastzählung mit angemessener Stichprobe auf allen in Frage kommenden Fahrten und anschließender umlauftechnologischer Verzichtbarkeitsprüfung erfolgen. Werden dabei verzichtbare Fahrten identifiziert, dienen diese der Gegenfinanzierung zusätzlicher Angebote. Dabei fallen diese Fahrten in der Regel nicht weg, sondern werden in bedarfsabhängige Fahrten umgewandelt.

4.4.6 Gestaltung der Stadt- und Ortsverkehre

Alle drei vorhandenen Stadt- und Ortsverkehrssysteme sind in der abgelaufenen Nahverkehrsplanperiode und auch schon zuvor weiterentwickelt und verbessert worden. Besonderes Gewicht wurde auch dabei schon auf die Verknüpfungen mit dem SPNV gelegt. Das Angebotsvolumen und die Angebotsdichte in den Hauptrelationen der Stadtverkehre sind ausreichend und angemessen. Die in **Abschnitt 4.2.1** festgelegten Standardvorgaben werden prinzipiell erfüllt.

Dieser Prozess ist dennoch nicht als abgeschlossen zu betrachten. Festgestellte Unzulänglichkeiten sind im Ergebnis einer Gesamtüberplanung weitergehend abzubauen oder - wenn möglich - ganz zu beseitigen. Dabei sind folgende Grundsätze zu Anwendung zu bringen:

1. Städte oder städtische Siedlungsgebiete mit fast 50.000 Einwohnern (Falkensee/Dallgow-Döberitz) und 35.000 Einwohnern (Rathenow/Premnitz) brauchen konzeptionell durchdachte, richtige Stadtverkehrssysteme. Für die Stadt Nauen trifft dies - beschränkt auf das kompakte Stadtgebiet - ebenfalls zu.
2. Die Stadtverkehrssysteme müssen für Einheimische und **Ortsfremde - abgehoben von Regionallinien im Stadtgebiet** - als solche zu identifizieren sein. Ein Konglomerat aus Regionallinien, vielleicht ergänzt um eine Stadtlinie, erfüllt diese Funktion in der Regel nicht.
3. Stadtverkehre müssen - um die zentralörtliche Funktionalität der Städte zu stärken - Betriebszeiten aufweisen, die bis in die späten Abendstunden reichen.
4. Die Attraktivität der Stadtverkehre ist durch besonders günstige Tarifbedingungen zu unterstützen. Es ist sinnvoller, das Einnahmensoll durch mehr Fahrgäste als durch einen höheren Tarif zu erreichen. Das gilt besonders bei vergleichsweise kurzen Entfernungen, wie in Nauen.



Planungshinweise

- In die Überplanung der Stadtverkehre müssen alle an der Erfüllung städtischer Erschließungsfunktionen beteiligten Linien einbezogen werden (siehe Karten 37, 39 und 41). Damit wird die Übersichtlichkeit für den Verkehrskunden verbessert.
- Grundsätzlich ist in allen Stadtverkehren ein Achsenkreuz mit hoher Frequenz zu bedienen (in der HVZ 30-min-Fahrtenfolge, ansonsten mindestens in einem 60-min-Grundtakt). Dieses ist aus den Karten 38, 40 und 42 zu erkennen. Die zusätzliche Erschließungsbedienung muss auf jeweils ein oder zwei Rendezvouspunkte zulaufen, die ein Umsteigen in alle oder zumindest möglichst viele Richtungen erlauben. Dabei ist das RBL zur Anschlusssicherung einzusetzen. Die kategorisierten Verknüpfungspunkte sollen immer Rendezvouspunkte sein. Es können aber auch zusätzliche festgelegt werden.
- Zur Erweiterung der abendlichen Betriebszeit bzw. ggf. auch eine Ausdehnung auf Wochenendangebote sind die Möglichkeiten der bedarfsabhängigen Bedienung zu nutzen. Die in der Regel sinnvollste Ausgestaltungsform ist die Anruf-Linienfahrt (ALF), möglichst als Anruf-Linientaxi (ALT) mit Kleinbussen.
- Der Nahverkehrsplan identifiziert Handlungsbedarf vornehmlich bei den Stadtverkehren Rathenow/Premnitz und Falkensee/Dallgow-Döberitz (hier mit dem Fokus auf einer Ausdehnung der abendlichen Erschließungs- und Zubringerverkehre), in Nauen lediglich hinsichtlich der Betriebszeit insgesamt.
- Für die Stadtverkehre im Landkreis Havelland werden gegenwärtig keine Anknüpfungspunkte für einen fahrscheinlosen Betrieb gesehen. Hierfür muss eine dauerhafte Kopplung an einen anderen Berechtigungsausweis (Eintrittskarte, Kurtaxe o. ä.) möglich sein. Diese muss attraktiv für Besucher der Stadt und auch für Einheimische sein.

4.5 Qualität des Leistungsangebots und Qualitätsmanagement

In Abschnitt 2.2.5 wurden unter analytischen Gesichtspunkten die wesentlichen Kriterien der ÖPNV-Angebotsqualität genannt und erläutert. An dieser Stelle werden unter Planungsaspekten konkrete Vorgaben und Bewertungskriterien zur Beschlussfassung empfohlen.

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

A) Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

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

Zuverlässigkeit wird mit dem Faktor Ausfallquote <3,5 % bestimmt. Die Ausfallquote ist der Anteil der nicht durchgeführten Fahrten an den planmäßigen Fahrten. Eine Fahrt gilt als ausgefallen, wenn sie gar nicht, um mehr als 30 min. verspätet oder zu früh durchgeführt wird.



Pünktlichkeit wird mit dem Faktor Verspätungsquote $< 2,0 \%$ bestimmt. Die Verspätungsquote ist der Anteil der gegenüber der fahrplanmäßigen Ankunftszeit um mindesten 5 min., jedoch weniger als 30 min. verspäteten Fahrtankünfte. Unpünktlichkeit im Sinne von zu früher Abfahrt gilt als ausgefallene Fahrt (siehe vorstehend).

Es wird jeweils eine Uhrendifferenz von ± 1 Minute angerechnet.

B) Anschlusssicherung

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 - auch unter Anwendung Anschluss sichernder Maßnahmen - möglich ist.

C) Zustand und Ausstattung der Haltestellen, VBB-Info-Punkte

Die vorgegebene Grundausrüstung der Haltestellen umfasst das Haltestellenschild nach § 41 Absatz 2 StVO (Zeichen 224), das VBB-Logo, die Liniennummer(n), die Angabe des ÖPNV-Unternehmens nach § 32 der BOKraft - im Orts- und Nachbarortslinienverkehr zusätzlich die Haltestellenbezeichnung - sowie die Fahrplaninformation nach § 40 Absatz 4 PBefG und die Tarifinformation. Der Betreiber hat eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Kommunen zu suchen, die als Straßenbaulastträger den Bau sowie Pflege und Reinigung der Haltestellen zu organisieren haben. Bei der weiteren Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur bilden die Ausstattungsrichtwerte nach **Abschnitt 4.4.2** den Maßstab.

Beim Haltestellenneu- oder -umbau ist auf Barrierefreiheit zu achten. Das soll durch günstige Haltekantenhöhen, abgesenkte Zugänge und Blindenleitstreifen geschehen. Den Bedürfnissen älterer Fahrgäste Rechnung tragend sind zunehmend Haltestellen auch der Kategorie C2 mit Sitzgelegenheit auszustatten.

Das Betreiberunternehmen hat die vom VBB übergebenen Info-Punkte instand zu halten und mit aktuellen Fahrplan- und Tarifinformationen zu versehen.

D) Personaleinsatz

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

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

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

- Kundenfreundlichkeit
- Sachkompetenz und hohe Leistungsbereitschaft
- Auskunfts-fähigkeit 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.

E) Fahrzeugeinsatz

Mit Blick auf Sicherheit, Umweltschutz und Fahrkomfort gelten folgende Vorgaben:

- Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Regularien laut StVO und BOKraft ist bei der Fahrzeugbeschaffung darauf zu achten, dass die Fahrzeuge geräuscharm und umweltfreundlich sind und ein möglichst ruckfreies Beschleunigen und Abbremsen erlauben. Für ab dem Kalenderjahr 2012 beschaffte Neufahrzeuge muss mindestens die Euro-5-Norm bzw. EEV-Standard eingehalten werden. Werden Gebrauchtfahrzeuge zugeführt, müssen diese mindestens die Euro-3-Norm erfüllen. Die Vorgabe, vorrangig klimatisierte Neufahrzeuge zu beschaffen, wird fortgeführt.

Hinsichtlich einer möglichen schrittweisen Umstellung oder Teilumstellung des Antriebssystems der Fahrzeugflotte vom herkömmlichen Dieselantrieb auf einen emissionsärmeren Antrieb ist im Planungszeitraum die technologische und die Preisentwicklung durch den Betreiber und den Aufgabenträger zu verfolgen. Im Ergebnis einer aktuellen einschlägigen Untersuchung³³, bei der insgesamt 14 Antriebstechnologien nach ökologischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Kriterien vergleichend bewertet wurden, kommt lediglich der Bioethanolantrieb als kurzfristige Alternative in Frage, weil dieser eine deutliche Reduzierung insbesondere der CO₂-Emissionen bringt und andererseits nur vergleichsweise geringe Mehrkosten gegenüber dem Dieselantrieb verursacht. Die insgesamt favorisierten Elektroantriebe sind dagegen sowohl technisch noch nicht ausgereift als auch kurzfristig nicht finanzierbar. Deselektische Hybridantriebe verursachen gegenwärtig noch Mehraufwendungen von 70 ... 80 TEUR pro Fahrzeug, können aber im Planungszeitraum zu einer sinnvollen Option werden, im Gegensatz zu den Erdgasantrieben, die aus unterschiedlichen Gründen nicht mehr expandieren. In Anbetracht der extrem jungen Fahrzeugflotte im Landkreis Havelland mit einem sehr niedrigen Level der Umweltbelastung ist eine Flottenumstellung gegenwärtig auszuschließen.

- Den Anforderungen älterer und mobilitätseingeschränkter Personen ist beim Fahrzeugeinsatz und insbesondere bei der Fahrzeugbeschaffung konsequent und bedarfsgerecht Rechnung zu tragen. Gleiches trifft auch zu für die Anforderungen von Personen mit Kin-

³³ Nachhaltigkeitskriterien zur Entwicklung eines emissionsfreien ÖPNV im Landkreis Barnim. Ergebnisbericht und Anwenderhandbuch zum Bewertungsmodell. PROZIV Berlin, Februar 2009 (im Auftrag des Landkreises Barnim)



derwagen oder größerem Gepäck. Auf allen Fahrten, wo eine entsprechende Nachfrage vorhanden oder zu erwarten ist, sind Fahrzeuge mit niedriger Einstiegshöhe (Niederflurbauart o. ä.) oder Einstiegshilfen (Hublift, Rampe, Kneeling), ausreichendem Stellplatz für Rollstuhlfahrer und Haltegriffen einzusetzen.

- Insgesamt wird bei Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugbeschaffung auf die Einhaltung der EU-Fahrzeugrichtlinie 2001/85/EG vom 20.11.2001 sowie der VDV-Empfehlungen Nr. 230 (von 09/2001) „Rahmenempfehlungen für Stadt-Niederflur-Linienbusse (SL III)“ sowie Nr. 231 (von 06/2004) „Rahmenempfehlungen für Überland-Niederflur-Linienbusse“ und Nr. 237 (von 06/2004) „Rahmenempfehlungen für Überland-Hochflur-Linienbusse“ orientiert.
- Zur Bereitstellung eines attraktiven Verkehrsangebots sowie unter Sicherheitsaspekten ist das Höchstalter der Fahrzeuge, die auf Fahrten eingesetzt werden, die überwiegend der Schülerbeförderung dienen (Fahrplankennzeichnung „S“ oder „99“), auf 12 Jahre ab Erstzulassung zu begrenzen. Für den Fahrzeugeinsatz auf anderen Fahrten wird eine solche Altersbegrenzung angestrebt und darüber hinaus auf die Qualitätsstandards des VBB (Fahrzeughöchstalter 16 Jahre, Durchschnittsalter 8 Jahre) orientiert. Die Betreiber müssen dem Aufgabenträger den Einsatz der Fahrzeuge nachweisen.
Für den Zeitraum ab 2016 ist zu prüfen, ob in Anbetracht tendenziell zunehmender Nutzungsdauer der Fahrzeuge die Altersbegrenzung von 12 Jahren angepasst werden sollte.
- Alle eingesetzten Fahrzeuge sind durch Anbringung des Logos des  Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg **Alles ist erreichbar.** im Frontbereich so zu gestalten, dass die Zugehörigkeit zum VBB-Tarifgebiet erkennbar ist.
- Die jeweils bediente Linie mit dem entsprechenden Endhaltepunkt ist deutlich und mindestens in der Frontpartie des jeweiligen Fahrzeuges anzuzeigen.
- Die Vorgaben zum Platzangebot korrespondieren mit den in den Fahrzeugzulassungspapieren ausgewiesenen Sitz- und Stehplatzzahlen.
- Die Fahrzeuge sind äußerlich und insbesondere im Fahrzeuginnern in einem sauberen Zustand einzusetzen.

F) Fahrgastinformation

Die Unternehmen sind verpflichtet, dafür zu sorgen, dass für den Kunden eine rechtzeitige, vollständige und qualitätsgerechte Informationsbereitstellung gewährleistet ist. Im Rahmen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg wird eine einheitliche, verkehrsträger- und betreiberunabhängige Fahrplaninformation gewährleistet. Zur Erstellung der zentralen Fahrplaninformation im Rahmen des VBB haben die Unternehmen rechtzeitig und anforderungsgerecht die erforderlichen Grunddaten bereitzustellen. Darüber hinaus gewährleisten die Unternehmen, dass es für jeden Kunden möglich ist, auf möglichst unkomplizierte Weise Fahrplaninformationen zu erhalten. Dazu gehören insbesondere die Veröffentlichung der Fahrpläne auf den Internetseiten und das Vorhalten aktueller Fahrplanaushänge an allen Haltestellen.



Im Rahmen der RBL-Nutzung sind weitere Möglichkeiten der Anschlusssicherung und der gezielten Fahrgastinformation (insbesondere an den Verknüpfungspunkten) zu erschließen.

Darüber hinaus haben die Unternehmen ständig daran zu arbeiten, die Kundeninformation weiter zu verbessern. So ist neben der visuellen Haltestellenanzeige auch eine verbale Haltestellenansage in den Fahrzeugen vorzusehen, die insbesondere für Menschen mit Funktionseinschränkungen eine wichtige Orientierungshilfe bildet.

Die Bemühungen um zunehmende Barrierefreiheit beziehen sich auch auf die Fahrplanaushänge (Schriftgrößen, Kontraste, Anbringungshöhe).

G) Vertrieb und Kundenservice, Störungs- und Beschwerdemanagement

Vielfältige Möglichkeiten des Fahrausweiserwerbs, ggf. in Kombination mit einer Kundenberatung, sind ein wesentliches Kriterium zur Senkung der Zugangsschwelle zum ÖPNV und damit ein Faktor der Fahrgastakzeptanz. Grundsätzlich ist die Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs beim Fahrer zu gewährleisten. Über die Nutzung von elektronischen Fahrscheindruckern durch die Fahrer ist das gesamte Fahrscheinsortiment anzubieten. Beim Verkauf über Agenturen müssen diese über bedarfsorientierte Öffnungszeiten verfügen und mit geschultem Personal besetzt sein.

Landkreis und Unternehmen unterstützen die Erprobung und ggf. die Einführung neuer Formen des Fahrausweiserwerbs und Fahrausweisarten, z. B. über das Internet oder Mobiltelefone, e-ticketing.

Neben der Fahrgastinformation und der Verfügbarmachung von Fahrausweisen bildet ein gut funktionierendes Störungs- und Beschwerdemanagement ein wesentliches Element der Kundenbetreuung. In Abhängigkeit von den technischen und personellen Möglichkeiten sind die bereits vorhandenen Abläufe und Mechanismen weiter zu vervollkommen. Dazu gehören

- die Systematisierung von Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf (Ausfälle, Verspätungen) mit Identifizierungsangaben (Datum, Uhrzeit, Linie, Fahrt, Haltestelle) sowie Maßnahmen zur Behebung der Ursachen und deren halbjährige Übergabe an den Aufgabenträger
ebenso wie
- die Übernahme einer Servicegarantie gegenüber den Kunden, herunterzuladen von den Internetseiten der HVG, die auch bestimmte Schadenersatzleistungen, wie Taxi- und Reinigungskosten, beinhaltet.

Störungs- und Beschwerdemanagement sind Teil des Qualitätsmanagements. Grundlage des betrieblichen Qualitätsmanagements des Hauptbetreibers ist eine Zertifizierung nach DIN EN ISO 9001:2000. Dazu gehört auch ein zertifiziertes Umweltmanagement nach DIN EN ISO 14001. Seit 2001 veröffentlichen 10 Brandenburger Unternehmen, darunter die Havelbus Verkehrsgesellschaft, einen Qualitäts- und Umweltbericht, der auch eine Kundenzufriedenheitsanalyse umfasst. Dieses Verfahren ist weiterzuführen.



5 Organisation, Leistungsvereinbarung und Controlling

5.1 Organisation des ÖPNV und Kooperation

5.1.1 Aufgabenträgerorganisation und Kooperationen

Der Landkreis Havelland ist Aufgabenträger für den übrigen Öffentlichen Personennahverkehr, Träger der Schülerbeförderung im Landkreis und zuständige örtliche Behörde i. S. v. Art. 2 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Institutionell werden die entsprechenden Aufgaben durch das Amt für Kreisentwicklung und Wirtschaft der Kreisverwaltung wahrgenommen. Eine spezielle Regieebene oder Regieeinheit beim Aufgabenträger besteht derzeit nicht. Die als solche zu bezeichnende Lokale Regieeinheit ist das Sachgebiet Wirtschaftliche Beteiligungen/ÖPNV. Das operative ÖPNV-Management übernimmt im Wesentlichen die Havelbus Verkehrsgesellschaft im Auftrag des Landkreises. Bei Aufgaben des gebiets- und verkehrsträgerübergreifenden Managements wird der Aufgabenträger durch die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH unterstützt.

Der Landkreis Havelland ist Gesellschafter der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB GmbH) und bemüht sich im Interesse der Verkehrskunden um die umfassende Durchsetzung der Vorteile der gleichnamigen Verkehrs- und Tarifgemeinschaft, zu deren Kooperationspartnern die Havelbus Verkehrsgesellschaft gehört. Sowohl der Landkreis als auch die HVG nehmen in den verschiedenen Fachgremien des VBB ihre Gestaltungs- und Kontrollfunktionen verantwortungsbewusst wahr.

Die Unternehmen wirken im VBB auf der Grundlage eines einheitlichen, aufgabenträger- und verkehrsträgerübergreifenden Verbundtarifes zusammen. Die Havelbus Verkehrsgesellschaft hat den entsprechenden Kooperationsvertrag unterzeichnet, wendet den Verbundtarif an, nimmt am Einnahmenaufteilungsverfahren teil und trägt zur Schaffung der Voraussetzungen für eine sachgerechte Einnahmenaufteilung, insbesondere durch Gewährleistung der dafür erforderlichen Verkehrserhebungen, bei.

Mit der Inkraftsetzung des VBB wurde das Tarifgestaltungsrecht von den zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen auf die Verbundgesellschaft übertragen. Ebenso nimmt der VBB in Vollmacht dieser Unternehmen das Tarifantragsrecht wahr. Darüber hinaus erfüllt der VBB abgestimmte Aufgaben für die Verkehrsunternehmen in den Bereichen Fahrplaninformation und Marketing.

Die Konstituierung einer gesonderten Regieeinheit beim Aufgabenträger wird gegenwärtig nicht als sinnvoll und erforderlich erachtet, obwohl im Ergebnis der Inkraftsetzung der Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße sowie der ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Brandenburg mehr Aufgaben und mehr Aufgaben- und Ausgabenverantwortung auf die zuständigen Stellen der Aufgabenträger zugekommen sind. Die Bildung einer solchen Regieeinheit für den Zuständigkeitsbereich mehrerer Aufgabenträger, etwa der Region Westhavel-land, ist eingebunden in eine politische Entscheidungsfindung der betreffenden Aufgabenträger zu betrachten und nur in diesem Rahmen zu bewerten.



Bei den genannten zusätzlichen oder grundsätzlich erweiterten oder veränderten Aufgaben handelt es sich um:

1. die Veröffentlichung der Vorinformation über eine beabsichtigte Vergabe im Supplement des Amtsblattes der Europäischen Gemeinschaften gemäß Transparenzvorschriften des Art. 7 Abs. 2 der VO 1370//07 und die Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde über die Einholung eigenwirtschaftlicher Anträge
2. die Vergabe von Leistungen und die Ausgleichsfinanzierung für die auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach den primärrechtlich geltenden Bestimmungen der EU-Verordnung 1370/2007 im Spagat mit damit noch nicht übereinstimmenden nationalen Vergabevorschriften
3. der jährliche Nachweis gemäß Art. 6 Absatz 1 der VO (EG) 1370/2007 und des zugehörigen Anhangs über den Nettoeffekt der vergebenen Leistungen und den Ausschluss nicht beihilfekonformer Überkompensationen
4. die Zuarbeit zur jährlichen Erstellung und Veröffentlichung eines ÖPNV-Jahresberichts gemäß Art. 7 Absatz 1 der VO (EG) 1370/2007, der alle gemeinwirtschaftlichen Leistungen umfasst (gemeinsam für alle Aufgabenträger durch den VBB)
5. die Vergabe von Leistungen unter notwendiger Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde zur Überwindung der Ungereimtheiten zwischen europäischem und nationalem Vergaberecht auf der einen Seite und der Erteilung von Liniengenehmigungen auf der anderen Seite, d. h. im Widerspruch zwischen Vergaberecht und Verwaltungsrecht
6. zusätzliche Beantragung, Vereinnahmung, Verteilung und Abrechnung der zweckgebundenen Mittel für Ausgleichszahlungen auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs nach § 1 Absatz 3 ÖPNVFV BB (ehemals nach § 45a PBefG)
7. der Nachweis des investiven Verwendungsanteils an den Landesmitteln nach § 1a ÖPNVFV BB
8. die rechtliche Absicherung aller Organisationsprozesse, insbesondere in den vorstehenden Punkten 1 - 6.

Eine gesondert institutionalisierte Regieeinheit ist neu zu diskutieren, wenn es zur Umsetzung einer weiteren Kreisgebietsreform im Land Brandenburg kommen oder es zur Einigung der politischen Handlungsträger zu den Ergebnissen einer gutachterlichen Untersuchung zur interkommunalen Zusammenarbeit im ÖPNV der Region Westhavelland kommen sollte.

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

Zunächst kooperieren alle ÖPNV-Aufgabenträger im Rahmen der Gremien bzw. Facharbeitskreise im VBB. Die Zusammenarbeit des Landkreises Havelland mit benachbarten Aufgabenträgern basiert auf den Regelungen der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung über die gemeinsame Erfüllung der Selbstver-



waltungsaufgabe übriger Öffentlicher Personennahverkehr und den Ausgleich von Verlusten im gemeinsamen Verkehrsunternehmen Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH zwischen den Landkreisen Potsdam-Mittelmark und Havelland (geschlossen 2001). Darüber hinaus hat der Landkreis Verwaltungsvereinbarungen über die gegenseitige Weiterleitung anteiliger Landeszuwendungen mit den brandenburgischen Nachbarlandkreisen abgeschlossen. Mit der Stadt Brandenburg an der Havel bestehen keine zu regelnden Verflechtungen und die Landeshauptstadt Potsdam hat sich einer solchen Regelung unter Verweis auf rechtliche Bedenken bisher verweigert, am 08.07.2010 aber einer pauschalen Ausgleichsregelung zugestimmt, die dem Landkreis einen Teilbetrag des geltend gemachten Anspruchs sichert. Unabhängig von dieser finanziellen Regelung bleibt jedoch die von allen beteiligten Aufgabenträgern unterstützte Aufgabe einer integrierten, konzeptionell abgesicherten Gestaltung der Stadt-Umland-Verkehre der Landeshauptstadt Potsdam bestehen.

Eine weitere Kooperation hat der Aufgabenträger als zuständige örtliche Behörde für die Vergabe gemeinwirtschaftlicher Leistungen i. S. v. Art. 4 Buchstabe c der Verordnung (EG) 1370/2007 mit der Genehmigungsbehörde des Landes Brandenburg (Landesamt für Bauen und Verkehr - LBV) einzugehen. Eine gemäß Koalitionsvereinbarung der Bundesregierung durchzuführende Novellierung des PBefG mit Regelungen zur Kompetenzabgrenzung zwischen den Genehmigungsbehörden und den für die Auftragserteilung zuständigen Aufgabenträgern ist bisher nicht beschlossen worden. Damit ist es gegenwärtig möglich, dass Auftragnehmer und Genehmigungsinhaber verschieden sein können. Um dies zu vermeiden, ist ein abgestimmter Verfahrensablauf zwischen zuständiger Vergabebehörde und Genehmigungsbehörde zu organisieren. Das Land Brandenburg hat mit seinen „Hinweisen zur Erteilung von Liniengenehmigungen mit Kraftfahrzeugen nach dem PBefG“ eine entsprechende Richtlinie erlassen. Die gegenwärtige Handhabung von Genehmigungsverfahren im Land Brandenburg ist so, dass eine Genehmigung nur an ein Unternehmen erteilt wird, dem durch den Aufgabenträger der Auftrag erteilt werden soll. Das gilt auch für Direktvergaben und Inhouse-Geschäfte. Ob diese Verfahrensweise rechtlich Bestand haben kann, ist ebenso ungeklärt, wie der Beitrag der Ausgleichszahlungen für die rabattierte Schülerbeförderung zur Herstellung von Eigenwirtschaftlichkeit i. S. v. kommerziellen Verkehren.

5.1.2 Unternehmensorganisation

Inhaber aller Liniengenehmigungen für den übrigen ÖPNV im Landkreis in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Havelland (also mit Ausnahme der Genehmigungen für in den Landkreis einstrahlende Linien) ist die

- Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (HVG).

Gesellschafter der HVG sind zu gleichen Teilen die Landkreise Potsdam-Mittelmark und Havelland. Darüber hinaus verkehren in Randbereichen des Landkreises oder im Transit grenzüberschreitend noch 5 weitere Unternehmen mit einzelnen Liniengenehmigungen, das sind die Berliner Verkehrsbetriebe A.ö.R. (BVG), die Verkehrsgesellschaft Belzig mbH (VGB), die Ostprignitz-Ruppiner Verkehrsgesellschaft mbH (ORP), die Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH (VGP) und der Verkehrsbetrieb Potsdam mbH (ViP).



Die HVG nimmt die Aufgaben des betrieblichen Managements wahr. Zur Leistungsdurchführung im Landkreis Havelland bedient sie sich der

- Havelländischen Verkehrsgesellschaft mbH Rathenow (HVGR),

die sich zu 80 % im Eigentum der HVG und zu 20 % im Eigentum des Landkreises Havelland befindet. Die HVGR übernimmt die Leistungsdurchführung und die Fahrzeuginstandhaltung und betreibt zu diesem Zweck Betriebsstellen in Nauen, Falkensee und Rathenow. Die HVGR ihrerseits bindet eigenverantwortlich weitere Subunternehmer für die Leistungsdurchführung. Wichtigster dieser weiteren Subunternehmer ist Erdmann's Reisedienst GmbH, Rathenow.

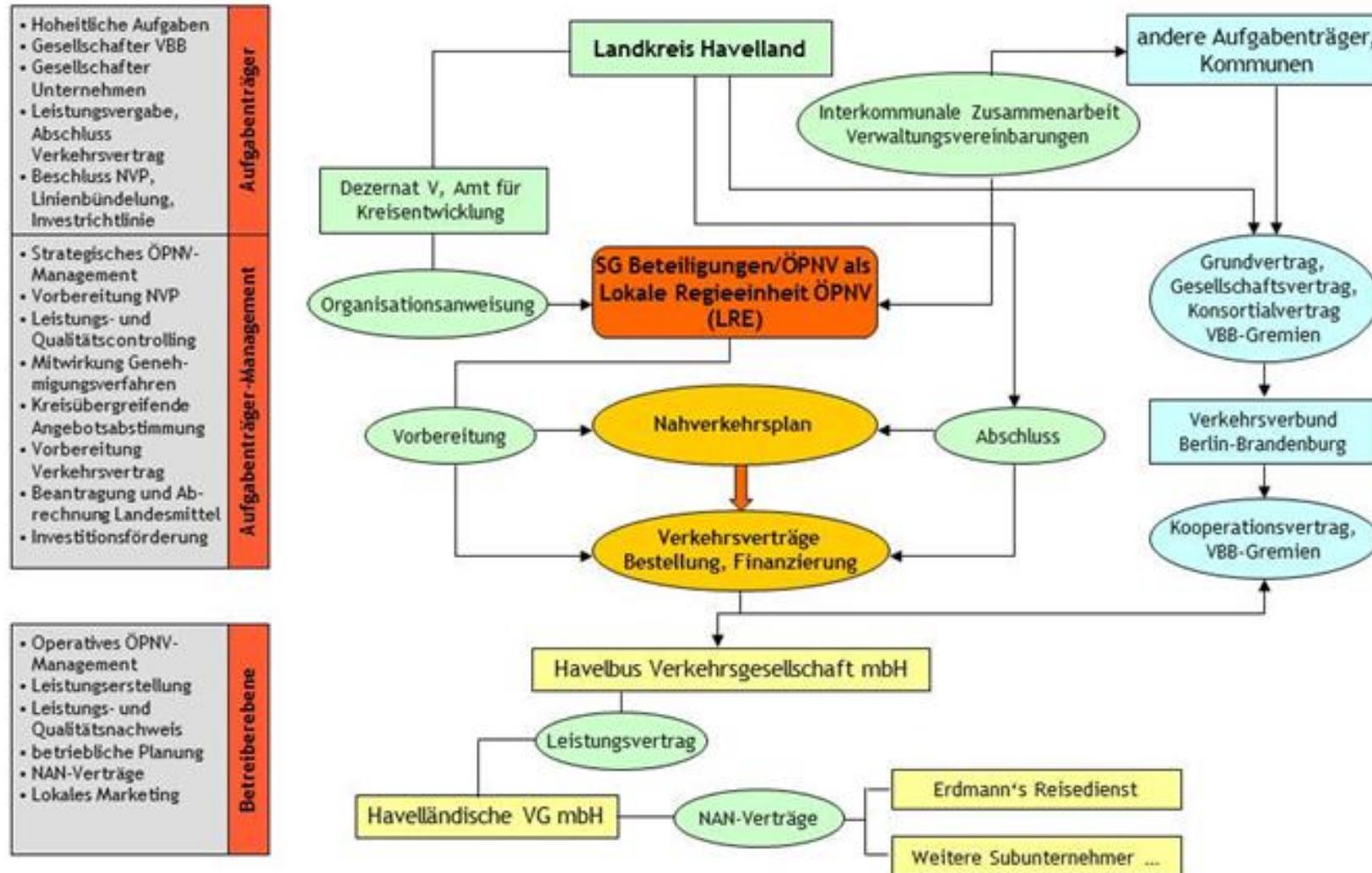
Die Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH fungiert in Teilen als Nahverkehrsgesellschaft in engster Abstimmung mit dem Aufgabenträger und zunehmend als Mobilitätsdienstleister, auch kreisgrenzenübergreifend. Beleg dafür ist die Durchführung einer regionalen Rufbus-Disposition für die Landkreise Havelland, Potsdam-Mittelmark und Teltow-Fläming.

Eine Veränderung der Unternehmensorganisation mit dem Ziel der Erschließung von Synergieeffekten durch höhere Unternehmensgröße durch Fusion oder Kooperation weiter selbständiger Unternehmen oder andererseits die Schaffung von Kreisverkehrsunternehmen im Westhavelland befindet sich seit 10 Jahren in der Diskussion. Eine Entscheidung mit Änderungswirkung ist derzeit nicht absehbar.

Eine Gesamtübersicht über die Organisation des ÖPNV gibt [Schema 2](#).



Schema 2 ÖPNV-Organisationsschema Landkreis Havelland





5.2 Leistungsvergabe, Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling

5.2.1 Vergabeverfahren

Die Havelbus Verkehrsgesellschaft organisiert die Leistungsdurchführung gegenwärtig auf der Grundlage einer Betrauung durch den Aufgabenträger nach den Inhouse-Kriterien i. S. v. Art. 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag ist seit 2005 vertraglich fixiert. Die Bemessung der Höhe des Defizitausgleichs für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erfolgte auf der Grundlage einer Testierung als durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen nach den Kriterien des EuGH-Urteils C-280/00 Altmark Trans GmbH. Weitere vertragliche Vereinbarungen mit kreisfremden Unternehmen wurden nach Inkraftsetzung der Verordnung (EG) 1370/2007 abgelöst durch Verwaltungsvereinbarungen mit den jeweiligen Aufgabenträgern, da die Zulässigkeit direkter vertraglich vereinbarter Zahlungen eines Aufgabenträgers (als Auftraggeber) an ein nichteigenes Unternehmen ohne eine vorherige wettbewerbliche Vergabe der Leistung als vergaberechtlich nicht mehr zulässig betrachtet werden muss.

Künftige Vergabeverfahren unterliegen den Bestimmungen der Verordnung (EG) 1370/2007 soweit die vergebenen Leistungen als gemeinwirtschaftlich und der zu vergebende Auftrag als Öffentliche Dienstleistungskonzession i. S. v. Art. 1 Absatz 4 der Verordnung 2004/18/EG zu definieren sind, wovon ausgegangen wird.

Der Aufgabenträger verfolgt die strategische Absicht, die bewährte Verfahrensweise der Inhouse-Betauung bzw. soweit dem rechtliche Bestimmungen entgegenstehen der Direktvergabe an ein eigenes Unternehmen auf der Grundlage von Art. 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) 1370/07 fortsetzen zu wollen. Es ist zu empfehlen, auch weiterhin die Wirtschaftlichkeit der Vergabe im Vorhinein durch eine Testierung anhand der Kriterien des Altmark-Trans-Urteils feststellen zu lassen. Dieses Verfahren wird durch die Verordnung (EG) 1370/07 weiterhin gestützt und bietet nicht zuletzt haushaltstechnische Vorteile gegenüber der nach Art. 6 Absatz 1 und zugehörigem Anhang außerdem vorgeschriebenen nachträglichen Feststellung der Höhe des Nettoeffekts aus der Durchführung des Auftrages, weil dadurch mögliche Überzahlungen im Voraus vermieden werden.

5.2.2 Linienbündelung

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



Die Linienbündel sollen eine rationelle Umlaufgestaltung gewährleisten und es sollen wirtschaftliche und unwirtschaftliche Leistungen zusammengefasst werden. Neben dem Aspekt der Vergabesteuerung verfolgt die Linienbündelung also planerische, wirtschaftliche (einschl. betriebstechnologische) und organisatorische Ziele.

Die rechtliche Zulässigkeit der Linienbündelung ergibt sich aus § 9 Absatz 2 PBefG. Dort wird festgelegt, dass die Genehmigung für mehrere Linien gebündelt erteilt werden darf, wenn es die Zielsetzungen der Genehmigungserteilung nach § 8 PBefG erfordern, insbesondere eine ausreichende, wirtschaftliche und integrierte Verkehrsbedienung zu gewährleisten. Es ist allerdings rechtlich unzulässig, Linien willkürlich oder vordergründig im Interesse eines bestimmten oder gegen die Interessen eines anderen Unternehmers zu bündeln. Eine solche Verfahrensweise würde einem Prüfverfahren vor einer Vergabekammer oder einer Klage vor einem Verwaltungsgericht nicht standhalten. Um dies zu vermeiden, muss das Bündelungskonzept den Vorgaben der §§ 8 und 9 PBefG folgen und eine Verfahrensweise nach verkehrlichen, wirtschaftlichen, planerischen und organisatorischen Kriterien belegen können. Eine solche Prüfung ist zur Vorbereitung der Beschlussfassung für die bereits geltende Linienbündelung erfolgt. In der Regel wird eine Harmonisierung der Ablaufzeiten der Genehmigungen innerhalb eines jeden Bündels erforderlich. Im Landkreis Havelland ist das das Jahr 2016.

Erneuerung der Beschlussfassung

Alle in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Havelland angebotenen Leistungen und formal nach § 42 PBefG genehmigten ÖPNV-Linien bilden weiterhin ein **Gesamtlinienbündel mit der Bezeichnung HVL-Bus** und einem harmonisierten Ablaufzeitpunkt 31.05.2016. Die weitere Umsetzung dieser Empfehlung wird als Bestandteil des Nahverkehrsplanes beschlossen.

Zu dem gebildeten Gesamtlinienbündel gehören alle nach § 42 genehmigten Buslinienverkehre im Gebiet des Landkreises Havelland laut Tabelle 1, mit Ausnahme der Linienverkehre kreisfremder Unternehmen (Linien in fremder Aufgabenträgerschaft).

Ggf. zusätzlich zu planende Verkehre, auch Bedarfsverkehre, werden in dieses Bündel integriert.

5.2.3 Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling

Künftig abzuschließende Verkehrsverträge haben den Anforderungen der Verordnung (EG) 1370/2007 zu entsprechen. Zumindest die beihilferechtlichen Regelungen waren jedoch auch schon vor der Inkraftsetzung der Verordnung zu beachten, woraus abzuleiten ist, dass bestimmte Inhalte von Verträgen, die vor dem 03.12.2009 geschlossen worden sind, angepasst werden sollten.

Obligatorischer Inhalt eines ÖDA nach Artikel 4 der Verordnung (EG) 1370/2007:

- Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (Leistungsvolumen und Qualitätsanforderungen) und geografischer Geltungsbereich



- Transparente Darstellung vorher festzulegender Ausgleichsparameter
(am sinnvollsten ermittelt auf der Grundlage einer Testierung nach den Kriterien eines Urteils des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) Az. C-280/00 in der Rechtssache Altmark Trans GmbH), die gleichzeitig eine Kostenüberkompensation ausschließen
- Ggf. gewährte Ausschließlichkeitsrechte
- Laufzeit
- Ggf. auferlegte Qualitäts- und Sozialstandards.

Die gegenwärtig geltende Fassung eines Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrages (Verkehrsvertrag - VV) zwischen dem Landkreis Havelland und der Havelbus Verkehrsgesellschaft wurde am 22.01.2009 unterzeichnet und ist laut § 8 Absatz 1 auf unbestimmte Zeit geschlossen. Diese Fassung des Verkehrsvertrages berücksichtigt bereits sehr weitgehend die Anforderungen der Verordnung (EG) 1370/07 an den Inhalt eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages. Änderungen sind lediglich in folgenden Punkten durchzuführen:

1. Prinzipiell entsprechen Verträge mit unbestimmter (unbegrenzter) Laufzeit nicht den Bestimmungen und den Regelungsabsichten der Verordnung. Die Laufzeit des in dem Verkehrsvertrag geregelten Auftrages ist gemäß Art. 4 Absatz 3 der Verordnung auf maximal 10 Jahre zu begrenzen. Richtigerweise ist bereits eine zusätzliche Bindung der Bestandskraft des Vertrages an die Liniengenehmigungen formuliert. Diese kann aber eine faktische Laufzeitbegrenzung nicht ersetzen oder herbeiführen. Außerdem ist eine unbegrenzte Vertragsdurchführung im Wesentlichen ohne Anpassungsregelungen zumindest dem Leistungsersteller nicht zuzumuten.
2. Der Öffentliche Dienstleistungsauftrag muss alle Parameter für die Berechnung der Ausgleichsleistung beinhalten, das heißt auch die Ausgleichszahlungen für die Ausbildungsverkehre nach § 1 Absatz 3 der ÖPNVFV BB, gleichgültig, ob diese als Erlösersatz (und damit Erlöse) gelten oder als öffentliche Mittel. Daher ist es sachgerecht, die genannten Mittel nicht nur in Ziffer 5 des Anhangs zum Verkehrsvertrag zu erwähnen, sondern in die Finanzierungsregelung des § 5 VV aufzunehmen.
3. Zur Herstellung einer unternehmensneutralen und damit beihilferechtlich unbedenklichen Förderung der Qualität des eingesetzten Fahrzeugparks wird die bisherige Objektförderung (fahrzeugbezogene Förderung) auf eine leistungsbezogene Förderung umgestellt und in die Regelungen des § 5 des Verkehrsvertrages integriert (siehe weiter in Abschnitt 6.2).

Der Aufgabenträger hat die quantitative und qualitative Vertragserfüllung zu kontrollieren und auf dieser Basis die vereinbarten Zuschüsse zu leisten. Dafür sind geeignete Kontrollmechanismen und -verfahren zu entwickeln oder weiterzuentwickeln und als Vertragsbestandteile festzulegen. Dabei ist darauf zu achten, dass ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Kontrollaufwand und Ergebnis gewährleistet ist, wobei auch vorausschauend abzuwägen ist, welche Kontrollmöglichkeit sich im Vertragszeitraum noch ergibt oder welche Nachweismöglichkeit und Kontrolle rationeller gestaltet werden kann.



Der bestehende Verkehrsvertrag zwischen dem Landkreis Havelland und der Havelbus Verkehrsgesellschaft sieht gemäß § 5 Absätze 6 bis 8 folgende, auf Nachweispflichten beruhende Kontrollmechanismen vor:

- Quartalsweiser Nachweis der Fahrgeldeinnahmen und der Ausnutzung des Platzangebotes nach Linien
- Jährlicher Nachweis der tatsächlich erbrachten Fahrplanleistungen nach Linien
- Ergebnisse einer Kundenzufriedenheitsanalyse für zwei, unter Berücksichtigung der Vorschläge des Landkreises ausgewählte Linien.

In Ziffer 6 des Anhanges zum Verkehrsvertrag sind weitere Mechanismen der Vertragskontrolle und der Umsetzung einer dort vereinbarten Bonus- und Malusregelung festgelegt. Diese Regelungen beziehen sich einerseits auf

- das die Einhaltung der Vorgaben zum zulässigen Fahrzeugalter, zur Pünktlichkeit, die Nichtbedienung von Haltestellen, bestimmtes Fehlverhalten des Fahrpersonals und andererseits auf
- die Vorbereitung und Bekanntmachung von Fahrplanänderungen, die Umsetzung alternativer Bedienungsangebote und die Überbietung der Pünktlichkeitsvorgaben.

Die Bonus-/Malus-Regelung wird auf der Grundlage des vereinbarten Kontrollmechanismus angewandt. Die vereinbarten Beträge werden hinsichtlich ihrer Höhe überprüft. Zusätzlich ist, ergänzend zu den Festlegungen im Anhang „Qualitäts- und Leistungsbeschreibung“ des Verkehrsvertrages, die Übernahme der Regelung in § 5 des Verkehrsvertrages selbst vorzusehen.

Zusätzlich sind die Ergänzungen vorzunehmen, die sich aus **Abschnitt 4.5 Buchstaben A und G** hinsichtlich Zuverlässigkeit sowie Störungs- und Beschwerdemanagement ergeben.

Gemäß den abgeschlossenen Verwaltungsvereinbarungen mit den Nachbaraufgabenträgern kontrollieren diese ihre Verkehrsunternehmen auch hinsichtlich der Leistungen im Landkreis Havelland über deren Verkehrsverträge, wobei die Anforderungen des Nahverkehrsplanes des Landkreises Havelland zu beachten sind.



6 Investitionsstrategie, Bedarf und Finanzierung

6.1 Grundsätze der Investitionsstrategie des Aufgabenträgers

Die durch den Landkreis Havelland verfolgte Investitionsstrategie ergibt sich unmittelbar aus der Umsetzung der verkehrspolitischen Leitlinien (vgl. [Abschnitt 4.1](#)) und damit der Gesamtstrategie der Entwicklung des ÖPNV. Danach setzt sich der Landkreis als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV dafür ein, dass die notwendigen investiven Maßnahmen durchgeführt werden können und geeignet sind, folgenden Ansprüchen gerecht zu werden:

- Sicherung und Aufrechterhaltung des Leistungsangebots mindestens im bisherigen Umfang
- gezielte Weiterentwicklung, Bedarfsanpassung und Modernisierung des Leistungsangebotes
- Leistung eines deutlichen Beitrags zur Reduzierung der verkehrlichen Umweltbelastungen
- Vollziehung wesentlicher Schritte für mehr Barrierefreiheit im ÖPNV und Teilhabe mobilitäts- eingeschränkter Personen am öffentlichen Leben.

- Dazu gehören Investitionen in
- Fahrzeuge und Fahrzeugausrüstungen
 - Verkehrs- und Betriebsanlagen
 - betriebliche Ausrüstungen, wie z. B. RBL
 - verkehrliche Infrastruktur in kommunaler Verantwortung, insbesondere Haltestellenausrüstungen.

Ein wichtiges strategisches Ziel ist die Möglichkeit des Einsatzes eines modernen, umweltfreundlichen Fahrzeugparks. Das gegenwärtig erreichte Durchschnittsalter der Fahrzeuge beträgt 5,6 Jahre, bei der HVG sogar 4,8 Jahre, bei HVGR und den anderen Subunternehmern 7,5 Jahre. Es ist ein zulässiges Höchstalter, zumindest für den Einsatz im Schülerverkehr, von 12 Jahren vereinbart. Die Zielstellung besteht darin, dass das Durchschnittsalter des Fahrzeugparks insgesamt nicht über ein relatives Optimum von 7,0 Jahren aus den Komponenten Beschaffungsaufwand, Instandhaltungsaufwand, Mehrwert durch Attraktivität und geringeren Schadstoffausstoß überschreitet. Die Vorgabe zum Höchstalter der Fahrzeuge soll im Planungszeitraum erhalten werden, wird für Zeiträume danach aber überdacht, weil diese Anforderung vergleichsweise sehr hoch und kostentreibend ist, andererseits die technische Fahrzeugentwicklung eine längere Nutzungsdauer zulässt.

Der Landkreis Havelland hat in den Jahren 2005 - 2010 die Realisierung von insgesamt 56 Maßnahme- komplexen zur verkehrlichen Infrastruktur mit einem Gesamtwertumfang von 6,9 Mio. EUR mit einem Anteil von 2,5 Mio. EUR gefördert. Nachdem in den zurückliegenden Jahren erhebliche Verbesserungen bei der Qualität der verkehrlichen Infrastruktur, insbesondere Haltestellen und Verknüpfungspunkten, erreicht werden konnten, wird der Aufgabenträger auch im Planungszeitraum diesen Prozess weiter unterstützen und investive Zuschüsse dafür bereitstellen. Dabei ist neben der in [Abschnitt 4.4.2](#) dargestellten Gestaltungsorientierung für Haltestellen insbesondere darauf zu achten, dass entsprechend des konkreten Bedarfs auch an Haltestellen, die nicht als Verknüpfungspunkte ausgewiesen sind, die Möglichkeit der Verknüpfung sowohl zwischen den öffentlichen Verkehrssystemen als auch zwischen ÖPNV



und Individualverkehr (Park+Ride, Bike+Ride, Kiss+Ride) durch die Installation adäquater Abstellanlagen verbessert werden.

6.2 Bedarf und Finanzierung

Die bisher geltende Investitions-Förderrichtlinie des Landkreises Havelland³⁴ sieht sowohl für Investitionsvorhaben in die ÖPNV-Infrastruktur (z. B. Haltestellen, Bahnhofsvorplätze, P+R-Anlagen) als auch für die Neubeschaffung von Linienbussen und Fahrzeugausrüstungen eine projektbezogene Förderung mit Förderanteilen von 75 % bzw. 50 % der zuwendungsfähigen Kosten vor, wobei zusätzlich Höchstbeträge für bestimmte Arten von Vorhaben festgesetzt sind. Jährliche oder in anderer Weise zyklische Obergrenzen (Deckelbeträge) sind nicht festgelegt.

Die dem Aufgabenträger über das Land Brandenburg zufließenden Bundesmittel auf der Grundlage des Entflechtungsgesetzes unterliegen der investiven Zweckbindung. Dabei behält sich das Land die Entscheidung über die Förderung von „... Großvorhaben des Neubaus, des Ausbaus oder der Grunderneuerung von Infrastrukturanlagen des schienen- oder leitungsgebundenen öffentlichen Personennahverkehrs sowie für Investitionsprojekte von besonderer Landesbedeutung ...“³⁵ vor. Der den Aufgabenträgern des üÖPNV zufließende Anteil dieser Mittel ist in deren Verantwortung gleichfalls für investive Zwecke einzusetzen, die Verwendung ist nachzuweisen.³⁶ Diese Verpflichtung besteht für 12,05 % der dem Aufgabenträger jährlich nach § 1 Absätze 1 und 2 ÖPNVFV zugeflossenen Mittel.

Die folgende Übersicht zeigt für die Jahre 2009 bis 2011 die jährlichen Förderbeträge (in TEUR) und den Anteil der investiven Verwendung an den nach § 1 Absätze 1 und 2 ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Brandenburg erhaltenen Landesmitteln:

Tabelle 21 Übersicht Investitionsvorhaben und Förderbeträge 2009 bis 2011

Geförderte Vorhaben	2009	2010	2011 (Plan)
ÖPNV-Infrastruktur	831,8	217,4	588,0
Fahrzeugbeschaffung	120,0	480,0	480,0
zusammen	951,8	697,4	1.068,0
in % zur Landeszuweisung	21,8	16,0	25,5

6.2.1 Fahrgastbezogene betriebliche Infrastruktur und verkehrliche Infrastruktur

Die ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Brandenburg verpflichtet die Aufgabenträger des üÖPNV, mindestens 12,05 % der ihnen für diesen Zweck zufließenden Landesmittel für investive Zwecke in eigener Verantwortung zu verwenden. Dieser Anteil wurde in den letzten Jahren deutlich überschritten. Für den Planzeitraum sieht der Landkreis einen jährlichen Betrag in Höhe von 1,225 Mio. EUR für

³⁴ Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden des Landkreises Havelland und von Fahrzeugen des ÖPNV, Fassung vom 01.01.2007

³⁵ § 10 Absatz 5 ÖPNVG - unter leitungsgebundenem ÖPNV sind Straßenbahn und Obus zu verstehen.

³⁶ § 1a; § 5 Nr. 2 ÖPNVFV sowie zugehörige Anlage



die Investitionsförderung vor, davon 0,35 Mio. EUR für Maßnahmen zum Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur. Die Vergabe dieser Mittel ist an die Antragstellung durch die jeweiligen Träger Maßnahmen gebunden. Der Planungsstand von Investitionsvorhaben der Städte, Gemeinden und Ämter sowie des Einsatzes von Fördermitteln in Verfügung des Aufgabenträgers (einschließlich der kundenwirksame betrieblichen Infrastruktur für die Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH) weist gegenwärtig für das Jahr 2012 angemeldete Vorhaben gemäß Tabelle 22 im Umfang von 305,1 TEUR aus, die mit einem Betrag von 181,3 TEUR bezuschusst werden können. Dazu treten noch Vorhaben in Trägerschaft des ÖPNV-Unternehmens für kundenwirksame Maßnahmen seiner betrieblichen Infrastruktur, deren Förderbeiträge gegenwärtig noch nicht zu berechnen sind.

Ergänzend zeigt Anlage 3 die von den Städten, Gemeinden und Ämtern bisher eingereichte Vorhaben- und Standortliste. Diese weist für den Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes insgesamt 32 nach Standorten und Trägern konkretisierte Vorhaben aus. Allerdings liegt noch nicht für alle Maßnahmen eine konkrete zeitliche Einordnung vor, in einigen Fällen können auch noch keine Angaben über das Investitionsvolumen gemacht werden. Die Ursache dafür ist vor allem in der Unsicherheit der potenziellen Träger hinsichtlich der mittelfristig verfügbaren Mittel für die zu erbringenden Eigenanteile zu sehen. Eine jährliche Fortschreibung des Investitionsplanes in Verantwortung des Aufgabenträgers ist daher erforderlich und ohnehin vorzusehen.

Tabelle 22 Übersicht Bedarfsplanung kommunale Verkehrsinfrastruktur, Planjahr 2012

Vorhaben, Vorhabengruppe	Zahl Einzelvorhaben	Finanzieller Umfang (TEUR)			Träger der Vorhaben Stadt/Gemeinde/Amt
		gesamt (Planjahr)	darunter zuwendungs- f.	Förderg. LK	
Erweiterung der P+R-Anlage Bhf Finkenkrug, Nordseite	1	155,0		116,3	Stadt Falkensee
Ausgestaltung von Bushaltestellen	1	15,0		5,0	Stadt Falkensee
Wie vorige	2	26,5		10,0	Stadt Rathenow
Wie vorige	2	15,6		10,0	Gemeinde Dallgow-Döberitz
Wie vorige	2	40,0		10,0	Amt Friesack
Wie vorige	2	13,0		10,0	Amt Nennhausen
Wie vorige	3	40,0		15,0	Gem. Milower Land]
Jahressumme 2012		305,1		171,3	

Die Jahresgesamtwerte zeigen, dass ein Deckelungsbetrag offenbar nicht erforderlich ist, da einerseits der Bedarf überschaubar ist und andererseits durch die erforderliche Kofinanzierung der Kommunen auch nur der vordringliche Bedarf realisiert wird.



6.2.2 Fahrzeuge, Ausrüstungen und betriebliche Infrastruktur

In den Jahren 2007 - 2010 wurden insgesamt 19 Busse durch die HVG neu beschafft und durch den Landkreis gefördert. Im Jahr 2011 kommen voraussichtlich weitere 5 Busse hinzu. Auf das gegenwärtig sehr geringe Durchschnittsalter des Fuhrparks, zumindest der HVG, wurde in [Abschnitt 6.1](#) hingewiesen.

Investive Maßnahmen in sonstige betriebliche Infrastruktur betreffen insbesondere Rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL), Abfertigungstechnik und Fahrplananzeigen. Diese Komplexe wurden ebenfalls in den letzten Jahren in Wesentlichen realisiert. Bedarf kann durch Anpassungen, Erweiterungen u. ä. entstehen, was gegenwärtig aber noch nicht konkret planbar ist.

Angesichts des Verhältnisses zwischen gegenwärtiger und mittelfristig angestrebter Altersstruktur des Fahrzeugparks wird folgender Bedarfsplan für Fahrzeuge und betriebliche Infrastruktur aufgestellt:

Tabelle 23 Übersicht Bedarfsplanung Fahrzeuge und betriebliche Infrastruktur

Planjahr Vorhabengruppe	Zahl Einzel- vorhaben	Finanzieller Umfang (TEUR)			Träger der Vorhaben Unternehmen
		gesamt (Planjahr)	darunter zuwen- dungsf.	Förderg. LK	
Planjahr 2012					
Fahrzeugförderung	6	1.620,0	1.620,0	980,0	HVG (auch für Sub)
DFI-Anzeige, RBL-Umstellung, E-Ticketing		320,0	offen	offen	
Jahressumme 2012		1.940,0		980,0	
Planjahr 2013					
Fahrzeugförderung	6	1.620,0	1.620,0	980,0	HVG (auch für Sub)
Sonstiges, wie 2012		320,0	offen	offen	
Jahressumme 2013		1.940,0		980,0	
Planjahr 2014					
Fahrzeugförderung	8	2.160,0	2.160,0	980,0	HVG (auch für Sub)
DFI-Anzeige, RBL-Umstellung		300,0	offen	offen	
Jahressumme 2014		2.160,0		980,0	
Planjahr 2015					
Fahrzeugförderung	10	2.700,0	2.700,0	980,0	HVG (auch für Sub)
DFI-Umstellung		100,0	offen	offen	
Jahressumme 2015		2.800,0		980,0	
Planjahr 2016					
Fahrzeugförderung	10	2.700,0	2.700,0	980,0	HVG (auch für Sub)
DFI-Umstellung		100,0	offen	offen	
Jahressumme 2016		2.800,0		980,0	
Gesamtssumme 2012-2016	40	11.640,0		4.900,0	



Angaben zu sonstigen betrieblichen Ausrüstungen liegen zurzeit nicht vor und sind jährlich zu aktualisieren.

Form der Förderung

Die projektbezogene Förderung der Fahrzeugbeschaffung ist mit dem Risiko behaftet, dass konkurrierende Unternehmen in Vergabe- bzw. Genehmigungsverfahren die so gezahlten Mittel als unzulässige Beihilfen im Sinne von § 107 AEUV³⁷ angreifen könnten oder auch eine von der Europäischen Kommission veranlasste beihilferechtliche Prüfung diese als solche mit den entsprechenden Konsequenzen bewerten könnte. Deshalb sieht die Anlage zu § 5 Nr. 2 ÖPNVFV BB den Ansatz pauschalierter Werte je Fahrzeug und Kalenderjahr vor, die eine regelmäßige Investitionstätigkeit in den Fahrzeugpark zur Sicherung vereinbarter Standards ermöglichen.³⁸ Voraussetzung dafür ist das Bestehen eines Verkehrsvertrages im Sinne eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, die im Landkreis Havelland gegeben ist. Die Umstellung der Fahrzeugförderung nach den Grundsätzen der genannten Anlage zur ÖPNVFV BB ist daher möglich und wird im Interesse der Rechtssicherheit durch Anpassung des bestehenden Verkehrsvertrages realisiert. Für den Aufgabenträger ist darüber hinaus der Vorteil verbunden, dass die von ihm für investive Zwecke eingesetzten Landesmittel in vollem Umfang ausgewiesen werden.

Die pauschalierten Werte gemäß ÖPNVFV BB orientieren sich an den kalkulatorischen Abschreibungen nach dem vertraglich vorgegebenen Höchstalter bzw. Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge, ausgehend von einer Basisgröße, die ca. 80 % der aktuellen Wiederbeschaffungspreise entspricht. Damit wird der unzulässigen Überkompensation der betrieblichen Aufwendungen vorgebeugt. Ergänzend werden pauschalierte Werte für Investitionen in Werkstätten bzw. Abstellplätze sowie zur Ausrüstung der Fahrzeuge mit den für das RBL benötigten Ausrüstungen vorgegeben.

Der Verkehrsvertrag mit der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH sieht ein Höchstalter der regelmäßig im Schülerverkehr eingesetzten Fahrzeuge von 12 Jahren - einschließlich der von den Subunternehmern eingesetzten Fahrzeuge - vor. Für die 107 im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge des Unternehmens und der Subunternehmer errechnet sich nach der o. g. Richtlinie ein mittlerer Pauschalwert von 19.160 EUR pro Fahrzeug und Jahr.³⁹ Umgerechnet auf die im Auftrag des Landkreises Havelland erbrachte Linienfahrlleistung ergibt sich daraus ein Satz von 0,408 EUR pro Fahrplan-km. Bei einem Festhalten an dem Grundsatz der anteiligen Fahrzeugförderung mit einem effektiven Anteil von 43 % des Beschaffungspreises ergibt sich eine „Umlage“ je Fahrplan-km von 0,175 EUR pro Fahrplan-km. Die von der HVG vereinnahmten Förderbeträge müssen über die Leistungsverträge mit den Subunternehmern an diese weitergeleitet werden.

Die Sicherung des vereinbarten Höchstalters erfordert im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes den Ersatz von 40 Fahrzeugen. Daraus ergibt sich eine hohe finanzielle Belastung für die Subunterneh-

³⁷ Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), gültig ab 01.12.2009, Artikel 107 (vorher mit identischem Inhalt Artikel 87 des EG-Vertrages)

³⁸ Erste Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Finanzierungsverordnung vom 09.02.2007, GVBl. II Nr. 7 vom 30.03.2007

³⁹ einschließlich Zuschläge für Werkstätten/Abstellplätze und RBL



mer, deren Fahrzeugpark zu 66,7 % (gegenüber 24,8 % der HVG-Fahrzeuge) erneuert werden muss. Aus diesem Grund wird eine unterschiedliche jährliche Verteilung der Ersatzinvestitionen gemäß **Tabelle 23** vorgesehen. Es ist jedoch zu gewährleisten, dass die eingestellten investiven Förderanteile tatsächlich über den Verkehrsvertrag mit Havelbus und die Verträge zwischen der HVG und HVGR bzw. HVGR und den Subunternehmern an diese durchgeleitet werden. Geschieht dies nicht, könnte bereits ab 2012/2013 etwa die Hälfte der Subunternehmerfahrzeuge nicht mehr eingesetzt werden.

Der Erneuerungsgrad nach **Tabelle 23** garantiert zum Ende des Planungszeitraumes sowohl die Einhaltung des höchstzulässigen Fahrzeugalters als auch eine harmonische Altersstruktur mit einem Durchschnittsalter von ca. 6,0 Jahren, um einen Investitionsstau in Folgezeiträumen zu vermeiden.

Im Zeitraum bis 2016 ist dann neu zu entscheiden, ob diese strengen Anforderungen weiter gelten sollen.

Die in **Tabelle 23** enthaltenen Maßnahmen der betrieblichen Infrastruktur beziehen sich auf Fahrgast-Informationssysteme sowie auf Maßnahmen zur Ausdehnung der bargeldlosen Entrichtung des Fahrpreises. Insofern sind die Vorhaben als wettbewerbsneutral zu bewerten, was eine Projektförderung durch den Aufgabenträger ermöglicht.



7 Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und Finanzierung des ÖPNV

7.1 Tarifsystem und Tarifentwicklung

Im ÖPNV des Landkreises Havelland gilt der VBB-Tarif nach dem Stand vom 01.01.2011.⁴⁰ Teil D dieses Tarifs sieht eine besondere Fahrpreisregelung für die Linie 666 (Stadtlinie Nauen) vor. Karte 43 stellt den Ausschnitt aus dem Tarifwabenplan dar, der 83 Waben (darunter 9 Leerwaben)⁴¹ im Kreisgebiet sowie eine Anschlusswabe zur Gemeinde Schollene (Landkreis Stendal) ausweist. Die Waben 5339 (Rathenow), 5347 (Nauen) und 5350 (Falkensee/Finkenkrug/Dallgow-Döberitz) gehören zu Orten mit Stadtlinienverkehr (Typ I) nach Anlage 2 des VBB-Tarifs. 12 Waben im Kreisgebiet gehören zum Tarifbereich Berlin C, 4 zum Tarifbereich Potsdam C⁴² und 3 zum Tarifbereich Brandenburg an der Havel C.

Mit der Tarifierhöhung 2011 sind die Preise für Fahrten innerhalb des Kreisgebietes mit Fahrausweisen des Bartarifs um 4 bis 5 % gegenüber 2008 (letzte Tarifierhöhung) angestiegen, für Zeitfahrausweise um 2 bis 3 %. Die Stadt-Umland-Tarife wurden (insbesondere in Berlin) stärker angehoben. Im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes ist nach dem vorliegenden Informationsstand davon auszugehen, dass das Tarifniveau im jährlichen Mittel um 2,15 % angehoben wird, d. h. bis zum Jahr 2016 um insgesamt 13 %. Wenn diese Tarifierhöhungen harmonisch - also tatsächlich jährlich um etwa diese 2 % - durchgeführt werden, sind kaum senkende Einflüsse auf die Fahrgastnachfrage zu erwarten. Anders ist die Erwartung bei sprunghaften Entwicklungen (z. B. 6,5 % alle 3 Jahre). In der Summe ist die Anhebung gleich, die gefühlte Wirkung beim Fahrgast aber ungleich größer.

7.2 Aufwands- und Ertragsentwicklung

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

Aufwendungen

- Maßgebende Faktoren für die Entwicklung der Aufwendungen sind im Zeitraum bis 2016
 - die Entwicklung des Leistungsvolumens und dessen Struktur
 - die Entwicklung des Personalbedarfs und der Vergütungstarife
 - die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff
 - der Umfang der Investitionen und die daraus folgende Belastung durch Abschreibungen oder Leasinggebühren sowie Kapitaldienst
 - die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen.
- Aus den Maßnahmen der Rahmenplanung entsprechend Abschnitt 4.4 ergeben sich keine signifikanten Veränderungen des Gesamtleistungsvolumens im Landkreis. Der Aufgabenträger wird je-

⁴⁰ Gemeinsamer Tarif der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen (VBB-Tarif) Stand 01.01.2011 (mit einzelnen Änderungen ab 01.08.2011)

⁴¹ Leerwaben haben keine zugeordnete Siedlungseinheit, sondern dienen nur zur Harmonisierung der Tarifentfernungen.

⁴² Von diesen liegen 3 gleichzeitig im Tarifbereich Berlin C



doch darauf drängen, dass der Anteil der bedarfsabhängigen Angebote erheblich steigt. Es wird mindestens auf eine Verdopplung des Anteils im Planungszeitraum orientiert. Da diese Angebote kostengünstiger sind als bedarfsunabhängige Angebote, kann dies zu einem leichten Anstieg des Gesamtangebotsvolumens führen. Ebenso zu einem leichten Anstieg des Angebotsvolumens können weitere Maßnahmen bei der Gestaltung der Stadtverkehre, insbesondere die vorzugsweise bedarfsabhängige Ausdehnung abendlicher Betriebszeiten führen.

- Der Bedarf an Fahrpersonal bleibt im Wesentlichen konstant. Bei weiteren Umstellungen auf bedarfsabhängige Bedienung kann es zu einem geringen Minderbedarf kommen, weil bei diesen Bedienungsformen vorrangig Subunternehmer eingesetzt werden. Diese verursachen dann aber andererseits steigende Aufwendungen für bezogene Leistungen. Bei Umsetzung einer Schülerverkehrsoptimierung laut Abschnitt 4.4.3 kann der Personalbedarf ebenfalls ganz leicht zurückgehen, was nicht zu betriebsbedingten Kündigungen führt, sondern über die normale Fluktuation realisiert werden kann. Die Vergütung der Mitarbeiter erfolgt nach dem Flächentarifvertrag Nahverkehr (TV-N) Brandenburg. Dieser sieht moderate Anpassungen der Vergütungshöhe vor, deren aufwandssteigernde Wirkung aber von der schrittweisen Erneuerung des Personalbestands durch Fluktuation und Neueinstellungen kompensiert wird. Dabei werden neue Mitarbeiter tendenziell zu niedrigeren Vergütungssätzen eingestellt als sie die ausscheidenden hatten. Gleiches gilt für Besitzstände. Per Saldo wird ein geringfügiger Rückgang des Personalaufwandes um -1 % kalkuliert.
- Die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff unterlag in den letzten Jahren erheblichen Verwerfungen, ist tendenziell aber erheblich nach oben gegangen. Die Jahre bis Mitte 2008 waren durch starke Anstiege gekennzeichnet, danach gab es im Gefolge der allgemeinen Wirtschafts- und Finanzkrise einen Preisverfall um bis zu einem Drittel (allein im Vergleich der Jahresdurchschnittswerte 2009 zu 2008 um knapp -21 %). Seitdem sind die Preise aber bereits wieder kräftig angestiegen. Am Höchstpreisniveau von Mitte 2008 fehlen noch weniger als 10 %. Mittelfristig ist mit einer erneuten Wirksamkeit der Preis erhöhenden Faktoren (Verknappung der Ressourcen, steigender Bedarf, noch geringe Wirksamkeit alternativer Antriebsenergien) und demzufolge mit Steigerungen weit oberhalb der allgemeinen Preissteigerungsrate zu rechnen. Bis zum Ende des Jahres 2016 wird eine Erhöhung um ca. +30 % gegenüber dem Niveau 2010 (also um +12,5 % über das Niveau von 2008) angenommen.
- Das Volumen der Abschreibungen wird bis 2016 etwa im bisherigen Rahmen bleiben. Die Kostenbelastung aus diesem Faktor könnte in drei Richtungen reduziert werden:
 - die teilweise Umstrukturierung des Fahrzeugparks infolge der Umstellung konventioneller auf bedarfsabhängige Leistungen mit in der Regel kleineren Fahrzeugeinheiten
 - durch Reduzierung der Anforderungen an die Fahrzeugqualität (insbesondere Anhebung des zulässigen Höchstalters der Fahrzeuge), wovon kein Gebrauch gemacht werden soll
 - durch die Realisierung von Fahrzeugeinsparungen bei Umsetzung der Schülerverkehrsoptimierung mit Unterrichtszeitstaffelung gemäß Abschnitt 4.4.3.; dieses Potenzial ist so hoch, dass die Busbeschaffung für 2 bis 3 Jahre bzw. um 4,5 Mio. EUR ausgesetzt werden könnte.



- Die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen wird mit durchschnittlich +1,8 %/a angenommen. Daraus ergibt sich ein Gesamtanstieg um +9,3 % bis 2016.
- ↳ Die Wirkung dieser Faktoren verursacht ohne die Umsetzung der vorstehend unter den Stabstriche 2 und 3 genannten Aufwand senkenden Maßnahmen bis zum Ende des Planungszeitraumes eine Erhöhung der Aufwendungen um +6,1 % gegenüber dem gegenwärtigen Stand.

Erträge

Hauptkomponenten der Ertragsentwicklung sind

1. die Entwicklung der Verkehrserlöse,
diese wiederum resultieren aus der Entwicklung der Fahrgastzahlen und deren Struktur, der Tarifentwicklung und der Tarifergiebigkeit, der Einnahmenaufteilung im VBB und den erlösgleichen gesetzlichen Ausgleichszahlungen und Erstattungen
 2. die Entwicklung der sonstigen Einnahmen
in Form der nicht als Erlöse zu wertenden gesetzlichen Ausgleichszahlungen und Erstattungen (Landesmittel), Ausgleichszahlungen des Aufgabenträgers und von Dritten (z. B. Kommunen, Unternehmen).
- Die Fahrgastprognose nach **Abschnitt 3.2** ergibt einen Anstieg der Beförderungsfälle um +6 ... +7 %, wobei mit einem konkreten Wert von +6,4 % kalkuliert wird.
 - Die Zuwächse werden nahezu ausschließlich im Teilgebiet Osthavelland und vorwiegend in Stadt- und Ortsverkehren realisiert, bei weitgehend konstantem Umfang des Schülerverkehrs und deutlichen Anstiegen bei den sonstigen Nutzern.
 - Die Entwicklung der Verkehrstarife wurde gemäß Abschnitt 7.1 mit durchschnittlich +2,15 %/a, das ergibt insgesamt +13 %, angenommen. Die Erlösergiebigkeit dieser Anhebungen richtet sich nach Umfang und Zyklen der Anpassung. In der Regel kann davon ausgegangen werden, dass 50 ... 70 % der Tarifierhebung in realisierte Erlöse umgesetzt werden.
 - Wegen der starken Betonung der Reiseweite im Fahrausweispool Berlin ABC wirkt sich unter dem Aspekt der Einnahmenaufteilung sehr ungünstig aus, dass die Fahrgastzuwächse vorrangig den Berliner Umlandraum betreffen.
 - Für Verkehrsunternehmen im Land Brandenburg einzige noch als Erlöse vereinnahmte gesetzliche Erstattung ist die für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter und deren Begleitpersonen nach § 145 ff. SGB IX. Diese Erlöse werden dem allgemeinen Trend folgend geringfügig weiter ansteigen, fallen anteilig aber kaum ins Gewicht.
- ↳ Unter Berücksichtigung aller vorstehenden Komponenten ist für die HVG eine Steigerung der Verkehrserlöse bis 2016 um ca. +14,5 % bis 2016 zu erwarten.



- Die Zuweisung von Bundes- und Landesmitteln an die Aufgabenträger des üÖPNV sowie Forderungen an deren Verwendung ergeben sich mit Wirkung vom 1. Januar 2008 aus § 10 des novellierten ÖPNV-Gesetzes Brandenburg und der darauf basierenden ÖPNV-Finanzierungsverordnung - ÖPNV-FV.⁴³ Nach § 10 Absatz 1 ÖPNVG stellt das Land zur Finanzierung des ÖPNV folgende Mittel zur Verfügung:
 - a) Mittel nach den §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes
 - b) Mittel nach § 3 Absatz 1 und § 4 Absatz 3 des Entflechtungsgesetzes⁴⁴
 - c) Landesmittel zur Leistungsförderung im üÖPNV (zur Deckung von Aufwandsfehlbeträgen in den ÖPNV-Unternehmen)
 - d) Landesmittel zur bisherigen Gewährung von Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG⁴⁵

Aus den unter a) bis d) genannten Quellen gewährt das Land Brandenburg den kommunalen Aufgabenträgern jährlich 83 Mio. EUR zur Unterstützung ihrer Aufgaben- und Ausgabenverantwortung. Davon ist ein Teilbetrag von 46 Mio. EUR zur Förderung des allgemeinen Angebots im üÖPNV bestimmt, seine Verteilung wird in § 1 Absatz 2 ÖPNV-FV geregelt. Ein Teilbetrag von 37 Mio. EUR soll insbesondere den Erfordernissen des Ausbildungsverkehrs Rechnung tragen, seine Verteilung ist in § 1 Absatz 3 ÖPNV-FV geregelt. In einer Übergangsperiode bis 2010 wurden diese Mittel anteilig nach der bisherigen Zuweisung gemäß § 45a PBefG bzw. nach der Neuregelung zugewiesen. Während jedoch der Ausgleichsanspruch nach § 45a PBefG beim leistungserbringenden Unternehmen lag, ist für die Zuweisung nach § 1 Absatz 3 ÖPNV-FV der Aufgabenträger anspruchsberechtigt.

⁴³ Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung - ÖPNV-FV) vom 03.01.2005, GVBl II, S. 42, zuletzt geändert durch die 2. Änderungsverordnung vom 31.08.2007, GVBl II, S. 307

⁴⁴ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) vom 05.09.2006, BGBl I, S. 2185 - die hier relevanten Bestimmungen beziehen sich auf bisherige Finanzhilfen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

⁴⁵ Nach § 10a des novellierten ÖPNVG ersetzt das Land Brandenburg § 45a PBefG durch § 10 Abs. 2 und 4 ÖPNVG; die Grundlage dafür ist die Ermächtigung nach § 64a PBefG.



Die Landesmittelzuweisungen an den Aufgabenträger zur zweckgebundenen Verwendung ergeben sich nach folgendem **Schema 3**:

Schema 3 Quellen, Zuweisung und Verwendung der Landesmittel zur Förderung des üÖPNV					
Finanzierungsquellen nach § 10 Absatz 1 ÖPNVG					
Mittel nach §§ 5 und 8 Regionalisierungsgesetz		Landesmittel nach Maßgabe des Haushaltplanes		Mittel nach § 3 (1) Entflechtungsgesetz	
				Zweckbindung für investive Verwendung	
Anteilige Zuweisungen an Aufgabenträger üÖPNV nach § 10 Absatz 2 ÖPNVG					
Zuweisungen nach § 1 Absatz 2 ÖPNVfV - 46 Mio. EUR -			Zuweisungen nach § 1 Absatz 3 ÖPNVfV - 37 Mio. EUR -		Verwendung nach § 10 Absatz 5 ÖPNVG
Schlüsselmerkmale; Zuweisungsanteile ⁴⁶			Schlüsselmerkmale; Zuweisungsanteile		Großvorhaben des Neubaus, des Ausbaus oder der Grundenerneuerung von Infrastrukturanlagen des schienen- und leitungsgebundenen ÖPNV; Investitionsprojekte von besonderer Landesbedeutung
o Fläche des Aufgabenträgerbereiches	30 %	o Fläche des Aufgabenträgerbereiches	30 %		
o fahrplanmäßiges Angebot	20 %	o Schülerinnen/Schüler und Studierende im Aufgabenträgerbereich	30 %		
o Eigenmittel des Aufgabenträgers und der kreisangehörigen Gemeinden zur ÖPNV-Förderung	20 %	o fahrplanmäßiges Angebot	40 %		
o Fahrgastzahlen (ohne Ausbildungsverkehr)	30 %	o Übergangsregelungen bis 2010 nach § 1 Abs. 4 ÖPNVfV			
Verwendung:			Verwendung		
					Mindestanteil 12,05 % § 1a ÖPNVfV
Förderung des allgemeinen Angebots im üÖPNV (Beitrag zum Defizitausgleich in den ÖPNV-Unternehmen)			Förderung des Ausbildungsverkehrs im üÖPNV (Ausgleich für Mindererlöse aus Fahrpreisermäßigungen)		Investitionsvorhaben in Verantwortung des Aufgabenträgers

- Im Ergebnis der Revision der den Ländern zufließenden Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz, die spätestens für das Jahr 2012 ansteht, ist eine weitere Kürzung dieser Mittel zu befürchten. Entsprechende Veränderungen würden voraussichtlich nicht durch den Landeshaushalt „aufgefangen“, sondern an die Aufgabenträger durchgereicht.
- Eine Kürzung der Mittel für die investive Förderung durch eine Revision der Mittelverteilung nach dem Entflechtungsgesetz wurde für den Planungszeitraum noch nicht angesetzt, ist jedoch ebenfalls nicht auszuschließen.

⁴⁶ Die Zuweisungsanteile beziehen sich auf die Landeswerte, für den einzelnen Aufgabenträger errechnen sie sich aus dessen Anteil an der jeweiligen Schlüsselgröße.



- ↳ In die Finanzierungsplanung ist eine Kürzung der Summe der Landesförderung um -6,5 % ab 2013 eingegangen.
- ↳ In der Summe von Erlösen und sonstigen Einnahmen erhöhen sich die kalkulierten Erträge um +5,9 % bis 2016.

7.3 Finanzierungsbedarf und Finanzierungsplan

Der Finanzierungsbedarf für den Aufgabenträger des üÖPNV ergibt sich einerseits zur Förderung investiver Maßnahmen zum Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur (siehe Abschnitt 6.2.1). Andererseits beinhaltet das Leistungsangebot im Buslinienverkehr gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne von Artikel 2 lit. d) der VO (EG) 1370/2007, die einen Ausgleichsanspruch der damit beauftragten Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß Artikel 3 Absatz 1 der genannten EU-VO begründen.

Entsprechend der Kalkulation in Abschnitt 7.2 werden unter der Maßgabe einer im Wesentlichen unveränderten Leistungsbestellung der Zuwachs im Volumen der Aufwendungen durch den erwarteten Zuwachs der Verkehrserlöse und Erstattungen im Wesentlichen ausgeglichen. Daraus folgt ein weitgehend konstanter Bedarf an Haushaltszuwendungen zur Deckung der Betriebsaufwendungen (konsumtiver Zuwendungsbedarf) in der für 2012 zu erwartenden Höhe von ca. 5,92 Mio. EUR pro Jahr. Darin eingeschlossen ist die gegenwärtig noch nicht in den Verkehrsvertrag übernommene Weiterleitung der anteiligen Landeszuweisungen nach § 1 Absatz 3 ÖPNVfV für den Ausbildungsverkehr in Höhe von annähernd 2,05 Mio. EUR (Stand 2012; vgl. Tabelle 24, S. 84).

Eine Integration der Finanzierungsregelung für die investive Fahrzeugförderung in den bestehenden Öffentlichen Dienstleistungsauftrag führt bei Beibehaltung der gegenwärtig vereinbarten Vorgaben zum maximal zulässigen Fahrzeugalter zu einer Erhöhung des sich daraus ergebenden Finanzierungsanspruchs auf 0,175 EUR pro Fahrplankilometer, das entspricht 980 TEUR pro Jahr. Die Neuregelung entspricht der künftig leistungsbezogenen Förderung von Investitionen in den Fahrzeugpark und betriebliche Ausrüstungen, die (im Gegensatz zur objektbezogenen Förderung) für den Aufgabenträger aufwandsneutral ist. Andererseits ist der genannte jährliche Betrag um etwa 350 TEUR höher als der für die Fahrzeugförderung 2010 und 2011 pro Jahr bereitgestellte Betrag. Ursächlich dafür ist die Einhaltung der Altersvorgabe für die eingesetzten Fahrzeuge, und zwar insbesondere bei den Subunternehmern. Für die HVG erwächst daraus die Verpflichtung, die Reproduktion des Fahrzeugparks in den Subunternehmerverträgen angemessen zu berücksichtigen.

Finanzielle Ansprüche und Verpflichtungen des Landkreises HVL ergeben sich weiterhin gegenüber den benachbarten Aufgabenträgern zum Ausgleich der zufließenden Landesmittel nach § 1 ÖPNVfV für Leistungen der kreisansässigen Unternehmen im jeweils anderen Aufgabenträgergebiet auf grenzüberschreitenden Linien.

Zusammenfassend ist das Aufkommen und die Verwendung von Haushaltsmitteln in Verfügung des Landkreises HVL für den üÖPNV im Planungszeitraum in Tabelle 24 dargestellt.



Tabelle 24 **Finanzierungsbedarf - Aufkommen und Verwendung der Haushaltsmittel**
(alle Angaben in TEUR)

Position \ Jahr	2012	2013	2014	2015	2016
Mittelaufkommen					
Zuweisung von Landesmitteln nach § 1 (2) ÖPNVfV	2.125,0	2.125,0	2.078,3	2.078,3	2.078,3
Zuweisung von Landesmitteln nach § 1 (3) ÖPNVfV	2.049,7	2.049,7	2.004,3	2.004,3	2.004,3
Weiterleitung von Landesmitteln durch fremde AT	156,3	156,3	156,3	156,3	156,3
Summe verwendbare Landesmittel	4.331,0	4.331,0	4.238,9	4.238,9	4.238,9
Einsatz von Haushaltsmitteln des Landkreises HVL	2.948,9	2.948,9	3.041,0	3.041,0	3.041,0
Haushaltsmittel für ÖPNV, gesamt	7.279,9	7.279,9	7.279,9	7.279,9	7.279,9
Mittelverwendung					
Fahrleistungsbezogener Defizitausgleich an HVG	3.714,0	3.714,0	3.759,4	3.759,4	3.759,4
Weiterleitung der nach § 1 (3) zufließenden Landesmittel	2.049,7	2.049,7	2.004,3	2.004,3	2.004,3
Weiterleitung von Zahlungen fremder Aufgabenträger an den Leistungserbringer HVG	156,3	156,3	156,3	156,3	156,3
Konsumtive Förderung, gesamt	5.920,0	5.920,0	5.920,0	5.920,0	5.920,0
Pauschalierte Fahrzeugförderung an HVG und Subunternehmer	980,0	980,0	980,0	980,0	980,0
Zahlungen an HVG nach Verkehrsvertrag, gesamt	6.900,0	6.900,0	6.900,0	6.900,0	6.900,0
Förderung von Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur	350,0	350,0	350,0	350,0	350,0
Finanzierungsbeiträge an fremde Aufgabenträger für Leistungen in HVL	29,9	29,9	29,9	29,9	29,9
Haushaltseinsatz für üÖPNV gesamt	7.279,9	7.279,9	7.279,9	7.279,9	7.279,9

Der Finanzierungsbedarf aus öffentlichen Haushalten ergibt sich danach für jedes Jahr des Planungszeitraumes zu 7,28 Mio. EUR. Davon entfallen voraussichtlich 6,90 Mio. EUR (\cong 94,8 %) auf den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen der HVG (einschließlich ihrer Subunternehmer), die in den Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrag zu übernehmen sind. Darin eingeschlossen ist die ab



2012 leistungsbezogene Finanzierung der Investitionen in den Fahrzeugpark und betriebliche Ausrüstungen. Zur Förderung von Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur wird jährlich ein Betrag von 0,35 Mio. EUR vorgesehen. Zusammen mit dem voraussichtlichen jährlichen Volumen der Fahrzeugförderung sind damit ca. 18,3 % der Haushaltsmittel der investiven Verwendung vorbehalten.

Hinsichtlich der Finanzierungsquellen berücksichtigt Tabelle 24 den erwarteten Rückgang der Mittel aus dem Landeshaushalt nach § 1 (Absätze 2 und 3) ÖPNVFV vom Jahr 2014, der mit 3,2 % der 2012 zufließenden Mittel angenommen wird. Daraus ergibt sich bei gleich bleibendem Finanzierungsbedarf ein notwendiger Zuwachs der aus dem Kreishaushalt einzusetzenden Mittel von gegenwärtig ca. 2,95 Mio. EUR auf 3,041 Mio. EUR ($\triangleq +3,1\%$). Im Ausweis der Mittelverwendung wird die Weiterleitung der nach § 2 Absatz 3 zufließenden Landesmittel an die HVG festgehalten.⁴⁷

Es ist auf erhebliche Risiken sowohl auf der Aufwands- wie auch auf der Ertragsseite, aufgrund der gegenwärtigen, zu inflationären Tendenzen neigenden gesamtwirtschaftlichen Situation, hinzuweisen. Allerdings würden sich diese Tendenzen auf der Aufwands- und Ertragsseite mittelfristig weitgehend aufheben, wirken kurzfristig aber zeitlich versetzt immer erst auf der Aufwandsseite.

Vergleichende Bewertung:

Im Vergleich kommunaler Unternehmen unter ähnlichen Bedingungen bildet ein Ausgleich von 1,19 EUR pro Fahrplan-km einen durchschnittlichen Wert. Dabei ist aber anzurechnen, dass die hohen Anforderungen an die Fahrzeugstandards durchaus kostentreibend sind. Andererseits sind noch nicht alle Rationalisierungspotenziale erschlossen. Klar günstigere Werte beim Ausgleichsbedarf erreichen nur private Konzernunternehmen oder solche kommunale Unternehmen, die ihr Angebot sehr weit auf den Schülerverkehr reduziert und mit einem zulässigen Fahrzeugalter von mindestens 15 Jahren operieren können.

Schlussfolgerungen:

In Anbetracht dieser Tendenzen sind Spielräume für wesentliche Angebotsverbesserungen kaum vorhanden, allenfalls bei Umsetzung von Rationalisierungsmaßnahmen (wie z. B. Schülerverkehrsoptimierung), die eine Gegenfinanzierung erlauben würden.

Eine weitere Finanzierungsmöglichkeit für zusätzliche Angebote ist eine (stärkere) Beteiligung der davon betroffenen Kommunen an der Finanzierung des zusätzlich entstehenden Defizits. Sollte dieser Bedarf z. B. hinsichtlich Angebotserweiterungen in den Stadtverkehren festgestellt werden, ist anhand einer Kalkulation der Wirtschaftlichkeit festzustellen, wie hoch das zu erwartende zusätzliche Defizit ist und auf dieser Grundlage eine Finanzierungsvereinbarung zwischen Aufgabenträger und Kommune zu treffen.

⁴⁷ Dafür spricht die Absicht der Bundesregierung, die Ausgleichszahlungen für Tarifermäßigungen im Ausbildungsverkehr aus dem Geltungsbereich der EU-VO 1379/2007 auszunehmen.