

the mind of movement



Buskonzept weiteres Havelland

AGENDA



PTV **GROUP**

the mind of movement

BESTANDSANALYSE

BUSKONZEPT WEITERES HAVELLAND

ERGEBNISSE

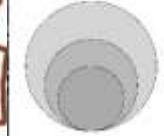
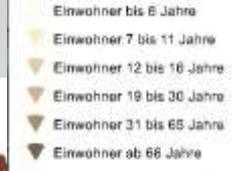
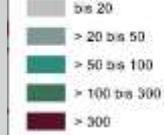
BESTANDSANALYSE – INHALT

- ▶ Raumstruktur – Wo sind die (potenziellen) Nachfrageschwerpunkte?
- ▶ Angebot je Tagart
- ▶ Umsetzung des Nahverkehrsplanes
- ▶ Anbindung von Gewerbestandorten
- ▶ Anbindung von Krankenhäusern und großen medizinischen Versorgungseinrichtungen
- ▶ Anbindung von touristischen Zielen
- ▶ Vorschläge der Bevölkerung

EINWOHNERDICHTEN

Einwohner nach Gemeinden/Ortsteilen

Einwohner je Quadratkilometer



Stand Einwohner: 31.12.2016 (Meldedaten)

ansatz an: 12.12.2017

LK Ostprignitz-Ruppin

LK Stendal

LK Oberhavel

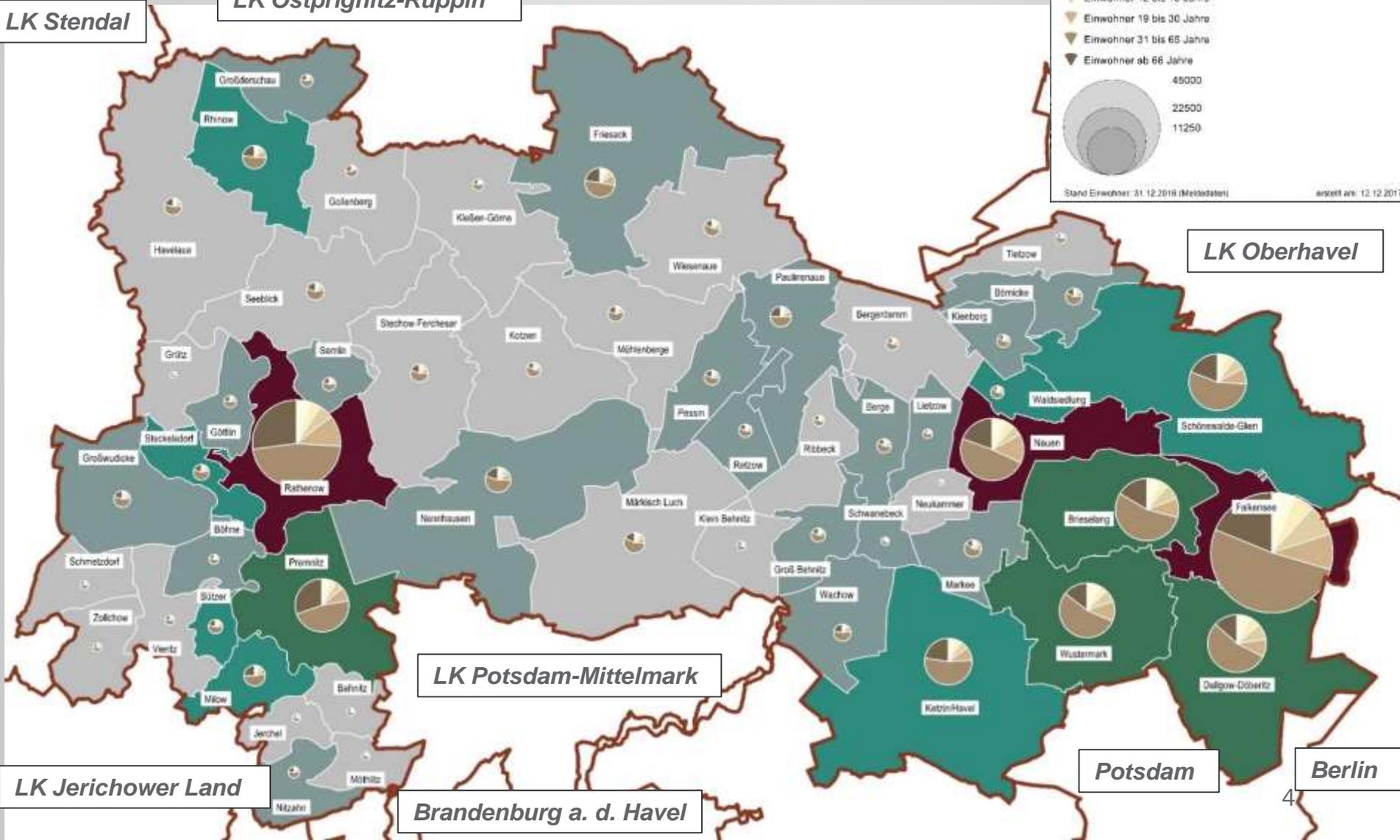
LK Potsdam-Mittelmark

LK Jerichower Land

Brandenburg a. d. Havel

Potsdam

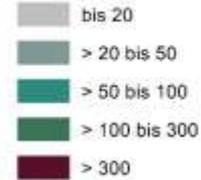
Berlin



ARBEITSPLATZDICHTEN

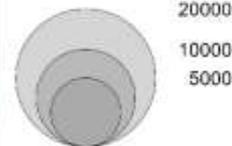
Sozialversicherungspflichtig Erwerbstätige und Beschäftigte

Einwohner je Quadratkilometer



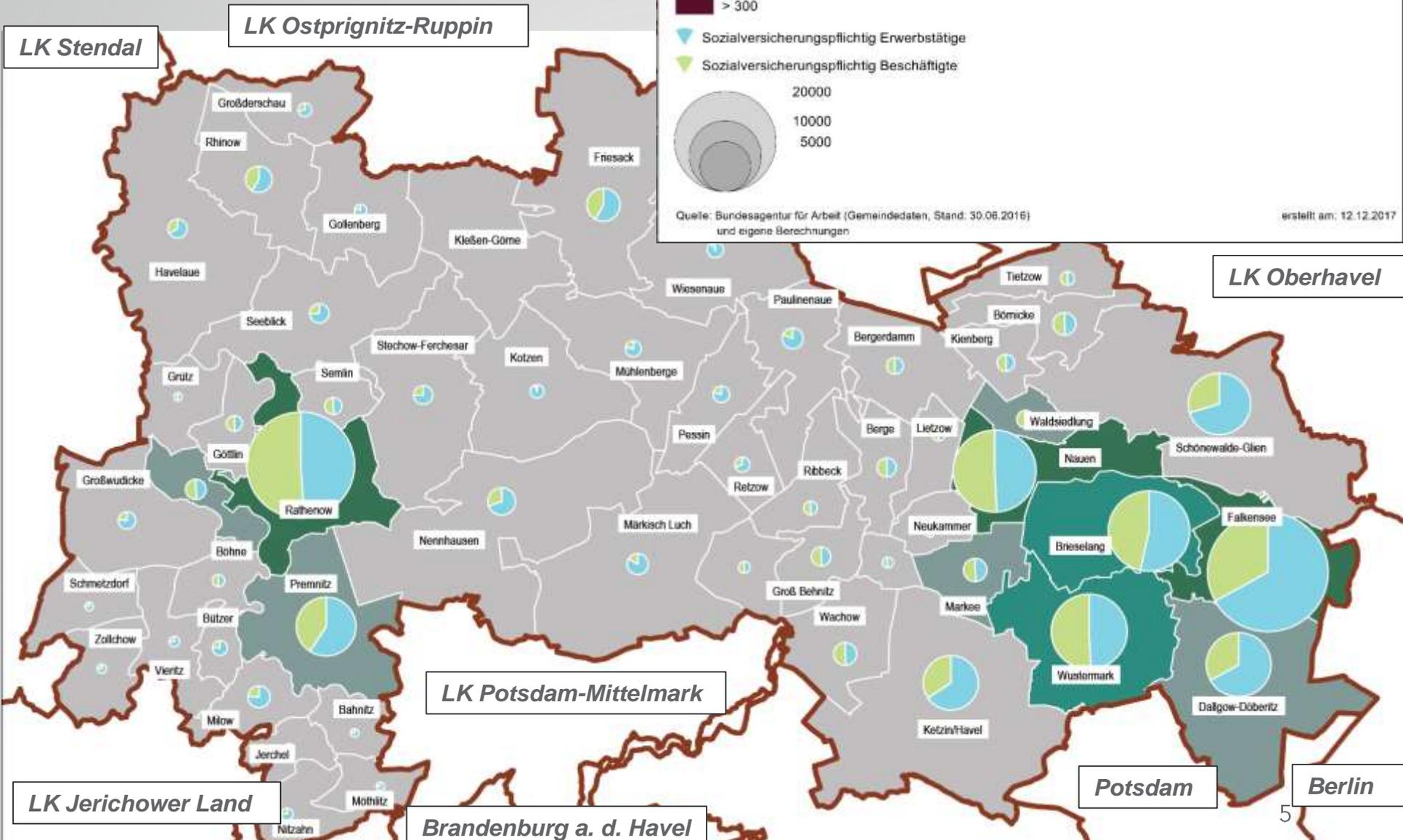
▲ Sozialversicherungspflichtig Erwerbstätige

▲ Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte



Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Gemeindedaten, Stand: 30.06.2016) und eigene Berechnungen

erstellt am: 12.12.2017



ÖV-ANGEBOT WERKTAG

Anzahl Fahrten auf Strecken Schultag, 18.10.2017

Anzahl Fahrten je Richtung



Mittelzentrum



Oberzentrum



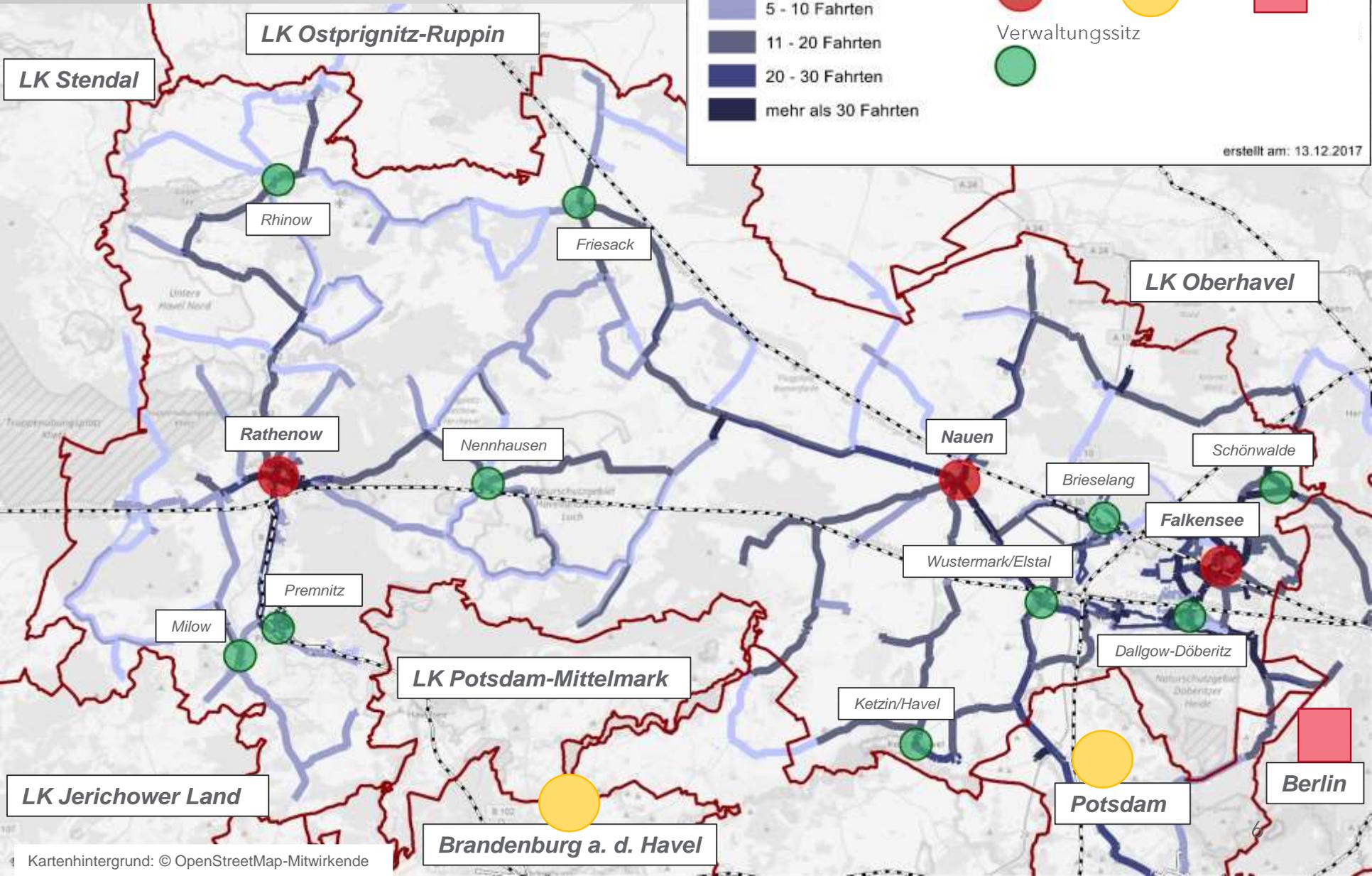
Metropole



Verwaltungssitz



erstellt am: 13.12.2017



ÖV-ANGEBOT WOCHENENDE

Anzahl Fahrten auf Strecken
Sonntag, 22.10.2017

Anzahl Fahrten je Richtung



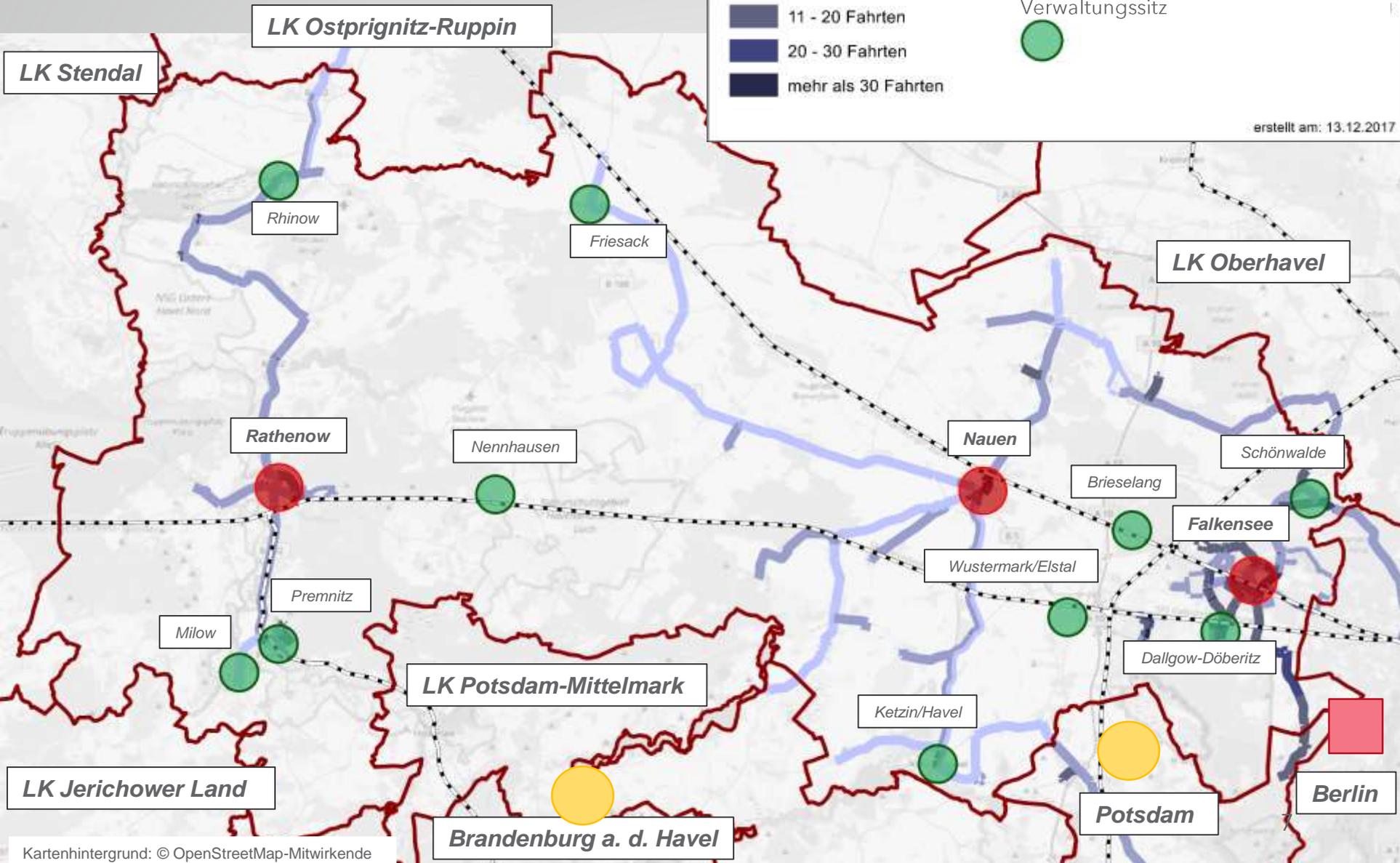
Mittelzentrum Oberzentrum



Metropole



erstellt am: 13.12.2017



BESTANDSANALYSE – STÄRKEN & SCHWÄCHEN

Stärken

- Angebot orientiert sich an Raumstruktur
- vergleichbare/"gerechte" Bedienungsqualität werktags
- bedeutende Gewerbestandorte und medizinische Versorgungseinrichtungen sind gut an ÖV angebunden
- Anschlüsse auf den SPNV nach Berlin werden weitgehend hergestellt

Schwächen

- z.T. nicht einheitliche Umsetzung der Verbindungsklassen (z.B. Linie 680)
- z.T. nicht konsequente Vertaktung (auf Hauptverbindungsrelationen und im Stadtverkehr)
- große Bedienungslücken am Wochenende und z.T. in Ferien
- gemeldeter Verbindungsbedarf Ketzin – Wustermark (– Berlin)
- z.T. unübersichtliche Linienführung (wechselnde Linienwege und Fahrzeiten)

AGENDA



PTV **GROUP**

the mind of movement

BESTANDSANALYSE

BUSKONZEPT WEITERES HAVELLAND

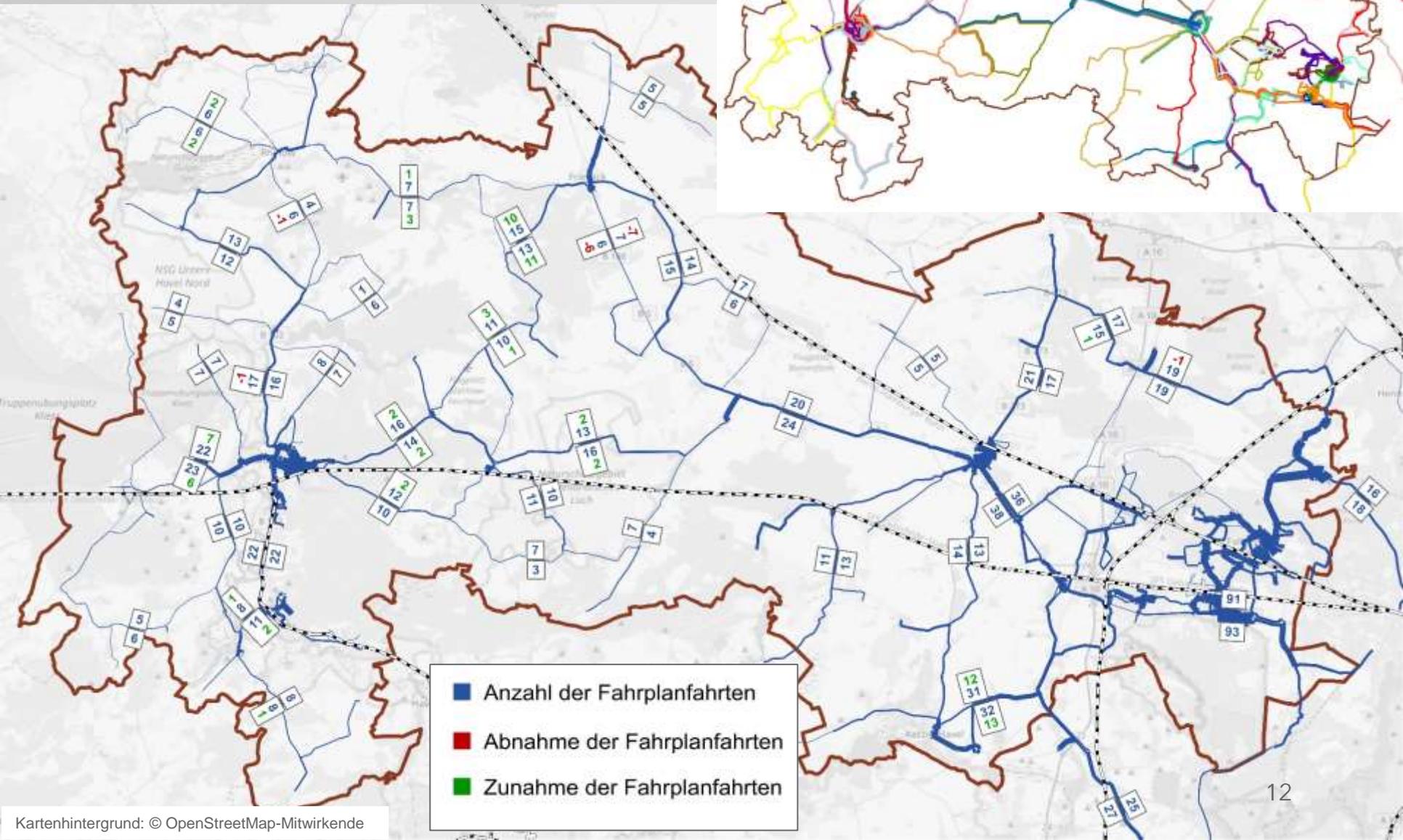
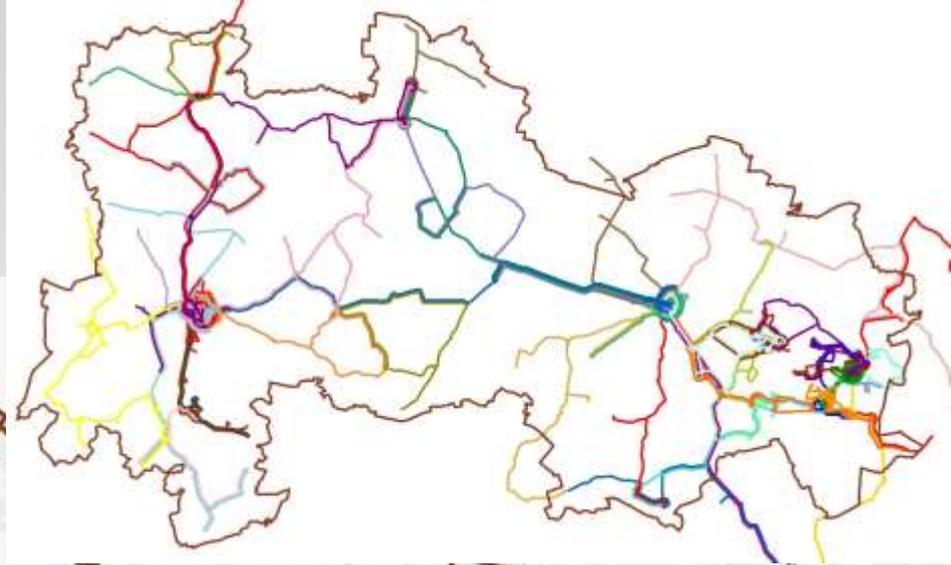
ERGEBNISSE

BUSKONZEPT WEITERES HAVELLAND

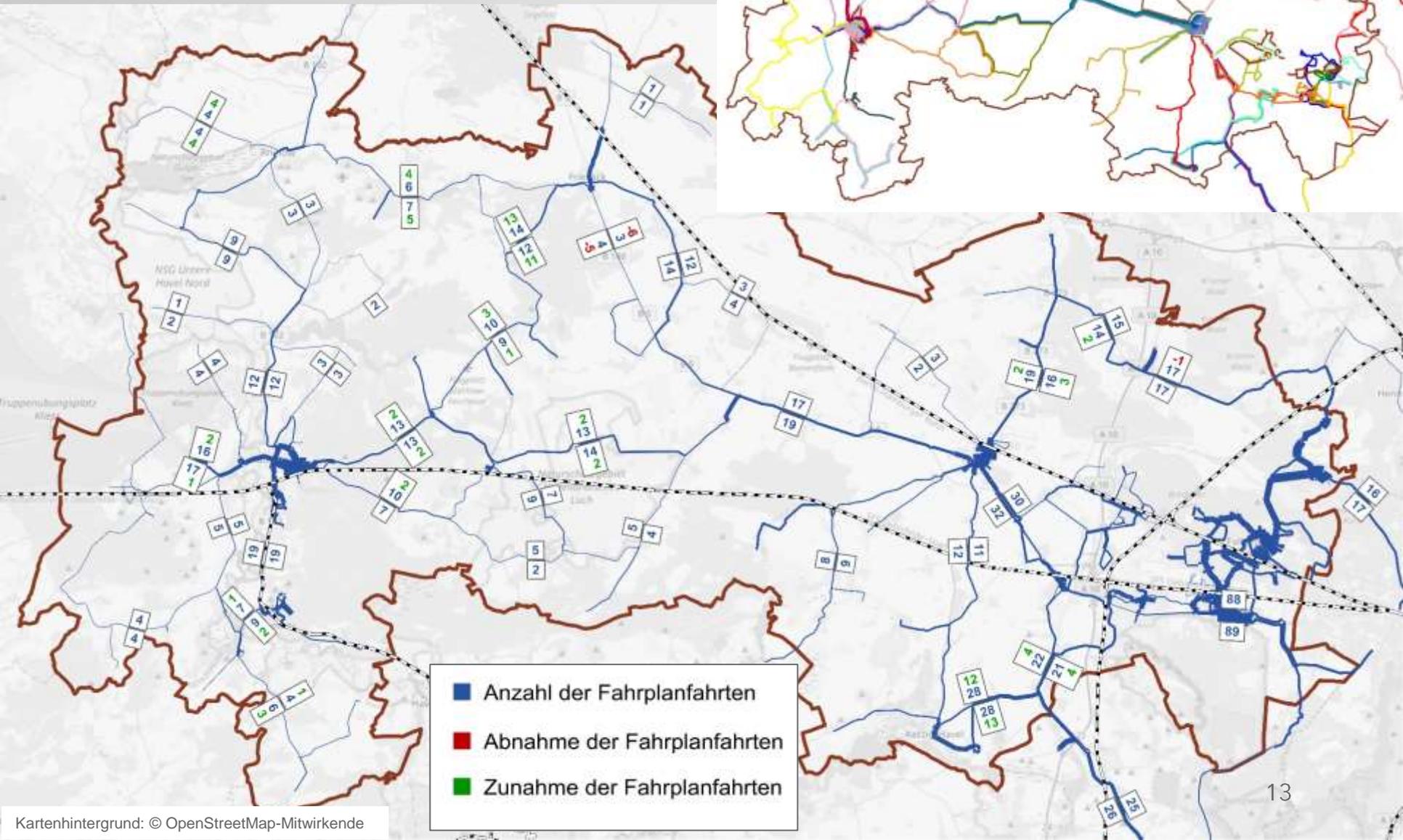
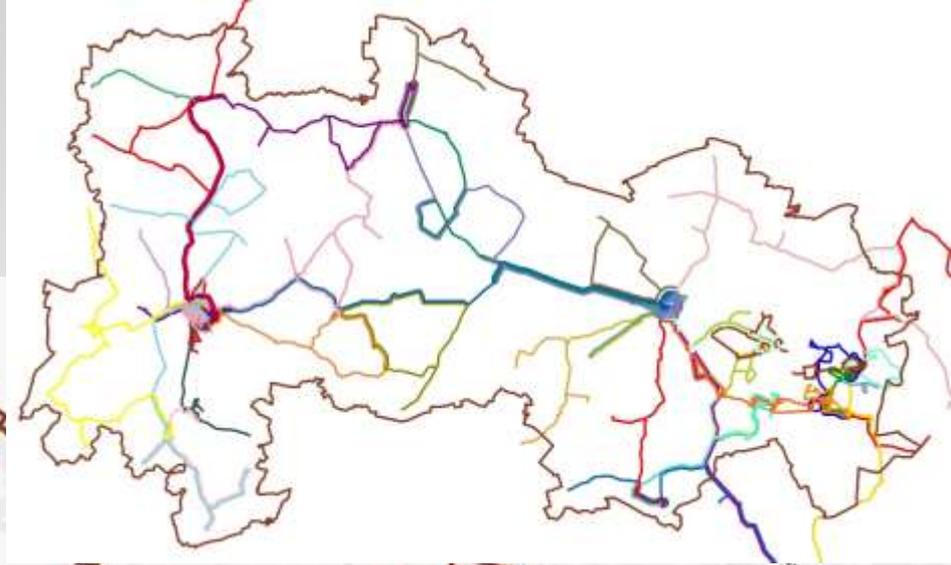
Pos. 3 – Entwicklung eines Bedienungskonzeptes

- Abgleich von Angebot und Nachfrage sowie Potenzialen
- Identifizieren von Unter- und Überbedienungen
- Entwickeln eines Konzeptes
 - Kategorisieren von Achsen
 - Linienwege
 - Taktung (Schulzeit, Ferien, Wochenende)
 - Betriebszeitraum
 - Bedienungsform
 - Verknüpfung zum SPNV und zu anderen Buslinien
- Abschätzen der Nachfragewirkung
- Wirtschaftlichkeitsbetrachtung anhand von Kosten- und Erlössätzen

ANGEBOT SCHULWERKTAG



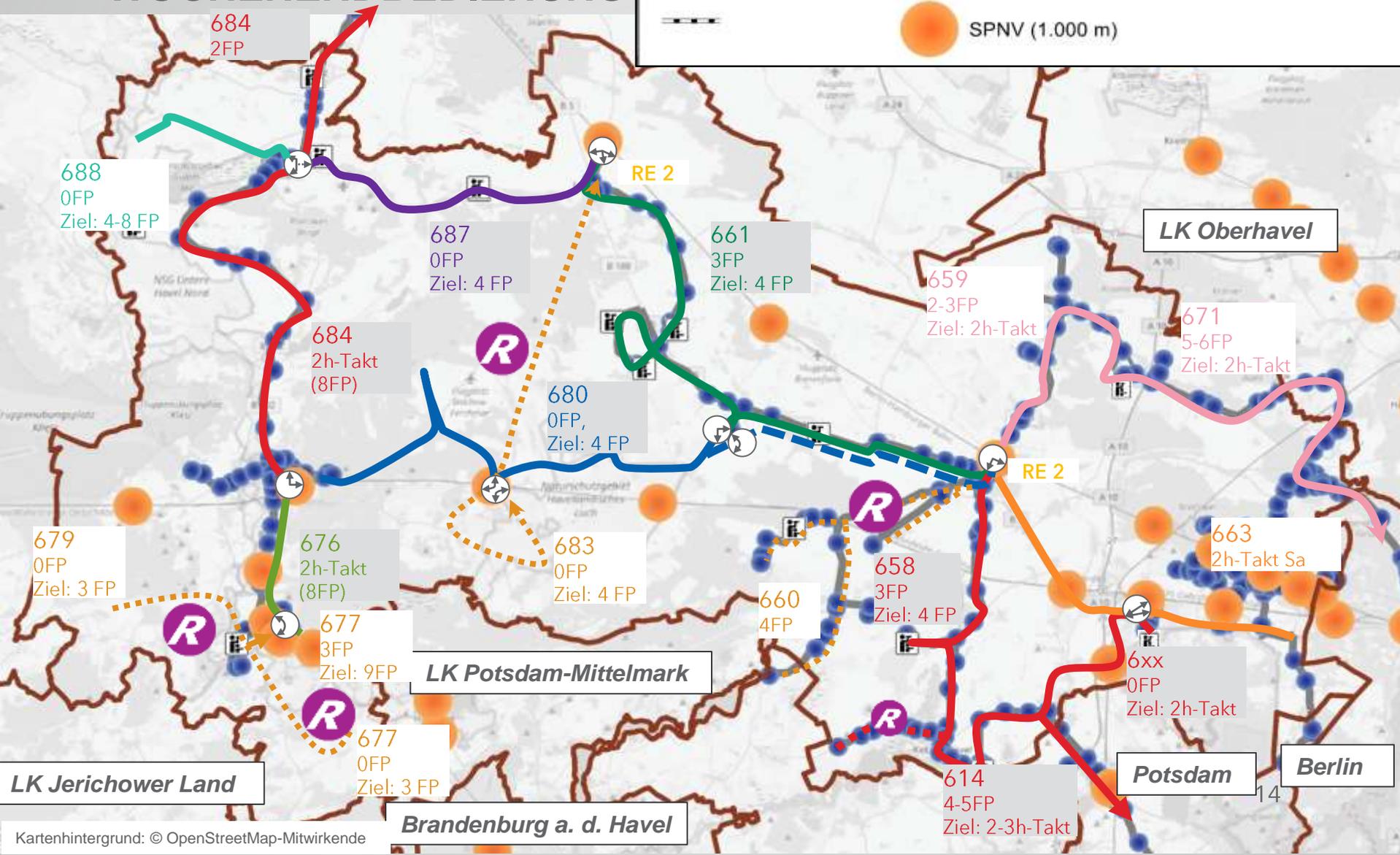
ANGEBOT FERIEN



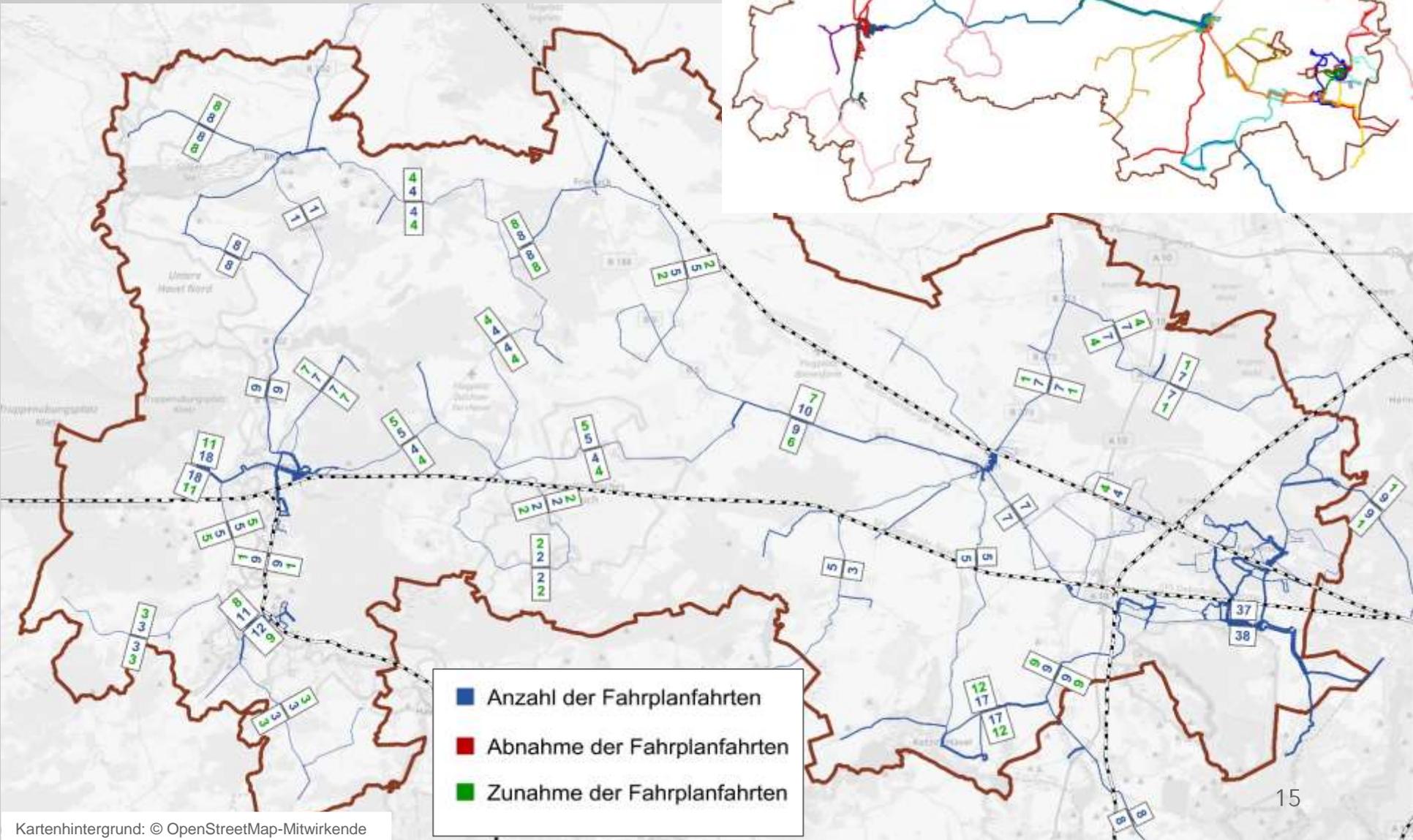
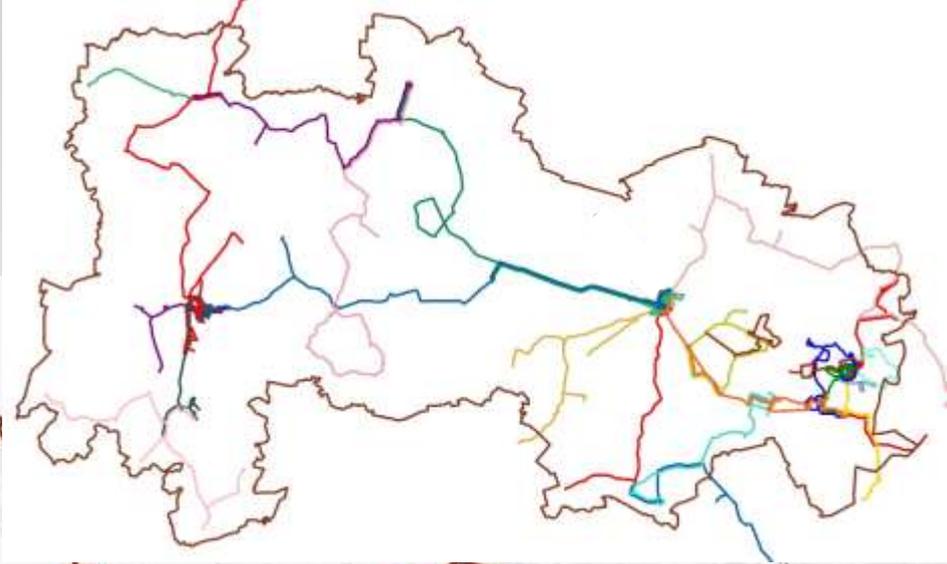
KONZEPT WOCHENENDEBEDIENUNG

Räumliche Erschließung touristische Ziele (Samstag, 21.10.2017)

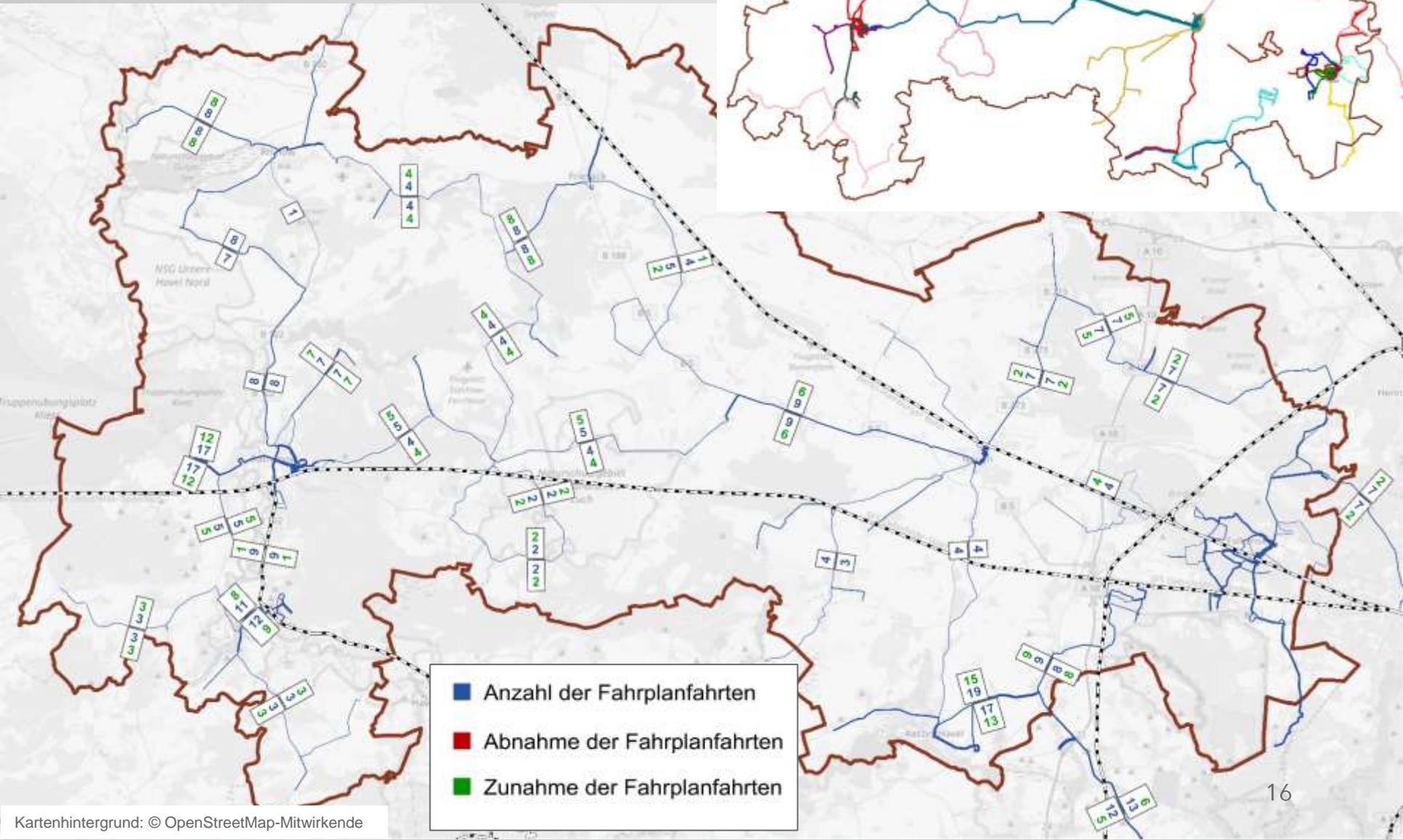
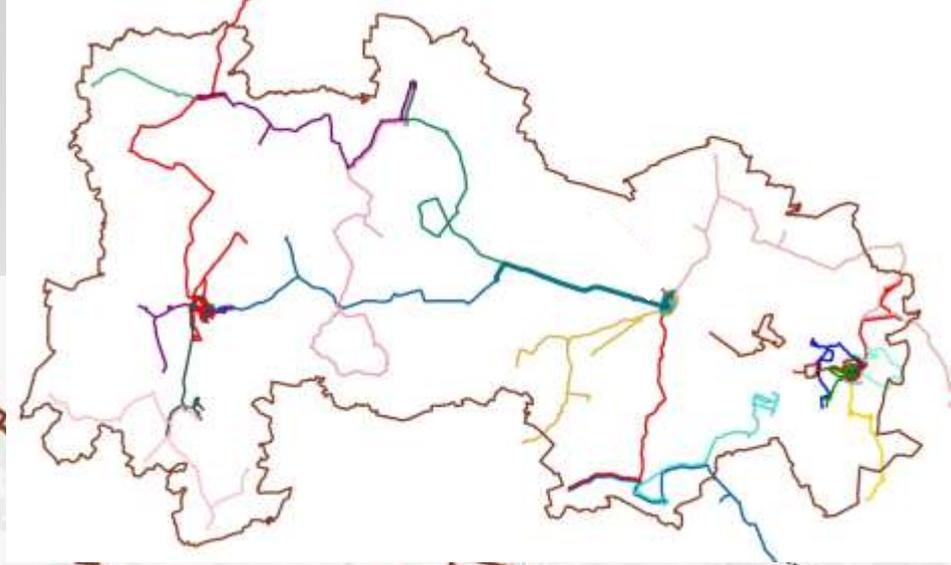
Strecken Bus █ **Haltestelleneinzugsgebiete** **touristische Ziele**
● Bus (500 m) R
Strecken Eisenbahn ● SPNV (1.000 m) R



ANGEBOT SAMSTAG



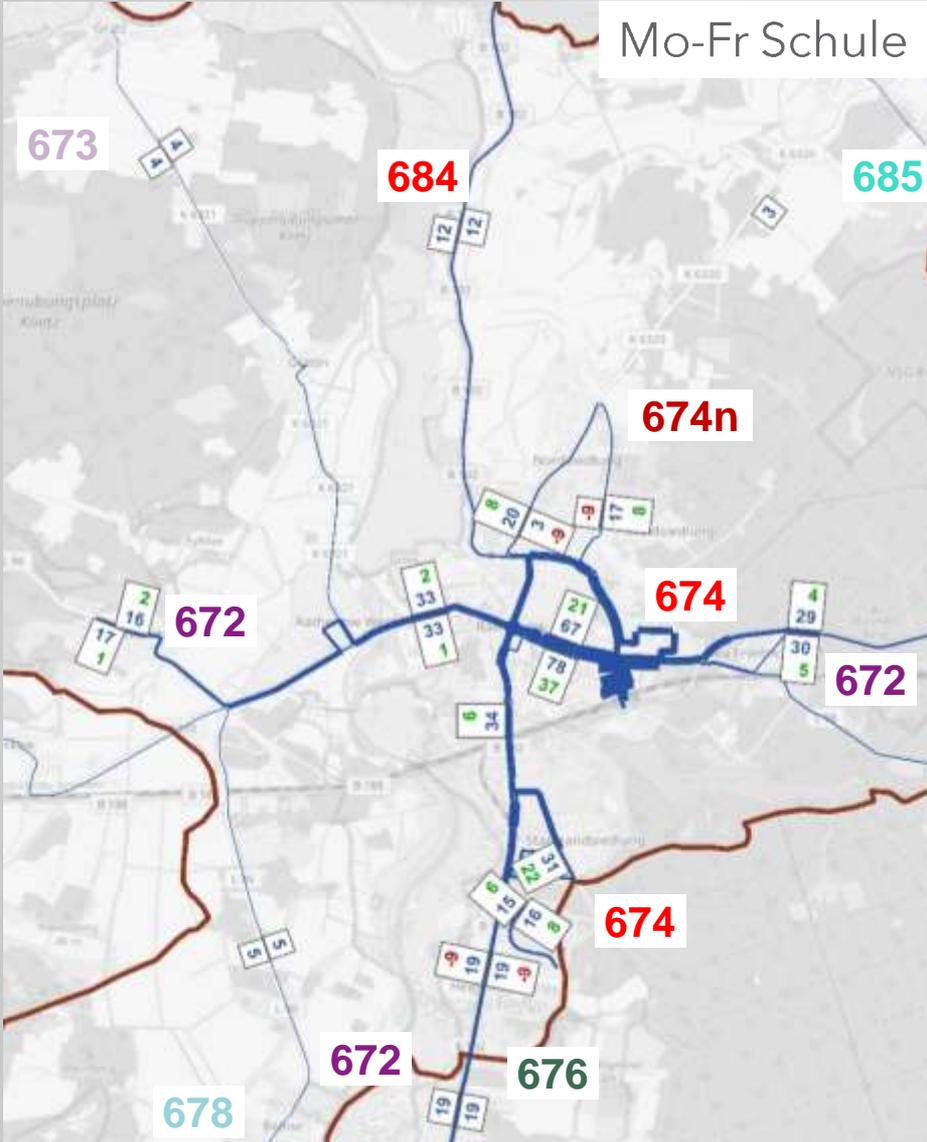
ANGEBOT SONNTAG



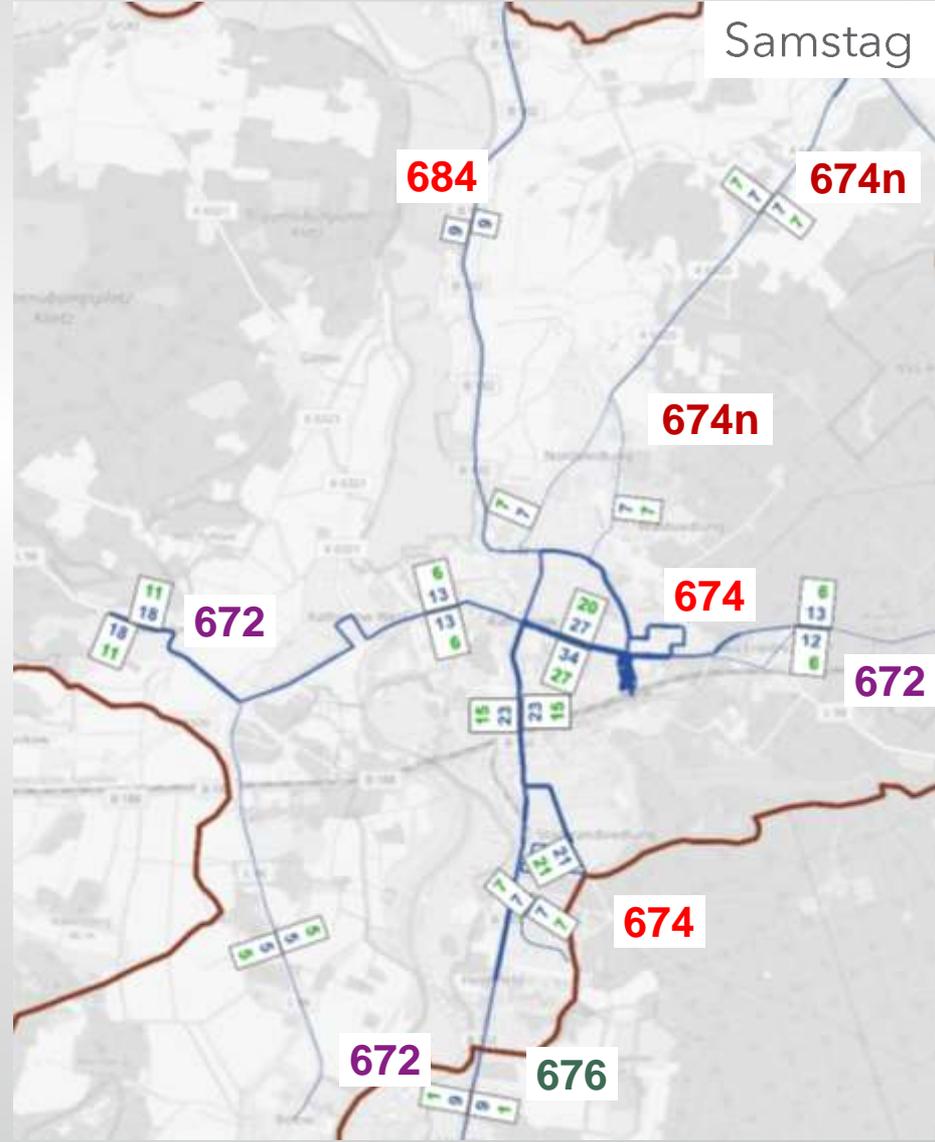
STADTBUS RATHENOW

- Anzahl der Fahrplanfahrten
- Abnahme der Fahrplanfahrten
- Zunahme der Fahrplanfahrten

Mo-Fr Schule



Samstag



AGENDA



PTV **GROUP**

the mind of movement

BESTANDSANALYSE

BUSKONZEPT WEITERES HAVELLAND

ERGEBNISSE

ERGEBNISSE

Entwicklung Betriebskosten

Linie	Schulwerktag		Ferienwerktag		Samstag		Sonn- & Feiertage		Betriebskosten p.a.
	Fahrplanfahrten	Betriebskosten	Fahrplanfahrten	Betriebskosten	Fahrplanfahrten	Betriebskosten	Fahrplanfahrten	Betriebskosten	
614	-	-	-	-	-	+3.000 €	+11	+42.000 €	+45.000 €
657	-	-	-	-	+8	+10.000 €	+8	+12.000 €	+22.000 €
658	-	-	-	-	-	+6.000 €	-	+9.000 €	+15.000 €
659 *	-	+14.000 €	-	+17.000 €	(+2/+8)	+10.000 €	(+4/+10)	+27.000 €	+68.000 €
661	-	-	-	-	+4	+17.000 €	+3	+14.000 €	+31.000 €
642	+32	+254.000 €	+32	+83.000 €	+28	+52.000 €	+27	+59.000 €	+448.000 €
662	-25	-91.000 €	-23	-30.000 €	-22	-15.000 €	-	-	-136.000 €
668	-20	-26.000 €	-20	-9.000 €	-20	-7.000 €	-18	-5.000 €	-47.000 €
672	+2	+43.000 €	+3	+9.000 €	+12	+19.000 €	+14	+25.000 €	+96.000 €
674	+10	+72.000 €	+10	+28.000 €	(+28/+7)	+45.000 €	(+14/+7)	+30.000 €	+175.000 €
676	-	+5.000 €	-	+2.000 €	+2	+7.000 €	+2	+9.000 €	+23.000 €
677	+3	+9.000 €	+3	+5.000 €	+13	+28.000 €	+13	+33.000 €	+75.000 €
678	-	+4.000 €	-	+6.000 €	-	-	-	-	+10.000 €
680	+4	+45.000 €	+4	+15.000 €	+9	+50.000 €	+9	+60.000 €	+170.000 €
681	+2	+12.000 €	+2	+4.000 €	-	-	-	-	+16.000 €
683	+4	+90.000 €	+4	+30.000 €	+8	+36.000 €	+8	+43.000 €	+199.000 €
687	+3	+41.000 €	+9	+39.000 €	+8	+27.000 €	+8	+32.000 €	+139.000 €
688	+4	+15.000 €	+8	+10.000 €	+16	+16.000 €	+16	+20.000 €	+61.000 €
Summe		+487.000 €		+209.000 €		+304.000 €		+410.000 €	+1.410.000 €

ERGEBNISSE

Entwicklung Betriebskosten

- Rufbusse am Wochenende
 - ganzjährig: 657, 677/679, 683
 - saisonal (Oktober – April): 680, 687, 688
- Fahrzeugbedarf:
 - + 2 Busse (Mehrbedarf am Schulwerktag)
 - Ferien und Wochenende: zusätzliche Dienste (Fahrpersonal)

Entwicklung der Fahrgastnachfrage und Erlöse

- Annahme: Schülerverkehr bleibt konstant (Fahrten von und zur Schule)
Jedermannverkehr wird auf das Angebot reagieren,
Fahrscheinmix bleibt weitgehend konstant
- Bedingung: intensives Marketing und Kooperation mit touristischen Akteuren
- Ergebnis:

+ 320.000 Einsteiger jährlich (davon 63% am Wochenende)
+ 230.000 € zusätzliche Erlöse jährlich

ERGEBNISSE

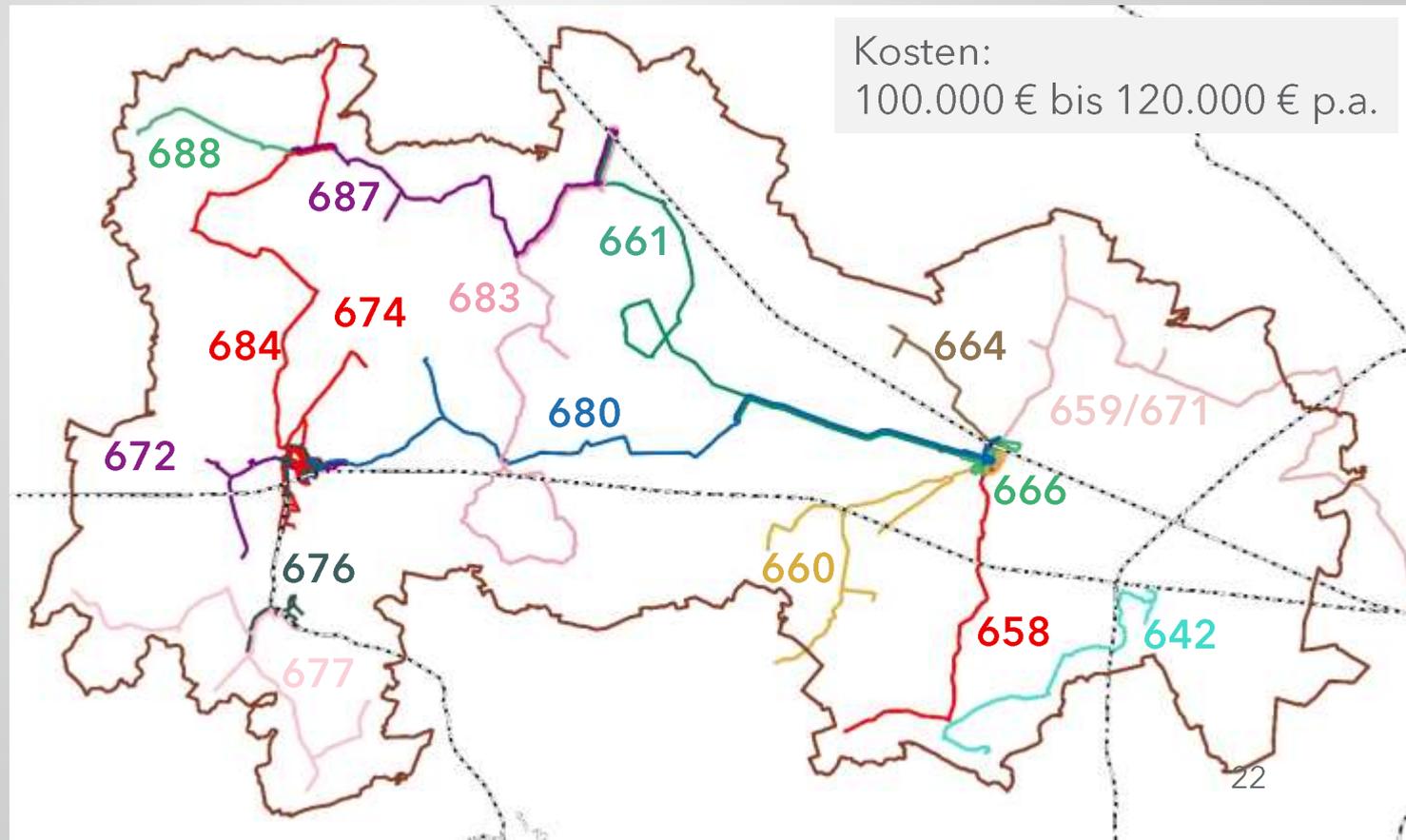
Abdecken der "Schwächen"/Vergleich mit Falkensee

- ▶ Betriebszeiten
 - ▶ 6-20 Uhr wird werktags erfüllt auf Hauptverbindungs- und Verbindungsrelationen, im Nebennetz nicht (Betriebsschluss teilweise weiterhin zwischen 17 Uhr und 18 Uhr)
 - ▶ Einzelfahrten teilweise vor 6 Uhr und nach 20 Uhr (nachfrageabhängig, vorrangig im Hauptnetz und Zulauf auf den SPNV)
 - ▶ Vergleich mit Falkensee ist schwierig (Betrieb bis 22 Uhr), da deutlich geringeres Nachfragepotenzial und längere Wege – **überproportionale Kostensteigerung**
- ▶ Bedienung je Tagart
 - ▶ weitgehend flächendeckendes Angebot auch in den Ferien und am Wochenende – teilweise als Rufbus

ERGEBNISSE

Abdecken der "Schwächen"

- ▶ Baustein Spätverkehr "Weiteres Havelland" (Finanzierungsvorbehalt)
 - ▶ für Abfahrten 24 Uhr oder später am Freitag/Samstag
 - ▶ Rufbusangebot als Abbringer vom SPNV



ERGEBNISSE

Saldo aus Kosten und Erlösen

Betriebskosten	-1.410.000 €
Kosten Spätverkehr	-100.000 €
Kostenersparnis Rufbus	+150.000 €
Erlöse	+230.000 €
Saldo	-1.130.000 €

ERGEBNISSE

Mögliche Prioritäten und Umsetzungsstufen

- ▶ **Priorität 1:**
 - ▶ **Werktag:** Angebot ist dem Einwohnerpotenzial entsprechend gestaltet, Linie Ketzin – Elstal einführen (ggf. Integration der 668)
Wochenende: Ausbau Angebot auf Hauptverbindungsrelationen (und 687/688)
 - ▶ Ausbau Stadtbusverkehr Rathenow (Takt, verbessertes Wochenendangebot)
 - ▶ Marketing (Wochenendangebot, Zusammenarbeit mit Touristikern)
- ▶ **Priorität 2:**
 - ▶ Ausbau Angebot an Werktagen auf Linien 681, 683, 687, 688
 - ▶ Ausbau Wochenendbedienung im Nebennetz (657, 677/679, 683)
 - ▶ Spätverkehre (Freitag/Samstag) gegen 24 Uhr vom SPNV aus Berlin ins Havelland – als Rufbus
- ▶ **Priorität 3:**
 - ▶ weitere Verbesserungen im Nebennetz (Ferien & Wochenende)
 - ▶ Pilotprojekte prüfen/umsetzen (z.B. flexibler Schülerverkehr – abhängig von Genehmigungsfähigkeit und Fördermittelbereitstellung)



PTV **GROUP**

the mind of movement

alexander.pesch@ptvgroup.com
0351/4090929