



LANDKREIS
HAVELLAND

Nahverkehrsplan 2025 bis 2030

für den Landkreis Havelland

Herausgeber:

Landkreis Havelland

Platz der Freiheit 1

14712 Rathenow

Projektleitung: Jan Nickelsen (Landkreis Havelland)

Bearbeitung: Anne Stachowiak (Landkreis Havelland)

Dany Müller (Landkreis Havelland)

Alexander Pesch, Madleen Teichfischer, Melanie Witschaß (PTV Transport Consult GmbH)

Rathenow, August 2024

Inhaltsverzeichnis

TABELLENVERZEICHNIS	5
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	6
QUELLEN	7
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	8
1 EINFÜHRUNG	9
1.1 RECHTSRAHMEN UND RAHMENBEDINGUNGEN DES NAHVERKEHRSPLANES	9
1.2 ZIELE DES NAHVERKEHRSPLANES	10
2 BESTANDSAUFNAHME	11
2.1 LAGE UND RAUMSTRUKTUR	11
2.1.1 <i>Verwaltungsstruktur und Zentrale Orte</i>	11
2.1.2 <i>Bevölkerung</i>	12
2.1.3 <i>Arbeitsplätze und Erwerbstätige</i>	15
2.1.4 <i>Schulstandorte und Anzahl der Schülerinnen und Schüler</i>	19
2.1.5 <i>Tourismus</i>	22
2.1.6 <i>Wichtige medizinische Versorgungseinrichtungen</i>	22
2.2 ANALYSE DES ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHRS	23
2.2.1 <i>Schienenpersonennahverkehr</i>	23
2.2.2 <i>ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises</i>	26
2.2.3 <i>Haltestelleninfrastruktur und Verknüpfungspunkte</i>	28
2.2.4 <i>Tarif und Fahrgastinformation</i>	30
2.2.5 <i>Fahrzeug- und Verkehrstechnik</i>	31
2.2.6 <i>Verkehrsnachfrage</i>	31
2.2.7 <i>Organisationsstruktur</i>	34
3 ENTWICKLUNGSZIELE UND ANFORDERUNGSPROFIL	36
3.1 ERFOLGSKONTROLLE NAHVERKEHRSPLAN 2020-2024	36
3.2 VERKEHRSPOLITISCHE ZIELSTELLUNGEN DER ÖPNV-GESTALTUNG UND FINANZIELLER HANDLUNGSRAHMEN DES LANDKREISES	37
3.3 BEDIENUNGSSTANDARDS IM ÖPNV	39
3.3.1 <i>Erschließung und Erreichbarkeit</i>	39
3.3.2 <i>Klassifizierung des ÖPNV-Netzes</i>	40
3.3.3 <i>Bedienungsqualität</i>	41
3.3.4 <i>Flexible Bedienungsangebote im öffentlichen Personennahverkehr</i>	43
3.3.5 <i>Verknüpfungspunkte und Haltestellen</i>	44
3.3.6 <i>Festlegungen zur Schülerbeförderung</i>	44
3.3.7 <i>Beförderungsqualität</i>	44
3.3.8 <i>Fahrzeuge und Antriebsart</i>	45
3.3.9 <i>Fahrgastinformation und Kommunikation</i>	46
3.3.10 <i>Tarifsystem</i>	47
3.4 BARRIEREFREIHEIT	47
3.4.1 <i>Fahrzeuge</i>	47
3.4.2 <i>Information und Kommunikation</i>	48
3.4.3 <i>Haltestellen</i>	48
4 BEWERTUNG DER BESTANDSSTRUKTUREN	52
4.1 BEWERTUNG QUANTITATIVER STANDARDS	52
4.1.1 <i>Erschließungsqualität</i>	52
4.1.2 <i>Verbindungsqualität</i>	53
4.1.3 <i>Bedienungsqualität</i>	55
4.1.4 <i>Verknüpfungspunkte</i>	56
4.2 BEWERTUNG DES STANDES DER BARRIEREFREIHEIT	57

4.2.1	<i>Haltestellen</i>	57
4.2.2	<i>Fahrzeuge</i>	58
5	MAßNAHMENPLAN	59
5.1	ÜBERHANG DES NAHVERKEHRSPANES HAVELLAND FÜR DEN PLANUNGSZEITRAUM 2020 BIS 2024	59
5.2	ZUSÄTZLICHE MAßNAHMEN.....	60
5.3	MAßNAHMENKATALOG.....	62
6	INVESTITIONS- UND FINANZIERUNGSPLAN	63
7	ANHANG	64
7.1	ANHANG 1: EINWOHNERZAHL 2023 IN DEN GEMEINDEN DES LANDKREISES HAVELLAND.....	64
7.2	ANHANG 2: FAHRPLANLEISTUNG JE LINIE	65
7.3	ANHANG 3: FAHRTHÄUFIGKEITEN JE VERKEHRSTAG.....	67
7.4	ANHANG 4: ERSTE ABFAHRT JE VERKEHRSTAG	69
7.5	ANHANG 5: BARRIEREFREIHEIT HALTESTELLEN LUPE NAUEN – FALKENSEE	71

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Einwohnerzahl des Landkreises Havelland nach Gemeinden [6]	13
Tabelle 2: Prognose Einwohnerzahl des Landkreises Havelland für 2030 nach Gemeinden [6]	14
Tabelle 3: Bedeutende Pendlerrelationen im Landkreis Havelland (Beziehungen >500 Beschäftigte), Quelle: (BfA, 2023)	16
Tabelle 4: wichtige Gewerbestandorte mit Flächen > 10ha	18
Tabelle 5: Schulen des Landkreises in öffentlicher Trägerschaft	19
Tabelle 6: SPNV-Angebot im Landkreis Havelland	25
Tabelle 7: geplante Anpassungen am SPNV-Angebot im Landkreis Havelland bis 2027	26
Tabelle 8: Einsatzzeiten Fähre Ketzin	26
Tabelle 9: SPNV-Zugangsstellen im Havelland	30
Tabelle 10: Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen	32
Tabelle 11: Maßnahmen und Umsetzungsstand des Nahverkehrsplans 2020-2024	37
Tabelle 12: Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltestellen	39
Tabelle 13: Richtwerte für die zeitliche Erreichbarkeit zentraler Orte (nach § 5 ÖPNVG BB)	40
Tabelle 14: ÖPNV-Netzebenen im Havelland	40
Tabelle 15: Bedienstandards für den ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Havelland	42
Tabelle 16: Mindestbedienungshäufigkeiten	42
Tabelle 17: Mindestanforderungen an flexible Bedienformen	43
Tabelle 18: Mindestanforderungen an flexible Bedienformen	47
Tabelle 19: Mindeststandards barrierefreier Fahrzeuge	48
Tabelle 20: Normen und Richtlinien zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen	49
Tabelle 21: Prioritäten des barrierefreien Haltestellenausbaus im Landkreis Havelland	51
Tabelle 22: Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltestellen	53
Tabelle 23: Abweichungen von der Bedienungsqualität	55
Tabelle 24: mittlere Übergangszeiten an Verknüpfungspunkten	56
Tabelle 25: Maßnahmenplan 2025 – 2030	62
Tabelle 26: Einwohnerzahl des Landkreises Havelland nach Gemeinden [19]	64
Tabelle 27: Fahrplanleistung je Linie, Fahrplanstand 2024	66

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verwaltungsstruktur und zentrale Orte im Landkreis Havelland	12
Abbildung 2: Bevölkerung im Landkreis Havelland in den Jahren 2023 und 2030 [6].....	15
Abbildung 3: Pendler und Pendlerinnen innerhalb des Landkreises Havelland	17
Abbildung 4: Pendler und Pendlerinnen in umliegende Landkreise und nach Berlin.....	17
Abbildung 5: ÖPNV-Erschließung von Gewerbestandorten.....	19
Abbildung 6: Schulstandorte nach Schulart	20
Abbildung 7: Relationen Schule - Wohnort.....	21
Abbildung 8: Touristische Ziele im Landkreis Havelland	22
Abbildung 9: Übersicht ausgewählter medizinischer Einrichtungen	23
Abbildung 10: SPNV-Linien im Landkreis Havelland (Quelle: Ausschnitt aus Liniennetz Regionalverkehr VBB).....	24
Abbildung 11: Fahrtenhäufigkeit an Schulwerktagen	27
Abbildung 12: Erste Abfahrt an Schulwerktagen	28
Abbildung 13: Verknüpfungspunkte im Landkreis Havelland	30
Abbildung 14: Fahrgastaufkommen im Tagesverlauf (Schultag)	33
Abbildung 15: Fahrgastaufkommen im Tagesverlauf (Ferientag).....	33
Abbildung 16: Organisation des ÖPNV im Landkreis Havelland	35
Abbildung 17: Einordnung Netzkategorien	41
Abbildung 18: Methodik zur Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus.....	50
Abbildung 19: Haltestelleneinzugsbereiche und Erschließungsqualität	52
Abbildung 20: ÖV-Reisezeit ins nächste Mittelzentrum	54
Abbildung 21: Umsteigehäufigkeit in nächsten Verwaltungssitz bzw. ins nächste Mittelzentrum	54
Abbildung 22: Status der Barrierefreiheit der Haltestellen	57
Abbildung 23: Stand und Ausbau-Priorität der Barrierefreiheit der Haltestellen.....	58
Abbildung 24: Barrierefreiheit Lupe Nauen - Falkensee	71

Quellen

- [1] BMJV, „Personenbeförderungsgesetz,“ Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, Berlin, 2017.
- [2] Land Brandenburg, *Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg (BbgMobG)*, Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, 2024.
- [3] Land Brandenburg, „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz - ÖPNVG),“ Landesregierung Brandenburg, Potsdam, 2017.
- [4] Land Brandenburg, „Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz - BbgSchulG),“ Landesregierung Brandenburg, Potsdam, 2002.
- [5] BBSR, „bbsr.bund.de,“ 2023. [Online]. Available: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raubeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/kreise/siedlungsstrukturelle-kreistypen/kreistypen.html>.
- [6] Landkreis Havelland, *Einwohnerzahlen des Einwohnermeldeamtes*, 2023.
- [7] Destatis, *Statistische Ämter des Bundes und der Länder*, Deutschland, 2023.
- [8] BfA, „Beschäftigungsstatistik,“ Bundesagentur für Arbeit, 2023.
- [9] IHK Potsdam, „Wirtschaftsprofil und Gewerbeflächengutachten 2025 Havelland,“ Industrie- und Handelskammer Potsdam, Potsdam, 2017.
- [10] BfA, „Pendleratlas,“ Juni 2023. [Online]. Available: <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html>.
- [11] Landkreis Havelland, „Schulentwicklungsplan 2022/23 bis 2026/27,“ Rathenow, 2022.
- [12] TMB, „Ergebnisse des GfK DestinationMonitors,“ Toursimus Marketing Brandenburg GmbH, 2021.
- [13] IGES, „Erreichbarkeit der Gesundheitsversorgung und mobil Teilhaben im ländlichen Bereich des LK Havelland,“ Landkreis Havelland, 2018.
- [14] Land Brandenburg, „Landesnahverkehrsplan 2023-27,“ Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, Potsdam, 2023.
- [15] Deutsche Bahn AG, „Bauprojekte,“ 25 03 2024. [Online]. Available: <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hannover-berlin>.
- [16] MIL, „Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg,“ Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, Potsdam, 2023.
- [17] Landkreis Havelland, „Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Infrastruktur des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in den Städten und Gemeinden des Landkreises Havelland,“ Landkreis Havelland, Rathenow, 01.01.2016.
- [18] VBB, „Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation,“ VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH.
- [19] AfS, „Ergebnisse des Mikrozensus im Land Brandenburg 2023 - Bevölkerung und Erwerbstätigkeit,“ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Potsdam, Dezember 2023.

Abkürzungsverzeichnis

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

1 Einführung

1.1 Rechtsrahmen und Rahmenbedingungen des Nahverkehrsplanes

Nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) ist es Aufgabe der Länder, als Daseinsvorsorge die ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV¹) sicherzustellen. Nach § 2 RegG ist der ÖPNV „[...] die allgemein zugängliche Beförderung von Personen [...], die überwiegend dazu bestimmt ist, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.“ [1]. Er umfasst gemäß § 1 PBefG den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Eisenbahn und den ÖPNV im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen des Linienverkehrs [1].

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

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie als solcher definierten landesbedeutsamen Verkehrslinien anderer Verkehrsträger ist nach § 3 Absatz 1 des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg (ÖPNVG BB) das Land Brandenburg, soweit nicht Teile dieser Zuständigkeit nach Absatz 2 auf Antrag auf Landkreise und kreisfreie Städte übertragen werden [3]. Die Landkreise und kreisfreien Städte des Landes Brandenburg sind nach § 3 Absatz 3 ÖPNVG BB Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV², Verkehr mit Bussen und Straßenbahnen) sowie nach § 112 des Brandenburgischen Schulgesetzes (BbgSchulG) als Träger der Schülerbeförderung für die in ihrem Gebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler [4] zuständig. Das für den ÖPNV maßgebende Landesrecht im Land Brandenburg definiert den üÖPNV als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Aufgabenträger. Das schließt ausdrücklich auch den Schülerverkehr ein.

Nach § 8 ÖPNVG BB ist alle fünf Jahre ein Landesnahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr und landesbedeutsame Linien anderer Verkehrsträger des ÖPNV aufzustellen. Gemäß § 9 ÖPNVG BB können die Landkreise und kreisfreien Städte kommunale Nahverkehrspläne aufstellen. Dabei sind die Vorgaben des § 8 Absatz 3 Nr. 1 und 2 und Absatz 4 Nr. 1 bis 5 einzuhalten. Darüber hinaus sind Grundsätze einzuhalten, die in § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vorgegeben sind. Der Nahverkehrsplan soll vorhandene Verkehrsstrukturen berücksichtigen, ist unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen aufzustellen und darf nicht zu Ungleichbehandlungen dieser führen. Auf eine vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV-Angebots ist hinzuwirken.

Folgende Regelungen sind für den Nahverkehrsplan rahmengebend:

- § 8 Absatz 3 PBefG: Der Nahverkehrsplan hat „[...] die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan

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

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

Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen“.

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

1.2 Ziele des Nahverkehrsplanes

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

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Havelland verfolgt mit der Fortschreibung für den Zeitraum 2025 bis 2030 das Ziel, sowohl als planerischer Rahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV zu dienen, als auch die angebotsseitige Fortentwicklung des ÖPNV planerisch und ordnungspolitisch zu unterstützen, damit der ÖPNV als positiv wirkender Standortfaktor die weitere Entwicklung des Landkreises, insbesondere in Bezug auf die Einwohner- und Wirtschaftsentwicklung, unterstützen kann.

- 1) Die Gemeinde Wustermark merkt hierzu an, dass sich sowohl die Gemeinde, als auch einzelne Unternehmen finanziell an den Fahrleistungen der Havelbus Verkehrsgesellschaft beteiligen - in den vergangenen Jahren in Höhe von jährlich 85.000 Euro.

2 Bestandsaufnahme

2.1 Lage und Raumstruktur

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

Das Landschaftsbild ist geprägt

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

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

2.1.1 Verwaltungsstruktur und Zentrale Orte

Die Verwaltungsstruktur des Landkreises Havelland umfasst insgesamt 26 Gemeinden, darunter

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

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

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

Außerhalb des Kreisgebietes existieren folgende, zu berücksichtigende, Zentren:

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

Die Gemeinde Wustermark regt an, die maßgebliche Entwicklung der Freizeitdestination Karls Erlebnisdorf zu erwähnen: Der Freizeitpark wird aktuell auf rund 80 Hektar erweitert. In der finalen Ausbaustufe wird er rund 4.000 Übernachtungsgästen Platz bieten.

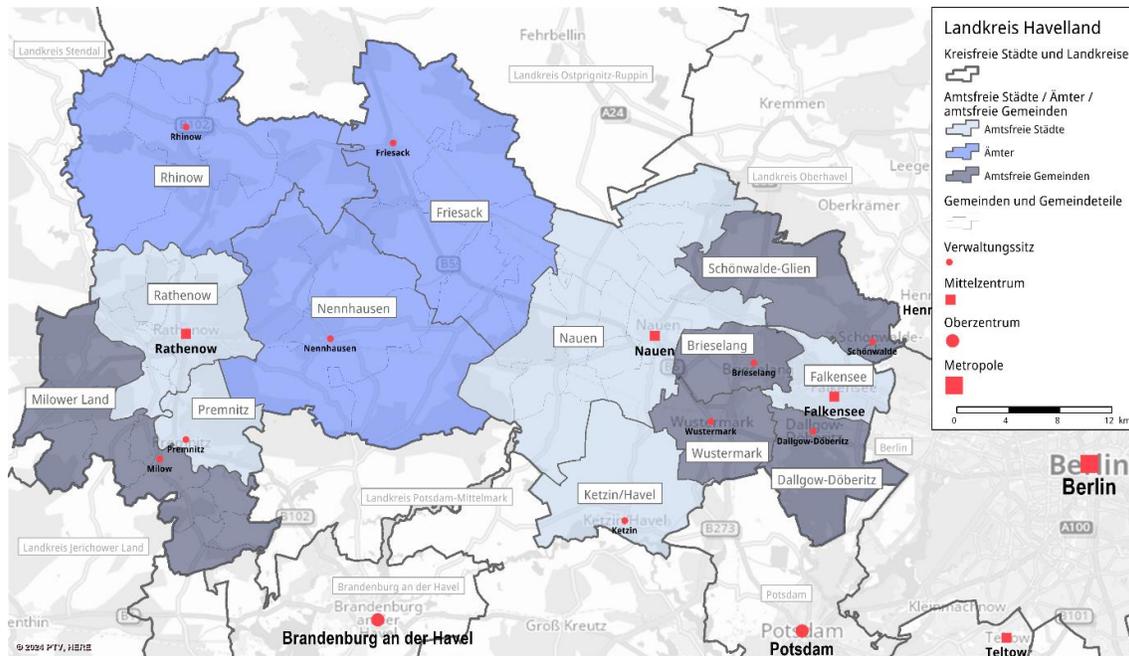


Abbildung 1: Verwaltungsstruktur und zentrale Orte im Landkreis Havelland

2.1.2 Bevölkerung

Bevölkerung Stand 2023

Aktuell leben im Landkreis Havelland 173.189 Personen³. Mit einer Fläche von 1.727 km² und somit einer Bevölkerungsdichte von 100 Menschen je km² gilt der Landkreis weiterhin als dünn besiedelter ländlicher Kreis, da weniger als 50% der Bevölkerung in Groß- und Mittelstädten leben und die Einwohnerdichte ohne Berücksichtigung dieser Städte unter 100 Personen je km² beträgt [5]. Es besteht eine räumliche Teilung, wobei die dicht besiedelten Zentren vor allem im Osten (Falkensee, Nauen, Brieselang, Dallgow-Döberitz, Schönwalde-Glien, Wustermark sowie Ketzin/Havel) liegen. Im Süd-Westen des Landkreises sind Rathenow, Premnitz und Milow die Orte mit einer überdurchschnittlich hohen Bevölkerungsdichte. Die Einwohnerdichte des Havellandes liegt über dem Landesdurchschnitt von 87 Personen je km². In folgender Tabelle sind die Einwohnerzahlen des Landkreises Havelland aufgeführt.

³ Zahlen der Einwohnermeldestelle des Landkreis Havelland (Stand 2023) [6]

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

Tabelle 1: Einwohnerzahl des Landkreises Havelland nach Gemeinden [6]

Aufgrund verschiedener Zählweisen unterscheiden sich die dargestellten Bevölkerungszahlen der Einwohnermeldestelle des Landkreises von den Zahlen des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg (AfSBB). Im Vergleich fallen die Zahlen des Amtes für Statistik geringer aus. Zum Stand 31.12.2023 weist das AfSBB für den Landkreis Havelland eine Bevölkerungszahl von 170.556 Personen aus. Eine Liste der Einwohnerzahl je Gemeinde findet sich in Anhang 1.

Bevölkerungsentwicklung

Da der Bevölkerungsprognose des Landesamtes für Bauen und Verkehr die Daten des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg zugrunde liegen, hat der Landkreis Havelland eine neue Prognose erstellen lassen. Diese Prognose beruht auf den Einwohnerzahlen der Einwohnermeldestellen und weist für das Jahr 2030 eine Zunahme der Einwohnerzahl auf 183.943 Einwohner und Einwohnerinnen aus [6]. Dies entspricht einer Steigerung von 6,2 % im Vergleich zu 2023. Eine positive Entwicklung lässt sich mit wenigen Ausnahmen landkreisweit feststellen, wobei die Gemeinden des Landkreises, die zum Berliner Umland zählen, ein deutlich stärkeres Wachstum aufweisen. Tabelle 2 zeigt die prognostizierten Einwohnerzahlen für 2030 aufgesplittet nach Altersklassen und in Summe. Außerdem wird in der letzten Spalte die prozentuale Veränderung der Einwohnerzahl im Vergleich zum Jahr 2023 angegeben.

Stadt, Amt oder Gemeinde	Prognose Einwohnerzahl 2030			
	Kinder und Jugendliche bis 15 Jahre	Personen im Erwerbsalter	Personen ab 67 Jahre	Summe (Veränderung zu 2023)
Brieselang	2.334	9.470	2.718	14.521 (+9,1%)
Dallgow-Döberitz	2.040	8.084	2.078	12.202 (+12,6%)
Falkensee	6.883	31.897	10.556	49.337 (+8,2%)
Friesack	1.065	4.369	1.561	6.995 (+4,1%)
Ketzin/Havel	984	4.553	1.337	6.874 (+0,6%)
Milower Land	652	2.396	1.015	4.062 (-6,4%)
Nauen	3.023	14.107	4.130	21.260 (+5,8%)
Nennhausen	662	3.060	1.121	4.843 (+2,0%)
Premnitz	1.028	4.909	2.412	8.349 (-0,4%)
Rathenow	3.530	16.440	5.560	25.530 (-0,6%)
Rhinow	557	2.895	1.311	4.762 (+4,5%)
Schönwalde-Glien	2.064	7.533	1.875	11.472 (+6,2%)
Wustermark	2.013	9.376	2.346	13.735 (+21,9%)
gesamt	26.835	112.839	44.269	10.754 (6,2%)

Tabelle 2: Prognose Einwohnerzahl des Landkreises Havelland für 2030 nach Gemeinden ¹⁾

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

1) Die Erläuterung aller Fußnoten fehlt im vorliegenden Dokument. Eine Überprüfung der angegebenen Zahlen ist daher nicht möglich.

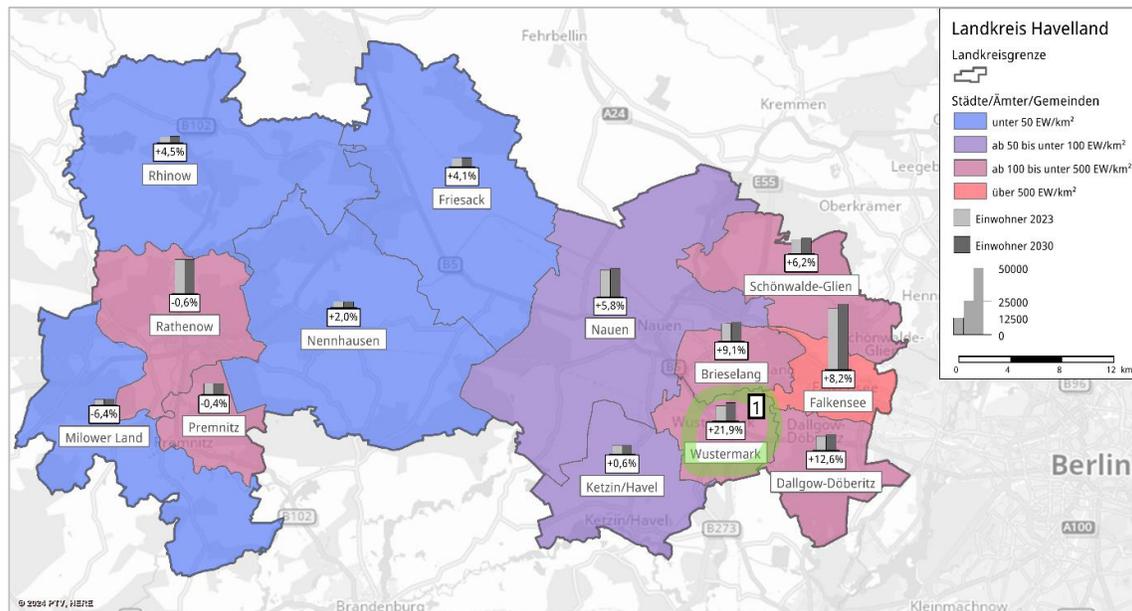


Abbildung 2: Bevölkerung im Landkreis Havelland in den Jahren 2023 und 2030 [6]

2.1.3 Arbeitsplätze und Erwerbstätige

Arbeitsplätze

Im Juni 2023 zählte der Landkreis Havelland 45.662 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort [7]. Davon ist der größte Teil mit rund drei Viertel der Beschäftigten im tertiären Sektor tätig [8].

Die wirtschaftlichen Schwerpunkte im Landkreis Havelland konzentrieren sich unter anderem auf die Logistikstandorte des Güterverkehrszentrums Berlin West in Wustermark und im Gewerbegebiet Brieselang. Dort befinden sich Niederlassungen verschiedener Logistikunternehmen (zum Beispiel DHL Freight GmbH, Nagel-Group, Offergeld Logistik GmbH) und Warenverteilzentren von mehreren Versandhändlern (zum Beispiel dm-drogerie markt GmbH & Co. KG, Rossmann). Mit dem Designer-Outlet Berlin und Karls Erlebnis-Dorf in Elstal sind zwei weitere große Arbeitgeber in Wustermark angesiedelt.

Die Stadt Ketzin/Havel ist Standort der MOSOLF Logistics & Services GmbH und des Hermes Paketdienstes. Die Kreisstadt Rathenow vertritt den Branchenschwerpunkt Optik, wobei der größte Arbeitgeber mit rund 1.000 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen in Produktion und Logistik, die zur Fielmann AG gehörige Rathenower Optik GmbH ist. Weitere ca. 200 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen werden durch Zulieferbetriebe in Rathenow beschäftigt. In den Bereichen Chemie, Kunststoff, Metall und Recycling bildet die Stadt Premnitz das Beschäftigungszentrum durch den ansässigen Industriepark auf einer Fläche von über 200 Hektar. Größter Arbeitgeber ist die Märkische Faser GmbH mit rund 550 Beschäftigten [9]. Im Gemeindegebiet der Stadt Nauen sind mit Nauen Ost und dem Gewerbegebiet Börnicke zwei weitere große Gewerbegebiete angesiedelt. Die größten Arbeitgeber sind die BSH Group und das DHL Frachtzentrum Berlin Nord der Deutschen Post AG.

Im östlichen Havelland ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort in den letzten Jahren gestiegen. Ausnahme bildet die Gemeinde Brieselang, welche durch die Schließung des Standortes eines Onlineversandhändlers im Jahr 2023 einen deutlichen Rückgang verzeichnete. Ohne die Einbeziehung der Gemeinde Brieselang liegt das durchschnittliche Wachstum seit 2019 bei drei Prozent. Den größten Zuwachs gegenüber 2019 verzeichnet die Gemeinde

- 1) Die durch die Gemeinde Wustermark in Auftrag gegebene Aktualisierung der demografischen Prognosen aus der am 03.03.2020 beschlossenen Wohnungspolitischen Umsetzungsstrategie (WUS) für die Gemeinde Wustermark geht von einem Bevölkerungswachstum von rund 25% zwischen 2023 und 2030 aus.
Vor dem Hintergrund dieses Wachstums, aber auch des überdurchschnittlichen Wachstums der Wirtschaftsstandorte in den kommenden Jahren und den Erfordernissen des Mobilitätsgesetzes sollten die üÖPNV-Leistungen mindestens ein Wachstum in demselben Verhältnis erfahren.
- 2) (Rechtschreibung)
- 3) Die Gemeinde Wustermark bittet darum, folgenden Passus in diesen oder den übernächsten Absatz mit aufzunehmen:
Die Beschäftigtenzahlen in der Gemeinde Wustermark werden von 5.675 im Juni 2023 während der Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrsplans um einen hohen dreistelligen Betrag anwachsen, wenn das Gewerbegebiet Nord, die Erweiterung von Karls Erlebnisdorf auf 80 Hektar mit 2.000 Übernachtungsplätzen in der ersten Ausbaustufe und der BahnTechnologieCampus sukzessive in Betrieb gehen.

Wustermark mit über 800 zusätzlichen Beschäftigten. Im Westen des Landkreises sind in nahezu allen Gemeinden und Ämtern leichte Rückgänge der Zahl der Beschäftigten im Vergleich zu 2019 zu verzeichnen. Dieser liegt im Durchschnitt bei etwa zwei Prozent. In Rathenow bleibt die Zahl der Beschäftigten konstant. Über alle Ämter und Gemeinden des Landkreises liegt das Wachstum bei etwa einem Prozent. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten kann somit als konstant angenommen werden.

Erwerbstätige, Pendler und Pendlerinnen

Die Zahl der Erwerbstätigen am Wohnort lag im Juni 2023 bei 69.706 für den gesamten Landkreis Havelland. Davon pendeln 38.933 Personen und damit 55,9 Prozent aus dem Landkreis an einen anderen Arbeitsort. Den größten Teil machen dabei die Auspendler und Auspendlerinnen nach Berlin mit über 24.000 Beschäftigten aus. Danach folgen weitere relevante Arbeitsorte in Potsdam und Brandenburg an der Havel, sowie auch in den Landkreisen Oberhavel und Potsdam-Mittelmark. Aus anderen Regionen pendeln wiederum 14.884 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in den Landkreis Havelland ein. Auch hier ist die Hauptstadt Berlin der wichtigste Pendlerstrom mit knapp 5.500 täglichen Einpendlern und Einpendlerinnen. Auch die weiteren relevante Pendlerbewegungen kommen aus den direkt angrenzenden Landkreisen und Städten. Damit beläuft sich das Pendlersaldo auf -24.049 Beschäftigte. [10]

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

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

- 1) Diese Tabelle suggeriert, dass lediglich 1.820 Personen nach Wustermark ein- und 2.120 Personen auspendeln. Korrekt ist jedoch gemäß der Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit, dass (mit Stand Juni 2023) 4.837 Personen in die Gemeinde Wustermark einpendeln und 4.413 Personen auspendeln. Die Darstellung sollte so angepasst werden, dass eine größere Aussagekraft der Pendlerströme erzielt wird. Eine Datengrundlage, die über 5.300 Pendler:innen unberücksichtigt lässt, kann nur zu verzerrten Annahmen hinsichtlich der realen Nachfrage und birgt damit das Risiko, dass ein nicht bedarfsorientiertes Angebot entwickelt wird.

An den nachfolgenden Karten sind die Pendlerzahlen aufgrund der sich überlagernden Zahlen und Linien nicht vollständig ablesbar.

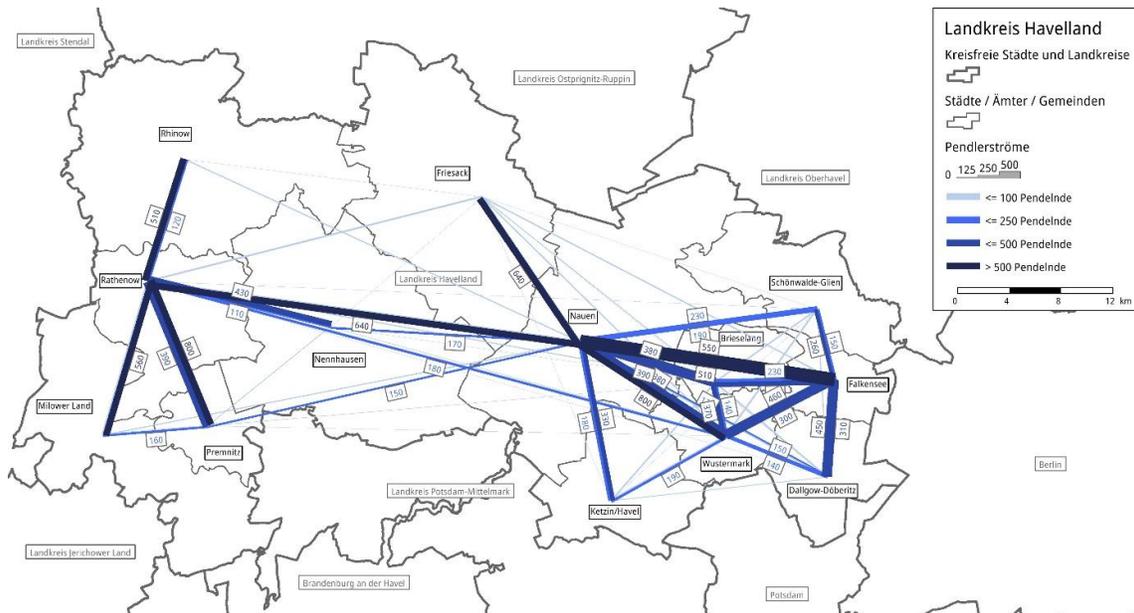


Abbildung 3: Pendler und Pendlerinnen innerhalb des Landkreises Havelland

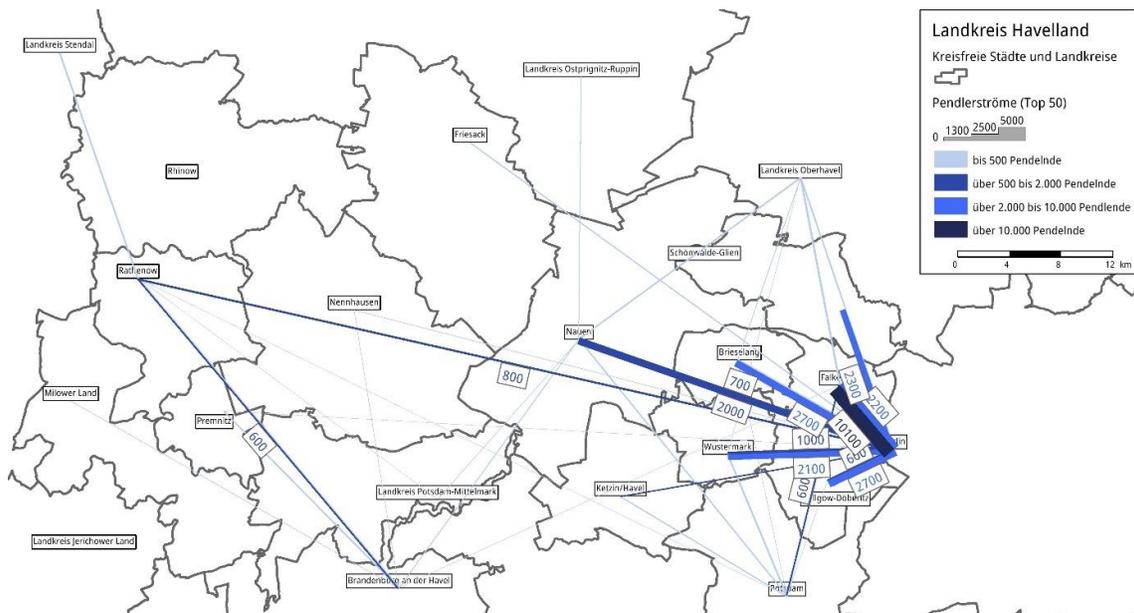


Abbildung 4: Pendler und Pendlerinnen in umliegende Landkreise und nach Berlin

Wichtige Gewerbe- und Industriestandorte

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

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

Tabelle 4: wichtige Gewerbestandorte mit Flächen > 10ha

1. Freie Flächen existieren noch in den Gewerbegebieten der Gemeinden Brieselang, Dallgow-Döberitz, Falkensee und Ketzin/Havel. Im GVZ Berlin West ist zeitnah eine neue Zufahrt über die Kuhdammbrücke für anliefernde Lkw möglich.

Neben den oben genannten großen Gewerbegebieten existieren im Landkreis Havelland weitere kleine Gewerbegebiete und zahlreiche Gewerbeflächen. 2. Wichtige Industriestandorte und Arbeitsplatzschwerpunkte sind neben den Gewerbegebieten vor allem Karls Erlebnis-Dorf und das Designer-Outlet in Elstal.

- 1) In der Gemeinde Wustermark werden in unmittelbarem Anschluss an das GVZ Berlin West aktuell zusätzlich 80 Hektar für das Gewerbegebiet Nord (rund 60ha im B-Plan-Gebiet W5 und 20ha in W49) erschlossen. Im Ortsteil Elstal ist ebenfalls die Erschließung von rund 70 Hektar für die Erweiterung von Karls Erlebnisdorf weit fortgeschritten. Diese Fakten sollten hier ebenfalls berücksichtigt werden, um ein realistisches Bild der im Geltungszeitraum des NVP anfallenden Veränderungen und wachsenden Verkehrsbedarfe zu zeichnen.
- 2) Karls Erlebnisdorf umfasst aktuell rund 14 ha, die aktiv für den Freizeitbetrieb genutzt werden. Das Gewerbegebiet, in dem sich u.a. das Designer Outlet Berlin befindet, umfasst rund 25 ha. Auch hier erscheint die Darstellung zu Ungunsten der Gemeinde Wustermark verzerrt. Diese beiden Gebiete sollten unbedingt gleichberechtigt in obige Tabelle aufgenommen werden.

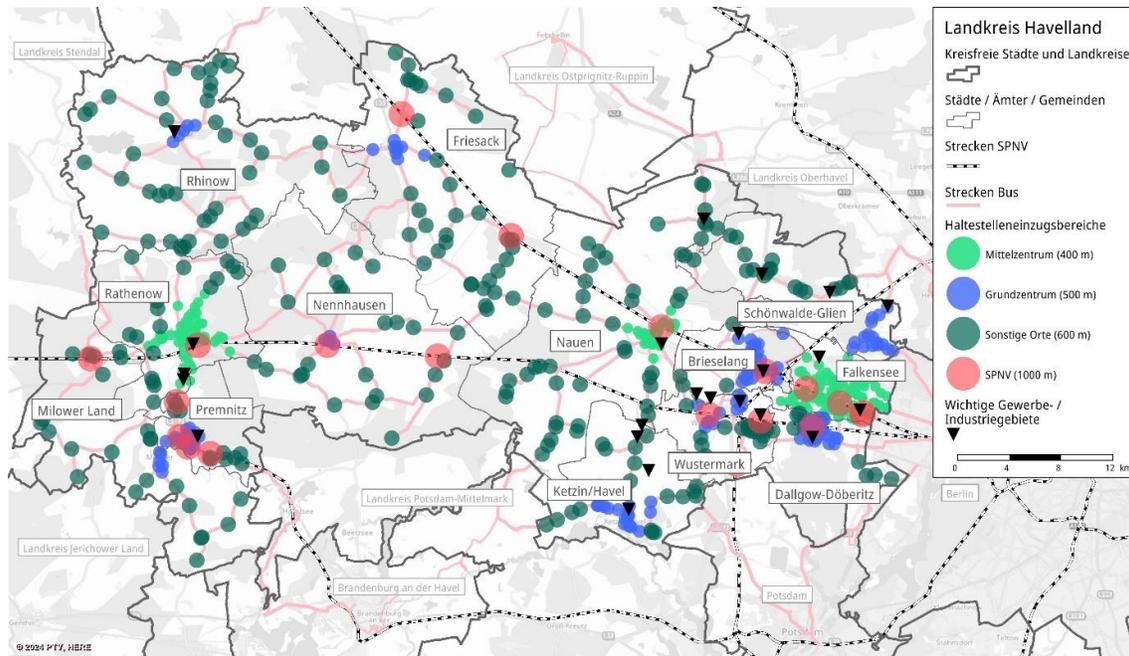


Abbildung 5: ÖPNV-Erschließung von Gewerbestandorten

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

Einzig das Industriegebiet Knoblauch in Etzin weist eine deutlich höhere Entfernung zur nächsten Haltestelle als in den Richtwerten definiert. Stand Juni 2024 wird das etwa drei Hektar große Gebiet noch nicht gewerblich genutzt. Sollten sich hier Unternehmen ansiedeln, ist eine frühe Prüfung einer ÖPNV-Anbindung sinnvoll.

2.1.4 Schulstandorte und Anzahl der Schülerinnen und Schüler

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

Schulart	Anzahl Schulen gesamt	davon im Berliner Umland	davon im weiteren Metropolraum
Grundschulen	27	11	16
Oberschulen	7	2	5
Gesamtschulen	3	2	1
Gymnasien	5	3	2
Berufliche Schulen	1 (3 Standorte)	/	1
Förderschulen	5	1	4

Tabelle 5: Schulen des Landkreises in öffentlicher Trägerschaft

Eine wesentliche Entwicklung der letzten Jahre ist dabei die Änderung der Schulform der Oberschule **1**rieselang in eine Gesamtschule zum Schuljahr 2021/22.

Weiterhin zählt der Landkreis vier Schulen in freier Trägerschaft auf seinem Gebiet. In Nauen finden sich eine Grundschule, eine Ersatzschule sowie ein Gymnasium. Eine freie berufliche Schule befindet sich zudem in Premnitz.

- 1) Ebenfalls bedeutsam ist die Eröffnung eines neuen dreizügigen Grundschulteils des Schulzentrums Elstal, das zum Schuljahresbeginn 2024/25 in Betrieb genommen wurde. Diese wesentliche Veränderung sollte im vorliegenden Kapitel Berücksichtigung finden.

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

Auch an den weiterführenden allgemeinbildenden Schulen des Landkreises wird mit einem langfristigen Zuwachs der Schülerzahlen gerechnet. Im Schuljahr 2021/22 zählte der Landkreis insgesamt 7.147 Schüler und Schülerinnen. Bis zum Prognosejahr 2026/27 wird mit einem Anstieg der Schülerzahl auf 7.737 gerechnet. Im westlichen Landkreisgebiet werden Kapazitätserweiterungen für Schulplätze zum Erwerb der allgemeinen Hochschulreife nötig. [11]

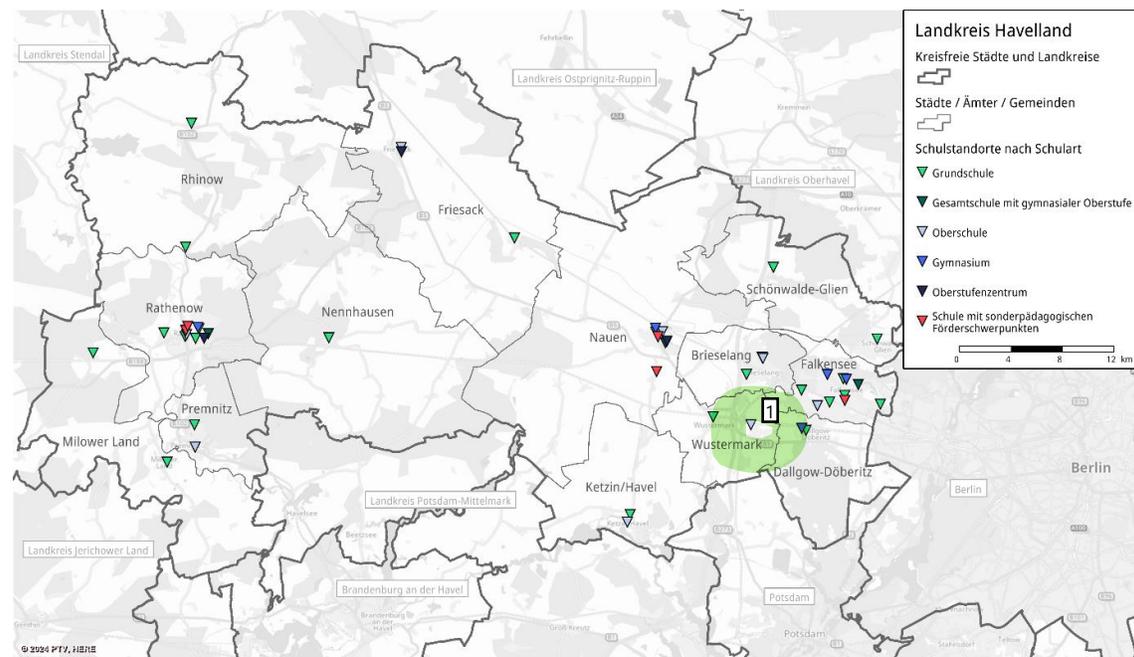


Abbildung 6: Schulstandorte nach Schulart

Grundschüler besuchen üblicherweise eine Grundschule in ihrer Wohnortgemeinde. In den amtsfreien Gemeinden wird dadurch der Schulweg kurzgehalten. In den Ämtern und der amtsfreien Stadt Nauen, welche eine große Ausdehnung haben, sind die Schulwege für Grundschüler teilweise länger. Häufig existieren Busverbindungen, welche auf die Bedürfnisse der Schüler abgestimmt sind. Schüler und Schülerinnen weiterführender Schulen müssen häufig einen weiteren Weg auf sich nehmen, da nicht so viele weiterführende Schulen existieren und diese eher in den Städten angesiedelt sind. In Abbildung 7 sind die Wege der Schülerinnen und Schüler abgebildet, welche nicht in der Heimatgemeinde zur Schule gehen. Erkennbar ist, dass sich die Ströme in den Städten Rathenow, Nauen und Falkensee, welche Standorte mehrerer weiterführender Schulen sind, bündeln. Schülerinnen und Schüler weiterführender Schulen nutzen neben dem Regionalbusverkehr häufig auch den SPNV.

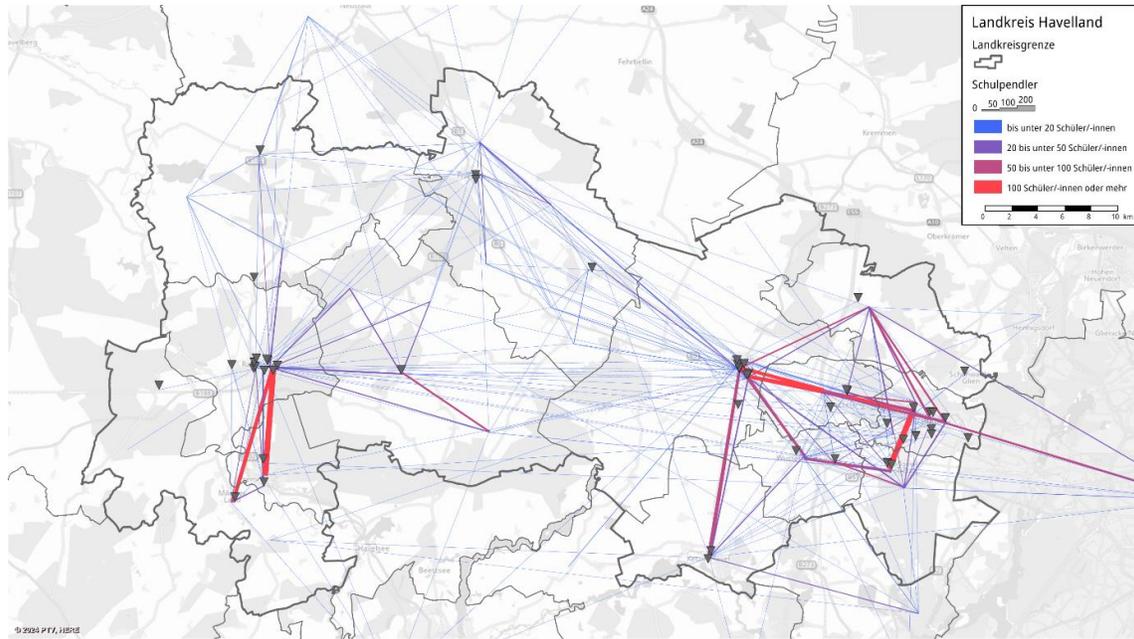


Abbildung 7: Relationen Schule - Wohnort

2.1.5 Tourismus

Der Landkreis Havelland bietet vielseitige touristische Angebote, die insbesondere von regionalen Gästen gut genutzt werden. Aufgrund der räumlichen Nähe zum Stadtgebiet ist Berlin ein wichtiger Quellort von Tagesgästen. Für den ÖPNV im Landkreis ist weiterhin bedeutend, dass Berliner Gäste nach Brandenburg bevorzugt mit dem ÖPNV anreisen [12].

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

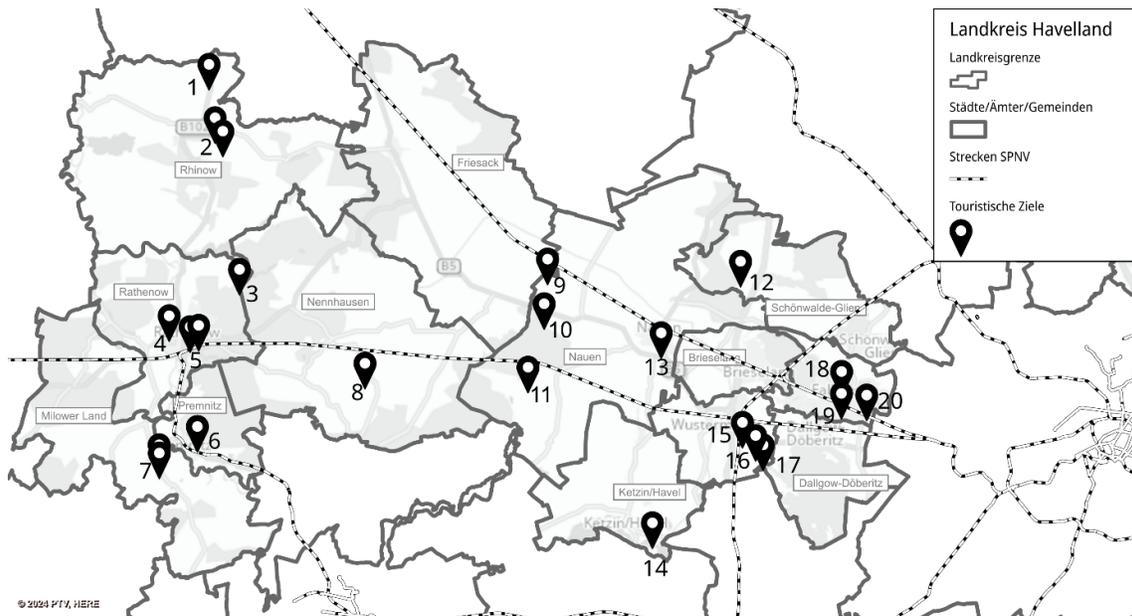


Abbildung 8: Touristische Ziele im Landkreis Havelland

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

2.1.6 Wichtige medizinische Versorgungseinrichtungen

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

Standorten von Kliniken und Ärzten auch Standorte von stationären und Tagespflegeeinrichtungen sowie von Wohnheimen und Wohngemeinschaften aufgezeigt. Eine Bündelung medizinischer Einrichtungen in den Zentren ist deutlich erkennbar. Eine Studie der IGES zur Erreichbarkeit von Gesundheitsversorgung im ländlichen Bereich des Landkreises Havelland von 2018 kam zu dem Ergebnis, dass die Wegezeiten aus dem Ämtern Rhinow, Friesack und Nennhausen zu medizinischen Versorgungszentren hoch sind. Fehlende ÖPNV-Verbindungen am Vormittag schränken die Nutzbarkeit des ÖPNV für diese Zwecke ein [13].

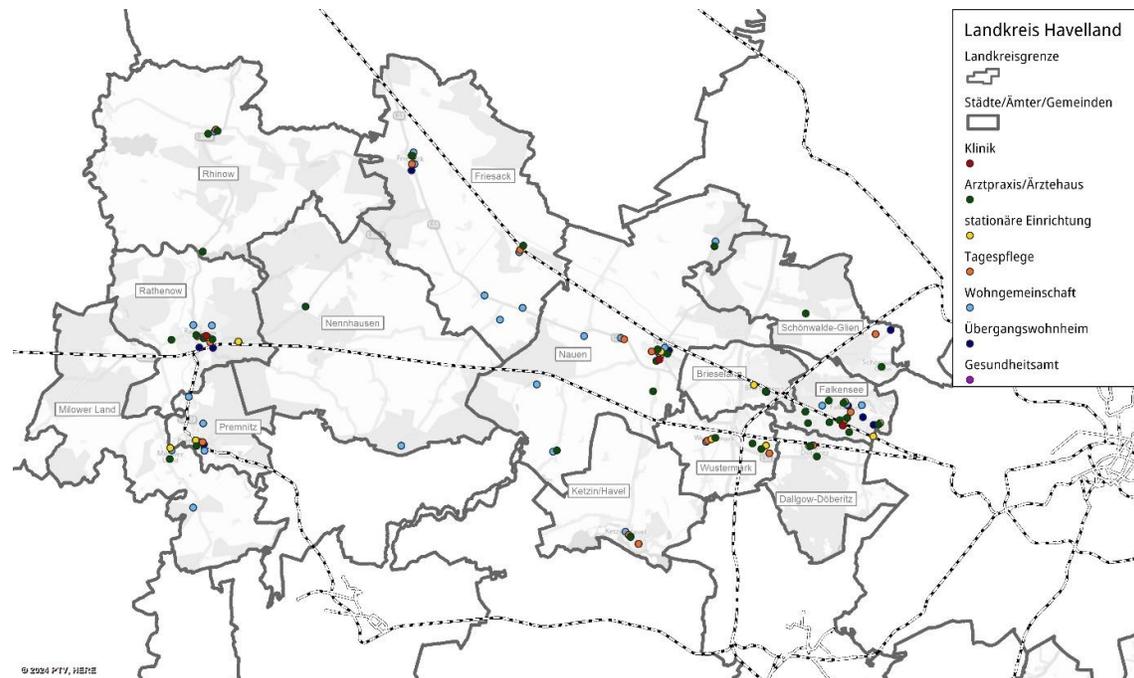


Abbildung 9: Übersicht ausgewählter medizinischer Einrichtungen

2.2 Analyse des öffentlichen Personennahverkehrs

2.2.1 Schienenpersonennahverkehr

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

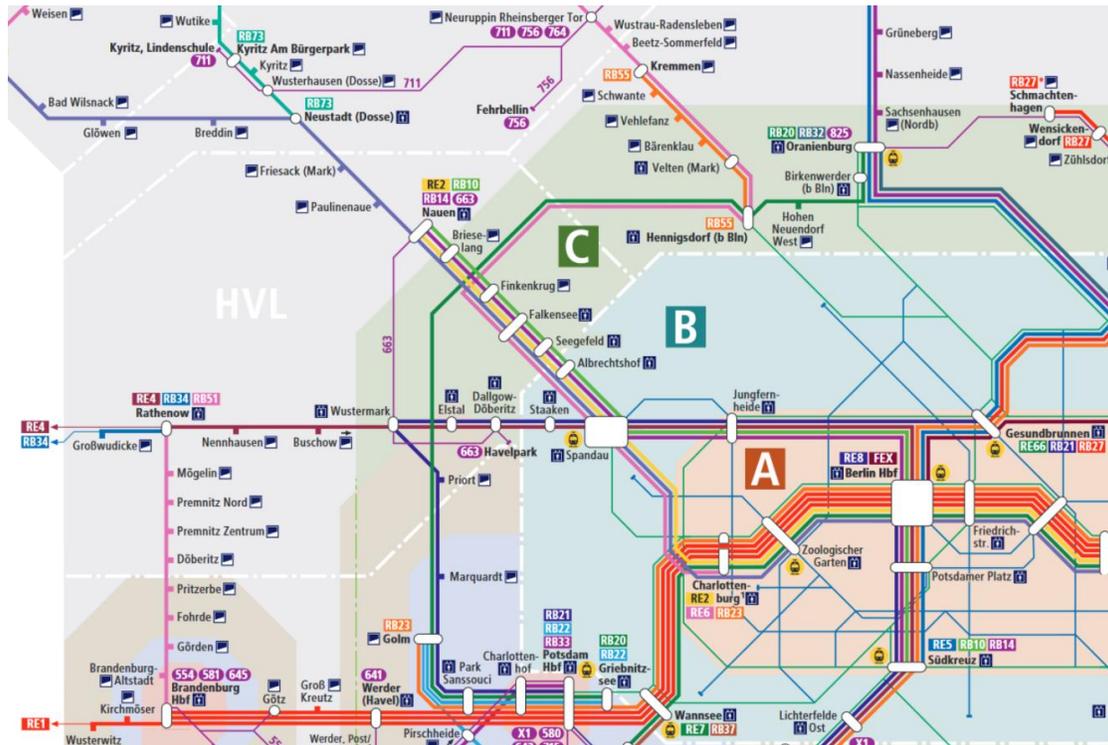


Abbildung 10: SPNV-Linien im Landkreis Havelland (Quelle: Ausschnitt aus Liniennetz Regionalverkehr VBB)

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

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

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

Tabelle 6: SPNV-Angebot im Landkreis Havelland

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

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

Ebenfalls ausgebaut werden soll die Lehrter Stammbahn (Berlin – Stendal – Hannover). Im Deutschlandtakt soll eine Taktverdichtung zum Halbstundentakt auf dem RE 4 erfolgen [14, p. 38]. Der Ausbau beginnt planmäßig im Jahr 2025 mit der ersten Baustufe. Die Strecke soll vollständig elektrifiziert und für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ertüchtigt werden. Dazu muss im Havelland ein drittes Gleis zwischen Wustermark und Rathenow ergänzt, beziehungsweise das teilweise bestehende dritte Gleis elektrifiziert werden. Diese Maßnahme wird innerhalb der zweiten Baustufe

- 1) Der Bahnhof Priort fehlt hier und sollte nachgetragen werden.
- 2) An dieser Stelle sollte auch auf die mangelhafte Pünktlichkeit des SPNV hingewiesen werden. Auf der Linie RE 4 sind im Jahr 2023 2,8% der Züge ausgefallen und 20,6% der Züge wiesen Verspätungen von mindestens 5 Minuten auf. Quelle: <https://www.vbb.de/vbb-themen/qualitaet-im-oepnv/regionalverkehr/meine-linie-re4/>

realisiert, deren Start im Zeitplan für 2028 vorgesehen ist. Der Abschluss der Maßnahme ist für das Jahr 2034 anvisiert. [15].

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

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

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

2.2.2 ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises

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

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

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

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

Tabelle 8: Einsatzzeiten Fähre Ketzin

1) Der Laufweg der Linie RB 21 sollte korrigiert werden: Berlin-Gesundbrunnen - Berlin-Spandau - Wustermark - Potsdam Hbf

Im Linienbusverkehr hat der Landkreis als Aufgabenträger insgesamt 6,5 Millionen Fahrplankilometer pro Jahr mit Havelbus (einschließlich Subunternehmer) vertraglich vereinbart. Davon entfallen 5,9 Millionen Fahrplankilometer (90 Prozent) auf Leistungen innerhalb des Kreisgebietes.

Die übrigen Leistungen verteilen sich wie folgt auf die umliegenden Gebiete:

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

Hinzu kommen 270.000 km geplante Rufbusleistung. Insgesamt wurden im Jahr 2023 6,8 Millionen Fahrplankilometer angeboten. Das entspricht einer Steigerung von fünf Prozent über die Laufzeit des letzten Nahverkehrsplans. In Anhang 2 ist die Fahrplanleistung nach Linien aufgeschlüsselt.

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

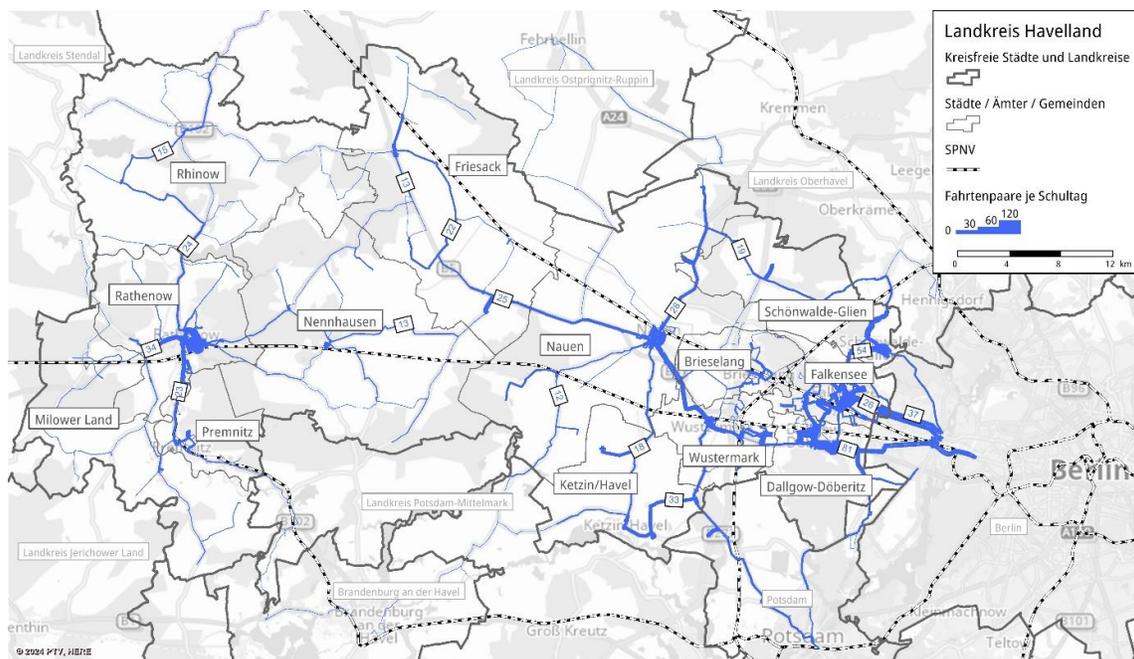


Abbildung 11: Fahrtenhäufigkeit an Schulwerktagen

In Anhang 3 sind die Bedienungshäufigkeiten für die übrigen Verkehrstage dargestellt. Es ist erkennbar, dass an Ferien- und Wochenendtagen das Angebot geringer ist als an Schulwerktagen. Einige Strecken werden nur an Schultagen bedient. Die Fahrhäufigkeiten im Zulauf auf die Zentren sind insbesondere an Sonntagen deutlich reduziert.

Drei Linien bieten nur an Schultagen ein Angebot (656, 675, 689). Samstags werden im Regionalverkehr 22 Linien, und im Stadtverkehr alle sieben Linien bedient. Die Linien konzentrieren sich auf den westlichen Bereich des Landkreises sowie den Zulauf auf Rathenow. An Sonntagen verkehren 18 Regionalbuslinien und sechs von sieben Stadtbuslinien im Landkreis Havelland. Auf 13 Linien gibt es linien- und fahrplangebundene Rufbusangebote. Im Jahr 2023 wurden insgesamt 270.000 Kilometer Rufbusleistung angeboten. Das entspricht etwa vier Prozent des Gesamtangebotes. Abgerufen wurden davon 2023 etwa 67.000 Kilometer. Das entspricht einer

Abrufungsquote von etwa 25 Prozent. Rufbusangebote müssen mindestens eine Stunde vor Fahrtbeginn angemeldet werden. Dies geht über das Onlinetool oder telefonisch werktags zwischen 6 und 20 Uhr und an Wochenenden und Feiertagen zwischen 6 und 15 Uhr.

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

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

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

In Abbildung 12 ist die Abfahrt der ersten Fahrt je Haltestelle für einen Schulwerktag dargestellt. Für die anderen Verkehrstage sind die Abbildungen in Anhang 4 zu finden.

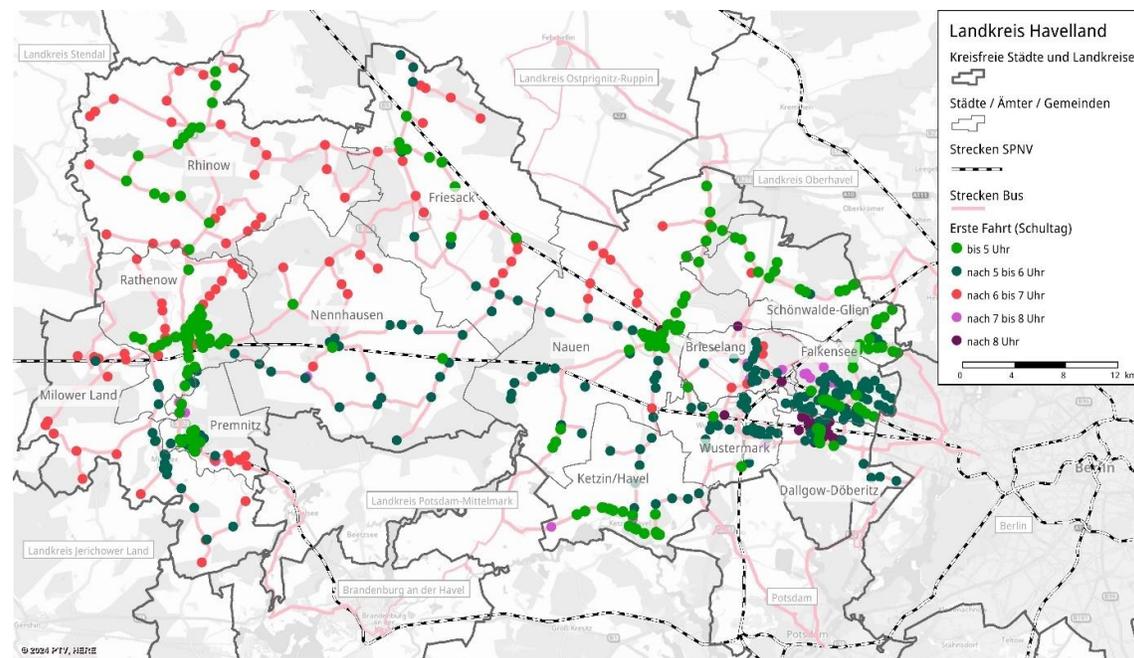


Abbildung 12: Erste Abfahrt an Schulwerktagen

2.2.3 Haltestelleninfrastruktur und Verknüpfungspunkte

Auf dem Gebiet des Landkreises Havelland existieren 597 Haltestellen mit 1064 Haltepositionen. Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Anzahl von 1,8 Haltepositionen je Haltestelle. Insgesamt haben 72 Prozent der Haltestellen genau 2 Haltepositionen. Dies entspricht einer Halteposition je Richtung. Verknüpfungspunkte und größere Haltestellen wie Busbahnhöfe verfügen häufig über mehr als 2 Haltepositionen. Diese Haltestellen machen im Landkreis Havelland etwa zwei Prozent aus. 26 Prozent der Haltestellen verfügen über eine Halteposition. Dies sind meist Haltestellen in kleinen Ortslagen im ländlichen Raum.

Der VBB klassifiziert Haltestellen anhand ihrer Funktion und dem Fahrgastaufkommen. Folgende Kategorien werden unterschieden:

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

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

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

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

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

Folgende Haltestellen im Landkreis verfügen über eine Anbindung zum SPNV:

Haltestelle	Verbindung
Brieselang Bahnhof	RE2, RE8, RB10, RB14
Buschow (ohne Busanbindung)	RE4
Dallgow-Döberitz	RE4, RB21
Elstal Bahnhof	RE4, RB21
Falkensee Bahnhof	RE2, RE6, RE8, RB10, RB 14
Friesack Bahnhof	RE8
Falkensee Finkenkrug	RE2, RE6, RE8, RB10, RB 14
Falkensee Seegefeld	RE2, RE6, RE8, RB10, RB 14
Großwudicke	RB34

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

Tabelle 9: SPNV-Zugangsstellen im Havelland

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

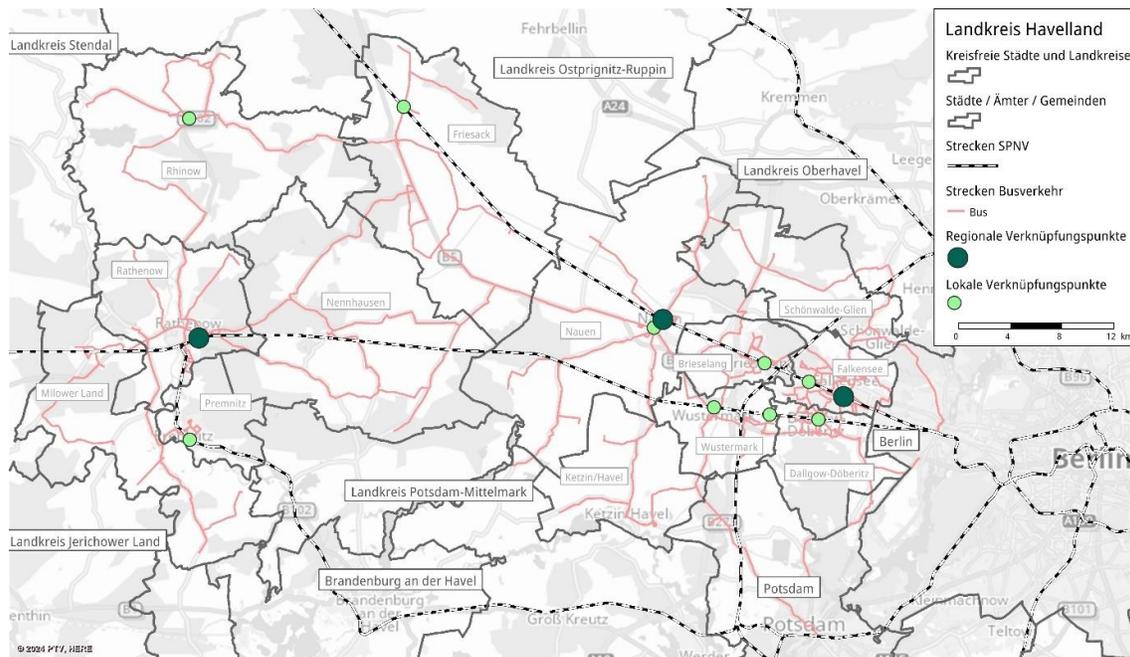


Abbildung 13: Verknüpfungspunkte im Landkreis Havelland

2.2.4 Tarif und Fahrgastinformation

Der ÖPNV im Landkreis Havelland ist tariflich im Verbundtarif des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg integriert. Dieser verkehrsträgerübergreifende Verbundtarif ist als Wabentarif gestaltet. Durch die Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 wurde die Tarifstruktur weiter vereinfacht und eine Zugangsbarriere im ÖPNV abgebaut. Insbesondere für Pendler ist der günstige

Abo-Tarif attraktiv. Allerdings ist der Nutzen in ländlichen Regionen aufgrund des meist geringen Fahrplanangebots geringer als in Städten und dem städtischen Umland. Die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) als Verbundgesellschaft übernimmt zudem Aufgaben der Fahrgastinformation (zum Beispiel Fahrplan- und Tarifauskunft mit Echtzeitdaten und Bereitstellung von Liniennetzen sowie weiteren Informationen zum ÖPNV) und des Marketings. Zusätzlich werden durch Havelbus Fahrgastinformationen bereitgestellt:

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

2.2.5 Fahrzeug- und Verkehrstechnik

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

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

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

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

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

2.2.6 Verkehrsnachfrage

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

1) Hier sollte auch der Tatsache Rechnung getragen werden, dass die Nachauftragnehmer über Betriebshöfe verfügen: "Die Havelbus Verkehrsgesellschaft unterhält drei Betriebshöfe. Hinzu kommen die Betriebshöfe des Nachauftragnehmer, u.a. in Rathenow, Marquardt und Fahrland."

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

Tabelle 10: Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen

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

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

An Ferientagen ist das Fahrgastaufkommen in Summe deutlich niedriger als an Schultagen. Zudem fällt die morgendliche Spitze deutlich geringer aus. (vgl. Abbildung 15)

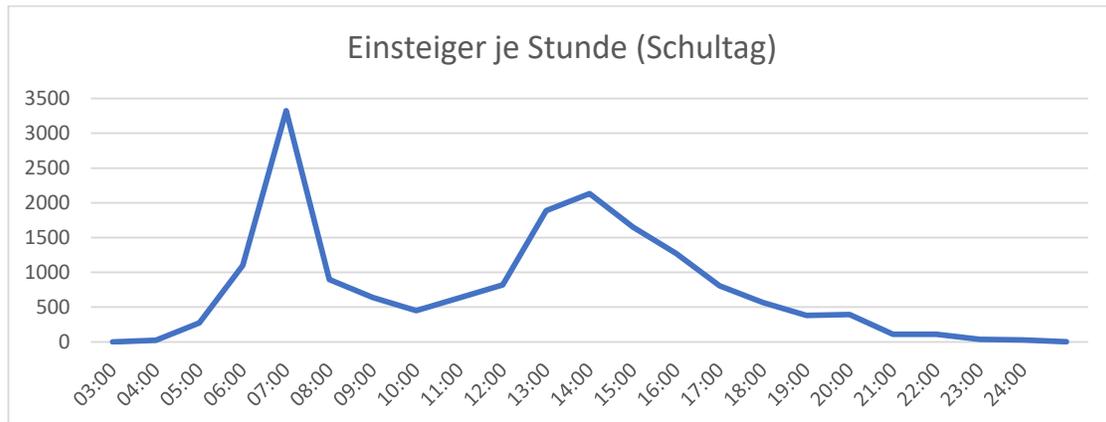


Abbildung 14: Fahrgastaufkommen im Tagesverlauf (Schultag)

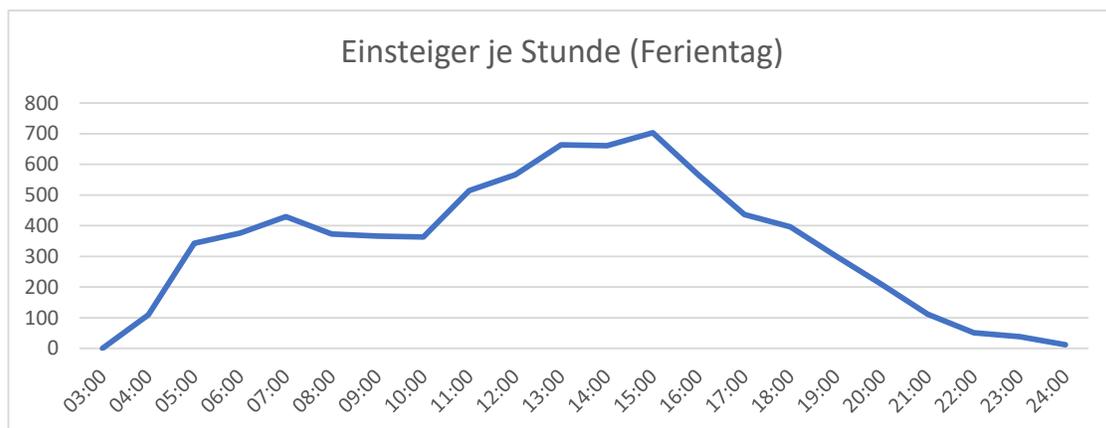


Abbildung 15: Fahrgastaufkommen im Tagesverlauf (Ferientag)

Großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl hat neben dem ÖPNV-Angebot auch die Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel. Im ländlichen Raum haben Menschen häufiger einen eigenen Pkw als in der Stadt. Insgesamt sind im Landkreis Havelland 199.942 Kraftfahrzeuge zugelassen (Stand 01.01.2022). Davon sind etwa 80 Prozent Pkw und 9 Prozent Krafträder. Daraus ergibt sich eine Pkw-Dichte von 579 Pkw je 1.000 Einwohnern. Diese liegt minimal über dem bundesdeutschen Durchschnitt von 575 Pkw je 1.000 Einwohnern. Im Vergleich zum Jahr 2018 mit einem Motorisierungsgrad im Landkreis von 539 Pkw je 1.000 Einwohnern stieg die Motorisierung jährlich um etwa 1,8 Prozent an.

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

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

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

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

2.2.7 Organisationsstruktur

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

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

Im VBB existiert ein aufgabenträger- und verkehrsträgerübergreifender Verbundtarif. Deshalb ist das Tarifgestaltungsrecht auf die Verbundgesellschaft übertragen. Auch Aufgaben in den Bereichen Fahrplaninformation und Marketing werden vom Verbund übernommen.

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

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

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

- 1) Diese Aussage und die daraus abgeleitete Annahme sind falsch. Die Beschäftigungsstatistiken der Bundesagentur für Arbeit geben für den Zeitraum von Juni 2013 bis Juni 2023 einen Anstieg der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze von 40.575 auf 45.662 um 12,54% (Landkreis Havelland) bzw. von 3.761 auf 5.675 um 50,98% (Gemeinde Wustermark) an. Analog stellen sich die Zahlen der Ein- und Auspendelnden dar. Die Statistik zeigt eine nahezu lineare Steigerung über den gesamten Betrachtungszeitraum mit wenigen Ausnahmejahren (z.B. 2022/23 Schließung Amazon Brieselang), so dass es keinerlei Anhaltspunkt für eine Änderung dieses Trends gibt. Im Gegenteil ist - zumindest in der Gemeinde Wustermark mit einem vierstelligen Anstieg der Beschäftigtenzahlen im Betrachtungszeitraum zu rechnen.
- 2) An dieser Stelle sollten auch die in nächster Zeit stark wachsenden Gewerbestandorte Wustermark Nord (Rechenzentrum und Produktionsstätten) und der BahnTechnologieCampus in Elstal genannt werden.

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

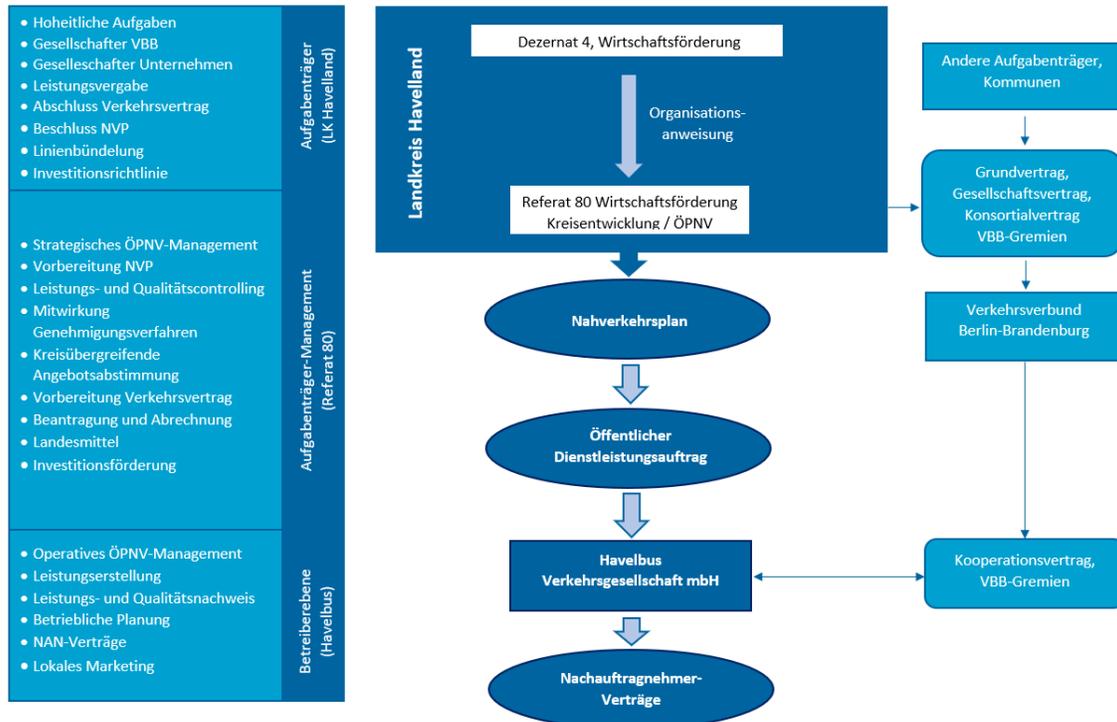


Abbildung 16: Organisation des ÖPNV im Landkreis Havelland

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

Der Vergabe der gemeinwirtschaftlichen Leistungen zum 01.06.2016 liegt ein Bündelungskonzept zugrunde, welches den Vorgaben der §§ 8 und 9 PBefG entspricht. Dabei bilden alle in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Havelland angebotenen Leistungen der nach § 42 PBefG genehmigten ÖPNV-Linien ein Gesamtlinienbündel „Havelland“ mit einer Laufzeit bis zum 31.05.2026. Zu dem gebildeten Gesamtlinienbündel gehören alle nach § 42 (und bei Bedarf nach § 44) genehmigten Buslinienverkehre im Gebiet des Landkreises Havelland mit Ausnahme der Linienverkehre kreisfremder Unternehmen (Linien in fremder Aufgabenträgerschaft). Bei Bedarf zusätzlich zu planende Verkehre, auch Bedarfsverkehre nach § 44 PBefG, werden in dieses Bündel integriert und mit der Laufzeit harmonisiert.

3 Entwicklungsziele und Anforderungsprofil

3.1 Erfolgskontrolle Nahverkehrsplan 2020-2024

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

Nr.	Beschreibung	Umsetzungsstand
1	Prüfung und Einführung flexibler Bedienformen in den Gebieten des westlichen Havellands (Bereich Milow), Friesack/Paulinenaue, bedarfsweise in weiteren Bereichen des Landkreises	bisher nicht umgesetzt aufgrund anderer Prioritäten durch Umgang mit Coronapandemie und Deutschlandticket
2	verbesserte Anbindung nach Potsdam mit Durchbindungen der Regionalbusse ins Stadtzentrum	Umsetzung ist erfolgt
3	Optimierung im Schülerverkehr und Verbesserungen der Anschlüsse sowie verbesserte Taktung	Daueraufgabe in der Fahrplangestaltung
4	Maßnahmenevaluation „Falkensee und Umland“ und ggf. Anpassungen am Angebot	Umsetzung erfolgte 2017; Anpassung des Angebotes mehrerer Linien an Nachfrage nach Evaluierung 2019
5	Umsetzung Maßnahmen Stufe I des Konzeptes „Weiteres Havelland“	Umsetzung ist erfolgt
6	Umsetzung Maßnahmen Stufe II des Konzeptes „Weiteres Havelland“	Umsetzung teilweise erfolgt
7	Prüfung einer stärkeren Vertaktung im Bus-Hauptnetz und Aufwertung als mögliche Plus-Bus-Linien	Linie 663 als PlusBus etabliert
8	Ergänzung der Gegenrichtung der Linie 674 Nord in Rathenow	erfolgte nach Evaluierung Buskonzept „Weiteres Havelland“ in 2019
9	Prüfen betrieblicher Optimierungsmöglichkeiten zwischen den Linien 642 und 658 über Durchbindungen in Wustermark	Verknüpfung in Ketzin ist erfolgt
10	Prüfung und Einführung flexibler Bedienformen im Amtsbereich Nennhausen	Umsetzung ausstehend
11	Prüfung zur optimierten Anbindung regionaler Busverkehr an Potsdam	Verlängerung der Linie 662 in Potsdamer Norden geplant

1) Die Gemeinde Wustermark regt an, diese Angabe folgendermaßen zu konkretisieren: "Verlängerung der Linie 662 von Priort Bahnhof bis Potsdam Campus Jungfernsee für September 2025 vorgesehen"

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

Tabelle 11: Maßnahmen und Umsetzungsstand des Nahverkehrsplans 2020-2024

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

Das Land Brandenburg hat es sich bis 2030 zum Ziel gesetzt, den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split auf 60 Prozent zu steigern. Konkret ist für den ÖPNV eine Steigerung des landesweiten Anteils von elf auf 15 Prozent geplant [16].

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

- Das ÖPNV-Angebot ist als ganzheitliches, integriertes System aus Bahn-, Bus- und Bedarfsverkehren sowie unter Berücksichtigung des Radverkehrs zu entwickeln und hat einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge, zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilräumen und als Standortfaktor der Wohnstandort-, Wirtschafts- und Tourismusentwicklung zu leisten. Dabei ist insbesondere die Erfüllung der Versorgungsfunktionen der Zentralen Orte durch gute Erreichbarkeit weiter zu stärken.
- Bei der Erfüllung der wesentlichen Verbindungsfunktionen erfüllt das SPNV-Angebot eine Rückgratfunktion. Der Landkreis setzt sich weiter für eine Stärkung dieser Funktionalität im Interesse aller Bürger des Landkreises ein. Aus Sicht des Landkreises ist dabei der Ausbau der Schieneninfrastruktur von Berlin-Spandau nach Falkensee/Nauen sowie nach Rathenow eine der vordringlichsten Aufgaben, um dem weiter steigenden Bedarf in diesen Relationen

insgesamt sowie auch dazwischen gerecht zu werden. Zudem setzt sich der Landkreis weiterhin für die Reaktivierung der Bahnstrecke Ketzin – Wustermark ein.

- Durch die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes sowie durch das Ziel des Landes Brandenburg, den Modal Split des Umweltverbundes⁴ auf 60 Prozent zu steigern [2] entsteht ein hoher Handlungsdruck. Um dieses Ziel erreichen zu können, muss der ÖPNV deutlich stärker ausgebaut werden, um als attraktive Alternative zum Pkw zu wirken. Dazu ist es aus Sicht des Landkreises notwendig, mindestens stündliche Fahrtmöglichkeiten in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten innerhalb des Landkreises anzubieten. Ein derartiges Angebot ist finanziell allein für den Landkreis Havelland nicht leistbar. Der Landkreis Havelland verfolgt das Ziel, das ÖPNV-Angebot in Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg schrittweise in diese Richtung weiterzuentwickeln.
- Die durch den ÖPNV selbst verursachten Schadstoffemissionen werden im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben reduziert. Damit leistet der ÖPNV selbst einen Beitrag zum Umweltschutz.
- Die Potenziale der Digitalisierung und Automatisierung innerhalb des geltenden Rechtsrahmens sollen bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes genutzt werden.
- Das ÖPNV-Angebot unterstützt die Ziele der Raumordnung, insbesondere bei der Erfüllung ihrer zentralörtlichen Funktionalität. Neue oder wachsende Potenzialstandorte des konzentrierten Wohnungsbaus, von Industrie- und Gewerbe, Sonderbauvorhaben des konzentrierten Einzelhandels, des Tourismus, von Sport- und Freizeit sowie des Gesundheits- und Sozialwesens sind rechtzeitig und der absehbaren Fahrgastnachfrage angepasst an das ÖPNV-Netz anzubinden, sodass neue Standorte von Beginn an über eine attraktive ÖPNV-Erschließung verfügen.
- Ihrer zentralen Bedeutung entsprechend, besitzt die Schülerbeförderung auch weiterhin in der Netz- und Fahrplangestaltung hohes Augenmerk. Die Angebotsgestaltung soll jedoch auch für andere Nutzergruppen attraktiv sein. Dazu soll die Abstimmung zwischen Schulzeiten und angestrebten Taktfahrplänen verbessert werden. Die Angebote im Schülerverkehr sollen durch den flächendeckenden Einsatz digitaler Optimierungstools effizienter und komfortabler gestaltet werden.
- Bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, dem Fahrzeugeinsatz, der Fahrgastinformation und der Angebotsgestaltung sind die Belange aller Menschen, insbesondere von Kindern, alten Menschen und von Personen mit Mobilitätseinschränkungen, zu berücksichtigen. Auf die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV wird im Rahmen der Zuständigkeiten hingearbeitet. Die Aktivitäten sind zwischen den beteiligten Akteuren zu bündeln und zu verstärken.
- Die als Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und Busverkehren dienenden Bahnhöfe sind gleichzeitig Verknüpfungspunkte mit dem Individualverkehr. Vorhandene Kapazitäten für P+R und B+R sind dort, wo die örtlichen Verhältnisse dies zulassen, nachfragegerecht zu erweitern.
- Der Landkreis hat dem Tarifentwicklungsverfahren im VBB zugestimmt und setzt sich in den zuständigen Gremien des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg für eine maßvolle Entwicklung der Beförderungstarife ein. Maßvoll bedeutet, dass die Interessen der Fahrgäste, des Aufgabenträgers und der durchführenden Verkehrsunternehmen angemessen Berücksichtigung finden.
- Der Landkreis unterstützt Maßnahmen zur Verbesserung des Kundenservice und des Marketings, insbesondere die Weiterentwicklung der Fahrgastinformation und die Vermarktung neuer Angebots- und Vertriebs-elemente.

⁴ Unter Umweltverbund werden die Verkehrsarten Fuß, Rad und ÖPNV zusammengefasst.

- Klimapolitische Ziele sollen durch die konsequente Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben zum Einsatz von Fahrzeugen mit umweltfreundlichen Antrieben unterstützt werden.
- Als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe wird der ÖPNV vom Landkreis Havelland als Teil der Daseinsvorsorge anerkannt. Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Landkreises Havelland ist bei der Planung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Angebote zu beachten.
- Der Aufgabenträger sichert die ÖPNV-Ausgleichfinanzierung durch Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) für die gebündelte Gesamtleistung und den Abschluss eines Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrages, gebunden an die Liniengenehmigungen. Dabei ist zu gewährleisten, dass bei Änderung der Rahmenbedingungen (Landesmittelzuführung, Wirtschaftlichkeit der Leistungsdurchführung, Verfügbarkeit von Leistungspotential) der Kreishaushalt nur in dem Maße belastet wird, wie dies leistbar ist.

3.3 Bedienungsstandards im ÖPNV

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

3.3.1 Erschließung und Erreichbarkeit

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

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

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

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

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

Table 12: Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltestellen

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

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

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

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

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

3.3.2 Klassifizierung des ÖPNV-Netzes

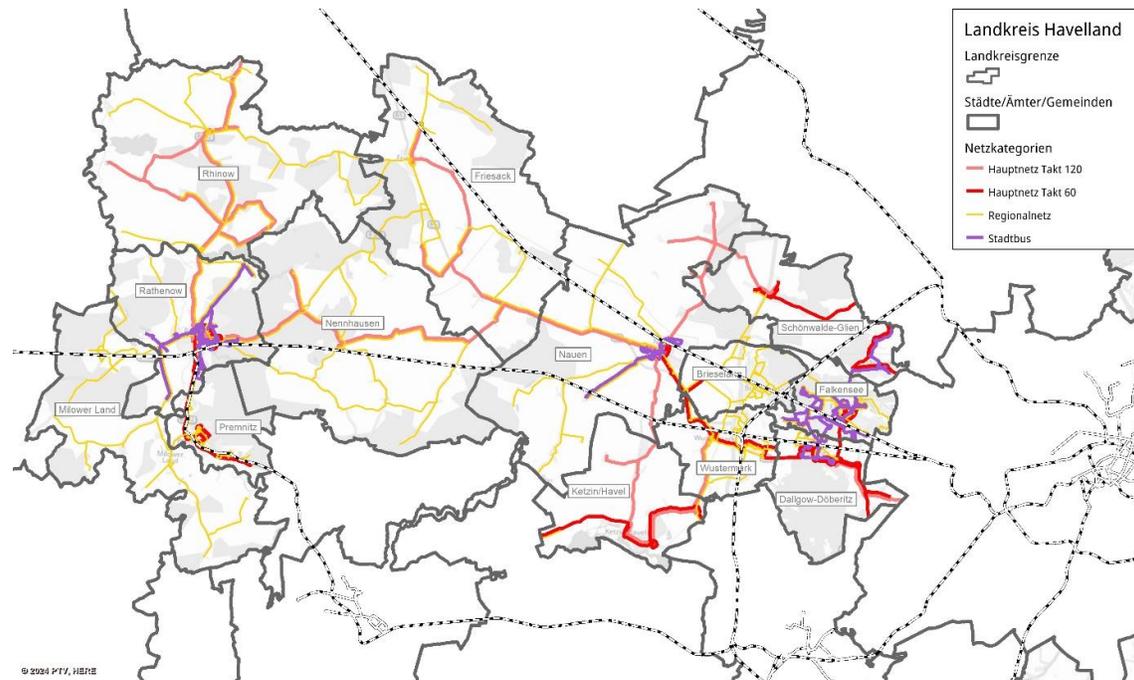
Die verkehrlich relevanten Schwerpunkte im Landkreis Havelland und dessen Umland sollen in der jeweils nötigen Qualität an das ÖPNV-Netz angebunden werden. Dazu wird das Netz kategorisiert. Die Definition der Bedienungsrelationen muss nicht in jedem Fall konkreten Linienverläufen entsprechen, die zusätzlich die Erfordernisse eines rationellen Fahrzeugumlaufs erfüllen müssen. Kategorisiert wird immer die Relation, definiert durch einen Anfangs- und einen Endpunkt, gegebenenfalls unter Berücksichtigung eines oder mehrerer Zwischenpunkte.

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

Tabelle 14: ÖPNV-Netzebenen im Havelland

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

Das Ergänzungsnetz dient der Flächenerschließung, als regionaler Zubringer zum Hauptnetz und besonderen Funktionen, wie dem Schülerverkehr im engsten Sinne, sowie dem Freizeitverkehr. In Abbildung 17 ist der Linienverlauf der Linien der verschiedenen Netzkategorien dargestellt. Eine tabellarische Zuordnung der Linien findet sich in Anhang 2.



© 2024 PTV, HERR
Abbildung 17: Einordnung Netzkategorien

3.3.3 Bedienungsqualität

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

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

Es gelten folgende Verkehrszeiten:

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

In der folgenden Tabelle 15 sind die Bedienungsstandards für den ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Havelland definiert. Die Bedienungsstandards des SPNV werden durch den Landesnahverkehrsplan [14] festgelegt.

Merkmal		Hauptnetz Takt 60	Hauptnetz Takt 120	Regional- netz	Stadtbus
Linienweg		direkt und konstant	direkt und konstant	-	-
Betriebszeitraum	Mo-Fr	6-20 Uhr	6-20 Uhr	6-18 Uhr	5-22 Uhr
	Sa	8-18 Uhr	8-18 Uhr	-	9-22 Uhr
	So/F	9-18 Uhr	9-18 Uhr	-	9-22 Uhr
Takt [Minuten]	Mo-Fr	HVZ: 60 NVZ: 120	HVZ: 120 NVZ: 120	-	HVZ: 30/60 NVZ: 60
	Sa	120	120	-	120
	So/F	120	-	-	120
Fahrtenhäufigkeit [Anzahl je Tag & Richtung]	Mo-Fr	10	6	siehe Tabelle 16	15-30
	Sa	6	4	-	7-15
	So/F	4	-	-	7-15
Zulässige Abweichungen		pro Verkehrstag bis zu drei in Linienweg und/oder Takt abweichende Fahrten aufgrund Schülerverkehr		-	-

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

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

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

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

Tabelle 16: Mindestbedienungshäufigkeiten

3.3.4 Flexible Bedienungsangebote im öffentlichen Personennahverkehr

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

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

Kriterium	Mindeststandard
Genehmigung	PBefG § 44
Ausprägung	<ul style="list-style-type: none"> definierte Bedienungsgebiete (Sektoren) mit festen Haltestellen Binnenbedienung der Sektoren Anschluss an das ÖPNV-Hauptnetz an relevanten Verknüpfungspunkten im Sektor (maximal 15 Minuten Wartezeit) sowie Anbindung an ein Mittelzentrum oder regionales Zentrum, sofern im Sektor vorhanden Betriebszeitraum orientiert sich an den angebotenen Linien des Hauptnetzes
Anmeldung	<ul style="list-style-type: none"> digitale Anmeldung via App und/oder Webportal telefonische Anmeldung (werktags 5:00 Uhr bis 20:00 Uhr, sonn- und feiertags 7:00 Uhr bis 18:00 Uhr) Anmeldefrist bis 60 Minuten vor Fahrtantritt (Ausnahme bei Personengruppen ab sechs Personen sowie Fahrradbeförderung möglich)
Fahrgastinformation	<ul style="list-style-type: none"> Beauskunftung in der Fahrplanauskunft und den Fahrplänen einheitliche und übersichtliche Darstellung der flexiblen Bedienung und verständliche Erläuterung der Nutzung
Fahrzeuge	Die eingesetzten Fahrzeuge müssen eindeutig als Verkehrsmittel des ÖPNV gekennzeichnet sein.
Tarif	Anwendung des VBB-Tarifs
Barrierefreiheit	Die eingesetzten Fahrzeuge sollen auch die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Kundinnen und Kunden gewährleisten. Die Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen sind bei der Anmeldung anzugeben und bei Bedarf ist ein barrierefreies Fahrzeug einzusetzen.

Tabelle 17: Mindestanforderungen an flexible Bedienformen

3.3.5 Verknüpfungspunkte und Haltestellen

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

- maximale Wartezeit zwischen SPNV- und Buslinien: 15 Minuten
- maximale Wartezeit zwischen Buslinien: 10 Minuten
- Anschlüsse sind mindestens in Lastrichtung zu gewährleisten
- betrieblich praktikable Möglichkeiten zur Anschlusssicherung sollen angewendet werden
- bei der letzten Verbindung am Tag wird ein definierter Anschluss abgewartet (Anschlusssicherung)

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

3.3.6 Festlegungen zur Schülerbeförderung

Für die Schülerbeförderung gelten folgende Qualitätsstandards:

- maximale Reisezeit von Einstiegshaltestelle bis Ausstiegshaltestelle (einschließlich Umsteigezeiten) je Richtung
 - Grundschüler und Grundschülerinnen = 45 Minuten
 - Schüler und Schülerinnen der Sekundarstufe I = 60 Minuten
 - Schüler und Schülerinnen der Sekundarstufe II = 90 Minuten
- maximale Wartezeit
 - vor dem Unterricht: 30 Minuten bei Fahrten zur ersten Stunde (Regelunterrichtsbeginn)
 - nach dem Unterricht: 30 Minuten bei Fahrten nach den Regelunterrichtsendzeiten (jeweils 2 Rückfahrten, je nach Schulform und Klassenstufe).
 - längere Wartezeiten sind in Ausnahmefällen zulässig, sofern die Gesamtreisezeit zwischen Regelunterrichtsende und Ausstiegshaltestelle am Wohnort
 - 60 Minuten für Grundschüler und Grundschülerinnen
 - 90 Minuten für Schüler und Schülerinnen der Sekundarstufe I
 - 120 Minuten für Schüler und Schülerinnen der Sekundarstufe II nicht überschreitet.In diesem Falle soll ein Einvernehmen dazu mit der betroffenen Schule hergestellt werden.
- Umsteigevorgänge
 - Klassenstufe 1 bis 2: Direktfahrt als Regelfall (begründete Ausnahmen innerhalb bebauter Gebiete möglich)
 - Förderschulen: nach Möglichkeit Direktfahrten, sofern dies aufgrund der Größe des Einzugsbereiches und der technologischen Angebotsgestaltung möglich ist
 - Maximale Wartezeit: 15 Minuten

3.3.7 Beförderungsqualität

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

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

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

Der Nahverkehrsplan gibt die kategorisierten Verknüpfungspunkte Bahn-Bus und Bus-Bus sowie die Umsteigezeiten in Lastrichtung vor. Ein Anschluss gilt als gewährleistet, wenn der vorgesehene

Übergang nach den in Kapitel 3.3.5 definierten Kriterien – auch unter Anwendung anschlussichernder Maßnahmen - möglich ist.

Personal

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

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

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

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

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

Störungsmanagement

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

3.3.8 Fahrzeuge und Antriebsart

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

- Die eingesetzten Fahrzeuge sind barrierefrei.
- Die Fahrzeuge müssen den Bedürfnissen der Fahrgäste sowie den betrieblichen Abläufen genügen. Die Fahrzeuge vermitteln einen ansprechenden Gesamteindruck und sollen für alle Kundengruppen subjektiv als sicher wahrgenommen werden.
- Alle eingesetzten Fahrzeuge sind optisch so zu gestalten, dass die Zugehörigkeit zum VBB-Tarifgebiet für den Fahrgast erkennbar ist. Die jeweils bediente Linie ist vorschriftsgemäß deutlich anzuzeigen.
- Das Höchstalter eines jeden eingesetzten Fahrzeugs wird in der Regel auf 12 Jahre begrenzt. Im Einzelfall können ältere Busse, die den qualitativen und technischen Ansprüchen genügen, eingesetzt werden. Auf Fahrten, die überwiegend von Schülern und Schülerinnen genutzt

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

- Die Sauberkeit der Fahrzeuge bei Dienstbeginn ist sicherzustellen. Dazu gehören eine den Witterungsbedingungen entsprechende saubere Karosserie, ein sicher betretbarer Ein- und Ausstiegsbereich sowie den Witterungsbedingungen entsprechend saubere und gleichmäßig durchsichtige Scheiben. Im Innenbereich ist ein sauberes Erscheinungsbild ohne klebrige Rückstände und ohne größere Schmierereien zu gewährleisten. Beschädigungen sind in angemessener Zeit zu beseitigen. Sollte ein Fahrzeug während der Fahrt übermäßig verschmutzt werden, so ist es schnellstmöglich auszutauschen.
- Bei Fahrzeugen, die in touristisch geprägten Verkehren eingesetzt werden, soll die Möglichkeit der Fahrradbeförderung bei der Auslegung der Fahrzeuge berücksichtigt werden.
- Alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge müssen über einen vollständig klimatisierten Fahrgastraum verfügen. USB-Ladebuchsen sollen nach Möglichkeit bei Neuanschaffungen vorgesehen werden, sofern Erfahrungen aus dem Betrieb dem nicht entgegenstehen.
- Im Stadtverkehr sind mindestens auf den Hauptrelationen vorzugsweise Niederflerbusse einzusetzen. Bei der Fahrzeugbeschaffung ist darauf zu achten, durch eine hinreichende Anzahl Türen einen schnellen Fahrgastwechsel zu gewährleisten. Die Nachfrage ist im Stadtverkehr durch den Einsatz von automatischen Fahrgastzählgeräten entsprechend dem Stand der Technik zu messen.

Antriebsart

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

Für Bestandsfahrzeuge ist zu prüfen, ob durch geeignete Kraftstoffe (zum Beispiel HVO 100) die CO₂-Emissionen kurzfristig unter Erhalt eines wirtschaftlichen Betriebs gesenkt werden können. Die Entwicklung der Betriebskosten durch die Umstellung auf saubere und emissionsfreie Antriebsarten muss durch den Landkreis Havelland als Aufgabenträger wirtschaftlich tragfähig bleiben.

3.3.9 Fahrgastinformation und Kommunikation

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

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

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

3.3.10 Tarifsystem

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

3.4 Barrierefreiheit

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird gefordert, dass der Nahverkehrsplan „[...] die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [...] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ Für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen soll das gesamte ÖPNV-Angebot, entsprechend § 4 BGG, in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sein. Ein vollständig barrierefreier ÖPNV erfordert einen ganzheitlichen Planungsansatz über die Haltestellen und Fahrzeuge bis zur Fahrgastinformation und erleichtert die Nutzung des ÖPNV für alle Kundinnen und Kunden.

3.4.1 Fahrzeuge

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

Kriterium	Mindeststandard
Fahrzeugeinstieg und Innenraumgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Busse mit Niederflureinstieg⁵ und Niederflurbereich zwischen Tür 1 und Tür 2 als Mehrzweckfläche mit Platz für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen • Kneeling und Klapprampe • visuell kontrastreiche Gestaltung der Türen
Information	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrtinformation (Liniennummer und Zielanzeige entsprechend § 33 BOKraft) • Ansage und Anzeige des nächsten Haltestellennamens im Inneren des Fahrzeugs • visuell kontrastreiche Piktogramme in ausreichender Größe • Beschriftung von Haltewunschtastern und wichtigen Elementen innerhalb der Fahrzeuge zusätzlich in Braille- oder Prismenschrift

Tabelle 18: Mindestanforderungen an flexible Bedienformen

⁵ Als Niederflurfahrzeuge oder Low-Entry-Fahrzeuge. Low-Entry-Fahrzeuge weisen einen niederflurigen Bereich zum Einsteigen sowie Mehrzweckbereiche zwischen der ersten und zweiten Tür auf. Der Bereich über der Hinterachse ist über Treppenstufen zu erreichen. Damit ist insgesamt die Barrierefreiheit des Fahrzeugs bei einer hohen Sitzplatzkapazität gewährleistet.

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

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

3.4.2 Information und Kommunikation

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

Kriterium	Mindeststandard
App und Internetseite	<ul style="list-style-type: none"> • Änderungsmöglichkeit des Kontrastes • Anpassungsmöglichkeit der Schriftgröße • Nutzung serifenloser Schriftart • Vorlesefunktion und Spracheingabe • Auskunft zur Barrierefreiheit der Reisekette
Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrplanaushang in kontrastreicher Darstellung in serifenloser Schrift, Schriftgröße mind. 12 Punkt, Anbringungshöhe ca. 1,5 Meter • leichtverständliche Aufbereitung mit möglichst wenigen Fußnoten • Nutzung von QR-Codes für weitergehende Informationen für mobilitätseingeschränkte Personen
Vertrieb	<ul style="list-style-type: none"> • Verwirklichung des Zwei-Sinne-Prinzips in den Vertriebskanälen

Tabelle 19: Mindeststandards barrierefreier Fahrzeuge

3.4.3 Haltestellen

Für Bau und Unterhaltung der Haltestellen sind im Landkreis Havelland die Kommunen als Straßenbaulastträger zuständig. Ihnen obliegt die Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen. Der Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger verfügt über keine rechtliche Handhabe, die Kommunen zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen zu verpflichten. Der Kreis ist daher auf deren Mitwirken angewiesen und kann diese über die Investitionsrichtlinie [17] unterstützen.

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

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

Tabelle 20: Normen und Richtlinien zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen

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

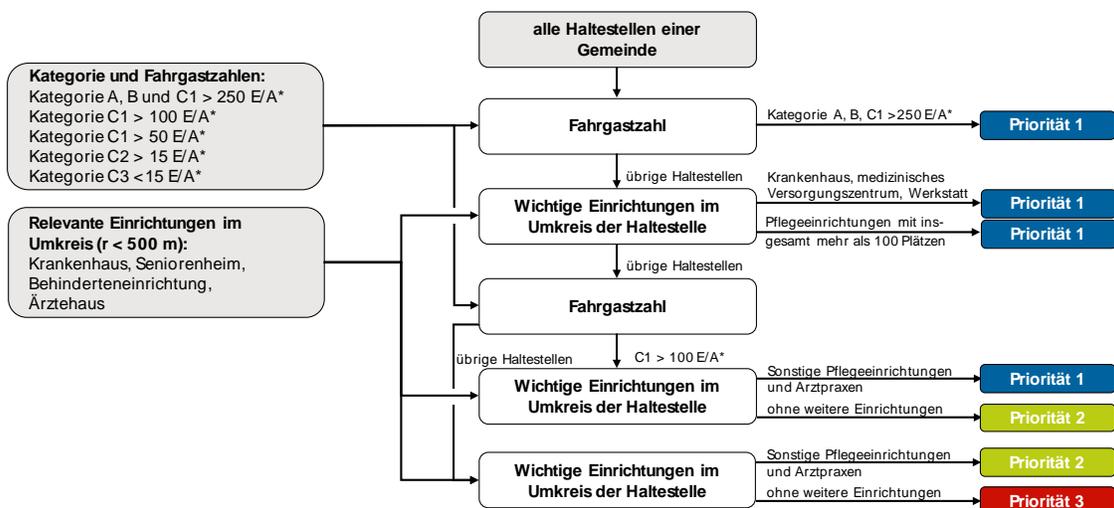
Für einen schnellen und zielgerichteten barrierefreien Ausbau ist eine enge Zusammenarbeit innerhalb des Landkreises mit den Verkehrsunternehmen, den Vertretern der verschiedenen Interessenverbände und Organisationen sowie mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg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

Priorisierung zum barrierefreien Ausbau

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

Die Priorisierung der Haltestellen erfolgt nach einer kreisweit einheitlichen Systematik und beruht auf den Haltestellenkategorien des VBB [18] in Abhängigkeit der Nachfrage und Bedeutung einer Haltestelle im Netz (siehe Abbildung 18).

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



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

Abbildung 18: Methodik zur Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus

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

Priorität	Horizont	Kriterien
I	Ausbau bis 2030	<ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfungspunkte und Haltestellen der Kategorien A, B, C1 (über 250 Ein- und Aussteiger je Werktag) • Haltestellen der Kategorie C1 über 100 Ein- und Aussteiger je Werktag, wenn Pflegeeinrichtungen und Arztpraxen im Haltestelleneinzugsbereich liegen • mind. eine Haltestelle zur Anbindung an ein Krankenhaus oder ein medizinisches Versorgungszentrum sowie eine Pflegeeinrichtung mit mehr als 100 Plätzen
II	Ausbau bis 2035	<ul style="list-style-type: none"> • alle Haltestellen der Kategorie C1 • Haltestellen, wenn Pflegeeinrichtungen und Arztpraxen im Haltestelleneinzugsbereich liegen
III	-	<ul style="list-style-type: none"> • alle weiteren Haltestellen • barrierefreier Ausbau im Zuge von Straßenbaumaßnahmen oder Planungen der Kommunen, wenn eine barrierefreie Anbindung an das Gehwegnetz gegeben ist oder hergestellt wird.

Tabelle 21: Prioritäten des barrierefreien Haltestellenausbaus im Landkreis Havelland

Das Haltestellenkataster ist dauerhaft zu pflegen und soll als Monitoringtool zum barrierefreien Ausbau genutzt werden. Der Landkreis Havelland ist auch hier auf die Unterstützung durch die Gemeinden und einer zeitnahen Meldung von Veränderungen an den Haltestellen angewiesen. Die Kontrolle des barrierefreien Ausbauszustandes erfolgt anhand von Mindestanforderungen gemäß von gültigen Regelwerken. Im Haltestellenkataster sind mindestens folgende Eigenschaften zu erfüllen:

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

Ausnahmen

Folgende Ausnahmetatbestände für Haltestellen sind zulässig:

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

4 Bewertung der Bestandsstrukturen

4.1 Bewertung quantitativer Standards

4.1.1 Erschließungsqualität

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

Die Haltestelleneinzugsbereiche unterteilt nach den in Kapitel 3.3.1 definierten Radien sowie die dadurch nicht erschlossenen Einwohner sind in Abbildung 19 dargestellt.

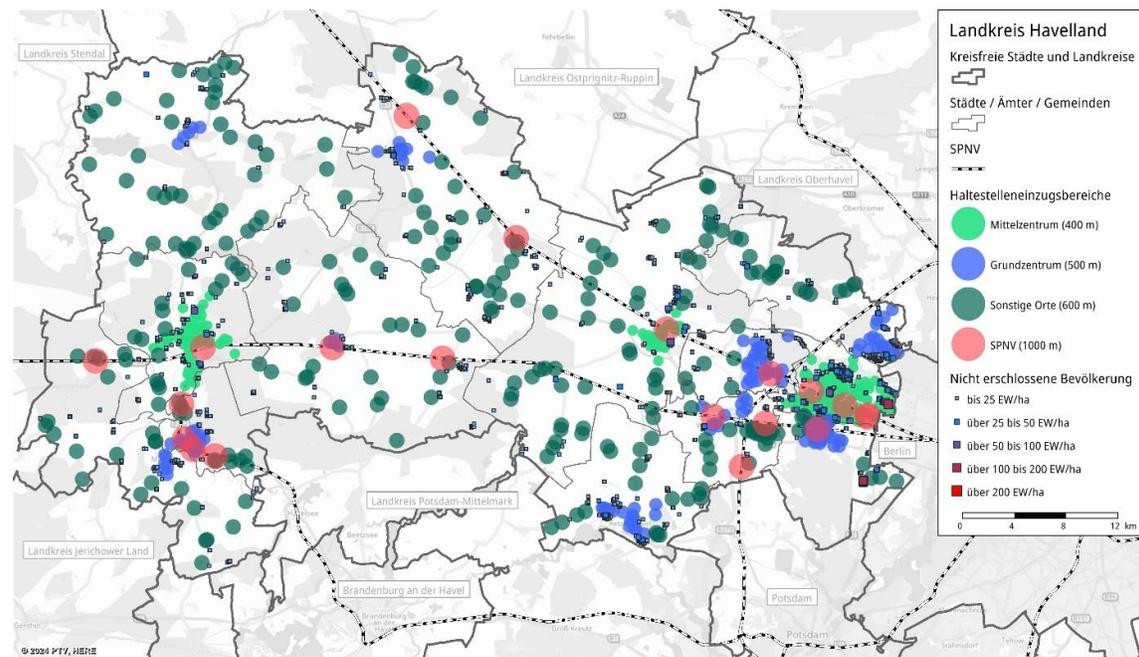


Abbildung 19: Haltestelleneinzugsbereiche und Erschließungsqualität

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

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

Tabelle 22: Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltestellen

Insgesamt werden die gesetzten Standards bereits gut erfüllt. Für die Ortslage Seeburg in der Gemeinde Dallgow-Döberitz besteht ein Defizit in der Erschließung für etwa 500 Einwohner. Diese Luftlinie zur nächsten Bestandshaltestelle beträgt zwischen 600 und 1000 Metern. Es ist daher zu prüfen, ob eine zusätzliche ÖPNV-Erschließung über die neue Dorfstraße möglich ist.

Für den Ortsteil Falkenhain in Falkensee bestehen ebenfalls Erschließungslücken im nördlichen Bereich. Es handelt sich hierbei um Anliegerstraßen, in denen eine regelmäßige Befahrung durch Busse nicht möglich ist.

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

4.1.2 Verbindungsqualität

In Kapitel 3.3.3 wurden maximale Reisezeiten für ÖPNV-Verbindungen in naheliegende zentrale Orte definiert. Diese folgen den gesetzlichen Festlegungen des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg. Für Mittelzentren ist eine maximale ÖPNV-Reisezeit von Haltestelle zu Haltestelle von 45 Minuten definiert. In Abbildung 20 erkennbar sind die Reisezeiten von allen Haltestellen im Landkreis in das nächstgelegene Mittelzentrum innerhalb des Landkreises. Keine Haltestelle überschreitet die vorgegebene Maximalzeit. An einigen Haltestellen, insbesondere nahe der Landkreisgrenzen in den Gemeinden Rhinow, Friesack und Ketzin gibt es Haltestellen, von denen aus die Reisezeit mit über 40 Minuten nah am festgelegten Grenzwert liegt. Hier sollte darauf geachtet werden, dass durch Fahrplanänderungen keine Verschlechterungen entstehen. Insgesamt sind die Mittelzentren gut erreichbar. Lediglich von der Haltestelle Fliederhorst ist mehr als ein Umstieg notwendig, um ins Mittelzentrum zu gelangen. Von etwa 85 Prozent der Haltestellen besteht eine Direktverbindung ins nächste Mittelzentrum. Haltestellen ohne Direktverbindung sind vermehrt im nördlichen Teil der Ämter Rhinow und Friesack sowie im nördlichen Teil von Dallgow-Döberitz zu finden.

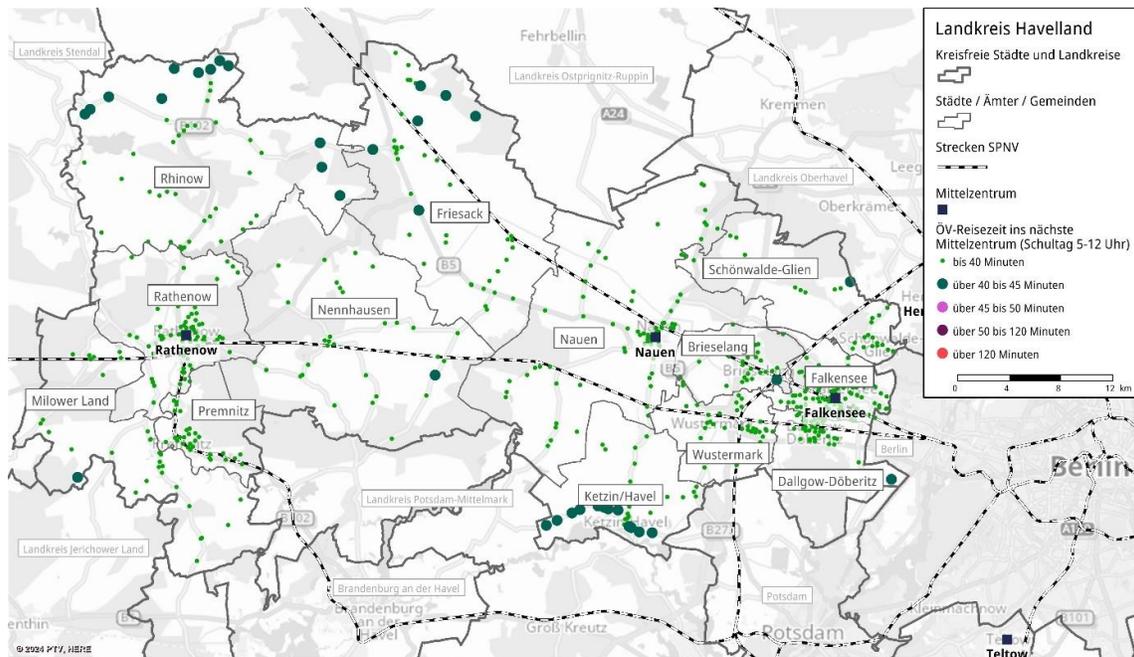


Abbildung 20: ÖV-Reisezeit ins nächste Mittelzentrum

Insgesamt gibt es im Landkreis zehn Haltestellen, welche nicht über eine Direktverbindung mit einem Verwaltungssitz verbunden sind. Diese sind in Abbildung 21 abgebildet. Von diesen Haltestellen mit Umsteigebzwang befinden sich fünf im Einzugsbereich einer anderen Haltestelle mit Direktverbindung ins nächste Zentrum. Hier wird kein Handlungsbedarf gesehen. Bei den übrigen Haltestellen (Börnicke, Heidehütte, Elstal, Zum Erlebnis-Dorf und Fliederhorst) wird aufgrund der geringen Einwohnerzahl im Einzugsbereich ebenfalls kein Handlungsbedarf gesehen.

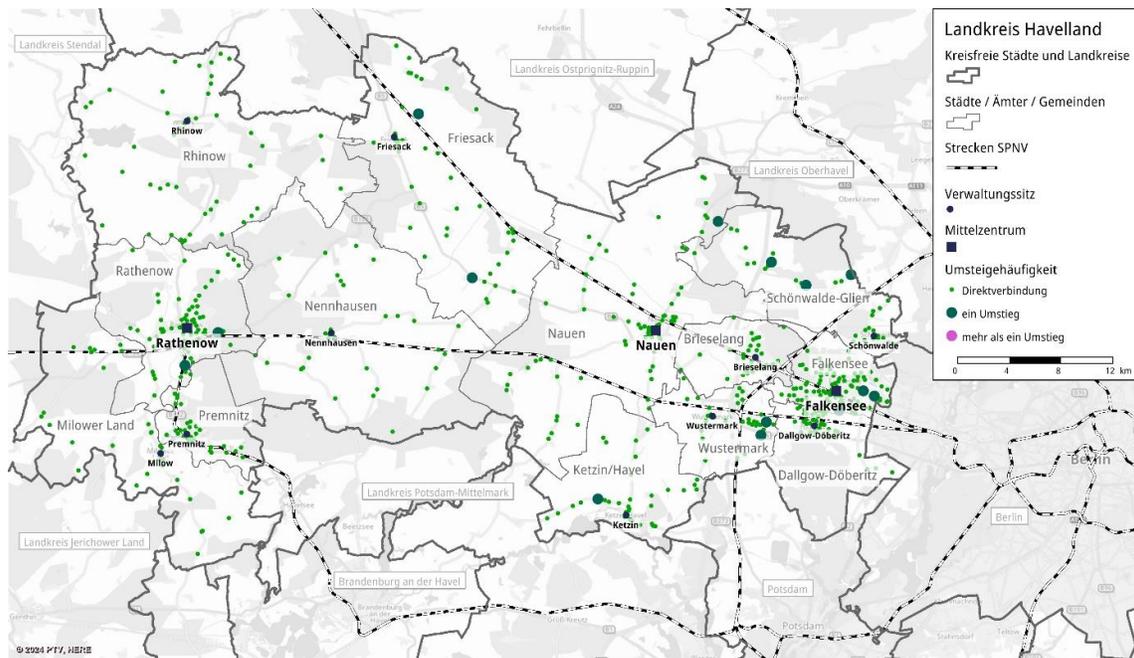


Abbildung 21: Umsteigehäufigkeit in nächsten Verwaltungssitz bzw. ins nächste Mittelzentrum

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

4.1.3 Bedienungsqualität

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

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

Tabelle 23: Abweichungen von der Bedienungsqualität

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

4.1.4 Verknüpfungspunkte

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

Haltestelle	Bahn/Bus	Bus/Bus	Anbindungen
Rathenow, Bahnhof	12	13	RB34, RB51, RE4 Bus 672, 673, 674, 675, 676, 678, 679, 680, 681, 683, 684, 685, 687
Nauen, Bahnhof	12	12	RB10, RB14, RE2, RE8 Bus 650, 658, 659, 660, 661, 663, 664, 666, 667, 669, 680
Falkensee, Bahnhof	12	10	RB10, RB14, RE2, RE6, RE8 Bus 604, 651, 653, 653, 654, 655, 656
Premnitz, Bahnhof Zentrum	7	6	RB51 Bus 675, 676
Friesack, Bahnhof	12	-	RE8 Bus 655, 661, 665, 669, 683, 687
Rhinow, Grundschule	-	3	Bus 684, 687, 688, 689
Nauen, Zentrum	-	11	Bus 650, 658, 659, 660, 661, 663, 664, 666, 667, 669, 680
Wustermark, Bahnhof	14	12	RB21, RE4 Bus 6442, 649, 650, 663
Brieselang, Bahnhof	10	10	RB10, RB14, RE2, RE8 Bus 649, 656, 657, 667
Falkensee Finkenkrug	12	-	RB10, RB14, RE2, RE6, RE8 Bus 653, 656
Dallgow-Döberitz, Bahnhof	14	13	RB21, RE4 Bus 653, 655, 663, 670

Tabelle 24: mittlere Übergangszeiten an Verknüpfungspunkten

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

4.2 Bewertung des Standes der Barrierefreiheit

4.2.1 Haltestellen

Die Stationen des SPNV im Landkreis Havelland sind fast vollständig baulich barrierefrei. Einzig die Haltestelle Buschow ist teilweise nicht barrierefrei ausgebaut, da nicht alle Bahnsteigkanten stufenfrei erreichbar sind. Weiterhin ist die Station Großwudicke nur baulich stufenfrei [14, p. 30]. Die im SPNV eingesetzten Fahrzeuge sind entsprechend barrierefrei gestaltet.

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

Weitere 31 Prozent der Haltestellen verfügen an mindestens einer Halteposition über Blindenleiteinrichtungen oder eine barrierefreie Zuwegung sowie einen Bordstein von mindestens 16 cm Höhe und sind damit teilweise barrierefrei ausgestattet.

346 Haltestellen (59 Prozent) sind nicht barrierefrei ausgebaut und verfügen an keiner Halteposition über Blindenleiteinrichtungen oder barrierefreie Zuwegungen oder Bordsteine mit einer Mindesthöhe von 16 cm. Der Großteil der nicht barrierefrei ausgebauten Haltestellen ist der Kategorie C2 oder C3 zugeordnet.

Von den Haltestellen der Kategorie A sind sechs Haltestellen nicht vollständig barrierefrei ausgebaut. Hier besteht großer Handlungsbedarf.

Von den insgesamt 152 Haltestellen der Kategorie C1 sind bisher nur 20 Haltestellen vollständig barrierefrei ausgebaut.

Die räumliche Verteilung der barrierefreien Haltestellen ist in Abbildung 22 dargestellt. Es ist erkennbar, dass die vollständig barrierefrei ausgebauten Haltestellen vermehrt im Bereich um Falkensee, Wustermark und Nauen zu finden sind. Eine Detaildarstellung dieses Bereichs findet sich in Anhang 5. Im westlichen Teil des Landkreises sind nur vereinzelt vollständig barrierefrei ausgebauten Haltestellen zu finden.

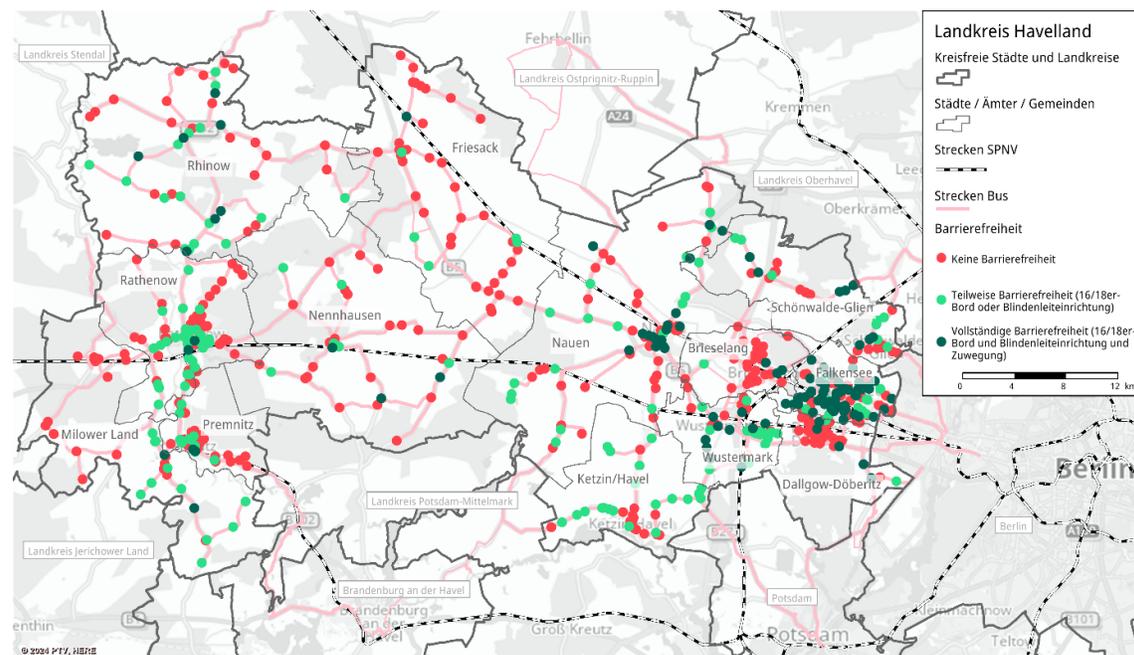


Abbildung 22: Status der Barrierefreiheit der Haltestellen

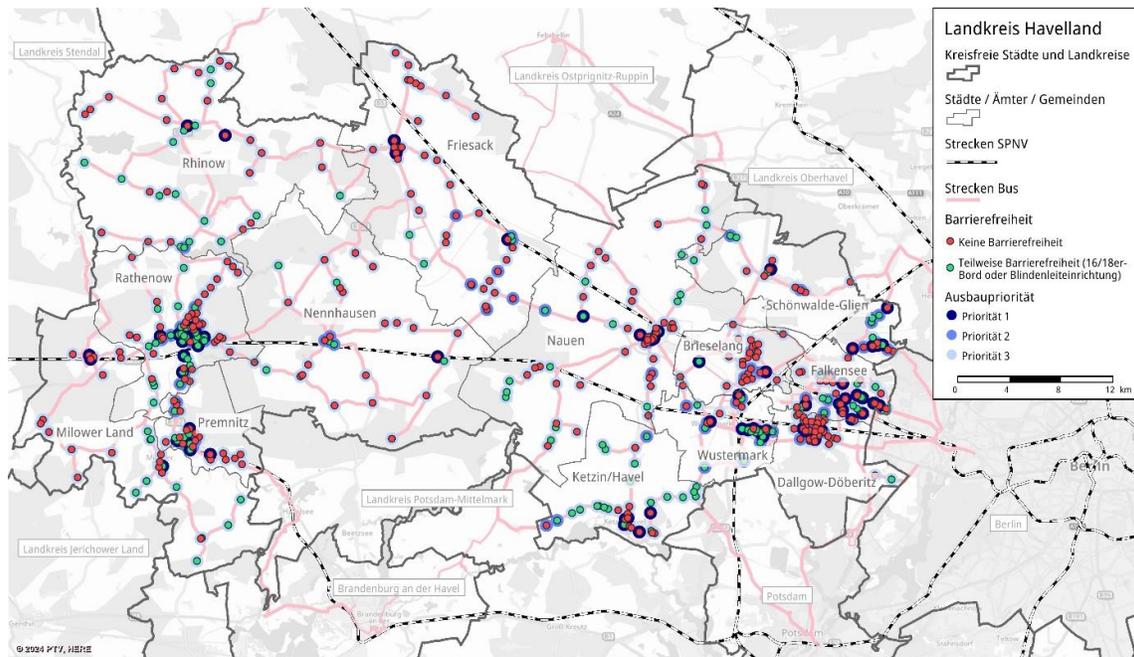


Abbildung 23: Stand und Ausbau-Priorität der Barrierefreiheit der Haltestellen

4.2.2 Fahrzeuge

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

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

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

5 Maßnahmenplan

5.1 Überhang des Nahverkehrsplanes Havelland für den Planungszeitraum 2020 bis 2024

Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

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

Flexible und alternative Bedienformen

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

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

Optimierung des Schülerverkehrs

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

2 Umsetzung des Buskonzeptes „Weiteres Havelland“ – Stufe II

3 Die Stufe 2 des Buskonzeptes soll innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplanes umgesetzt werden.

Dies bedingt im Wesentlichen in der Prioritätsstufe 2:

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

sowie in der Prioritätsstufe 3:

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

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

Weitere Anpassungen des Busangebotes

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

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

- 1) Die Gemeinde Wustermark begrüßt diese Maßnahme ausdrücklich als zukunftsweisende und ressourceneffiziente Form des bedarfsorientierten ÖPNV und schlägt vor, im Interesse eines gebündelten Kompetenzzuwachses folgende Formulierung hinzuzufügen: "Der Landkreis Havelland initiiert darüber hinaus eine landesweite Vernetzung vergleichbarer Modellversuche und strebt in Kooperation mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg ein einheitliches Ride-Sharing/Ride-Pooling-Konzept für die gesamte Metropolregion Brandenburg-Berlin an. Dieses System soll sowohl tariflich als auch buchungstechnisch voll integriert sein (Sichtbarkeit und Buchbarkeit über bahn.de, DB Navigator, VBB App, Apps der beteiligten Verkehrsunternehmen und per Telefon). Mit einer einheitlichen Gestaltung soll die Wiedererkennung landesweit abgesichert werden (einheitliches Logo, einheitliche Darstellung in Liniennetzen etc.).
- 2) Die Gemeinde Wustermark weist darauf hin, dass das Buskonzept "Weiteres Havelland", sollte es in relevanten Anteilen Teil des Nahverkehrsplans werden, als Anhang beigefügt werden sollte.
- 3) Aus Sicht der Gemeinde Wustermark ist Stufe II des Buskonzepts "Weiteres Havelland" völlig unzureichend für die dicht besiedelten Gebiete im östlichen Havelland. Die Gemeinde Wustermark rechnet mit einem weit überdurchschnittlichen Bevölkerungswachstum. Zugleich wächst die Wirtschaft in der Gemeinde überdurchschnittlich. Dieser Entwicklung wird mit dem vorliegenden Maßnahmenplan nahezu gar nicht Rechnung getragen. Die Gemeinde Wustermark hat in einem zweijährigen partizipativen Prozess unter Einbindung der Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen, der Bevölkerung, der Unternehmen und von Nachbarkommunen ein umfassendes ÖPNV-Konzept erarbeitet, dessen vorgeschlagene Maßnahmen im vorliegenden Entwurf nur äußerst marginal aufgegriffen werden. Die Gemeinde Wustermark fordert daher die Aufnahme folgender Maßnahmen in das Maßnahmenpaket der Prioritätsstufe 2:
 - die Einrichtung einer direkten Busverbindung im 60-Minuten-Takt zwischen Falkensee und der Gemeinde Wustermark
 - die Einrichtung eines Ortsbusverkehrs für den gesamten Ortsteil Elstal im 30-Minuten-Takt und die Optimierung der Anschlüsse zum SPNV am Bahnhof Elstal sowie unter Prioritätsstufe 3:
 - die weitere Verdichtung des Takts auf der Linie 649 auf 30 Minuten auch außerhalb der Hauptverkehrszeit
 - die Aufwertung der Buslinie 650 zur PlusBus-Linie
 - nach Inbetriebnahme des "kleinen ZOB" bei Karls Erlebnisdorf die Einrichtung eines zusätzlichen Halts der Linie 663
- 4) Die Gemeinde Wustermark regt an, diese Maßnahme konkret zu formulieren: Aufgeführt werden sollten Linienführung, Anzahl der zusätzlichen Fahrten und die Bezeichnung der zu sichernden SPNV-Anschlüsse. Für den Bereich der Gemeinde Wustermark besteht Bedarf an einer generellen Ausweitung der Bedienzeiten aller Buslinien bis 23.00 Uhr, um Pendlern eine reale Option zu bieten, auf den ÖPNV umzusteigen. Diese Ausweitung sollte im Rahmen der vorliegenden Konzeption zunächst auf den nutzungsstärksten Linien 663 und 649 umgesetzt werden.
- 5) Angesichts des überdurchschnittlichen Wachstums der Gemeinde Wustermark ist es nicht zu akzeptieren, dass dies neben der Verlängerung der Linie 662 die einzige konkret benannte Maßnahme ist, die die Gemeinde Wustermark betrifft.

3.2 Zusätzliche Maßnahmen

Bedienungsqualität

Für die Linien 653, 666, 674 und 680 ist die Ergänzung der fehlenden Fahrten zu prüfen. Hierbei ist abzuwägen, ob durch andere Angebote, zum Beispiel den SPNV, gleichwertige Anbindungen bestehen.

Für die Linie 659 ist eine konsequentere Vertaktung zur prüfen. Sollte diese nicht möglich sein, soll diese Linie ins Ergänzungsnetz abgestuft werden.

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

Für die Linie 661 soll ein konsequenter 120-Minuten-Takt umgesetzt werden.

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

Weitere Netzverbesserungen

Über die Mindestbedienungsstandards hinausgehend sollen folgende Maßnahmen geprüft werden:

- Einführung des PlusBus-Standards auf weiteren Linien der Netzstufe „Hauptnetz Takt 60“
(Linien 604, 614, 671)
- Vertaktung und Ausbau der Linien 661 & 680
 - Einführung jeweils eines konsequenten 120-Minuten-Taktes mit bedarfsgerechten Verdichtungen sowie Überlagerung auf dem Abschnitt Nauen – Ribbeck zu einem 60-Minuten-Takt mit Anschlüssen in Nauen an den SPNV von/nach Berlin.
- Prüfung der Verbindungsqualität im Bereich Wustermark/Elstal
 - Prüfung einer besseren Anbindung der Gemeinde Wustermark an die Landeshauptstadt Potsdam sowie die Mittelzentren und SPNV-Verknüpfungspunkte Falkensee und Nauen
 - Prüfung einer besseren Binnenerschließung zwischen den Ortsteilen und wichtigen Quell- und Zielorten (Bahnhof, Einzelhandelsstandorte, Gewerbestandorte, touristische Ziele)

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

Aufwertung von Verknüpfungspunkten

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

- 1) Die Gemeinde Wustermark regt an, in dieses Kapitel den zusätzlichen Punkt "Durchgehende Linienbezeichnungen" mit folgendem Text einzufügen: "Es wird geprüft, inwieweit es rechtlich möglich oder ggf. durch Ausnahmegenehmigungen umsetzbar ist, Liniennummern von langen Linien mit bisher zwei Liniennummern (z.B. 659/671 oder 642/658) zu vereinheitlichen und im Zielschild das reale Fahrtziel (mit Via-Angabe z.B. Ketzin Markt bzw. Paaren im Glien) anzugeben. So wird gewährleistet, dass für die Fahrgäste erkennbar ist, wor die jeweiligen Busse tatsächlich enden und dass dieses Ziel umstiegsfrei zu erreichen ist.
Darüber hinaus regt die Gemeinde Wustermark den zusätzlichen Punkt "Fahrgastinformation" an: "Das Liniennetz für das Gesamtnetz Havelland wird so überarbeitet, dass alle Haltestellen aufgeführt sind, mindestens aber jene außerhalb der Ballungsräume Rathenow, Nauen und Falkensee/Dallgow, für die gesonderte Netze herausgegeben werden.
- 2) Hier sollte auch die Linie 650 Nauen - Potsdam Hbf aufgenommen werden.
- 3) Eine Prüfung ist an dieser Stelle nicht ausreichend. Die Gemeinde Wustermark fordert hier konkrete Maßnahmen ein, insbesondere bezogen auf die Direktverbindung nach Falkensee und die Stärkung des Ortsverkehrs Elstal.

Alternative Antriebe

- Umsetzen der Planungen für den Bereich Falkensee (Beschaffung von Elektrobussen)
- Aktualisieren der Strategie zur Migration auf alternative Antriebe im weiteren Havelland unter Berücksichtigung der Energieeffizienz und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Landkreises
- Abstimmung mit weiteren Aufgabenträgern zur Entwicklung einer Strategie zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes im Land Brandenburg
- Prüfung zum Einsatz des Kraftstoffes HVO 100 als Brückenlösung

- 1) Die Gemeinde Wustermark regt hier eine größere Verbindlichkeit und Technologieoffenheit für die Überlandverkehre an und schlägt folgende Formulierung vor: "Externe Vergabe einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung verschiedener Brückentechnologien auf Basis erneuerbarer Energieträger, wie z.B. HVO 100 oder CNG aus regionalen Rest- und Abfallstoffen.

5.3 Maßnahmenkatalog

Aus den Maßnahmen ergibt sich der folgende Maßnahmenkatalog:

Nr.	Beschreibung	Priorität	Finanzierung	Zuständigkeit
1	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen	1	§ 11(3) ÖPNVG	Kommunen
2	Umsetzung Bedienungsstandards (s. "Bedienungsqualität" im Abschnitt 5.2)	1		Havelbus, Landkreis Havelland
3	Prüfbedarf: Einführung voll flexibler Angebote nach § 44 PBefG im Sektorbetrieb zur verbesserten Bedienung des ländlichen Raumes in verkehrsschwachen Zeiten	2	offen	Havelbus, Landkreis Havelland
4	Optimierung im Schülerverkehr	fortlaufend	-	Havelbus
5	Umsetzung Buskonzept weiteres Havelland – Stufe II (umfasst Prioritätsstufen 2 und 3)	1		Havelbus, Landkreis Havelland
6	Ergänzen der Gegenrichtung der Linie 674 Nord in Rathenow	2		Havelbus
7	Anbindung Elstal Olympisches Dorf (nach Herstellung Befahrbarkeit)	2		Gemeinde Wustermark, Havelbus
8	Erfüllung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (s. „Alternative Antriebe“ im Abschnitt 5.2)	2	offen	Havelbus
9	Aufwertung von Verknüpfungspunkten	2	offen	Gemeinden
10	Prüfung weiterer PlusBus-Linien (604, 614, 671)	3	offen	Havelbus, Landkreis Havelland, Stadt Potsdam
11	Prüfung eines Ausbaus der Linie 680 in Verbindung mit der 661	3	offen	Havelbus, Landkreis Havelland
12	Prüfbedarf verbesserter Binnenerschließung und Anbindung Wustermark	3	offen	Havelbus, Landkreis Havelland, Gemeinde Wustermark

Tabelle 25: Maßnahmenplan 2025 – 2030

6 Investitions- und Finanzierungsplan

Dieses Kapitel wird nach dem Anhörungsverfahren erstellt, da erst dann über die nötige Finanzierung unter Berücksichtigungen der Rückmeldung aus dem Anhörungsverfahren entschieden werden kann.

7 Anhang

7.1 Anhang 1: Einwohnerzahl 2023 in den Gemeinden des Landkreises Havelland

Stadt oder Gemeinde	Einwohnerzahl zum 31.12.2023
Brieselang	13.204
Dallgow-Döberitz	10.770
Falkensee, Stadt	45.005
Friesack, Stadt	2.555
Gollenberg	409
Großderschau	424
Havelaue	846
Ketzin/Havel, Stadt	6.758
Kleßen-Görne	339
Kotzen	624
Märkisch Luch	1.338
Milower Land	4.343
Mühlenberge	755
Nauen, Stadt	19.563
Nennhausen	1.809
Paulinenaue	1.374
Pessin	624
Premnitz, Stadt	8.307
Rathenow, Stadt	24.918
Retzow	510
Rhinow, Stadt	1.584
Schönwalde-Glien	10.700
Seeblick	894
Stechow-Ferchesar	897
Wiesenaue	795
Wustermark	10.922

Tabelle 26: Einwohnerzahl des Landkreises Havelland nach Gemeinden [19]

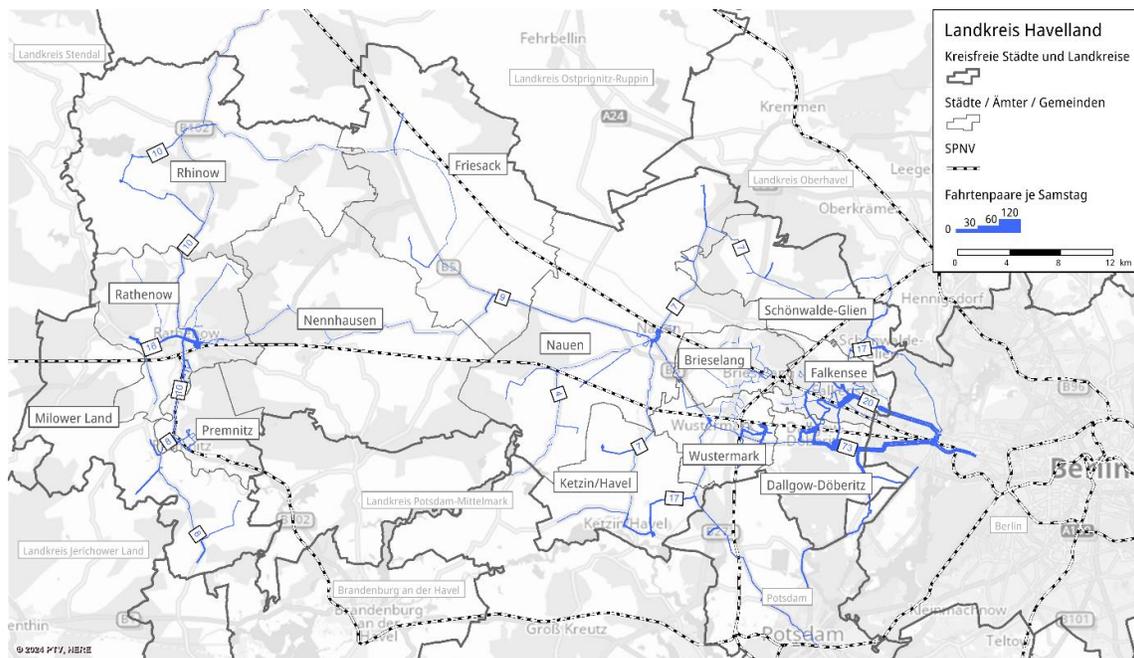
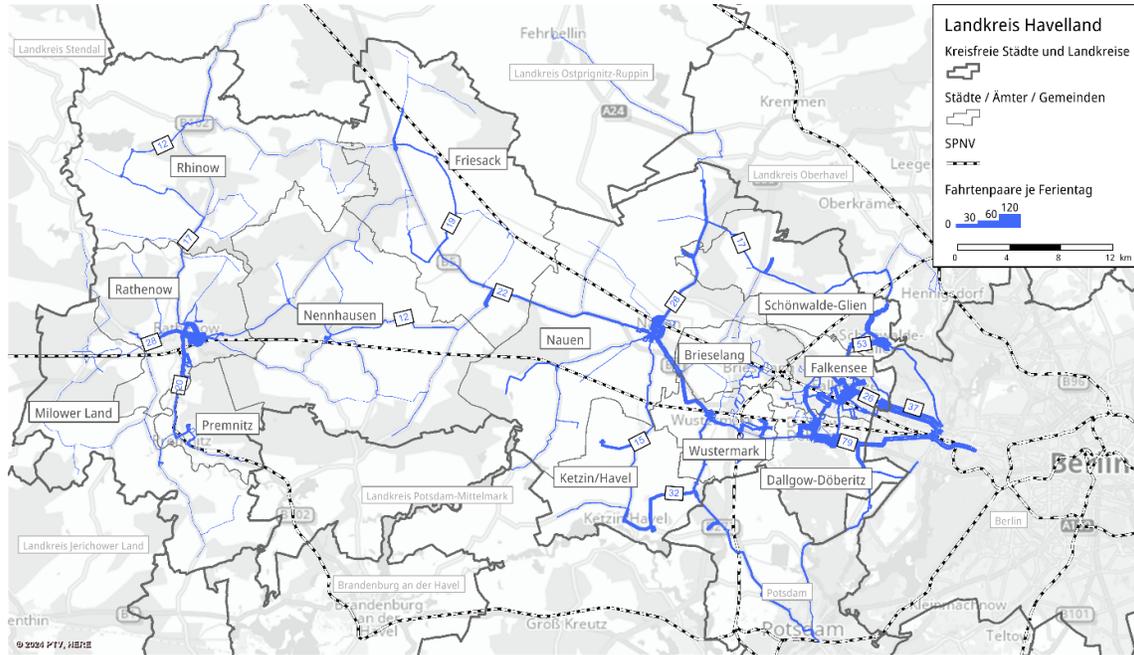
7.2 Anhang 2: Fahrplanleistung je Linie

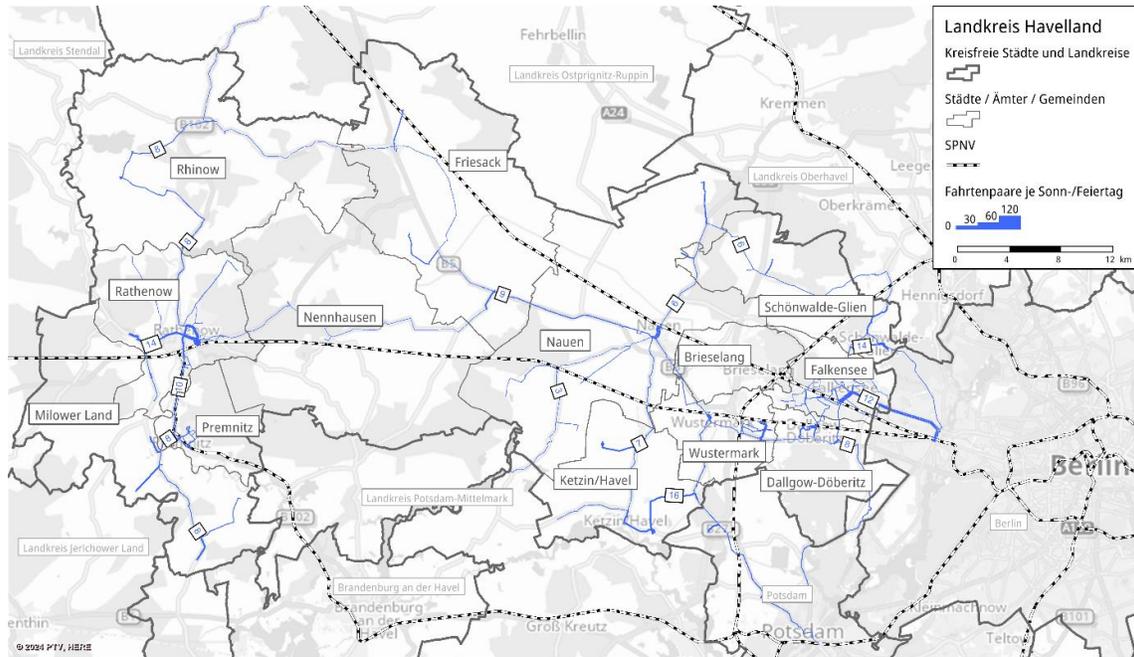
Linie	Verlauf	Netzkategorie	Schule	Ferien	Sa	So	Fahrplan-km p.a.
338	Berlin – Seeburg – Dallgow-Döberitz	T120	x	x	x	-	103.343
604	Falkensee – Potsdam	T60	x	x	x	x	283.171
614	Gutpaaren – Potsdam	T60	x	x	x	x	353.837
642	Wustermark – Ketzin	T120	x	x	x	x	159.475
649	Wustermark – Brieselang (– Paaren/G.)	Regio	x	x	x	x	206.132
650	Nauen – Potsdam	Regio	x	x	-	-	129.434
651	Falkensee – Schönwalde (– Hennigsdorf)	Stadt	x	x	x	x	290.935
652	Ringlinie Falkensee	T120	x	x	x	x	160.038
653	Falkensee – Dallgow-Döberitz	Stadt	x	x	x	x	364.227
654	Falkensee Bf – Finkenkrug-West	Stadt	x	x	x	x	93.149
655	Falkensee Bf – Dallgow-Döberitz	Stadt	x	x	x	x	237.293
656	Falkensee Bf – Brieselang	Regio	x	-	-	-	21.596
657	Bürgerbus Brieselang	Regio	x	x	x	-	116.691
658	Nauen – Ketzin	T120	x	x	x	x	239.676
659	Nauen – Paaren/G.	T120	x	x	x	x	266.057
660	Nauen – Päwesin	Regio	x	x	x	x	231.935
661	Nauen – Friesack	T120	x	x	x	x	347.919
662	Elstal Bf – Priort	T120	x	x	x	-	97.574
663	Nauen – Dallgow-Döberitz	T60	x	x	x	x	338.204
664	Nauen – Bergerdamm (– Königshorst)	Regio	x	x	-	-	42.322
665	Friesack – Wutzetz – Zootzen	Regio	x	x	-	-	43.924
666	Stadtbus Nauen	Stadt	x	x	x	-	95.415
667	Nauen – Brieselang	Regio	x	x	-	-	42.700
668	Elstal Bf – Zum Erlebnisdorf – Designer-Outlet	---	-	x	x	x	38.870
669	(Nauen –) Paulinenaue – Friesack	Regio	x	x	-	-	98.384
670	Bürgerbus Dallgow-Döberitz	---	x	x	-	-	30.699

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

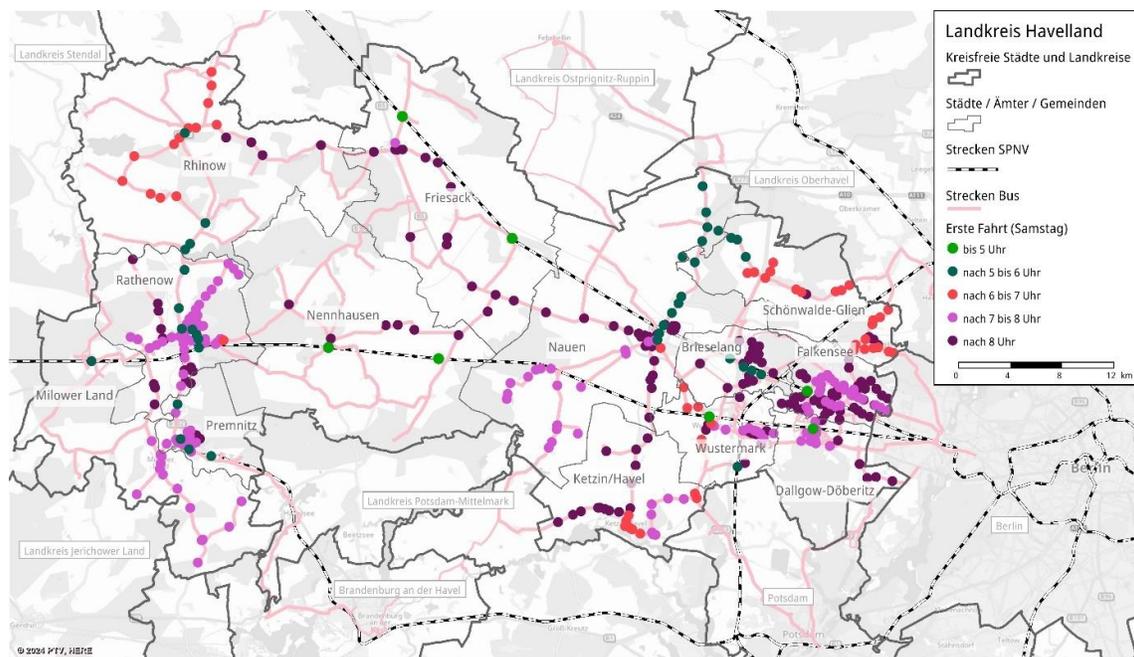
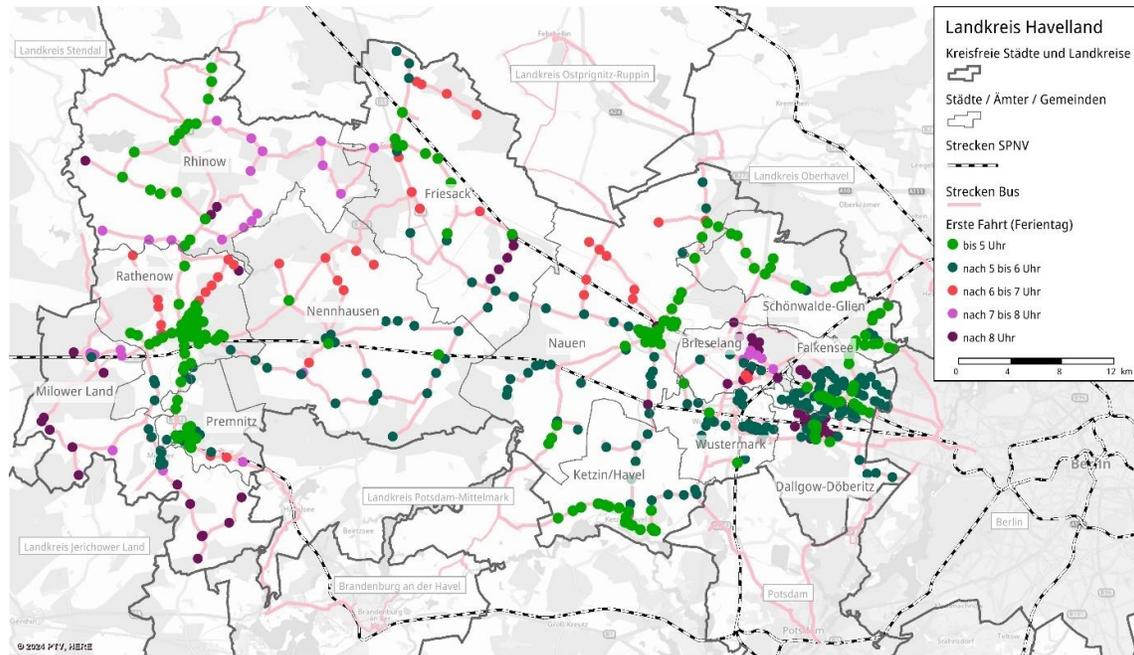
Tabelle 27: Fahrplanleistung je Linie, Fahrplanstand 2024

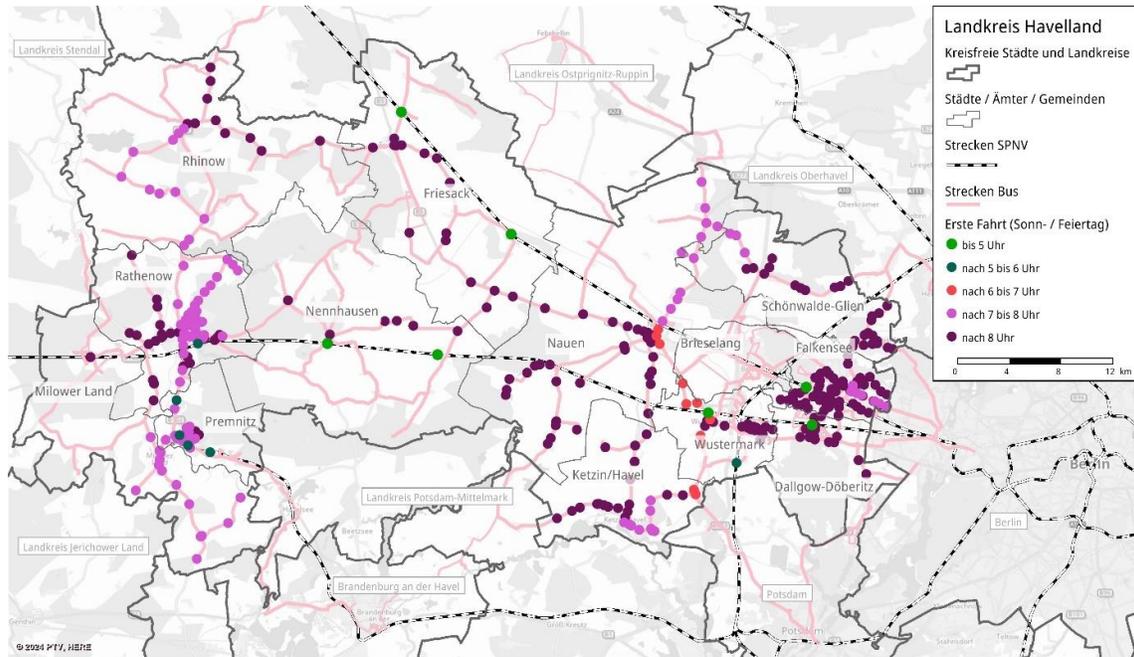
7.3 Anhang 3: Fahrthäufigkeiten je Verkehrstag





7.4 Anhang 4: Erste Abfahrt je Verkehrstag





7.5 Anhang 5: Barrierefreiheit Haltestellen Lupe Nauen – Falkensee

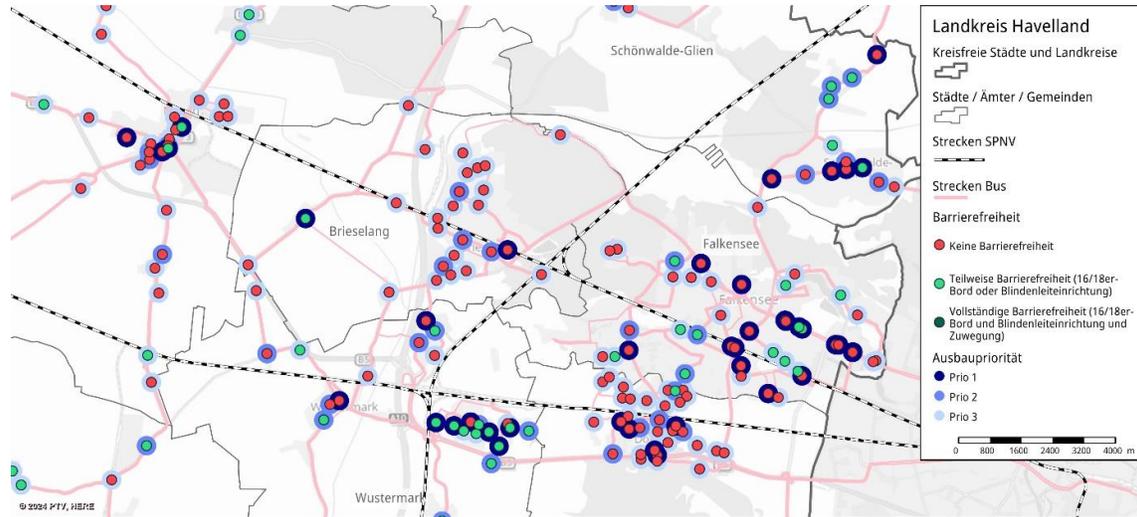


Abbildung 24: Barrierefreiheit Lupe Nauen - Falkensee