

Beschluss

Nahverkehrsplan

für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr
des Landkreises Oberhavel

2012 - 2016





NAHVERKEHRSPLAN 2012 – 2016

LANDKREIS OBERHADEL

Beschluss Nr. 4 / 0216 vom 7. Dezember 2011

Inhalt

Seite

Vorwort des Landrates	3
Vorbemerkungen	5
Kap. 1 Leitlinien für die Entwicklung des übrigen ÖPNV im Landkreis Oberhavel	1 / 1
1.1 Rahmenbedingungen / Zielvorgaben der EU und des Bundes	1 / 1
1.2 Rahmenbedingungen / Zielvorgaben des Landes Brandenburg	1 / 1
1.3 Verkehrspolitische Leitlinien des Landkreises Oberhavel	1 / 3
A Anforderungen der Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel	1 / 3
B Gestaltung des ÖPNV-Angebots	1 / 4
C Anzustrebendes Verkehrsaufkommen	1 / 5
D Organisationsstruktur	1 / 6
E Investitionen	1 / 6
F Finanzierung	1 / 6
Kap. 2 Bestandserfassung und Analyse	2 / 1
2.1 Strukturelle Veränderungen	2 / 1
2.1.1 Bevölkerungsentwicklung	2 / 1
2.1.2 Entwicklung des Arbeitsmarktes	2 / 3
2.1.3 Entwicklung der Pendlerströme	2 / 4
2.1.4 Entwicklung der Schülerbeförderung	2 / 5
2.2 Derzeitiges ÖPNV-Angebot	2 / 7
2.2.1 Angebotsgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)	2 / 7
2.2.2 Angebotsgestaltung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs	2 / 9
2.2.3 Anschlussqualität	2 / 10
2.3 Verkehrsnachfrage	2 / 12
2.4 Verkehrsunternehmen im übrigen ÖPNV	2 / 15
2.5 Zustand des durch Kraftomnibusse im Linienverkehr befahrenen Straßennetzes	2 / 15
Kap. 3 Entwicklung des Angebotes im ÖPNV im Landkreis Oberhavel	3 / 1
3.1 Prognose der Verkehrsnachfrage	3 / 1
3.1.1 Eckwerte des Verkehrsaufkommens	3 / 1

3.1.2	Entwicklung der Verkehrsströme und der Netzbelegungen	3 / 3
3.2	Entwicklungsziele im Schienenpersonennahverkehr	3 / 5
3.3	Umsetzung der verkehrspolitischen Leitlinien im übrigen ÖPNV	3 / 9
3.3.1	Bedienungsformen	3 / 9
3.3.2	ÖPNV-Achsen im Landkreis Oberhavel	3 / 11
3.3.3	Alternative Bedienungsformen	3 / 13
3.3.4	Vorbehaltsstraßennetz	3 / 15
3.4	Entwicklung von Verknüpfungspunkten im ÖPNV	3 / 15
3.5	Weitere Entwicklungsziele und Wirkungen	3 / 16
3.6	Bedien- und Qualitätsstandards	3 / 16
Kap. 4	Organisationsstruktur des übrigen ÖPNV	4 / 1
4.1	Organisationsstruktur im Landkreis Oberhavel	4 / 1
4.2	Linienbündelung im Landkreis Oberhavel	4 / 2
4.3	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg	4 / 4
4.4	Marketing	4 / 5
Kap. 5	Investitionsbedarf	5 / 1
Kap. 6	Finanzierungskonzept	6 / 1

Abkürzungsverzeichnis

Begriffsbestimmungen

<i>Anlagen</i>	1	Verkehrsangebot im übrigen ÖPNV 2010 / 2011
	2	ÖPNV-Vorbehaltsstraßennetz
	3	Schienenverkehrsnetz 2011
	4 a)	Pendlerrelationen (ohne Berlin)
	4 b)	Pendlerrelationen Oberhavel - Berlin
	4 c)	Pendlerrelationen Berliner Verflechtungsraum
	5 a)	Fahrgastnachfrage im übrigen ÖPNV 2010 (Gesamt / Pendler)
	5 b)	Fahrgastnachfrage im übrigen ÖPNV 2010 (Gesamt / Schüler)
	5 c)	Fahrgastnachfrage im übrigen ÖPNV 2010 (Gesamt / Sonstige)
	6	Schulstandorte 2010 / 2011
	7	ÖPNV-Achsen / Zielnetz 2016
	8 a)	Fahrgastnachfrage im übrigen ÖPNV 2016 (Gesamt / Pendler)
	8 b)	Fahrgastnachfrage im übrigen ÖPNV 2016 (Gesamt / Schüler)
	8 c)	Fahrgastnachfrage im übrigen ÖPNV 2016 (Gesamt / Sonstige)
	9	Potenziale für alternative Bedienungsformen
	10	Fahrgastnachfrage Linienbusse / Rufbusse
	11	Linienbündelung
	12	Zugangsstellen zum SPNV im Landkreis Oberhavel

Vorwort des Landrates

Ein attraktiver und leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist unverzichtbar, um unsere Städte und Gemeinden lebenswert zu erhalten.

Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Der Nahverkehrsplan ist das vorgegebene Planungsinstrument, mit dem der Landkreis als Aufgabenträger festlegt, welches ÖPNV-Angebot erforderlich ist. Er setzt für den Landkreis Oberhavel Standards und Vorgaben, in denen Umfang und Qualität der Leistungen für den übrigen ÖPNV definiert sind.

Die Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität als Grundbedürfnis der Bevölkerung steht im Mittelpunkt bei der weiteren Gestaltung und Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Oberhavel.

Im Sinne der Daseinsvorsorge haben die Aufgabenträger - das Land Brandenburg für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und die Landkreise für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr (übriger ÖPNV) - eine ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen für die Bürgerinnen und Bürger vor Ort unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit durch die Allgemeinheit sicherzustellen.

Die Verbesserung der Erschließungsbedingungen sowie die Durchsetzung von Umweltschutz und Verkehrssicherheit sind hierbei wesentliche Grundsätze und Ziele.

Je mehr Menschen Busse und Bahnen nutzen, um so nachhaltiger können hohe Verkehrsbelastungen in unseren Städten und Gemeinden gemindert und so zu einer Verbesserung der Lebensqualität sowie zum Schutz der Umwelt beigetragen werden.

Die Umsetzung der Grundsätze und Ziele des Nahverkehrsplanes für den übrigen ÖPNV des Landkreises Oberhavel ist eng gekoppelt an die Gestaltung des Beförderungsangebotes.

Im Zuge des jährlichen Fahrplanwechsels der Verkehrsunternehmen sowie der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sind die Kommunen in den Abstimmungsprozess aktiv eingebunden. Der Nahverkehrsbeirat als beratendes Gremium begleitet und unterstützt den Landkreis bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben.

Mit der Gründung des Verkehrsverbundes Berlin - Brandenburg wurde auf der Ebene der Aufgabenträger eine wesentliche Grundlage für die Gestaltung des ÖPNV „aus einem Guss“ geschaffen. Die Einführung des einheitlichen Verbundtarifs, einheitliche Fahrgastinformationen und die Fahrplanabstimmungen zum SPNV durch den Verkehrsverbund wurden sehr positiv von den Fahrgästen aufgenommen und haben sich bereits fördernd auf den Wirtschaftsraum im Norden von Berlin ausgewirkt.

Im Landkreis wurde die Organisationsstruktur des übrigen ÖPNV durch die Umsetzung des EU-Rechts angepasst. Die Oberhavel Holding Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH (OHV) nimmt für den Aufgabenträger weiterhin die Regie- und Bestellaufgaben im übrigen ÖPNV wahr.

Der für die Jahre 2007 - 2011 beschlossene Nahverkehrsplan ist um fünf weitere Jahre zu aktualisieren. Dies ist insbesondere auch erforderlich, weil in den letzten Jahren eine Vielzahl von strukturellen Veränderungen mit Auswirkungen auf den Verkehr stattgefunden haben.

Karl-Heinz Schröter

Vorbemerkungen

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) im Sinne des § 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz – ÖPNVG) ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr sowie in alternativen Bedienungsformen, die überwiegend dazu bestimmt sind, 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.

Zum ÖPNV gehören:

1. der Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
2. der übrige öffentliche Personennahverkehr (übriger ÖPNV)

Er umfasst nach § 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) die entgeltliche und geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen.

Übriger ÖPNV ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, sofern er den Linienverkehr ersetzt, ergänzt oder verdichtet.

Personenfähren auf Gewässern, die ebenfalls dazu gehören, besitzen für den Landkreis Oberhavel bisher im Sinne der Daseinsvorsorge keine Bedeutung.

Rechtsgrundlagen für die Planung, Organisation, Durchführung und Finanzierung des ÖPNV bilden die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), das Entflechtungsgesetz (EntfLG) und das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz - ÖPNVG).

Wesentliche Elemente dieser Gesetze - einschließlich ihrer Durchführungsbestimmungen - sind grundsätzliche und inhaltliche Vorgaben zum Nahverkehrsplan (NVP). Er ist Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV und Ausdruck des verkehrspolitischen Willens der Besteller von Verkehrsleistungen.

Der NVP ist ein Instrument zur Steuerung der Nahverkehrspolitik. Im Vordergrund steht die Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Sinne der Daseinsvorsorge bei wirtschaftlicher Verkehrsgestaltung.

Die Genehmigungsbehörde hat nach § 8 Abs. 3 PBefG bei der Erteilung von Liniengenehmigungen den NVP zu berücksichtigen und mit dem Aufgabenträger zusammenzuwirken. Zuständige Behörde für Liniengenehmigungen ist in Brandenburg das Landesamt für Bauen und Verkehr in Dahlewitz-Hoppegarten.

Den im ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen sind Gestaltungsspielräume bei der Durchführung und Organisation einzuräumen. Konkrete Linienwege und Fahrpläne können nicht im NVP festgelegt werden, wohl aber wünschenswert zu bedienende Verkehrsrelationen (ÖPNV-Achsen), ein Vorbehaltsstraßennetz für den Busverkehr, Verknüpfungspunkte mit dem SPNV, Bedienungsstandards sowie Anforderungen an die einzusetzenden Fahrzeuge.

Für die Aufstellung von NVP sind die Aufgabenträger zuständig. Nach § 3 ÖPNV-Gesetz Land Brandenburg sind Aufgabenträger für den

- SPNV: das Land Brandenburg
- übrigen ÖPNV: die Landkreise und kreisfreien Städte.

Der erste NVP für den übrigen ÖPNV des Landkreises Oberhavel 1997 - 2001 wurde durch den Kreistag am 12.02.1997, der zweite (2002 - 2006) am 05.12.2001 und der dritte (2007 - 2011) am 28.09.2006 beschlossen.

Im Zuge der Vorbereitung des Nahverkehrsplanes 2012 - 2016 wurden alle Grundsätze und Entwicklungsziele überprüft und den veränderten Rahmenbedingungen angepasst.

Die Notwendigkeit zur Aktualisierung des NVP für den Landkreis Oberhavel ergibt sich auch aus der Veränderung von Rahmenbedingungen. Zu diesen zählen u. a.:

- Veränderung der jährlichen Finanzhilfen des Landes für den übrigen ÖPNV;
- strukturelle Veränderungen im Landkreis Oberhavel, die den Bedarf nach Verkehrsleistungen und die Verkehrsnachfrage wesentlich beeinflussen;
- wesentliche Veränderungen im Angebot des SPNV.

Hauptaufgabe des Landkreises bleibt es, einerseits die Mobilität der Bevölkerung durch räumliche und zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV zu sichern, andererseits die aus Ausgleichszahlungen resultierende finanzielle Belastung der öffentlichen Haushalte zu minimieren.

Neben einer in den Linienverkehr integrierten Schülerbeförderung ist der Einsatz flexibler Bedienungsformen im strukturschwachen ländlichen Raum bzw. in Zeiten geringer Nachfrage die einzige wirtschaftliche Alternative, ÖPNV-Angebote für die Bevölkerung vorzuhalten.

Entsprechend den neuen Rahmenbedingungen, die insbesondere die notwendige Reduzierung der finanziellen Belastungen der kommunalen Haushalte und die Vergabe von Verkehrsleistungen betreffen, können sich die Aufgabenträger verpflichten, für die Genehmigungsbehörden und für die Verkehrsunternehmen verbindlich den Nahverkehrsplan als Gesamtplan zur Entwicklung des ÖPNV in ihrem Gebiet aufzustellen. Das erfordert eine klare und eindeutige Formulierung von verkehrspolitischen Leitlinien, die als verbindliche und überprüfbare Vorgaben für die Handlungsstrategien des NVP zu sehen sind. Mit der Gliederung der Leitlinien wird bereits die inhaltliche Gestaltung des NVP in seinen Hauptabschnitten vorgegeben.

Aus Gründen der einfacheren Lesbarkeit wird auf die geschlechterspezifische Differenzierung (z. B. NutzerInnen u. ä.) verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für beide Geschlechter.

1 Leitlinien für die Entwicklung des übrigen ÖPNV im Landkreis Oberhavel

1.1 Rahmenbedingungen / Zielvorgaben der EU und des Bundes

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, durch das Europäische Parlament sowie den Rat der Europäischen Union als Nachfolgeverordnung der Verordnung 1191/69 verabschiedet, ist am 03.12.2009 in Kraft getreten.

Die wesentlichen Regelungen sind folgende:

- klare Trennung zwischen Besteller und Ersteller des Personennahverkehrs (Umstellung der Finanzierung durch öffentliche Dienstleistungsaufträge)
- Erbringung von Verkehrsleistungen künftig auf der Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge
- Vergaben von Verkehrsdienstleistungen erfolgen grundsätzlich auf dem Wege der Ausschreibung. Alternativ kann die zuständige Behörde öffentliche Dienstleistungsaufträge an einen internen Betreiber direkt vergeben.
- Befristung von Dienstleistungsverträgen (für Verkehrsleistungen mit Bussen auf maximal 10 Jahre)
- jährliche Veröffentlichung eines Gesamtberichts zur Abgeltung der gewährten Ausgleichsleistungen durch die zuständige Behörde (zur Kontrolle / Beurteilung der Leistung, Qualität und Finanzierung)

Die beabsichtigte Novellierung des PBefG) steht noch aus.

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist als öffentliche Aufgabe (Daseinsvorsorge) im § 1 des Regionalisierungsgesetzes festgelegt.

1.2 Rahmenbedingungen / Zielvorgaben des Landes Brandenburg

Die für den Landkreis Oberhavel maßgeblichen Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung sind derzeit durch

- das Gemeinsame Landesentwicklungsprogramm der Länder Berlin und Brandenburg (LEPro 2007) vom 18.12.2007 (in Kraft seit 01.02.2008),
- den Gemeinsamen Landesentwicklungsplan Berlin – Brandenburg (LEP B-B) vom 31.03.2009 (in Kraft seit 15.05.2009),
- den Landesnahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr 2008 - 2012 vom 14.02.2008

in den Grundzügen festgelegt.

Zu den Hauptinhalten der Raumplanung zählen u. a.

- die Entwicklung der Hauptstadtregion, deren nationale und internationale Wettbewerbsfähigkeit als gemeinsamer Lebens-, Wirtschafts- und Arbeitsraum im Sinne einer großräumigen Verantwortungsgemeinschaft für das ganze Land,
- das System Zentraler Orte, in dem ein tragfähiges Netz technischer und sozialer Infrastruktureinrichtungen des gehobenen und spezialisierten höheren Bedarfs gesichert und entwickelt wird,
- die Bündelung aller regionaltypischen Landschaften einschließlich ihrer Bau- und Bodendenkmale für die Bewahrung der regionalen und kulturellen Identität,
- die Steuerung der Siedlungsentwicklung zwischen den regional und großräumig wirksamen Erfordernissen zur Sicherung der Daseinsvorsorge einerseits und den Interessen der Kommunen an einer möglichst günstigen Entwicklung des eigenen Gemeindegebietes andererseits.

- Der ÖPNV ist auf das Zentrale-Orte-System auszurichten. Der öffentliche Verkehr ist so zu gestalten, dass Gemeinden und Orte des Versorgungsbereiches den zentralen Ort und insbesondere den Versorgungskern angemessen erreichen können.
- Der ÖPNV hat die Aufgabe, die Mittelzentren und Mittelzentren in Funktionsteilung sowie deren Verflechtungsbereiche bedarfs- und funktionsgerecht mit einem möglichst geringen Zeitaufwand und in angemessener Bedienung in einem integrierten Netz miteinander und untereinander zu verbinden.
 - Als zumutbare Entfernung bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel für die Erreichbarkeit der Metropole Berlin aus den Oberzentren und Mittelzentren wird ein Zeitaufwand von 90 min angesehen.
 - Als zumutbare Entfernung bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel für die Erreichbarkeit zwischen benachbarten Mittelzentren (Oranienburg, Hennigsdorf, Neuruppin, Templin) wird ein Zeitaufwand von 60 min angesehen.

Wichtige Zielvorgaben des Landes Brandenburg für die Gestaltung und Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs nach dem ÖPNV-Gesetz sind:

- Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV
- Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen
- Beachtung von Umweltschutz und Verkehrssicherheit
- Entwicklung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV)
- Sicherstellung der Erreichbarkeit aller wichtigen Wohn- und Gewerbegebiete, Schulen und Ausbildungsstätten sowie Erholungsgebiete durch einen attraktiven ÖPNV

Für den NVP der Landkreise und kreisfreien Städte werden weitere wichtige Ziele und Grundsätze im ÖPNV-Gesetz genannt:

- Durch Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV soll der MIV - insbesondere in und zwischen Verdichtungsräumen - zurückgeführt, zumindest aber ein weiterer Anstieg verhindert werden.
- Die Flächennutzung und Bauleitplanung soll Anforderungen einer wirtschaftlichen Gestaltung des ÖPNV und einer Verkehrsbedienung auf kurzen Wegen entsprechen.
- Der ÖPNV ist unter Einbeziehung aller Verkehrsträger als ganzheitliches System zu planen und durchzuführen. Parallelverkehre von Bahn und Bus mit gleicher Erschließungsfunktion sollen vermieden werden.
- Sonderverkehre - insbesondere Schülerverkehre - sind nach Möglichkeit in den öffentlichen Linienverkehr zu integrieren.
- Das Leistungsangebot des ÖPNV ist grundsätzlich nachfrageorientiert zu gestalten.
- Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und des Leistungsangebotes des ÖPNV sollen die spezifischen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen, von Familien mit Kindern und von Senioren berücksichtigt werden.
- Das Eisenbahnnetz bildet die grundlegende Raumerschließungskomponente im ÖPNV für das gesamte Land. Das Verkehrsangebot des Eisenbahnnetzes kann durch landesbedeutsame Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs ergänzt werden.
- An geeigneten Haltepunkten sollen Parkplätze (Park-and-Ride-Anlagen) und Abstellanlagen für Fahrräder geschaffen und instand gehalten werden. Ein freizügiger Übergang auf den ÖPNV soll durch Verkehrsleit- und Informationssysteme sowie andere geeignete Maßnahmen unterstützt werden.
- In ländlichen Räumen soll eine angemessene Bedienung mit Leistungen des ÖPNV gewährleistet werden.
- Die Verkehrsbedienung an verkehrlichen Knotenpunkten soll durch die einzelnen Verkehrsträger im Rahmen von gegenseitig abgestimmten Fahrplänen mit gesicherten Übergängen und kurzen Anschlusszeiten erfolgen.
- In Gebieten und Zeiten geringer Nachfrage können auch alternative Bedienungsformen des ÖPNV angeboten werden, beispielsweise Anruf-Bus, Linientaxi oder Bürgerbus.

- Dem ÖPNV soll vor allem in Verdichtungsräumen bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem MIV eingeräumt werden.

Das ÖPNV-Gesetz enthält darüber hinaus nachstehende Vorgaben:

- Aufgabenträger SPNV und ÖPNV sowie die Aufgabenträger von benachbarten Nahverkehrsräumen sollen zur Verwirklichung der Ziele und Grundsätze unter Beachtung der Aufgaben der VBB GmbH zusammenarbeiten.
- Bei verkehrlichen Verflechtungen, die sich über die Gebietsgrenzen hinaus erstrecken, sollen die Aufgabenträger ihre NVP - sofern sie diese aufstellen - aufeinander abstimmen.
- Nahverkehrsbeiräte - sofern diese gebildet werden - sollen die Aufgabenträger bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben beraten.
- Der NVP - sofern dieser vom Aufgabenträger erstellt wird - soll möglichst Angaben enthalten über:
 - den Bestand und die Vorstellungen des Aufgabenträgers zur künftigen Entwicklung der Netz- und Linienentwicklung,
 - den Bestand und die zu erwartende Entwicklung des Fahrgastaufkommens,
 - die Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots, insbesondere über
 - a) die angestrebten Angebotsveränderungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht,
 - b) die öffentliche Sicherheit der Fahrgäste,
 - c) die Qualität von Fahrzeugen und baulichen Anlagen,
 - den Investitionsbedarf und die Entwicklung der Betriebskosten,
 - das Finanzierungskonzept.

1.3 Verkehrspolitische Leitlinien des Landkreises Oberhavel

Der Landkreis Oberhavel nimmt die gemäß § 3 Abs. 3 ÖPNV-Gesetz freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV weiterhin wahr. Finanzielle Mittel werden hierfür im Rahmen des Haushaltes bereitgestellt.

Der NVP bestimmt auch zukünftig den Rahmen für die Gestaltung des ÖPNV. Der Nahverkehrsbeirat ist auch weiterhin das beratende Gremium für den Landkreis als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV.

Die Hauptverkehrsbeziehung für den Landkreis Oberhavel besteht zur Bundeshauptstadt Berlin. Arbeitsplätze in Industrie und Verwaltung sowie Bildungseinrichtungen sind Ziele vieler Berufstätiger, Auszubildender und Studierender. An Wochenenden besuchen viele Einwohner der Metropole Erholungsräume sowie die touristischen Sehenswürdigkeiten im Landkreis.

Im ländlichen Raum ist das Angebot des übrigen ÖPNV hauptsächlich durch die in den Linienverkehr integrierte Schülerbeförderung sowie durch alternative Bedienungsformen geprägt.

Die Zielvorgaben der EU, des Bundes und des Landes Brandenburg zur Entwicklung des übrigen ÖPNV werden im Landkreis Oberhavel mit folgenden verkehrspolitischen Leitlinien umgesetzt.

A Anforderungen der Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel (→ Kap. 2; 3)

Als Nutzergruppen mit spezifischen Anforderungen werden gesehen:

- allgemeine Nutzer im Berufsverkehr, Einkaufsverkehr, Freizeitverkehr usw.
- Schüler, Studenten und Auszubildende
- Menschen mit Behinderungen, Personen mit Kleinkindern, Senioren

Folgende Nutzeranforderungen sollten erfüllt werden:

- Jede Gemeinde (auch Ortsteile) ist ganzjährig mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzubinden. Ordnung und Sicherheit an den Zugangsstellen des ÖPNV und in den Beförderungsmitteln sind durchzusetzen. Die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern soll durch geeignete Maßnahmen im Bereich des Tourismus geprüft werden.
- Für Schüler, Studenten und Auszubildende ist die Beförderung bei Beachtung von zumutbaren Ausblei-bezeiten (Wartezeiten auf Beförderung) sicherzustellen.
- Für Menschen mit Behinderungen, Personen mit Kleinkindern und Senioren sollten gewährleistet werden:
 - barrierefreier Einstieg in die Verkehrsmittel,
 - Sitzplatz während der Beförderung,
 - Mitnahmemöglichkeit von Rollstühlen und Kinderwagen sowie
 - Witterungsschutz an Zugangsstellen.

B Gestaltung des ÖPNV-Angebotes (→ Kap. 2; 3)

• **Gestaltungsprinzip** (→ Kap. 2.2.3; 3.3; 3.4)

Das ÖPNV-Angebot besteht aus Achsen, das sind alle SPNV-Trassen und Trassen des übrigen ÖPNV, sowie Busverkehrslinien, Zubringerdienste zu den Achsen, sonstige Beförderungsangebote im allgemeinen Linienverkehr (z. B. für den Schülerverkehr) und alternative Bedienungsformen. Die alternativen Bedienungsformen übernehmen Ersatzfunktionen auf Linien oder Achsen zu verkehrsschwachen Zeiten sowie Zubringer- und Flächenerschließungsfunktionen vor allem in dünn besiedelten Räumen.

Die Achsen verbinden zentrale Orte und haben Wirtschafts-, Siedlungs- und Verwaltungsstrukturen sowie den Tourismus zu fördern. Auf die Schulentwicklung abgestimmt, ist der Schülerverkehr vollständig (ohne Spezialverkehr) in das allgemeine ÖPNV-Angebot zu integrieren. Der Einsatz von alternativen Bedienungsformen auf Achsen ist zu prüfen, wenn zu Zeiten geringer Nachfrage ein Linienbetrieb nach wirtschaftlichen Kriterien nicht mehr zu vertreten ist.

Das Achsenteilnetz im engeren Verflechtungsraum zu Berlin soll auf die Bundeshauptstadt orientiert und vor allem mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung als Aufgabenträger abgestimmt sein. Wegen struktureller Veränderungen im Schulwesen wird in diesem Raum mit notwendigen Anpassungen im Schülerverkehr zu rechnen sein. Im äußeren Entwicklungsraum des Landkreises sind funktionale Gesichtspunkte zu beachten, die der Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen entsprechen.

Das ÖPNV-Angebot des Landkreises ist hinsichtlich Umweltschutz und Verkehrssicherheit zu analysieren und stetig zu verbessern.

• **Schienenpersonennahverkehr (SPNV)** (→ Kap. 2.2.1; 3.2)

Das Angebot im übrigen ÖPNV soll sich am SPNV-Angebot orientieren und zeitgünstige Anschlüsse und Übergänge sicherstellen. Die Anbindung des Landkreises im Fernverkehr der Bahn soll mittel- und langfristig gesichert bzw. durch vergleichbare Angebote im Regionalverkehr in ihrer Qualität erhalten werden. Die Verknüpfung an den Zugangsstellen ist weiter auszubauen. Die Einrichtung weiterer Zugangsstellen der Bahn und Verknüpfungspunkte ist zu prüfen. Die Vorstellungen des Landkreises sind dem Aufgabenträger SPNV zu übermitteln und im Sinne der ÖPNV-Kunden einer Lösung zuzuführen. Echte Parallelverkehre Bus / Bahn sind abzubauen.

Ein stabiles und qualitätsgerechtes Beförderungsangebot im S-Bahn-Verkehr ist dauerhaft zu sichern, insbesondere auch bei komplizierten Witterungsbedingungen.

Der Landkreis als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV soll auf die Erhaltung des vorhandenen Schienenverkehrs hinwirken. Bestrebungen in Verbindung mit der Reaktivierung von Strecken bzw. Zugangsstellen sind zu unterstützen.

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im Zuge von Angebotsreduzierungen und Abbestellungen von Beförderungsleistungen im SPNV ist durch die Einrichtung landesbedeutsamer Verkehrslinien in Verantwortung des Landes zu gewährleisten.

Wesentliche Schwerpunkte der mittelfristigen Entwicklung für den Landkreis Oberhavel im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs sind:

- schnellstmögliche Schließung der teilungsbedingten S-Bahn-Lücke zwischen Hennigsdorf und Velten (Kreistagsbeschluss Nr. 4/0139 vom 06.10.2010; positive Nutzen-Kosten-Untersuchung liegt vor)
- Entwicklung und Sicherung schneller und möglichst direkter Bahnanbindungen zum Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“, Verlängerung Flughafenexpress in nördliche Richtung bis Berlin-Gesundbrunnen
- direkte Durchbindung des RE 6 (Prignitz-Express) über Hennigsdorf nach Berlin-Gesundbrunnen
- Einrichtung eines zusätzlichen RE-Haltes in der Region Birkenwerder / Hohen Neuendorf
- Einbindung der Heidekrautbahn nach Berlin-Gesundbrunnen über Mühlenbeck und Schildow (ehemalige Stammstrecke der NEB, positive Nutzen-Kosten-Untersuchung liegt vor)

• **Übriger ÖPNV** (→ Kap. 2.2.2; 2.2.3; 3.3 bis 3.6)

→ *Linienverkehr*

Der übrige ÖPNV umfasst den Linienverkehr auf den Achsen und den Schülerlinienverkehr sowie die alternativen Bedienungsformen. Das Straßennetz, auf dem der übrige ÖPNV betrieben wird, ist vorrangig durch den jeweiligen Straßenbaulastträger instand zu halten und als ÖPNV-Vorbehaltsstraßennetz auszuweisen. Auf hoch belasteten Straßen soll zur Einhaltung der Pünktlichkeit im übrigen ÖPNV die Einführung von Beschleunigungsmaßnahmen geprüft werden.

→ *Alternative Bedienungsformen*

Zur Bedienung der Gebiete mit überwiegend ländlicher Struktur sollten als Zubringer zu den Achsen vorrangig alternative Bedienungsformen angeboten werden.

In einem Bedienungsstandard für den Landkreis ist festzulegen, unter welchen - insbesondere betriebswirtschaftlichen - Rahmenbedingungen alternative Bedienungsformen auch auf Achsen eingesetzt werden können.

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV soll durch den Landkreis in Städten mit Buslinienverkehr und großer Verkehrsdichte - u. a. in Oranienburg und Hennigsdorf - unterstützt werden.

C Anzustrebendes Verkehrsaufkommen (→ Kap. 2.3; 3.1)

Die zu planenden Maßnahmen sollen den Erhalt des gegenwärtigen Verkehrsaufkommens im übrigen ÖPNV sicherstellen und darüber hinaus unter Beachtung wirtschaftlicher Kriterien auf eine Erhöhung der Nachfrage orientieren. Mit Zuwächsen im ÖPNV-Freizeitverkehr aus Berlin ist zu rechnen und ebenfalls unter Beachtung wirtschaftlicher Kriterien zu reagieren.

Wenn die Kraftstoffpreisentwicklung anhält und sich das Fahren mit dem eigenen Kraftfahrzeug verteuert, ist mit einer Veränderung der Wahl der Verkehrsmittel zu rechnen.

Der Trend der Verschiebung des Benutzungsverhältnisses (Modal Split) von ÖPNV zu MIV im Zeitraum 2004 - 2010 hat sich zu Ungunsten des ÖPNV entwickelt. Mittel- und langfristig ist der Trend möglichst umzukehren und eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils anzustreben.

D Organisationsstruktur (→ Kap. 4)

- **Verkehrsunternehmen** (→ Kap. 2.4; 4.1)

Die Bedienung der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsleistungen soll im Landkreis neben den Bahnbetreibern vorrangig durch die Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH (OVG) als kreiseigene Gesellschaft sichergestellt werden. Die Beförderung von mobilitätsbehinderten Menschen muss gewährleistet werden.

Für das allgemeine Marketing ist der VBB zuständig. Darüber hinausgehende Aufgaben können beim VBB beauftragt werden. Durch die Verkehrsunternehmen selbst muss die unternehmensbezogene Vermarktung erfolgen.

- **ÖPNV im Wettbewerb** (→ Kap. 4.2)

Durch den Wettbewerb im ÖPNV sollen Effizienzgewinne und Einsparungen bei den kommunalen Ausgaben für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im ÖPNV erreicht werden.

Der Aufgabenträger wird die Bildung von Linienbündeln im übrigen ÖPNV anstreben. Die Linienbündel werden bei auslaufender Linienverkehrsgenehmigung entsprechend dem EU-Recht neu vergeben.

- **Verkehrsverbund Berlin - Brandenburg (VBB)** (→ Kap. 4.3)

Der Landkreis unterstützt im Rahmen seiner Möglichkeiten das Bestreben des VBB, die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen, Kunden besser zu betreuen und ein einheitliches Marketingkonzept durchzusetzen.

E Investitionen (→ Kap. 5)

Der Landkreis gewährt nach Maßgabe des ÖPNV-Gesetzes Zuwendungen für Investitionen zur Verbesserung der kommunalen Infrastruktur im Bereich des übrigen ÖPNV. Umfang und Verfahren werden in der Förderrichtlinie geregelt.

Im Zuge der Neueinrichtung von Haltestellen ist deren Lage auf Antrag der Gemeinden an die Veränderungen in den Siedlungsstrukturen anzupassen.

F Finanzierung (→ Kap. 6)

Die Angebotsgestaltung im übrigen ÖPNV hat nach wirtschaftlichen Kriterien zu erfolgen. Die Verkehrsunternehmen haben weiterhin im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit alle Anstrengungen zu unternehmen, um erhöhte Aufwendungen für die Erbringung von Beförderungsleistungen auszugleichen.

Der verstärkte Übergang auf alternative Bedienungsangebote sowie die Vergabe von Verkehrsleistungen sollen dazu beitragen, die Aufwendungen des Landkreises für den übrigen ÖPNV zu verringern.

2 Bestandserfassung und Analyse

2.1 Strukturelle Veränderungen

Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV des Landkreises Oberhavel wird durch eine Vielzahl Faktoren beeinflusst, die zum Teil übergeordneter Natur sind (Benzinpreisentwicklung, politische Bewusstseinsbildung) bzw. zum größten Teil auch direkt im Landkreis messbar sind, wie Bevölkerungszuwächse und Motorisierungsrate.

Das Verkehrsangebot wird außerdem durch generelle Veränderungen im SPNV geprägt.

Die wichtigsten Faktoren sind:

- die Entwicklung der Einwohner im Landkreis Oberhavel und ihre räumliche Verteilung (Anzahl der Einwohner allgemein, Erwerbstätige, Schüler)
- die Ziele von Ortsveränderungen für verschiedene Fahrzwecke und deren räumliche Verteilung (Arbeitsplätze, Kultur-, Bildungseinrichtungen)
- die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln (Pkw, Krad, Fahrrad, Anbindung und Erschließung durch den ÖPNV)

2.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Der Landkreis Oberhavel ist durch die Kreisgebietsreform vom 06.12.1993 aus der Zusammenlegung der beiden ehemaligen Landkreise Gransee und Oranienburg entstanden und liegt im Norden des Landes Brandenburg. Er hat eine Nord-Süd-Ausdehnung von ca. 80 km und eine Ost-West-Ausdehnung von ca. 40 km. Er grenzt im Süden an das Land Berlin, an die brandenburgischen Landkreise Havelland, Ostprignitz-Ruppin (beide im Westen), Barnim und Uckermark (beide im Osten) sowie im Norden an den Landkreis Mecklenburg-Strelitz des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

Bei einer Einwohnerzahl am 31.05.2010 von 202.817 und einer Fläche von 1.796 km² lag die mittlere Bevölkerungsdichte bei 113 Einwohner / km².

Jahr	Einwohner	Einwohner / km ²
1993	166.214	93
2001	193.273	108
2010	202.817	113

Tab. 1 Entwicklung der Einwohnerzahl im Landkreis Oberhavel
Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg / Stand: jeweils 31.12. (1993 - 2009); 31.05. (2010)

Im Einzugsbereich des engeren Verflechtungsraumes zu Berlin leben ca. $\frac{2}{3}$ der Einwohner.

Nach Einschätzung des Gutachters (PROZIV) sind die Einwohnerzahlen des Landkreises Oberhavel im Analysezeitraum - die letzten 5 Jahre - kontinuierlich gestiegen. Das Wachstum hat sich von 1 bis 2 % pro Jahr auf zuletzt 0,3 bis 0,5 % pro Jahr verlangsamt, weil zunehmend die ungünstige natürliche Bevölkerungsbewegung durchschlägt und die Wanderungsgewinne abgenommen haben. Diese Wanderungsgewinne speisen sich vor allem aus Zuzügen aus Berlin und Personen aus dem äußeren Entwicklungsraum des Landes Brandenburg. Das Wachstum wird in der gegenwärtigen Konsolidierungsphase vorübergehend etwas verstärkt werden, danach aber bei schrumpfenden Salden sowohl bei natürlicher Bevölkerungsentwicklung als auch bei der Migration sich noch weiter verlangsamen und etwa ab 2014 einen Wendepunkt erreichen. Ab diesem Zeitpunkt reichen die weiterhin festzustellenden Wanderungsgewinne im Berliner Umland voraussichtlich nicht mehr aus, um Wirkungen der natürlichen Bevölkerungsentwicklung (Sterbeüberschüsse) und der weiteren Wanderungsverluste in den nördlichen und mittleren Teilen des Kreisgebietes zu kompensieren.

Noch prägender als bisher tritt die auch bisher schon feststellbare regionale Differenzierung dieser Entwicklung zutage. Nördlich einer Linie Schmachtenhagen - Oranienburg - Beetz-Sommerfeld gehen die Einwohnerzahlen in allen Teilräumen weiter zurück - im Falle von Gransee und Großwoltersdorf, aber auch Fürstenberg/Havel und Liebenwalde sogar stärker als in den letzten Jahren. Südlich davon gibt es mehrere Teilräume, die noch weitere Anstiege verzeichnen werden, insbesondere Glienicke/Nordbahn, Hohen Neuendorf und Mühlenbecker Land. Bevölkerungsanstiege sind aber nicht in allen Teilen des zum Berliner Umland gehörigen Planungsraumes zu erwarten. Insbesondere werden die Städte Kremmen und Hennigsdorf Einwohner verlieren.

Altersgruppe	1 9 9 3		1 9 9 8		2 0 0 4		2 0 0 9	
	absolut	in %	absolut	in %			absolut	in %
0 ... 6 Jahre	11.239	6,8	8.626	4,7	11.489	5,8	11.822	5,8
7 ... 16 Jahre	23.427	14,1	24.112	13,1	18.190	9,1	16.787	8,3
17 ... 26 Jahre	18.678	11,2	20.303	11,0	23.768	12,0	21.005	10,4
27 ... 65 Jahre	93.709	56,4	107.508	58,4	112.694	56,8	112.746	55,6
≥ 66 Jahre	19.161	11,5	23.448	12,8	32.409	16,3	40.416	19,9
Summe	166.214	100,0	183.997	100,0	198.550	100,0	202.776	100,0

Tab. 2 Entwicklung der Altersstruktur im Landkreis Oberhavel
Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

Im Jahre 2020 wird vom Amt für Statistik Berlin-Brandenburg für den Landkreis Oberhavel eine Gesamtbevölkerung von 199.232 Einwohnern prognostiziert.

Bei der Geburtenentwicklung ergab sich für den Landkreis Oberhavel das für das gesamte Gebiet der neuen Bundesländer typische Bild. Die Zahl der Geburten sank bis 1993 / 1994 und steigt seit 1998 wieder an. Der Anstieg erfolgt rascher als ursprünglich erwartet. Dennoch wird es auf lange Sicht in den neuen Bundesländern bei einem Sterbeüberschuss bleiben.

Der Anteil der Schüler nahm bis 1998 in absoluten Zahlen zwar zu, verringerte sich danach jedoch erheblich. Der starke Verlust ist auf die Einschulung der geburtenschwachen Jahrgänge und den Abgang der sehr starken Jahrgänge zu erklären.

Der relative Anteil der Auszubildenden / Studenten und Berufsanfänger blieb nahezu konstant. Dies ist durch die Überlagerung zweier Effekte bedingt. Zum einen fallen geburtenschwache Jahrgänge aus der Gruppe heraus und geburtenstarke Jahrgänge kommen hinzu, zum anderen sind in der Gruppe auch Wanderungsverluste zu verzeichnen.

Ebenso vergrößerte sich die Anzahl der über 66-Jährigen. Altersstrukturell bedingt wächst die Zahl der alten Menschen mit hoher Sterbewahrscheinlichkeit stark an. Deren Anteil steigt aufgrund der nachfolgenden Jahrgänge in den nächsten Jahren weiter an.

Entsprechend den Ergebnissen der demographischen Forschung auf dem Gebiet der Altersstruktur ist eine ähnliche Zunahme des Anteils behinderter Menschen im Landkreis zu erwarten. Wie aus der Bevölkerungsentwicklung hervorgeht, erwarten wir zukünftig einen Behindertenanteil von 10 bis 15 %.

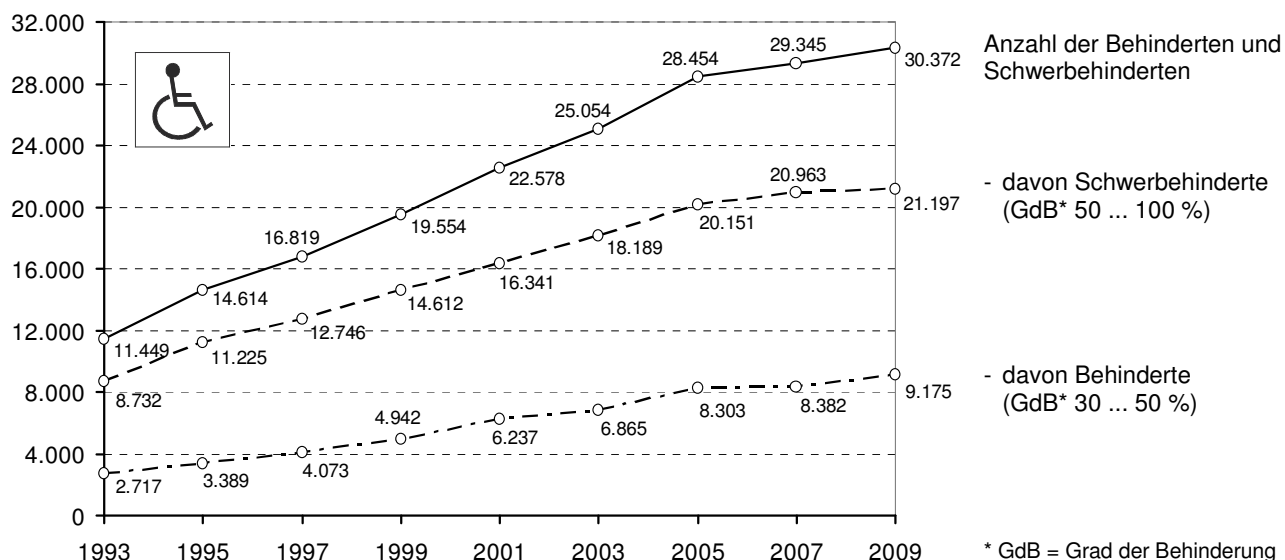


Diagramm 1 Behinderte und Schwerbehinderte im Landkreis Oberhavel von 1993 - 2009 (absolut)
Quelle: Landesamt für Soziales und Versorgung Cottbus / Stand: jeweils 31.12.

2.1.2 Entwicklung des Arbeitsmarktes

In den Jahren 2005 bis 2010 konnte eine erkennbare Trendwende am Arbeitsmarkt erreicht werden. Die Zahl der Arbeitslosen hat sich stetig verringert. Allerdings zeigt die Entwicklung der Arbeitslosenzahlen im Landkreis Oberhavel nicht ganz das für die neuen Bundesländer typische Bild. Als Grund hierfür ist vor allem der Wanderungsgewinn zu nennen, der weitestgehend aus Personengruppen mit Beschäftigung resultiert.

Nach der Zusammenlegung von Sozialhilfe und Arbeitslosenhilfe sollten vor allem Langzeitarbeitslose stärker gefordert und besser gefördert werden. Das durch den Landkreis Oberhavel im Jahre 2005 eingeführte und weitergeführte Optionsmodell konnte nachweisliche Erfolge aufweisen. Die Zahlen der Wiedereingliederung in den Arbeitsmarkt sind Erfolg versprechend.

Zur nachhaltigen Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und den Auswirkungen des demografischen Wandels im Land Brandenburg hat das Kabinett im November 2005 Beschlüsse zur Umsetzung einer neuen Förderstrategie gefasst. Der Einsatz der Landesmittel soll zukünftig unter dem Motto „Stärken stärken“ konzentriert werden. Durch die Festlegung der Regionalen Wachstumskerne sollen Städte und Städteverbünde vorrangig bei der Entfaltung ihrer besonderen wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Potenziale unterstützt werden. Im Landkreis Oberhavel werden in diesem Zusammenhang Investitionen der gewerblichen Wirtschaft in den Städten Oranienburg / Hennigsdorf / Velten (O-H-V) im engen Verflechtungsraum sowie in der Stadt Zehdenick besonders gefördert. Im Norden des Landkreises haben sich die Städte Gransee, Zehdenick und Fürstenberg/Havel im Rahmen der Regionalen Entwicklungsgesellschaft in Oberhavel mbH (REGiO-Nord) zusammengeschlossen, um die gewerbliche Wirtschaft einschließlich des Tourismusgewerbes zu fördern.

Jahr	SV-pflichtig Beschäftigte	Arbeitslose	Arbeitslosenquote in %
1995	52.320	11.706	15,4
1997	50.909	15.112	19,2
2001	49.303	16.211	16,4
2003	47.240	18.289	18,0
2005	44.844	17.325	18,4
2007	47.210	14.045	14,6
2009	47.992	11.409	11,6

Tab. 3 Arbeitsmarkt im Landkreis Oberhavel / Quelle: Bundesagentur für Arbeit

2.1.3 Entwicklung der Pendlerströme

In den Anlagen 4 a bis 4 c werden für den Landkreis Oberhavel die relevanten Pendlerrelationen dargestellt. Von besonderer Bedeutung für den Landkreis sind die Arbeitspendlungen mit Berlin (→ Anlage 4 b). Soweit diese mit dem ÖPNV abgewickelt werden, ist daran zwar vorrangig der SPNV beteiligt, jedoch hat der übrige ÖPNV insbesondere wichtige Zu- und Abbringerfunktionen zu erfüllen und ist daher von den entsprechenden Entwicklungstrends betroffen.

Gemeinde	nach Berlin 2004	von Berlin 2004	Quer- schnitt Berlin 2004	nach Berlin 2009	von Berlin 2009	Quer- schnitt Berlin 2009	Entwicklung Querschnitt 2004 - 2009
Birkenwerder	1.154	541	1.695	1.140	606	1.746	103,0%
Gliencke/Nordbahn	2.180	313	2.493	2.712	356	3.068	123,1%
Hennigsdorf	3.367	2.121	5.488	3.730	2.441	6.171	112,4%
Hohen Neuendorf	4.181	737	4.918	5.111	671	5.782	117,6%
Kremmen	643	173	816	729	167	896	109,8%
Leegebruch	789	43	832	989	55	1.044	125,5%
Mühlenbecker Land	2.835	544	3.379	3.627	543	4.170	123,4%
Oberkrämer	1.613	302	1.915	1.886	397	2.283	119,2%
Oranienburg	3.823	971	4.794	4.806	1.693	6.499	135,6%
Velten	1.294	998	2.292	1.555	839	2.394	104,5%
EVR	21.879	6.743	28.622	26.285	7.768	34.053	119,0%
Fürstenberg/Havel	114	29	143	159	26	185	129,4%
Gransee	197	34	231	220	53	273	118,2%
Großwoltersdorf	24	0	24	40	0	40	166,7%
Liebenwalde	227	19	246	314	32	346	140,7%
Löwenberger Land	507	38	545	643	75	718	131,7%
Schönermark	21	0	21	21	0	21	100,0%
Sonnenberg	16	0	16	29	0	29	181,3%
Stechlin	35	0	35	50	0	50	142,9%
Zehdenick	440	32	472	569	26	595	126,1%
ÄER	1.581	152	1.733	2.045	212	2.257	130,2%
Summe OHV	23.460	6.895	30.355	28.330	7.980	36.310	119,6%
Querschnitt	30.355			36.310			119,6%

Tab. 4 Pendlerströme mit Berlin und Pendlerverflechtungen der Gemeinden mit Berlin (sozialversicherungspflichtig beschäftigte Personen)
Quelle: Gutachten PROZIV 2010

Insgesamt pendelten 2009 36.310 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte zwischen dem Landkreis Oberhavel und Berlin sowie 2.257 zwischen den Gemeinden im Äußeren Entwicklungsraum und Berlin. Wie die Tabelle zeigt, haben die Berlinpendlungen der meisten Gemeinden des Landkreises von 2004 auf 2009 (aktuellste verfügbare Datenbasis) erheblich weiter zugenommen, in der Gesamtsumme um fast 20 %. Dabei ist die Zunahme mit 30 % bei den Gemeinden des äußeren Entwicklungsraumes gegenüber 19 % bei den Gemeinden des Berliner Umlands relativ stärker ausgeprägt gewesen, aber bei natürlich weitaus geringerem Gewicht. Soweit davon die Auspendlungen betroffen sind heißt dies, dass immer weitere Wege in Kauf genommen werden.

In absoluten Werten besonders prägnant waren die Zunahmen bei den Verflechtungen der Stadt Oranienburg um 35 % (+ 983 Auspendler und + 722 Einpendler). Aber auch bei allen anderen Gemeinden des Berliner Umlands sind Anstiege oder zumindest Stabilität festzustellen. Die Einpendlungen, insbesondere von jenseits der Kreisgrenze, sind immer ein Indiz für das Funktionieren eines Wirtschaftsstandortes. In der Betrachtung bis 2016 wird von einem deutlichen weiteren Anstieg der Pendleraufkommen ausgegangen.

Die Berlinverflechtungen (→ Anlage 4 c) werden auch im Planungszeitraum und weit darüber hinaus die absolute Dominante sein, die sich immer weiter ausprägt. Auch wenn diese Berlin-Umland-Verflechtungen stetig und deutlich zugenommen haben, sind sie doch historisch bedingt in Berlin/Brandenburg immer noch völlig unterentwickelt und werden definitiv ihre Potenziale in den kommenden Jahren nachhaltig, d. h. auch weit über den Planungshorizont 2016 hinaus, weiter ausschöpfen.

2.1.4 Entwicklung der Schülerbeförderung

Analog zum Einwohnerwachstum im Landkreis Oberhavel ist auch die Zahl der Schüler bis 1997 gestiegen. Im weiteren Verlauf macht sich der im Jahr 1989 einsetzende Geburtenrückgang bemerkbar.

Schuljahr	Anzahl Schüler	Grundschüler
1993 / 1994	24.785	13.912
1995 / 1996	26.202	14.010
1997 / 1998	26.371	13.512
1999 / 2000	24.476	11.679
2001 / 2002	22.825	9.433
2003 / 2004	20.865	8.110
2005 / 2006	19.517	9.022
2007 / 2008	18.594	9.951
2009 / 2010	18.623	10.551

Tab. 5 Entwicklung der Schülerzahlen
Quelle: Landkreis Oberhavel / FD Schulen

Nachdem die Schülerzahlen im Landkreis zwischen 1996 und 2006 bereits um fast 30 % zurückgegangen waren, ist dieser Prozess während der Laufzeit des gegenwärtigen Nahverkehrsplanes, also bis 2010 praktisch zum Stillstand gekommen. Zu Beginn des Schuljahres 2010 / 2011 gab es erstmals wieder geringfügig mehr Schüler als im Vorjahr.

Die Schülerquote (Anzahl der Schüler an der Wohnbevölkerung) ist von 15,2 % 1996 auf 9,2 % 2009 gesunken. Bereits 2010 wurden wieder 9,3 % erreicht. Nach Vorausberechnung wird 2016 die Schülerquote 9,8 % betragen. Im Grundschulbereich steigen die Zahlen bereits seit dem Schuljahr 2004 / 2005 wieder an. Im Sekundarbereich ist das ab 2009 / 2010 der Fall. Von diesem Jahr an steigen auch die Gesamtzahlen wieder. Gegenüber dem Stand 2009 / 2010 können die Schülerzahlen bis 2016 wieder auf 20.000 Personen (also um 7,4 %) ansteigen, was ca. 1.400 Personen entspricht. Allerdings wird dies voraussichtlich auch der Höchstwert sein, weil danach die zweite Welle des Rückganges der Schülerzahlen einsetzt und somit das so genannte „demografische Echo“ wirkt.

Veränderungen bei Schulstandorten im Rahmen der Schulentwicklungsplanung wirken sich unmittelbar auf die Schülerbeförderung aus und sind frühzeitig hinsichtlich der Integration in den allgemeinen Linienverkehr durch die Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen. Die Linienführung muss immer wieder den durch Schulstandortverlagerung / -sicherung neu entstehenden Verkehrsströmen angepasst werden. Die Situation, nördlich der Stadt Oranienburg weiterführende Schulen nur noch an drei Standorten zu haben (Gransee, Zehdenick, Löwenberg), ist schon ein Extremfall, der hohe Anforderungen an die Schülerbeförderung stellt, auch wenn die Regionalbahn einen Teil der Beförderungsaufgaben übernehmen kann (→ Anlage 6).

Bei der Gestaltung der Rückfahrten im Schülerverkehr wird gewährleistet, dass auf allen nachgefragten Relationen täglich zwei Fahrtmöglichkeiten zur Absicherung der gestaffelten Unterrichtsendzeiten angeboten werden. Die Auswahl der betreffenden Endzeiten ist zwischen den Beteiligten - der jeweiligen Schule und dem Landkreis als Träger der Schülerbeförderung - abzustimmen. Hierbei sind die Rückfahrtmöglichkeiten innerhalb von 60 min nach den jeweils festgelegten und zwischen den Beteiligten abgestimmten Zeitpunkten anzubieten.

Auf allen Relationen, die durch Schüler an Schulen mit Ganztagsbetrieb und an Schulen mit einer Sekundarstufe II nachgefragt werden, soll darüber hinaus eine dritte Rückfahrt angeboten werden, für welche die Einhaltung der Wartezeitbegrenzung von 60 min ebenfalls angestrebt wird.

Grundsätzlich sind die Schüler nach Unterrichtsende zeitnah von der Schule nach Hause zu befördern.

Bei vorhandenen Taktverkehren steht jedoch die Verknüpfung mit der Bahn im Vordergrund. Ist eine Schule im Liniennetz in einen Taktverkehr eingebunden, hat sie bereits ein sehr gutes - über die o. g. Mindestbedienung hinausgehendes - Beförderungsangebot (1-h-Takt, 30-Minuten-Takt, 20-Minuten-Takt).

Bei einem 1-h-Takt bzw. einem noch dichteren Takt geht in der Regel die Verknüpfung mit der Bahn vor. Die Anbindung für die Schule wird hierbei als ausreichend angesehen. Es obliegt in erster Linie der Schule selbst, die Endzeiten so zu gestalten, dass eine kurze Wartezeit gewährleistet wird.

Schuljahr	Schülerjahreskarten
2003 / 2004	7.119
2005 / 2006	5.182
2007 / 2008	4.302
2008 / 2009	4.285
2009 / 2010	5.032
2010 / 2011	5.390

Tab. 6 Teilnehmer Schülerbeförderung lt. Schülerbeförderungssatzung im Landkreis Oberhavel
Quelle: Landkreis Oberhavel / FD Schulen

Diese Teilnehmer erhalten vom Landkreis laut Schülerbeförderungssatzung einen Zuschuss zu den Fahrtkosten. Seit dem Schuljahr 2008 / 2009 steigen die Fahrschülerzahlen wieder an. Dieser Trendwechsel trägt sich selbst und wird ab 2009 mit der Beschlussfassung über eine neue Schülerbeförderungssatzung, mit deutlich reduzierten Kostenbeteiligungen erheblich verstärkt. Die Tendenz bei den Fahrschülerzahlen ist nicht grundsätzlich anders als bei den Schülerzahlen. Zu rechnen ist mit einem schrittweisen Anstieg um etwa 600 - 700 Personen zum Stand 2009 auf dann wieder ca. 5.700 Fahrschüler 2016. Beförderungsfälle sind, sofern sie nicht mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand in den Linienverkehr zu integrieren sind, über Individualverkehre abzusichern. Schülerspezialverkehre bleiben hiervon unberührt.

2.2 Derzeitiges ÖPNV-Angebot

2.2.1 Angebotsgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)

Die wichtigste Achse im SPNV des Landkreises Oberhavel ist die Strecke Berlin - Oranienburg - Löwenberg - Gransee - Fürstenberg - Neustrelitz - Rostock / Stralsund. Hier erfolgt eine Bedienung durch die Regional-Express-Züge (RE) im Stundentakt. Der Zugang zum Fernverkehr sowie die schnelle Erreichbarkeit der Bundeshauptstadt für den nördlichen Bereich des Landkreises Oberhavel werden hierdurch gesichert.

Linie	Linienführung	Angebot
RE 5	(Rostock / Stralsund - Neustrelitz) - Fürstenberg (Havel) - Dannenwalde - Gransee - Löwenberg - Oranienburg - (Berlin Hauptbahnhof - Falkenberg / Lutherstadt Wittenberg)	1-h-Takt
RE 6	(Wittenberge - Wittstock - Neuruppin) - Beetz-Sommerfeld - Kremmen - Velten - Hennigsdorf - (Berlin-Spandau)	1-h-Takt
RB 55	Kremmen - Hennigsdorf Velten - Hennigsdorf (in Überlagerung mit RE 6, Verdichterzüge in HVZ)	1-h-Takt 20- / 40-min-Takt
RB 12 PE 12	(Templin) - Zehdenick - Löwenberg - Oranienburg - (Berlin-Lichtenberg)	1-h-Takt
RB 20	Oranienburg - Hennigsdorf Hennigsdorf - (Potsdam)	nur mo. - fr. nur mo. - fr. 1-h-Takt 2-h-Takt
NE 27	(Berlin-Karow - Basdorf) - Zühlsdorf - Wensickendorf (- Schmachtenhagen / nur sa. + so.)	1-h-Takt
RB 54	(Berlin-Lichtenberg) - Löwenberg - (Herzberg - Rheinsberg)	Einzelzüge April - Okt.

S 1	Oranienburg - Hohen Neuendorf - (Nord-Süd-S-Bahn - Berlin-Wannsee)	20-min-Takt
S 25	Hennigsdorf - (Berlin-Tegel - Nord-Süd-S-Bahn - Berlin-Lichterfelde Ost - Teltow Stadt)	20-min-Takt
S 8	Birkenwerder - Mühlenbeck-Mönchmühle - (Berlin-Ostkreuz - Berlin-Grünau - Zeuthen)	20-min-Takt

Tab. 7 Fern-, Regional- und S-Bahnlinien im Landkreis Oberhavel - Quelle: Fahrplan 2010 / 2011

Die Länder Berlin und Brandenburg haben mit der S-Bahn Berlin GmbH einen Verkehrsvertrag mit Wirkung zum 01.01.2003 abgeschlossen, der auch die Streckenabschnitte im Landkreis Oberhavel einschließt. Für den jetzigen Nahverkehrsplan ist und bleibt der gültige Verkehrsvertrag bis 2017 die Grundlage für die zu erbringenden Verkehrsleistungen der S-Bahn.

Mit der Eröffnung des Berliner Nord-Süd-Tunnels im Mai 2006 hat sich für den Landkreis Oberhavel die Qualität der Bahnverbindungen deutlich verbessert. Am zentralen Hauptbahnhof sind vertaktete Umsteigemöglichkeiten in alle Richtungen sowie auch zum Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ nach Schönefeld möglich.

Angebotsstruktur im Fahrplanabschnitt 2010 / 2011 (→ Anlage 3):

- Der RE 5 fährt im 1-Stundentakt durch den Landkreis Oberhavel und bedient dabei die Bahnhöfe Fürstenberg (Havel), Dannenwalde (alternierend zu Löwenberg alle 2 Stunden), Gransee, Löwenberg (Mark) (alternierend zu Dannenwalde alle 2 Stunden) und Oranienburg.
- Beim RE 6 (Prignitz-Express) wird zwischen Berlin-Spandau, Hennigsdorf und Neuruppin ein Stundentakt mit attraktiven Fahrzeiten geboten. Zwischen Hennigsdorf und Kremmen verkehrt die RB 55 im Stundentakt und bedient alle Haltestellen. Darüber hinaus wird die RB 55 zwischen Hennigsdorf und Velten auf einen 20 / 40-Minutentakt verdichtet.
- Die Regionalbahnlinie RB / PE 12 verkehrt weiterhin stündlich zwischen Berlin-Lichtenberg und Templin über Oranienburg, Löwenberg und Zehdenick. In Oranienburg bestehen Systemanschlüsse zwischen der RB / PE 12 und dem RE 5, wodurch schnelle Verbindungen nach Berlin und zur Berliner Stadtbahn geschaffen werden.
- Zwischen Oranienburg und Hennigsdorf fährt die Regionalbahnlinie RB 20 Montag bis Freitag im 1-Stundentakt, die Züge verkehren alle 2 Stunden weiter nach Potsdam Hbf.
- Die NE 27 (Heidekrautbahn) bedient den Streckenabschnitt Berlin-Karow - Wensickendorf täglich im 1-Stundentakt. Samstags und sonntags wird zeitweise auch bis Schmachtenhagen gefahren.
- Zwischen Rheinsberg und Löwenberg verkehrt die Linie RB 54 von April bis Oktober im 2- bzw. 3-Stundentakt. Außerhalb dieser Zeit übernimmt die Buslinie 784 zwischen Rheinsberg und Gransee die Funktion eines Schienenersatzverkehrs.

Die wichtigsten Verknüpfungspunkte des SPNV im Landkreis Oberhavel befinden sich in Oranienburg und in Hennigsdorf. Hier werden die Produkte RB und RE mit der S-Bahn verbunden.

Bahnhöfe, in denen sich Züge zweier Richtungen begegnen, eignen sich besonders für die Verknüpfung von Bus und Bahn, da hier Taktknoten im Sinne des Integralen Taktfahrplans (ITF) eingerichtet werden können. Nach dem Fahrplan 2010 / 2011 kreuzen sich Züge in folgenden Bahnhöfen:

- Vogelsang (RB / PE 12)
- Gransee (RE 5)
- Velten (RE 6 und RB 55)

Der SPNV auf der Strecke Fürstenberg (Havel) - Lychen - Templin wurde im Mai 1996 eingestellt und der Verkehr durch die heutige Buslinie 517 übernommen (Ausgleichszahlung für SPNV-Ersatzverkehr durch das Land Brandenburg erfolgt nicht mehr). Die Bahnstrecke wird im Sommer für touristische Zwecke (Draisinenbetrieb) genutzt.

Auf der Heidekrautbahn (NE 27) wird der westliche Streckenast zwischen Wensickendorf und Liebenwalde seit 30.11.1997 nicht mehr befahren, nachdem zuletzt nur noch am Wochenende Züge verkehrten. Ein Schienenersatzverkehr findet heute nicht mehr statt. Zwischen Wensickendorf und Liebenwalde verkehrt heute die Buslinie 805.

Der Oberhavel Bauernmarkt in Schmachtenhagen wird ganzjährig an den Wochenenden von der Heidekrautbahn (NE 27) Berlin-Karow - Basdorf - Wensickendorf - Schmachtenhagen angefahren. Darüber hinaus wird der Oberhavel Bauernmarkt durch die Buslinie 805 Oranienburg - Liebenwalde täglich angebunden.

2.2.2 Angebotsgestaltung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs

In der folgenden Tabelle 8 sind die Linien des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs des Landkreises Oberhavel mit der Anzahl der Fahrten im Fahrplanjahr 2005/2006 und 2010/2011 aufgeführt (→ Anlage 1). Die Zahlenangaben in Klammern geben die Anzahl der Fahrten auf Teilstrecken wieder.

Linie	Relation (Fahrplan 2010 / 2011)	Anzahl Fahrten 2005 / 06	Anzahl Fahrten 2010 / 11	Bemerkungen
107	(S Hermsdorf) - Glienicke - Schildow - (Berlin-Niederschönhausen, Hermann-Hesse-Str.)	37 / 40	40 / 40	
136	(S Spandau, Bhf.) - S Hennigsdorf, Bhf.	30 / 30	30 / 30	
517	Fürstenberg, Bhf. - Himmelpfort - (Lychen - Templin)	8 / 7	8 / 7	
651	S Hennigsdorf, Bhf. - (Schönwalde - Falkensee)	3(2) / 2(1)	3 / 3	
671	(Nauen) - Bötzw - (S Spandau, Bhf.)	13(1)/13(1)	18 / 16	
756	(Neuruppin - Fehrbellin - Linum) - Kremmen, Bhf.		2 / 2	
783	(Neuruppin) - Grieben - Löwenberg, Bhf.		2 / 2	
782	(Wall) - Beetz-Sommerfeld, Bhf.		3 / 3	
784	(Rheinsberg) - Schönermark - Gransee, Bhf.		5 / 5	Fahrt während der Winterpause der RB 54
800	S Oranienburg, Bhf. - Kremmen - Flatow	9(4) / 12(1)	12(3)/13(2)	
801	S Oranienburg, Bhf. - Hohenbruch - Beetz - Ludwigs- aue	1(12)/2(12)	4(8) / 6(8)	
802	S Oranienburg, Bhf. -Löwenberg, Bhf.	7(4) / 7(5)	7(5) / 8(5)	
803	Oranienburg - Nassenheide - Liebenwalde - Lieben- thal	4(7) / 6(5)	5(8) / 8(4)	
804	Oranienburg, Badstr. - Malz	16(1) / 16	17 / 17	
805	S Oranienburg, Bhf. - Zehlendorf - Liebenwalde	10(2)/10(2)	12(1)/12(2)	
806	Zühlsdorf - Schildow	11(1) / 12	12(1) / 13	
807	S Hennigsdorf, Bhf. - Velten	15 / 14	13(1) / 15	
808	Hennigsdorf, Friedrich-Wolf-Str. - Stolpe Süd	3 / 4	2(2) / 2(1)	
809	S Hennigsdorf, Bhf. - Glienicke - S Hermsdorf	17(1)/17(2)	17(1)/17(2)	
810	Mühlenbeck - Glienicke - Schildow - Mühlenbeck (Ringlinie)		6 / 6	
811	S Hennigsdorf, Bhf. - Bötzw	4 / 4	3(1) / 4	
812	Bötzw - Marwitz - Schwante - Neu Vehlefan	8(3) / 8(2)	9(3) / 8(6)	
813	Schmachtenhagen - Bernöwe - Zehlendorf Ausbau	3 / 3	7 / 8	
814	Kremmen, Bhf. - Hennigsdorf, Förderschule		1 / 4	
816	Borgsdorf - Velten		7 / 9	
821	Oranienburg, Birkenallee - Oranienburg, Tiergarten	5(2) / 5	5(3) / 5	
822	S Hohen Neuendorf - Hohen Neuendorf, Havelstr.	22 / 23	22 / 23	

Linie	Relation (Fahrplan 2010 / 2011)	Anzahl Fahrten 2005 / 06	Anzahl Fahrten 2010 / 11	Bemerkungen
824	S Oranienburg, Bhf. - S Hennigsdorf, Bhf.	50 / 51(1)	50 / 51(1)	
830	Gransee, Bhf. - Löwenberg	8(2) / 10(1)	8(2) / 10(2)	
831	Liebenthal - Löwenberg		8 / 8	
832	Zehdenick - Löwenberg, Bhf.	4(3) / 4(4)	4(4) / 4(4)	
833	Gransee - Zehdenick	12(7)/12(4)	19 / 19	
834	Rauschendorf - Menz		1 / 2	
835	Gransee, Bhf. - Rönnebeck - (Keller) - Meseberg - Gransee, Bhf. (Ringlinie)	12	13	davon 4 Fahrten BürgerBus
836	Gransee, Bhf. - Neuglobsow	8 / 8(19)	8(1) / 9(1)	
837	Gransee, Bhf. - Ringsleben	3(1) / 3(2)	4 / 4(1)	
838	Zehdenick - Fürstenberg, Bhf.	8(4) / 8(5)	8 (5) / 8(7)	
839	Bredereiche - Fürstenberg - Neuglobsow (Menz)	5(3) / 5(3)	5(3) / 5(3)	
841	Gransee, Bhf. - Fürstenberg, Bhf.	5 / 6	4(1) / 4(2)	
842	Zehdenick, Bhf. - (Groß Dölln)	1 / 3	3(1) / 3(1)	
843	Zehdenick, Bhf. - Liebenwalde	4(2) / 4(2)	4(2) / 4(2)	
845	Gransee - Zehdenick	2(7) / 3(6)	6(3) / 6(3)	
846	Fürstenberg, Bhf. - Althymen	2(6)	8 / 9	
847	Fürstenberg, Bhf. - Menz	1(4) / 1(3)	1(4) / 1(4)	
848	Fürstenberg, Schule - Großmenow		5(2) / 3(4)	
850	Zehdenick, Bhf. - Vogelsang (über Ziegelwerk)	5(1) / 5(1)	6 / 5(1)	
851	Dannenwalde - Menz	1 / 1	1 / 2	
854	Gransee - Tornow - Himmelpfort	1 / 1	1(1) / 1(3)	

Tab. 8 Linien des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Oberhavel
Quelle: OVG-Fahrpläne 2005 / 2006 und 2010 / 2011

2.2.3 Anschlussqualität

Der Schwerpunkt einer guten Anschlussgestaltung zwischen Bus und SPNV liegt im Süden des Landkreises Oberhavel. Hier haben neben dem Schülerverkehr auch die Fahrtzwecke Arbeit, Einkauf und Freizeit Bedeutung im Buslinienverkehr. Für diese Fahrtzwecke sind vor allem gute Anschlüsse von und nach Berlin vorzusehen, d. h. überwiegend zu den S-Bahnlinien 1 und 25.

Der Norden des Landkreises Oberhavel ist über die Halte der Bahn im Fern- und Nahverkehr eng an die Bundeshauptstadt angebunden. Der Zugang zu den Bahnhöfen wird hier auch verstärkt durch den motorisierten Individualverkehr genutzt.

Der Regionalverkehr der Deutschen Bahn AG bietet z. T. attraktive Alternativen zur S-Bahn (z. B. von Oranienburg nach Berlin-Hauptbahnhof [Berlin-Gesundbrunnen], Berlin-Lichtenberg, Berlin-Spandau, Potsdam), jedoch bietet die S-Bahn im 20-Minuten-Takt zur Zeit noch schnellere Verbindungen zu vielen Zielen im Zentrum Berlins.

Im Norden des Landkreises hat der Schülerverkehr gegenüber den anderen Fahrzwecken ein sehr hohes Gewicht. Wichtig ist hierbei eine direkte Verbindung der Wohnorte der Schüler mit dem entsprechenden Schulstandort. Die Verknüpfung mit dem SPNV ist für den Schülerverkehr – außer für die Standorte des Oberstufenzentrums – von untergeordneter Bedeutung, da Schulstandorte in der Regel nicht durch den SPNV erschlossen werden. Für den übrigen Verkehr ist hingegen eine gute Abstimmung der Fahrzeiten zwischen Bus und SPNV wichtig, da die Züge des Regionalverkehrs in der Regel im 1- oder 2-Stundentakt verkehren und dadurch lange Wartezeiten entstehen können.

Tabelle 9 gibt einen Überblick über die derzeitigen Übergangszeiten zwischen dem SPNV und dem übrigen ÖPNV. Dabei wurde die Verknüpfung der jeweils nachfragestärksten SPNV-Linie mit dem Busverkehr herausgearbeitet. Problematisch bei der Abstimmung der Fahrzeiten zwischen Bus und S-Bahn sind unterschiedliche Taktzeiten. Trifft der 20-Minuten-Takt der S-Bahn auf einen 30-Minuten-Takt einer Buslinie, ergibt sich zwangsläufig bei jeder zweiten Fahrt eine längere Wartezeit.

Umsteigeknoten Bahn / Bus	Linie	Relation	Übergang Bahn - Bus (min)	Übergang Bus - Bahn (min)
Gransee	830 / RE 5	Berlin - Gransee - Löwenberg	2 ... 6	6 ... 12
	833 / RE 5	Berlin - Gransee - Zehdenick	3 ... 7	8 ... 13
	835 / RE 5	Berlin - Gransee - Rönnebeck	6 ... 11	3 ... 9
Hennigsdorf	807 / S 25	Berlin - Hennigsdorf - Velten	6	4
	809 / S 25	Berlin - Hennigsdorf - Hohen Neuendorf	12	17
	824 / S 25	Berlin - Hennigsdorf - Velten	13	10
Hohen Neuendorf	809/S 1/S 8	Berlin - Hohen Neuendorf - Hennigsdorf	17 / 1	4 / 7
		Berlin - Hohen Neuendorf - Glienicke	6 / 10	13 / 16
	809 / S 1	Oranienburg - Hohen Neuendorf - Hennigsdorf	7	14
		Oranienburg - Hohen Neuendorf - Glienicke	16	3
	822 / S 1	Berlin - Hohen Neuendorf - Havelstraße	2 (15)	8 (15)
		Oranienburg - Hohen Neuendorf - Havelstraße	5 (12)	2 (8)
Oranienburg	800 / S 1	Berlin - Oranienburg - Kremmen - Flatow	2 ... 10	3...18
	801 / S 1	Berlin - Oranienburg - Hohenbruch - Beetz (Kremmen)	4 ... 12	6 ... 11
	802 / S 1	Berlin - Oranienburg - Teschendorf	3 ... 5	4 ... 7
	803 / S 1	Berlin - Oranienburg - Liebenwalde	10	5 ... 13
	804 / S 1	Berlin - Oranienburg - Malz	12	12
	805 / S 1	Berlin - Oranienburg - Liebenwalde	5 ... 10	2 ... 12
	821 / S 1	Berlin - Oranienburg - Tiergarten	10	17
	824 / S 1	Berlin - Oranienburg - Velten	12	7
Velten	816 / RE 6 / RB 55	Hennigsdorf - Velten Bf. - Borgsdorf	5 ... 17	12 ... 31
		Hennigsdorf - Velten Bf. - (Carolinestraße sa. + so.)	7 ... 9	4 ... 25
Zehdenick	833 / RB 12	Berlin - Zehdenick - Gransee	9 ... 19	13 ... 15
		Berlin - Zehdenick - Zehdenick, Libellenweg	11 ... 14	12 ... 18

Tab. 9 Übergangszeiten zwischen Bahn und Bus
Quelle: Fahrplan ÖPNV 2010 / 2011

Einige Buslinien wie die Linien 800, 805, 806, 809, 816 und 824 besitzen mehr als einen Verknüpfungspunkt zum SPNV. Bei vorgegebenen Fahrzeiten im SPNV ergeben sich Zwangspunkte in der Fahrplangestaltung, die keine optimalen Übergangszeiten an allen Verknüpfungspunkten erlauben. Die Übergangszeiten können in diesem Fall nur an den wichtigen Verknüpfungspunkten optimiert werden.

Ein weiteres Hindernis für die Verbesserung der Anschlüsse ist die Kapazität der Haltestellen. Beispielsweise wird der S-Bahnhof Oranienburg von 10 Buslinien angefahren. Da die Busse nacheinander abgefertigt werden müssen, ergeben sich hier unterschiedlich lange Übergangszeiten zwischen S-Bahn und Bus.

2.3 Verkehrsnachfrage

Nach Angaben des Gutachters (PROZIV) für die Fortschreibung des NVP betrug das gesamte Verkehrsaufkommen 2009 an einem durchschnittlichen Werk- und Schultag im Landkreis Oberhavel im Nah- und Regionalverkehr mit angetriebenen Verkehrsmitteln 341.049 Fahrten oder 1,682 Fahrten je Einwohner und Tag. Davon werden 297.951 Fahrten durch den MIV¹ und 43.098 Fahrten durch den ÖPNV erbracht. Dies entspricht einem Modal-split-Anteil für den ÖPNV von 12,6 % und damit einem deutlichen Rückgang.

Anhand der Anlagen 5a bis 5c wird die derzeitige Fahrgastnachfrage im übrigen ÖPNV auf den einzelnen Relationen im Landkreis Oberhavel einschließlich der Umlandverkehre Berlin / Brandenburg dargestellt. Kreisübergreifende Verkehre werden in dieser Darstellung ebenso berücksichtigt.

		1994	1998	2004	2009
Einwohner		167 935	183 997	198 550	202 808
Erwerbstätige		57 098	63 217	65 364	71 669
Schüler		25 755	26 371	19 949	18 623
ÖPNV-Fahrten		38 288	35 884	45 283	43 098
davon	• Schüler	15 278	12 004 ¹	13 691	14 135
	• Berufspendler	13 704	14 703	19 305	20 324
	• Sonstige	9 306	9 177	10 102	10 824
Spezif. VA / EW		0,228	0,195	0,228	0,213
MIV-Fahrten		204 880	233 287	287 511	297 951
Spezif. VA / EW (MIV)		1,22	1,27 ²	1,45	1,469
ÖPNV : MIV		15,7 : 84,3	13,3 : 86,7	13,6 : 86,4	12,6 : 87,4

Tab. 10 Entwicklung von Strukturdaten und Verkehrsaufkommen im ÖPNV
Quelle: Gutachten PTV (Januar 2000); Gutachten PROZIV (März 2006, Dezember 2010)

Spezif. VA / EW	Spezifisches Verkehrsaufkommen im ÖPNV pro Einwohner und Tag
MIV-Fahrten Landkreises pro Tag	Fahrten des motorisierten Individualverkehrs aller Einwohner des
Spezif. VA / EW (MIV)	Spezifisches Verkehrsaufkommen im MIV pro Einwohner und Tag

¹ Fahrschüler 1998 / 1999

² Abschätzung aufgrund der gestiegenen Motorisierung

Die Entwicklung seit 2004 zeigt Aufkommenszuwächse beim MIV (um 3,6 %), was dem allgemeinen Trend im Land Brandenburg entspricht. Allerdings werden im gleichen Zeitraum deutliche Aufkommensverluste beim ÖPNV festgestellt, was nicht typisch ist, weil diese Werte das SPNV-Aufkommen mit enthalten. Daher ist der Modal-split-Anteil des ÖPNV von 14,1 % noch im Jahr 2000 über 13,6 % im Jahre 2004 auf aktuell 12,6 % zurückgegangen.

In diesem Aufkommensverlust ist nur in sehr geringem Umfang der Busverkehr beteiligt, dort waren die starken Rückgänge bereits in den Jahren vor 2009 zu verzeichnen. Der Bahn-Regionalverkehr erreichte sogar deutliche weitere Zuwächse im Kreisgebiet. Die Ursache des Aufkommensverlustes liegt bei der S-Bahn, was zunächst schwer erklärbar ist, weil bisherige Prognosen eindeutig positiv gerichtet waren. Die ausgewiesenen Ist-Werte beinhalten mit Bedacht nicht etwa Werte aus 2009 (mit den Einbrüchen aufgrund der unregelmäßigen Betriebsdurchführung bei der S-Bahn), sondern es wurden Daten von 2008 verwendet. Als eine begründbare Ursache lässt sich ein Kundenwechsel von der S-Bahn zu Regionalbahn aufgrund der Fahrzeitvorteile nach Inbetriebnahme des Nord-Süd-Tunnels vermuten, was aber nicht erklärt, weshalb das Gesamtaufkommen für den SPNV (also die Summe aus S-Bahn und Regionalbahn) absolut zurückgegangen sein soll - die S-Bahn also diesen Gesamteffekt mit einem Rückgang um 27 % erzeugt haben soll.

Die Suche nach den möglichen Ursachen in Abstimmung mit der S-Bahn hat ergeben, dass die angegebenen Werte für 2008 als sehr zuverlässig einzuschätzen sind, während das Zahlenmaterial aus der früher verwendeten Erhebungsmethodik der Vorjahre als eher kritisch zu sehen ist. Das muss leider den Schluss zulassen, dass in diesem Fall keine reale Entwicklung abgebildet wird. Der Logik folgend wären insbesondere im Ergebnis der Einwohnerentwicklung im S-Bahn-Einzugsbereich deutliche Aufkommenszuwächse zu vermuten gewesen.

Die Nachfrage im Busverkehr ist gegenüber 2004 noch um 1,6 % - ausschließlich im Schülerverkehr - zurückgegangen, bei den sonstigen Nutzern gab es bereits leichte Zuwächse.

Das spezifische Verkehrsaufkommen im SPNV ist auch nach dem statistisch nach unten korrigierten Ansatz mit 115 Fahrten je 1.000 Einwohner und Tag im Landkreis aufgrund des Vorhandenseins von 3 S-Bahn-, 2 RE- und 3 RB-Linien vergleichsweise sehr hoch und auch höher als das im Busverkehr mit 97 Fahrten je 1.000 Einwohner und Tag. Diese Werte korrespondieren immer miteinander und sollten in der Bewertung nie losgelöst voneinander betrachtet werden.

Gemeinsam mit den errechneten spezifischen Verkehrsaufkommen im MIV ergibt sich für den Landkreis Oberhavel eine vergleichsweise durchschnittlich hohe und über die letzten Jahre stetig langsam angestiegene Mobilität der Einwohner des Landkreises mit 1.682 Fahrten je 1.000 Einwohner und Tag.

Fahrten			2000	2004	2004/2000	2009*	2009/2004
im ÖPNV			44.804	45.283	1,1%	43.098	-4,8%
davon	SPNV		22.114	25.234	14,1%	23.365	-7,4%
	davon	S-Bahn	17.200	19.000	10,5%	13.850	-27,1%
		Bahn	4.914	6.234	26,9%	9.515	52,6%
	Bus		22.690	20.049	-11,6%	19.733	-1,6%
	davon				Anteil '04		Anteil '09
		Schüler	15.525	13.525	67,5%	13.106	66,4%
		Pendler	3.998	3.588	17,9%	3.638	18,4%
		Sonstige	3.167	2.936	14,6%	2.989	15,1%
davon	Schüler		16.295	14.135	31,2%	13.691	31,8%
	Pendler		18.389	20.324	44,9%	19.305	44,8%
	Sonstige		10.121	10.824	23,9%	10.102	23,4%
MIV**	Fahrten		271.989	287.511	5,7%	297.951	3,6%
	Fahrzeugbestand		99.315	110.686	11,4%	107.926	-2,5%
	Besetzung		1,38	1,35		1,33	
	Nutzungstage		73%	71%		68%	
	Nutzung pro Tag (h)		2,73	2,71		2,68	
Modal split	ÖPNV		14,1%	13,6%		12,6%	
	MIV		85,9%	86,4%		87,4%	
Mobilität	Gesamt		1,649	1,676		1,682	
F/Ew.,d	ÖPNV		0,233	0,228		0,213	
	darunter	SPNV	0,115	0,127		0,115	
		Bus	0,118	0,101		0,097	
	MIV		1,416	1,448		1,469	

Tab. 11 Analyse der absoluten und spezifischen Verkehrsaufkommen pro durchschnittlichem Werk- / Schultag - Quelle: Gutachten PROZIV (März 2006, Dezember 2010)

* Bus und Regionalbahn 2009; S-Bahn 2008

** Werte nach 2008 (außer nachr. 2011) erhöht um den Anteil zeitweilig stillgelegter Fahrzeuge (aktuell 13,9 %)

2.4 Verkehrsunternehmen im übrigen ÖPNV

Hauptbetreiber und Inhaber von 40 Konzessionen im allgemeinen Linienverkehr nach § 42 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) im Nahverkehrsraum Oberhavel ist die Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH (OVG).

Darüber hinaus werden Buslinien betrieben, die in das Gebiet des Landkreises Oberhavel hineinführen:

- *Berliner Verkehrsbetriebe AöR*

Buslinie 107 S Hermsdorf - Glienicke - Schildow - Berlin-Pankow,
Hermann-Hesse-Straße

Buslinie 136 Hennigsdorf - Berlin-Spandau

} Genehmigung für einen Linienverkehr nur bis zur Landesgrenze Berlin bis zum 31.03.2016

- *Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH*

Buslinie 517 Fürstenberg - Templin

- *Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH*

Buslinie 651 Hennigsdorf - Falkensee

Buslinie 671 Paaren im Glien - Bötzw - Berlin-Spandau

- *Ostprignitz-Ruppin Personennahverkehrsgesellschaft mbH*

Buslinie 756 Neuruppin - Kremmen, Bahnhof

Buslinie 782 Wall - Beetz-Sommerfeld, Bahnhof

Buslinie 783 Neuruppin - Löwenberg, Bahnhof

Buslinie 784 Gransee, Bahnhof - Rheinsberg

- *Barnimer Busgesellschaft mbH*

Buslinie 891 Bernau - Wandlitz - Zühlsdorf - Zepernick - Bernau

Durch die OVG sind hinsichtlich der Erstellung der Beförderungsleistungen als Subunternehmer Busunternehmen sowie im Rahmen alternativer Bedienungsformen Taxi- und Mietwagenunternehmen vertraglich eingebunden.

Derzeit sind über 50 Taxen- und Mietwagenunternehmen im Landkreis tätig.

2.5 Zustand des durch Kraftomnibusse im Linienverkehr befahrenen Straßennetzes des Landkreises Oberhavel

Das Straßennetz wurde in den vergangenen Jahren durch die Baulastträger schrittweise instand gesetzt. Aufgrund des erheblichen Nachholbedarfs besteht im Vorbehaltsstraßennetz des übrigen ÖPNV weiterhin Handlungsbedarf.

Auf den gegenwärtig durch Omnibusse im Linienverkehr im Landkreis Oberhavel befahrenen Strecken verschiedener Baulastträger besteht Sanierungsbedarf bei nachfolgenden Straßen und Straßenabschnitten:

- B 109 (Zehdenick - Falkenthal - B 167)
- Gemeindestraße Abzweig B 96 - Wendefeld - Abzweig K 6514
- L 214 (Ortsausgang Fürstenberg - Bredereiche - Blumenow - Tornow - Marienthal / Abzweig K 6513)
- Gemeindestraße Barsdorf - Abzweig L 214
- L 215 (Kurtschlag - Ortseingang Groß Dölln)
- Zehdenick / Waldstraße - Ziegeleiweg
- Gemeindestraße Kappe - Kurtschlag

- Gemeindestraße Altthymen / Neuthymen - Abzweig L 15
- Gemeindestraße Rauschendorf - Ortseingang Neulögow
- Gemeindestraße Altlüdersdorf - Wentow
- Gemeindestraße Altlüdersdorf - Neulüdersdorf - Abzweig K 6514
- Bergfelde / Ahornallee, B 96 a (bis Ortsausgang)
- Hohen Neuendorf / Schönfließer Straße (ab S-Bahnhof Richtung Ortsausgang)
- Hohen Neuendorf / Friedhof-, Havelstraße
- Kremmen / Berliner Chaussee, Dammstraße
- Beetz / Zufahrt Bahnhof Beetz-Sommerfeld
- Abzweig L 19 - Ludwigsau (einschl. Wendebereich)
- Schildow / Schillerstraße
- Mühlenbeck / Kastanienallee - Mönchmühlenallee
- Oranienburg / Thaerstraße - Kuhbrückenweg
- Oranienburg / Badstraße
- Oranienburg / Bernauer Straße (Abschnitt Bahnbrücke - André-Pican-Straße)
- Friedrichsthal / OD Dameswalde
- Malz / Ortslage - Fähre (im Bereich der Brücken)
- Velten / L 20 (Pinnower Chaussee) und L 172 (Breite Straße / Berliner Straße)
- Velten / Thälmannstraße - Marwitzer Trift
- Velten / Breite Straße - Germendorfer Allee

Das mit Omnibuslinien bediente Streckennetz im Landkreis Oberhavel hat eine Länge von ca. 1.036 km. Es sind 544 Haltestellenbereiche vorhanden, die überwiegend aus 2 Haltestellen (jeweils für beide Verkehrsrichtungen) bestehen.

Haltestelleneinrichtungen	2000	2005	2010
neu / gut erhalten	115	155	203
mit alter Wartehalle	179	143	116
mit befestigter Wartefläche	613	678	692
Anzahl Bushaltebuchten	92	108	120

Tab. 12 Zustand Haltestelleneinrichtungen
Quelle: OVG

3 Entwicklung des Angebotes im ÖPNV im Landkreis Oberhavel

3.1 Prognose der Verkehrsnachfrage

3.1.1 Eckwerte des Verkehrsaufkommens

Der Gutachter (PROZIV) hat im Rahmen seiner gutachterlichen Tätigkeit die Daten für die Verkehrsnachfrage im Zeitraum 2007 - 2010 ermittelt. Grundlage hierfür bilden die Verkehrszählung des VBB, die Entwicklung der Strukturdaten des Landkreises (Anzahl und räumliche Verteilung von Einwohnern, Schülern und Schulstandorten, Erwerbstätigen, Arbeitsplätzen u. a.) sowie die hieraus im Rahmen des aktuellen Gutachtens erstellten Modelle der Verkehrsnachfrage. Diese wurden anhand vorhandener und aktueller Zählenden kalibriert.

In den Anlagen 8 a - 8 c wird die Fahrgastnachfrage im übrigen ÖPNV für das Jahr 2016 auf den einzelnen Relationen in absoluten Zahlen vom Gesamtfahrgastaufkommen zu Berufspendler, Schüler und Sonstige prognostiziert.

Fahrten			2004	2009*	2011	2011/2004	2016	2016/2009
im ÖPNV			45.283	43.098	48.341	6,8 %	49.350	14,5 %
davon	SPNV		25.234	23.365	27.900	10,6 %	27.230	16,5 %
	davon	S-Bahn	19.000	13.850	20.650	8,7 %	17.200	24,2 %
		Bahn	6.234	9.515	7.250	16,3 %	10.030	5,4 %
	Bus		20.049	19.733	20.440	2,0 %	22.120	12,1 %
	davon					Anteil 2011		Anteil 2016
		Schüler	13.525	13.106	13.560	66,3 %	14.590	66,0 %
		Pendler	3.588	3.638	3.777	18,5 %	4.104	18,6 %
		Sonstige	2.936	2.989	3.103	15,2 %	3.426	15,5 %
davon	Schüler		14.135	13.691	14.240	29,5 %	15.210	30,8 %
	Pendler		20.324	19.305	22.302	46,1 %	22.191	45,0 %
	Sonstige		10.824	10.102	11.799	24,4 %	11.949	24,2 %
MIV**	Fahrten		287.511	297.951	306.090	6,5 %	307.967	3,4 %
	Fahrzeugbestand		110.686	107.926	127.200	14,9 %	115.400	6,9 %
	Besetzung		1,38	1,35	1,33	1,32		1,32
	Nutzungstage		73%	71 %	68 %	68 %		67 %
	Nutzung pro Tag (h)		2,73	2,71	2,68	2,67		2,64
Modal split	ÖPNV		13,6 %	12,6 %	13,6 %		13,8 %	
	MIV		86,4 %	87,4 %	86,4 %		86,2 %	
Mobilität	Gesamt		1,676	1,682	1,735		1,749	
F/Ew., d	ÖPNV		0,228	0,213	0,237		0,242	
	darunter	SPNV	0,127	0,115	0,137		0,133	
		Bus	0,101	0,097	0,100		0,108	
	MIV		1,448	1,469	1,498		1,507	

Tab. 13 Analyse und Prognose der absoluten und spezifischen Verkehrsaufkommen pro durchschnittlichem Werk- / Schultag - Quelle: Gutachten PROZIV

* Bus und Regionalbahn 2009; S-Bahn 2008

** Werte nach 2008 (außer nachr. 2011) erhöht um den Anteil zeitweilig stillgelegter Fahrzeuge (aktuell 13,9 %)

Die Vorausberechnung der Verkehrsaufkommen ist zum einen in der Strukturdatenentwicklung begründet und berücksichtigt zum anderen die Komponente der Veränderung der Verkehrsangebote wie auch das Verkehrsverhalten der Nutzer:

- Generell werden bei allen Angeboten Verbesserungen der Qualität und der Verknüpfungen sowie verstärkte Wirksammachung der Vorteile des VBB unterstellt.
- Das Angebot im Bahnverkehr hat durch die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Nord-Süd-Tunnels mit entsprechenden Fahrtzeitverkürzungen eine erhebliche und aufkommensrelevante Verbesserung erfahren. Vergleichbare Maßnahmen zeichnen sich für den Planungszeitraum bis 2016 nicht ab. Dadurch entsprechen die Zuwachspotenziale lediglich allgemeinen Trends der Verkehrsmittelwahl im Land Brandenburg, insbesondere in den Relationen mit Berlin.
- Hinsichtlich der S-Bahn-Aufkommen wird davon ausgegangen, dass diese mit Übergabe der Ergebnisse 2008 auf einen realistischen Stand - vor Beginn der betriebstechnischen Unregelmäßigkeiten - gebracht worden sind. Für die Jahre 2009 und 2010 ist davon auszugehen, dass das Aufkommen deutlich unter den Werten für 2008 liegt. Zu den Größenordnungen gibt es keine Angaben des Unternehmens. Schätzungen könnten sich im Bereich von -20 % bewegen, in den einzelnen Relationen aufgrund unterschiedlicher Alternativen aber sehr unterschiedlich sein. Für den Planungszeitraum ist davon auszugehen, dass es mindestens noch das gesamte Jahr 2011 dauern wird, bis der normale Betriebsablauf und danach noch ein weiteres Jahr (2012) dauern wird, bis das Fahrgastaufkommen auf dem Niveau 2008 wiederhergestellt sein wird.

Für den Zeitraum einsetzend in 2012 bis 2016 werden dann allerdings die latent vorhandenen und „angestauten“ Potenzialzuwächse für die S-Bahn voll wirksam werden und zu einem deutlichen Nachfrageanstieg in der Größenordnung von 20 ... 25 % gegenüber dem Stand von 2008 führen. Dennoch bleibt der Prognosewert 2016 noch um 17 % hinter der bisherigen Prognose für das Jahr 2011 zurück. Im Gegenzug werden die Nachfragezuwächse für die Regionalbahn in dieser Phase deutlich geringer, weil die S-Bahn wieder eine attraktivere Alternative bietet.

Bei allen diesen Einschätzungen wird unterstellt, dass das Unternehmen S-Bahn Berlin GmbH die gegenwärtigen betriebstechnischen Probleme tatsächlich und vollständig lösen kann. Sollte dies nicht der Fall sein und es ggf. auch zu unternehmensstrukturellen Veränderungen kommen, gelten völlig andere Rahmenbedingungen und müssten zu einer Neueinschätzung der strukturellen Nachfrageentwicklung führen.

- Der Busverkehr im Landkreis Oberhavel wird bis 2016 die Fahrgastzahlen von 2009 relativ deutlich überschreiten können, nachdem das Aufkommen bis 2008 / 2009 noch rückläufig gewesen war. Dabei ist der wesentliche Effekt 2010 bereits eingetreten - mit den spürbaren Nachfragezuwächsen im Schülerverkehr infolge der Änderung der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises im Jahre 2009, wodurch die Nutzung des Schülerverkehrs insbesondere für Schüler im Grundschulbereich deutlich preisgünstiger geworden ist. Aber auch darüber hinaus ist die Einschätzung der Entwicklung im Schülerverkehr überwiegend optimistisch und gründet sich auf die Stabilisierung bzw. den leichten Anstieg der Schüler- und Fahrschülerzahlen. Dabei wird ein weitestgehend stabiles Verkehrsangebot - bei natürlich nachfragebestimmten Umschichtungen der Angebote und weiteren Umstellungen auf bedarfsabhängige Angebote - unterstellt.
- Bei der MIV-Nutzung wurde von einer abnehmenden Nutzungsintensität der Fahrzeuge ausgegangen. Das betrifft sowohl die Anzahl der Nutzungstage pro Jahr als auch die Anzahl Nutzungen pro Tag. Beim Besetzungsgrad der Fahrzeuge wirken gegenläufige Tendenzen, zum einen der allgemeine Trend der Individualisierung bei zunehmender Pkw-Verfügbarkeit sowie Führerscheinbesitz und zum anderen von Fahrgemeinschaften. Letztere beschränken sich aber auf regelmäßige Fahrten, insbesondere Pendlerverkehre, und kommen somit nur begrenzt zur Wirkung. Im speziellen Fall wirken auch die aktuellen Einschränkungen im S-Bahnverkehr in Richtung Etablierung und Verfestigung von Fahrgemeinschaften. Mittelfristig wird aber die rückläufige Tendenz der Pkw-Besetzungsgrade verstärkt wieder einsetzen. In die Gesamtbetrachtung sind Komponenten ökologischen Verkehrsverhaltens (dazu gehört z. B. auch die Ausweitung von Fahrgemeinschaften) ebenso eingeflossen wie zunehmende Verkehrsdichten und Parkraumverknappung oder Parkraumverteuerung in sensiblen Bereichen und auch der Kostenanstieg infolge Erhöhung der Kraftstoffpreise, nach zwischenzeitlicher gegengerichteter Entwicklung etwa ab 2012 wieder auf das Niveau von 2008. Deren Wirkung wurde etwa doppelt so hoch angesetzt wie der zu erwartende Anstieg der ÖPNV-Tarife.

In der Zusammenfassung ergibt sich nicht nur eine Stabilisierung des Modal-split-Anteils des ÖPNV, sondern eine Verbesserung dieses Anteils auf 13,8 %. Ob es sich dabei um eine echte und nachhaltige Trendumkehrung handelt, ist gegenwärtig schwer zu beurteilen, weil hier insbesondere Fragen alternativer Antriebstechnologien in der mittelfristigen und schon gar der längerfristigen Perspektive eine wesentliche Rolle spielen. Zunächst sollte von einer Stabilisierung der Modal-split-Quote auf verbessertem Niveau ausgegangen werden.

Ein weiteres wichtiges Merkmal ist die erhebliche Zunahme der Gesamtmobilität der Einwohner des Landkreises auf 1,749 Fahrten je Einwohner und Tag. Diese Zunahme stützt sich sowohl auf den MIV wie auch auf den ÖPNV und ist als Merkmal zunehmender Lebensqualität zu werten.

Ergänzend dazu ist festzustellen, dass auch die Mobilitätsraten im Radverkehr und bei den alternativen Fortbewegungsformen deutlich im Steigen begriffen sind. Bei den alternativen Angebotsformen sind dies meist nur zeitweilige Modeerscheinungen. Nicht so beim Radverkehr, dieser entwickelt sich stabil steigend und das wird auch im Zeitraum bis 2016 ungebrochen sein. Die natürlichen und die geschaffenen Rahmenbedingungen für den Radverkehr, also insbesondere die Topografie und das Angebot an Radwegen, wirken sich dabei sehr fördernd aus.

3.1.2 Entwicklung der Verkehrsströme und der Netzbelegungen

Neben der vorstehend erläuterten Eckwertanalyse und Prognose hat der Gutachter (PROZIV) eine Umlegung der Fahrgastaufkommen im übrigen ÖPNV auf das Verkehrsnetz in Analyse und Prognose durchgeführt.

Die folgende Tabelle fasst die Verkehrsaufkommen der einzelnen Fahrtzwecke zusammen und gibt einen Überblick über die eingetretenen Veränderungen und die geschätzte Prognose bis zum Jahre 2016 (→ Anlagen 5 a-c / 8 a-c).

		2004	2009	2016 (geschätzt)
Einwohner		198.550	202.808	204.300
Erwerbstätige		65.364	71.669	72.527
Schüler		19.949	18.623	20.000
ÖPNV-Fahrten		45.283	43.098	49.350
davon	• Schüler	14.135	13.691	15.210
	• Berufspendler	20.324	19.305	22.191
	• Sonstige	10.824	10.102	11.949

Tab. 14 Vergleich des Verkehrsaufkommens im ÖPNV
Quelle: Gutachten PTV (Januar 2000);
Gutachten PROZIV (März 2006, Dezember 2010)

Sowohl Angebots- als auch Belegungsstruktur spiegeln sehr intensiv die äußerst differenzierten Dichteverhältnisse und die außergewöhnlich hohe Bündelung radialer Achsenströme wieder. Diese Differenzierung hat im Vergleich zu früheren Betrachtungszeiträumen weiter zugenommen.

Es zeigt sich, dass - von wenigen Abschnitten, wie

- Gransee - Zehdenick,
- zwischen den jeweiligen Ortsteilen von Gransee und Zehdenick,
- Löwenberg - Wackerberge und
- Liebenwalde - Nassenheide - Oranienburg

abgesehen - nördlich der Linie Schmachtenhagen - Oranienburg - Beetz-Sommerfeld praktisch keine konzentrierten Fahrgastströme im übrigen ÖPNV (ab ca. 200 Fahrgäste im täglichen Querschnitt, also die Summe beider Richtungen) ablesbar sind. In ausnahmslos allen diesen Netzabschnitten spielt zudem der Schülerverkehr die absolut dominierende Rolle und überlagert andere Fahrtzwecke fast vollständig. Aus der Darstellung der Fahrgastbelegungen ohne Schüler ist im Grunde ablesbar, in welchen Netzsegmenten sich überhaupt gegenwärtig noch konventionelle Linienverkehrsangebote außerhalb des Schülerverkehrs als sinnvoll erweisen können.

Dagegen zeigt sich eine prägnante Zusammenballung der Fahrgastströme im übrigen ÖPNV in der Hauptachse des übrigen ÖPNV im Landkreis Oberhavel

- Oranienburg - Germendorf - Leegebruch - Velten - Marwitz - Hennigsdorf - (Berlin-Spandau)

mit teilweise bis zu 2.000 Fahrgästen im Tagesdurchschnitt, wobei die Relation Hennigsdorf - (Berlin-Spandau) von geringerer Bedeutung ist. Diese Achse ist nur teilweise eine Berlin-Radiale. Sie erschließt auch einen großen Teil des engeren Verflechtungsraumes und leistet vielfältige Zubringerfunktionen.

Die Hauptradiale mit Berlin verläuft in der Relation

- Oranienburg - Borgsdorf - Birkenwerder - Hohen Neuendorf - Glienicke/Nordbahn - (Berlin)

und wird fast ausschließlich von S-Bahn und Regionalbahn bedient. Einzig die Relation Glienicke - S Hermsdorf gehört zu den sehr starken Busrelationen. Ansonsten ist die Hauptradiale zur Vermeidung von Parallelangeboten „busfrei“.

Darüber hinaus lassen sich im Verflechtungsraum zahlreiche Erschließungsrelationen, Zubringerrelationen sowie eine kleinere radiale Berlinachse (Schildow - Berlin-Pankow) mit relativ hohen Fahrgastaufkommen erkennen. Als vorrangige Hauptrelationen sind zu nennen:

- Groß-Ziethen - Staffelde - Kremmen - Schwante - Vehlefanz - Bärenklau - Leegebruch (Anschluss Hauptachse)
- Beetz-Sommerfeld - Hohenbruch - Teerofen - Oranienburg (Anschluss Hauptachse)
- Nassenheide - Oranienburg (Anschluss Hauptachse)
- Liebenwalde - Zehlendorf - Wensickendorf (Bahn) - Schmachtenhagen - Oranienburg (Anschluss Hauptachse)
- Hammer - Liebenwalde - Nassenheide - Oranienburg (Anschluss Hauptachse)
- Zühlsdorf - Summt - Mühlenbeck (S-Bahn)
- Schildow - Berlin-Pankow
- Schönfließ - Bergfelde - Hohen Neuendorf (mit Erschließungsaufgaben gegenüber der S-Bahn)
- Hennigsdorf - Stolpe - Hohen Neuendorf
- S Hermsdorf (Hauptachse) - Glienicke/Nordbahn - Schildow (Nebenachse)

Die Bedeutung des Schülerverkehrs ist auch an diesen Hauptrelationen - von wenigen Ausnahmen abgesehen - hoch, jedoch ist er in der Regel nicht so dominant (Anteil meist unter 50 %).

Die prognostizierten Veränderungen in Belegungen nach Fahrtzwecken innerhalb des Netzes (→ kartografisch veranschaulicht in Anlagen 8 a - c), ergeben sich aus

- der Entwicklung der Schülerzahlen nach Wohnorten und der Schulstandortentwicklung sowie der Zuordnung der Schüler zu den Schulen;
- der lokalen Differenzierung der Entwicklung von Einwohnerzahlen und Arbeitsplätzen (daraus sich ergebenden Pendlerverflechtungen);
- der Entwicklung von tertiären Zielen (Ziele des Fremdenverkehrs, des konzentrierten Einzelhandels, des Gesundheits- und Sozialwesens, Kultur und Sport).

Der Vergleich der Netzbelegungskarten in Analyse und Prognose zeigt, dass

- ähnlich wie bei den Nichtschülern im gesamten äußeren Entwicklungsraum die Belegungen deutlich abnehmen,
- innerhalb des engeren Verflechtungsraumes die Netzbelegungen mit Schülern nahezu konstant bleiben bzw. leicht ansteigen.

Per Saldo ergibt sich daraus ein schrittweise um etwas mehr als 10 % zunehmendes Aufkommen im Schülerverkehr mit Bussen.

Aus der verkehrlichen Bewertung ergeben sich nur in ganz eng begrenzten räumlichen Bereichen Aufkommenszuwächse in den Fahrtzwecken Arbeiten (Pendler) und Sonstige (Einkauf, Besorgung usw.) Diese Bereiche sind begrenzt auf die Hauptachsenbereiche zwischen Oranienburg, Legebruch, Borgsdorf, Hohen Neuendorf und Berlin, Hennigsdorf und Velten, Teile von Oberkrämer sowie insbesondere die Räume Mühlenbecker Land und Glienicke/Nordbahn.

Alle anderen Räume werden weitere Aufkommensverluste in diesen Fahrtzwecken außerhalb des Schülerverkehrs zu verzeichnen haben. Per Saldo wirken aber die Zuwächse innerhalb des Berliner Umlandraumes etwas stärker als die Verluste im äußeren Entwicklungsraum.

Generell vollzieht sich eine weitere schrittweise Überleitung von Kunden im konventionellen Linienverkehr hin zu Kunden in alternativen Bedienungsformen (→ Anlagen 9 und 10). Die Größe der Schritte ist abhängig von den tatsächlich im Planungszeitraum wirksam werdenden Angebotsmaßnahmen. Trotzdem wird der Anteil der Beförderungsfälle in alternativen Bedienungsformen vergleichsweise immer gering bleiben, weil der Schülerverkehr als Hauptpotenzial weitestgehend ausgenommen bleibt und auch andere konzentrierte Ströme für diese Angebotsformen nicht geeignet sind.

3.2 Entwicklungsziele im Schienenpersonennahverkehr

Der Landkreis betrachtet das Schienennetz als eine wirtschaftlich, sozial und ökologisch wichtige Alternative zur Straße und als eine grundlegende Raumerschließungskomponente sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr.

Deshalb setzt sich der Landkreis beim Aufgabenträger für den SPNV dafür ein, das bestehende Schienennetz im Kreisgebiet zu erhalten, keine Entwidmungen von Bahnstrecken zu beantragen bzw. zuzulassen und die Option für die Wiederinbetriebnahme bereits stillgelegter Strecken sicherzustellen. Im Rahmen einer mittel- bis langfristigen Reaktivierung von Bahntrassen sollten stillgelegte bzw. von Stilllegung bedrohte Strecken durch Trassensicherungsverträge zwischen dem zuständigen Ministerium und dem Trasseneigentümer erhalten bleiben, wenn eine baldige maximal mittelfristige Sanierung der nicht mehr in Betrieb befindlichen Bahnstrecke absehbar ist.

Die in Betrieb befindlichen Bahnstrecken sollten entsprechend den technischen Standards saniert bzw. ausgebaut werden. Bei baubedingten Einschränkungen sind die Beförderungsangebote durch Busersatzverkehr zu sichern. Für die nicht benötigten Empfangsgebäude sollten Nutzungskonzepte entwickelt und auf allen SPNV-Zugangsstellen entsprechend den örtlichen Gegebenheiten Parkplätze sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Zuge von P & R und B & R - Anlagen eingerichtet werden.

Der Landkreis bewertet seine Bahntrassen nach der Verbindungsfunktion, wobei zwischen Schienenstrecken mit

- großräumiger Verbindungsfunktion,
- überregionaler Verbindungsfunktion und
- regionaler Verbindungsfunktion

unterschieden wird. Dabei nimmt jede höherwertige Verbindung auch zugleich die Verbindungsfunktionen niederer Stufe wahr.

Neue Kreuzungspunkte von Eisenbahnen und Straßen sollten gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz niveaufrei hergestellt werden. Bei bestehenden Kreuzungen sollten im Rahmen der Notwendigkeit Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit oder der Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der überschaubaren Verkehrsentwicklung durchgeführt werden.

Bestehende schienengleiche Bahnübergänge sollten mit modernen Sicherungsanlagen ausgerüstet werden.

Vorstellungen des Landkreises zur Entwicklung des Bahnnetzes sind im Folgenden dargestellt.

Großräumig bedeutsame Bahntrassen im Landkreis Oberhavel sind nachfolgend aufgeführte Strecken:

■ *Nordbahntrasse*

- Diese Schienenverbindung ist gemäß Bundesverkehrswegeplan auf eine Streckengeschwindigkeit von > 140 km/h zu entwickeln.
- Die Nordbahntrasse wird im Bereich von Oranienburg bis Rostock bis zum Jahre 2015 auf eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut.
- Die Ausbaustrecke Berlin - Rostock (- Skandinavien) ist als internationales Projekt Schiene im Bundesverkehrswegeplan ausgewiesen und soll schrittweise weiter für den Fernverkehr entwickelt werden.
- Die vorhandenen Zugangsstellen in Oranienburg, Gransee und Fürstenberg sind zu sichern.

Eine direkte Einbindung auf der Nordbahntrasse südlich der Zugangsstelle Birkenwerder nach Berlin-Gesundbrunnen ist mittel- bzw. langfristig zu realisieren.

■ *Berliner Außenring*

- Diese Strecke soll gem. LEP B-B als wichtige Trasse mittelfristig für den Fernverkehr erhalten werden.

Die Schienenverbindungen und Zugangsstellen (Fernbahnhöfe) einschließlich notwendiger Funktionsflächen sind für den großräumigen Schnellverkehr zu sichern sowie bedarfs- und funktionsgerecht auszubauen.

Zugangsstellen zum großräumigen Schnellverkehr sind zugleich Zugangsstellen zum Regionalschnell- und Regionalverkehr.

Überregional bedeutsame Bahntrassen im Landkreis Oberhavel sind nachfolgend aufgeführte Strecken:

■ *(Neustrelitz) - Oranienburg - (Berlin-Zentrum) auf der Nordbahntrasse*

- Die vorhandenen Zugangsstellen in Oranienburg, Löwenberg (Mark), Gransee, Dannenwalde und Fürstenberg sind zu sichern sowie ein zusätzlicher Regionalbahnhalt im Raum Birkenwerder / Hohen Neuendorf zu entwickeln.
- Die Schienenverbindung ist auf eine Streckengeschwindigkeit von > 140 km/h zu entwickeln.
- Die Taktichte soll mindestens 60 Minuten betragen.

■ *Prignitz-Express (Wittenberge - Neuruppin) - Kremmen - Velten - Hennigsdorf - (Berlin-Zentrum)*

- Die Zugangsstellen in Hennigsdorf, Velten, Kremmen und Beetz-Sommerfeld sind zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen.
- Die Bahntrasse ist für eine Geschwindigkeit von $\geq 100 \dots 120$ km/h vorzuhalten.
- Die Taktichte soll mindestens 60 Minuten betragen.
- Die direkte schnelle Durchbindung über Hennigsdorf - Wiederaufnahme der Trassenführung der Kremmener Bahn - über das Zentrum Berlins (Berlin-Gesundbrunnen) ist zeitnah zu realisieren (Verknüpfung mit dem bis dorthin verlängerten Flughafenexpress).

■ *(Templin) - Zehdenick - Löwenberg (Mark) - Oranienburg - (Berlin-Zentrum)*

- Die Zugangsstellen Vogelsang, Zehdenick - Neuhof (geplante Verknüpfung mit dem Netz der Tonlorenbahn), Zehdenick, Klein-Mutz (die Zugangsstelle soll wieder in Betrieb genommen werden), Bergs-

dorf, Löwenberg (Mark), Grüneberg, Nassenheide, Sachsenhausen, Oranienburg sind innerhalb des Landkreises Oberhavel zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen.

- Die Einrichtung einer zusätzlichen Zugangsstelle im Bereich Birkenwerder / Hohen Neuendorf sollte geprüft und mittelfristig entwickelt werden.
- Die Zugangsstellen Hohen Neuendorf - West und Hennigsdorf sind bei der Führung über den westlichen Berliner Außenring als Zugangsstellen für diese Bahntrasse zu sichern.
- Die Schienenverbindung ist entsprechend der SPNV-Planung des Landes zwischen Templin und Löwenberg (Mark) auf eine Streckengeschwindigkeit von 80 ... 100 km/h zu entwickeln.
- Die Taktdichte soll mindestens 60 Minuten betragen.

■ *Oranienburg - Hennigsdorf - Potsdam*

- Die Zugangsstellen Oranienburg, Birkenwerder, Hohen Neuendorf - West und Hennigsdorf sind zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen.
- Die Verweilzeit der Züge in Hennigsdorf sollte im Sinne der Fahrgäste und zur Schaffung einer attraktiven Direktverbindung Oranienburg - Potsdam auf ein Minimum beschränkt werden
- Die Bahntrasse sollte für eine Geschwindigkeit von > 100 ... 120 km/h vorgehalten werden.
- Im Abschnitt Oranienburg - Hennigsdorf sollte die Taktdichte mindestens 60 Minuten und im Abschnitt Hennigsdorf - Potsdam mindestens 120 Minuten betragen.

■ *sog. „Dritter Ring“ (Neuruppin - Herzberg) - Löwenberg (Mark)*

- Die Trasse führt von Kyritz, Neustadt / Dosse über Neuruppin und Herzberg (Mark) nach Löwenberg (Mark).
- Mit der Einstellung des Betriebes auf der Bahnstrecke Herzberg - Neuruppin hat die Bahntrasse an Bedeutung verloren.
- Die Zugangsstellen Grieben und Löwenberg (Mark) Dorf werden nicht mehr bedient.
- Die Wiederaufnahme des Bahnbetriebes zwischen Herzberg und Neuruppin und die Wiedereinrichtung eines zusätzlichen Bedarfshaltes (nicht in Linde, sondern allgemein im Löwenberger Land) sollten mittelfristig geprüft werden.
- Die Schienenverbindung ist zwischen Herzberg (Mark) und Löwenberg (Mark) auf eine Streckengeschwindigkeit von 100 km/h zu entwickeln.
- Die Taktdichte soll mindestens 120 Minuten betragen.

Die Schienenverbindungen und Zugangsstellen (Bahnhöfe und Haltepunkte) einschließlich notwendiger Funktionsflächen sind für den Regionalschnellverkehr zu sichern sowie bedarfs- und funktionsgerecht auszubauen.

Zugangsstellen zum Regionalschnellverkehr sind zugleich Zugangsstellen zum Regionalverkehr.

Bahntrassen mit regionaler Bedeutung im Landkreis Oberhavel sind nachfolgend aufgeführte Strecken:

■ *Kremmener Bahn*

mit den nachfolgenden vorhandenen bzw. geplanten Zugangsstellen im Landkreis:

- | | | |
|---------------|------------|-------------|
| • Hennigsdorf | • Velten | • Bärenklau |
| • Vehlufanz | • Schwante | • Kremmen |

Die Schienenverbindung ist auf eine Streckengeschwindigkeit von 100 ... 120 km/h auszubauen.

Die Taktdichte soll mindestens 60 Minuten betragen.

■ *(Rheinsberg - Herzberg [Mark]) - Löwenberg (Mark) - Oranienburg*

mit den nachfolgenden vorhandenen Zugangsstellen im Landkreis:

- | | | |
|--------------------|---------------|---------------|
| • Löwenberg (Mark) | • Grüneberg | • Nassenheide |
| • Sachsenhausen | • Oranienburg | |

Die Zugangsstellen Grieben und Löwenberg (Mark) Dorf werden nicht mehr bedient. Die Wiedereinrichtung eines zusätzlichen Bedarfshaltes im Löwenberger Land sollte mittelfristig geprüft werden.

Der Bahnbetrieb sollte ganzjährig nachfrageorientiert gestaltet werden.

■ *Liebenwalde - (Basdorf - Berlin-Zentrum) / Niederbarnimer Eisenbahn Aktiengesellschaft*

mit den nachfolgenden vorhandenen bzw. wieder in Betrieb zu nehmenden Zugangsstellen im Landkreis

- Liebenwalde • Sandberge • Kreuzbruch
- Zehlendorf • Wensickendorf • Zühlsdorf

Die Schienenverbindung ist langfristig für den Personenverkehr zu reaktivieren und auf eine Streckengeschwindigkeit von ≥ 80 km/h auszubauen.

Die Taktdichte soll mindestens 60 Minuten betragen.

Die direkte Durchbindung dieser Regionalbahnverbindung nach Berlin-Gesundbrunnen über die Stammstrecke (Mühlenbeck - Schildow) wird durch den Landkreis angestrebt.

■ *(Basdorf) - Schildow - (Berlin-Wilhelmsruh - Berlin-Gesundbrunnen) / Niederbarnimer Eisenbahn Aktiengesellschaft*

Die Bahnstrecke hat besondere Bedeutung für die direkte Anbindung der Region Mühlenbeck / Schildow an das Berliner Stadtzentrum (positive Nutzen-Kosten-Untersuchung). Sie ist eine wichtige Tourismusachse des Landkreises in das Berliner Stadtzentrum, welche durch den Ausbau der Bahninfrastruktur in das Berliner Umland gestärkt wird.

Die Trasse soll in Übereinstimmung mit den Entwicklungszielen der berührten Gemeinden sowie den angrenzenden Berliner Stadtbezirken ausgebaut und in Betrieb genommen werden.

Im Zusammenhang mit dem zukünftigen Ausbau der Strecke sind nachfolgende Zugangsstellen im Landkreis zu sichern bzw. neu zu schaffen:

- Mühlenbeck Bei der Neueinrichtung sollen die Umsteigemöglichkeit zur S 8 gesichert und die Lage zum Berufsförderungswerk optimiert werden.
- Schildow Die Zugangsstelle soll wieder in Betrieb genommen werden.

Die Schienenverbindung ist auf eine Streckengeschwindigkeit von ≥ 80 km/h auszubauen.

Die Taktdichte soll mindestens 60 Minuten betragen.

■ *(Nauen) - Kremmen - Oranienburg*

Diese Eisenbahnstrecke ist stillgelegt. Die Genehmigung für den Rückbau der Bahnstrecke Kremmen - Nauen wurde im Jahr 2008 vom Eisenbahn-Bundesamt erteilt.

■ *Wensickendorf - Oranienburg*

Die Eisenbahnstrecke ist im Abschnitt Oranienburg - Schmachtenhagen stillgelegt. Der Abschnitt Schmachtenhagen - Wensickendorf ist zur touristischen Erschließung des Oberhavel-Bauernmarktes an Wochenenden in Betrieb. Machbarkeiten für die Reaktivierung des Abschnittes Schmachtenhagen - Oranienburg sollten untersucht werden.

Im Zusammenhang mit dem zukünftigen Ausbau der Strecke sind nachfolgende Zugangsstellen im Landkreis zu sichern:

- Wensickendorf • Schmachtenhagen • Sachsenhausen • Oranienburg

Die Schienenverbindung ist auf eine Streckengeschwindigkeit von ≥ 80 km/h zu entwickeln.

Die Taktdichte soll mindestens 120 Minuten betragen.

■ *Fürstenberg - (Lychen - Templin)*

Die Eisenbahnstrecke ist entwidmet. Die Trasse soll jedoch in Übereinstimmung mit den Entwicklungszielen der berührten Gemeinden erhalten bleiben und übergangsweise als Draisinenstrecke zwischen Fürstenberg und Templin genutzt werden.

Eine zukünftige Reaktivierung der Trasse wird unter dem Vorbehalt der tatsächlichen Nachfrageentwicklung sowie der Beachtung des touristischen Freizeitverkehrs angestrebt. Im Zusammenhang mit dem zu-

künftigen Ausbau der Strecke sind nachfolgende Zugangsstellen im Landkreis zu sichern und auszubauen:

- Fürstenberg
- Ravensbrück
- Himmelpfort

Die Schienenverbindung soll zukünftig reaktiviert und auf eine Streckengeschwindigkeit von ≥ 80 km/h entwickelt werden.

Die Taktdichte soll mindestens 120 Minuten betragen.

Streckengeschwindigkeit und Taktdichte sollten langfristig angestrebt werden.

Für eine mittel- bis langfristige Wiederinbetriebnahme des regional bedeutsamen Eisenbahnverkehrs im Personen- und / oder Güterbereich sind gemäß SPNV-Landesplanung neben den genannten Strecken folgende Trassen im Landkreis Oberhavel zu sichern und von Überbauung freizuhalten:

- Trasse der Osthavelländischen Eisenbahn AG, Abschnitt Hennigsdorf - (Berlin-Spandau)
- Bahnhofsnebenleis Gransee - Wolfsruh

Im Rahmen des S-Bahn-Entwicklungskonzeptes sollten die Entwicklungsziele des Landkreises schrittweise umgesetzt werden.

S-Bahn-Linien im Landkreis Oberhavel sind nachfolgend aufgeführte Strecken:

- *S 1 Oranienburg - Hohen Neuendorf - (Nord-Süd-S-Bahn - Berlin-Wannsee)*

mit den nachfolgenden vorhandenen Zugangsstellen im Landkreis

- Oranienburg
- Lehnitz
- Borgsdorf
- Birkenwerder
- Hohen Neuendorf

Die Taktdichte soll mindestens 20 Minuten betragen.

- *S 8 Birkenwerder - Mühlenbeck-Mönchmühle - (Berlin-Ostkreuz - Berlin-Grünau - Zeuthen)*

mit den nachfolgenden vorhandenen Zugangsstellen im Landkreis

- Birkenwerder
- Hohen Neuendorf
- Bergfelde
- Schönfließ
- Mühlenbeck-Mönchmühle

Die Taktdichte soll mindestens 20 Minuten betragen.

- *S 25 Hennigsdorf - (Berlin-Tegel - Nord-Süd-S-Bahn - Berlin-Lichterfelde Ost - Teltow Stadt)*

Die Linie der S 25 soll in Übereinstimmung mit der Landes- und Regionalplanung bis Velten verlängert werden (positive Nutzen-Kosten-Untersuchung).

Die nachfolgenden Zugangsstellen im Landkreis sind zu erhalten bzw. auszubauen:

- Velten
- Hohenschöpping
- Hennigsdorf
- Hennigsdorf - Nord
(Haltestelle soll nach Süden zur Marwitzer Str. verlegt werden)

Die Taktdichte soll mindestens 20 Minuten betragen.

3.3 Umsetzung der verkehrspolitischen Leitlinien im übrigen ÖPNV

3.3.1 Bedienungsformen

Die ÖPNV-Achsen sowie die Anforderungen an die Schülerbeförderung bilden die Grundlage für die Fahrplangestaltung.

Die gesamte Bedienung im ÖPNV hat die Aufgabe, die Mittelzentren und Mittelzentrum in Funktionsteilung sowie die Orte mit einer besonderen Gemeindefunktion bedarfs- und funktionsgerecht mit einem möglichst

geringen Zeitaufwand miteinander und untereinander zu verbinden. Der ÖPNV ist auf das Zentrale-Orte-System auszurichten. Reisezeit, Angebotsdichte und Qualität sind zu verbessern.

Ländliche Versorgungsorte sollen über den Schülerverkehr hinaus nachfrageorientiert mit ihrem Umland verknüpft werden. Orte mit überörtlich bedeutsamer gewerblicher Funktion sollen an Werktagen, Fremdenverkehrsorte an Wochenenden und Feiertagen in der Saison durch ein auf die besondere Gemeindefunktion bezogenes Angebot mit dem zugeordneten zentralen Ort bzw. den Zugangsstellen der Bahn verbunden werden.

Die Grundversorgung im ÖPNV soll im Landkreis Oberhavel bis zum Jahre 2016 durch folgende Bedienungsformen gesichert werden:

- Taktlinienverkehr (SPNV und übriger ÖPNV)
- Traditioneller Linienbetrieb mit angepassten Bedienungsfolgezeiten
- alternative Bedienungsformen

Die Bedienungsformen bilden die Elemente des ÖPNV-Netzes, in das der Schülerverkehr integriert wird. Das Grundgerüst für die Gestaltung des Liniennetzes bilden ÖPNV-Achsen. Bedeutung und Qualität dieser Achsen sind durch Taktzeiten und / oder Bedienungsstandards zu bestimmen.

Die Festlegung der Bedienungshäufigkeit auf den Achsen, die die Zentralörtlichkeit der Raumordnung berücksichtigt, ist ursächlich angebotsorientiert zu bestimmen. Das heißt, für die Achsen kann ein zeitlich determinierter Mindestbedienungsstandard vorgegeben werden.

Da sich im Landkreis Oberhavel die Nachfrageströme auf den Achsen konzentrieren, ist hier mit der höchsten Auslastung des Verkehrsangebotes zu rechnen. Damit kann das Verkehrsangebot auf den Achsen nachfrageorientiert gestaltet werden.

Jede Gemeinde und jeden Ortsteil mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Linienverkehr ganzjährig täglich nachfrageorientiert zu bedienen, ist wirtschaftlich vertretbar nicht durchzuführen und auch nachfrageseitig nicht notwendig. Ein System aus Verkehrsachsen, Zubringerdienst, alternativen Bedienungsformen und integrierten Schülerverkehrslinien muss jedoch im Sinne der Daseinsvorsorge eine flächenhafte Verkehrsbedienung für den ländlichen Raum sicherstellen.

Das Grundangebot des übrigen ÖPNV im Landkreis Oberhavel ist in der Regel im Berliner Umland durch im Takt fahrende Omnibuslinien und im ländlichen Raum durch Linienfahrten zur Sicherung der Schülerbeförderung entsprechend der Nachfrage zu realisieren.

An den Verknüpfungspunkten ist eine hohe Anschlussqualität unter Beachtung wirtschaftlicher Kriterien anzustreben. Die Anschlusszeit sollte den Übergang der Nutzer möglichst optimal sichern und 20 min nicht überschreiten.

Die Leistungserstellung obliegt eigenverantwortlich den im ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen im Rahmen ihrer unternehmerischen Tätigkeit.

Ein Linienbetrieb sollte außerhalb des Schüler- und Berufsverkehrs nachfrageorientiert ab 100 Fahrgäste pro Tag aufrechterhalten bzw. eingerichtet werden. Als unterer Grenzwert für eine nachfrageorientierte Bedienung wird eine durchschnittliche Besetzung einer Linienfahrt von 10 Fahrgästen angesetzt.

Als Angebotsverkehr ist im ÖPNV eine direkte Anbindung durch den SPNV zwischen dem Mittelzentrum Oranienburg und dem Mittelzentrum in Funktionsteilung Gransee und Zehdenick zu sichern.

Ist nachfrageorientiert ein klassischer Linienverkehr mit Omnibussen nach wirtschaftlichen Kriterien nicht vertretbar, ist eine Grundversorgung der Bevölkerung im Sinne der Mobilitätssicherung durch alternative Bedienungsangebote im

- Richtungsbandbetrieb bzw.
- Flächenbetrieb

zu sichern.

Der ÖPNV ist nutzerfreundlich und attraktiv zu gestalten unter besonderer Berücksichtigung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Familien mit Kindern sowie Senioren.

In den Städten Oranienburg, Hennigsdorf, Velten und Zehdenick sollte der ÖPNV alternativ zum MIV gestärkt werden. Das Grundangebot im übrigen ÖPNV ist durch die ein- und ausführenden Überland- oder Regionalbuslinien so zu verdichten, dass ein vertaktetes und verdichtetes Verkehrsangebot entsteht. Die Entwicklung und Gestaltung von eigenständigen Stadtverkehren obliegt den Verkehrsunternehmen. Die Einrichtung und Entwicklung von Stadtverkehren - auch im Bereich der S-Bahn-Gemeinden - wird durch den Landkreis im Rahmen seiner Zuständigkeit als Aufgabenträger finanziell nicht gesondert gefördert.

Dem Umweltverbund sind Bevorrechtigungen einzuräumen (sanfte Mobilität). Sanfte Mobilität steht für nachhaltige, umweltschonende, sozial verträgliche und unfallarme Fortbewegungsarten wie zu Fuß gehen, Radfahren und öffentlicher Verkehr.

Diese Verkehrsmittel stehen entweder der Öffentlichkeit zur Verfügung oder sind unmotorisiert. Im Gegensatz zum MIV sind sie daher als umweltfreundlich einzuordnen. Die dafür erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen sind zu entwickeln und auszubauen.

3.3.2 ÖPNV-Achsen im Landkreis Oberhavel

Zur Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs sind die in der nachstehenden Tabelle dargestellten ÖPNV-Achsen als Grundgerüst zu nutzen (→ Anlage 7). Sie sind als eine Bündelung von Verkehrsrelationen aufzufassen und beschreiben in diesem Sinne keine konkrete Linienführung. Nachfrageorientierte Anbindungen an diese Achsen sollen den Bündelungseffekt verstärken.

Die Achsen 1 - 10 entsprechen den mittel- und langfristigen Zielvorstellungen des Landkreises im Zuge der weiteren Gestaltung des Schienenpersonenfern- und Schienenpersonennahverkehrs und sind mit der Regionalplanung abgestimmt.

Die Achsen 11 - 21 sind die Relationen des übrigen ÖPNV, deren derzeitiges und prognostiziertes Fahrgastaufkommen außerhalb der Schülerbeförderung einen dauerhaften Linienbetrieb begründen.

Es ergibt sich für die weitere Gestaltung des ÖPNV ein Zielnetz im Zeithorizont 2016, das schrittweise umzusetzen ist. Hierbei ist insbesondere der übrige ÖPNV an den Realisierungsstand des SPNV anzupassen.

Die Festlegungen gelten sowohl für die Schulzeit als auch für die Ferienzeit. Entsprechend der Verkehrsnachfrage kann durch das Verkehrsunternehmen im Rahmen seiner wirtschaftlichen Tätigkeit eine Verdichtung bzw. Ausdünnung des Taktes sowie eine Anpassung der Fahrtenanzahl pro Tag vorgenommen werden. In der Schulzeit ist für die Schülerbeförderung ein angepasstes Bedienungssystem bereitzuhalten, welches weitestgehend in die Bedienung der ÖPNV-Achsen zu integrieren ist bzw. dieses System im Sinne der Verbesserung der Mobilität sinnvoll ergänzt.

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Achse	Mindestangebot		Bemerkungen
		Mo - Fr	Sa - So	
1	(Rostock / Stralsund - Neustrelitz) - Fürstenberg/Havel - Gransee - Löwenberg (Mark) - Oranienburg - Birkenwerder - (Berlin-Zentrum)	1-h-Takt	1-h-Takt	Zubringerverkehr zu allen Zugangsstellen Fernverkehr / RegionalExpress
	Oranienburg - Hohen Neuendorf - (Nord-Süd-S-Bahn - Berlin-Wannsee)	20-min-Takt	20-min-Takt	S-Bahn-Linie S 1
	abschnittsweise Busverkehr			zur Anbindung abseits von Bahnhöfen liegender Orte
2	Hohen Neuendorf - Mühlenbeck-Mönchmühle - (Berlin-Blankenburg - Berlin-Grünau - Zeuthen)	20-min-Takt	20-min-Takt	Zubringerverkehr zu allen Zugangsstellen S-Bahn-Linie S 8
		60-min-Takt (Spätverkehr)	60-min-Takt (Spätverkehr)	

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Achse	Mindestangebot		Bemerkungen
		Mo - Fr	Sa - So	
	Oranienburg - Berliner Außenring - Hennigsdorf	1-h-Takt	1-h-Takt	Regionalbahn
	Hennigsdorf - Berliner Außenring - (Potsdam)	2-h-Takt	2-h-Takt	Regionalbahn
3	(Neuruppin) - Kremmen - Velten - Hennigsdorf - (Berlin-Zentrum)	1-h-Takt	1-h-Takt	Zubringerverkehr zu allen Zugangsstellen Prignitz-Express
	Kremmen - Velten - Hennigsdorf	1-h-Takt	1-h-Takt	Regionalbahn
	Velten - Hennigsdorf (- Berlin-Tegel - Nord-Süd-S-Bahn - Teltow Stadt)	20-min-Takt	20-min-Takt	S-Bahn-Linie S 25
4	Neuruppin - Herzberg - Löwenberg (Mark)	2-h-Takt	2-h-Takt	Zubringerverkehr zu allen Zugangsstellen
5	(Templin) - Zehdenick - Löwenberg (Mark) - Oranienburg - (Berlin-Zentrum)	1-h-Takt	1-h-Takt	Zubringerverkehr zu allen Zugangsstellen
6	(Rheinsberg - Herzberg) - Löwenberg (Mark) - Oranienburg	1-h-Takt	1-h-Takt	Zubringerverkehr zu allen Zugangsstellen
7	Liebenwalde - (Basdorf - Berlin-Zentrum)	1-h-Takt	1-h-Takt	Zubringerverkehr zu allen Zugangsstellen
	(Basdorf) - Mühlenbeck - Schildow - (Berlin-Gesundbrunnen)	1-h-Takt	1-h-Takt	
8	Oranienburg - Schmachtenhagen - Wensickendorf	2-h-Takt	2-h-Takt	langfristiges Entwicklungsziel
9	(Nauen) - Kremmen - Oranienburg	2-h-Takt	2-h-Takt	langfristiges Entwicklungsziel
10	Fürstenberg - (Lychen - Templin)	2-h-Takt	2-h-Takt	langfristiges Entwicklungsziel Schienenersatzverkehr ist am 31.12.2004 rechtlich abgelaufen

Tab. 15 Achsen des SPNV im Landkreis Oberhavel

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Achse	Mindestangebot		Bemerkungen
		Mo - Fr	Sa - So	
11	Oranienburg - Germendorf - Velten	20-min-Takt	1-h-Takt	bis Inbetriebnahme der S-Bahn nach Velten endet die Achse in Hennigsdorf
12	Hennigsdorf - Hohen Neuendorf - Glienicke - (Berlin-Hermsdorf)	1-h-Takt	2-h-Takt	
13	Gransee - Zehdenick	1-h-Takt	2-h-Takt	
14	Gransee - Menz - Neuglobsow	2-h-Takt	2-h-Takt	
15	Oranienburg - Germendorf / Bärenklau - Kremmen	2-h-Takt	4-h-Takt	
16	Oranienburg - Nassenheide - Neuholand - Liebenwalde	2-h-Takt	4-h-Takt	

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Achse	Mindestangebot		Bemerkungen
		Mo - Fr	Sa - So	
17	Oranienburg - Schmachtenhagen - Wensickendorf	2-h-Takt	2-h-Takt	
18	Velten - Borgsdorf	2-h-Takt	2-h-Takt	
19	Hennigsdorf - Nieder Neuendorf - (Berlin-Spandau)	1-h-Takt	1-h-Takt	Verdichtung in der HVZ auf einen 30-Minuten-Takt
20	Fürstenberg - Menz - (Rheinsberg)	4-h-Takt	4-h-Takt	Abschnitt Menz - Rheinsberg nur in Abstimmung mit OPR realisierbar
21	Liebenwalde - Löwenberg	2-h-Takt	4-h-Takt	

Tab. 16 Achsen des übrigen ÖPNV im Landkreis Oberhavel

3.3.3 Alternative Bedienungsformen

Im ländlichen Raum bietet es sich an, mit dem Ziel einer Kostensenkung alle Möglichkeiten einer differenzierten Bedienung konsequent auszuschöpfen und dabei eine attraktivere und kundengerechte Gestaltung des Linienverkehrs sowie des Übergangs auf eine flächenhafte Bedienung zu ermöglichen und in vertretbarem Maße auch individuelle Mobilitätsbedürfnisse bei der Angebotsgestaltung zu berücksichtigen.

Allerdings müssen die alternativen Bedienungsformen kostenseitig die Möglichkeiten vorhandener Nahverkehrsunternehmen unterschreiten. Eine intensive Auseinandersetzung und Einflussnahme auf die Kosten ist daher von großer Bedeutung für die Entscheidungsfindung einer geeigneten Bedienungsform.

Neben dem „klassischen“ Linienbetrieb bieten sich insbesondere im ländlichen Raum die Betriebsformen

- Richtungsbandbetrieb
- Flächenbetrieb

an. Die möglichen Angebotsbezeichnungen gehen in der Praxis zum Teil auseinander.

Mögliche Räume für alternative Bedienungsformen sind in der Anlage 9 dargestellt. Der besseren Übersicht wegen wurde auf eine Überlappung der einzelnen Gebiete größtenteils verzichtet. Es versteht sich von selbst, dass die Gebiete so gestaltet werden müssen, dass den Fahrgästen an Verknüpfungspunkten Umsteigemöglichkeiten gegeben sind.

Die Ansätze und Beweggründe für den Einsatz alternativer Bedienungsformen sind vielfältig, wobei je ein Angebots- und ein Nachfragekriterium festgelegt wird. Ist eines der beiden Kriterien erfüllt, so wird die betreffende Bedienungsform vorgeschlagen.

Das örtliche Taxen- und Mietwagengewerbe ist bei der Gestaltung alternativer Bedienungsangebote einzubeziehen.

Alternative Angebote im ÖPNV haben die örtlichen Taxen- und Mietwagenverkehrsangebote sinnvoll zu ergänzen. Eine Konkurrenzsituation sollte möglichst ausgeschlossen werden.

Im Rahmen des Forschungsprojektes IMPULS 2005 des Bundesministeriums für Bildung und Forschung wurden besonders im dünn besiedelten ländlichen Raum innovative und alternative Bedienungskonzepte entwickelt und umgesetzt. In ausgewählten Testgebieten ergänzen RufBus-Angebote, Shuttle- und Eventverkehre sowie BürgerBus den ÖPNV.

Der BürgerBus Gransee hat im April 2005 seinen Probetrieb als zusätzliches Angebot im ÖPNV auf der Linie 835 aufgenommen und sich bewährt. Zielgruppen für den BürgerBus Gransee sind vor allem Senioren und mobilitätseingeschränkte Menschen.

Richtungsbandbetrieb

Kennzeichen:

- Einstieg an fest bedienten Haltestellen (höheres Fahrgastaufkommen) und bedarfsabhängig bedienten Haltestellen (geringeres Fahrgastaufkommen) möglich
- Ausstieg an (Bedarfs-) Haltestellen oder an der Haustür
- „mäandrierender“ Fahrtverlauf (abhängig von Fahrtwunschanmeldung) in den Grundformen Linienabweichung, Korridor, Linienaufweitung und Sektor
- mit Fahrplanbindung (Abfahrtszeitintervall)
- Anmeldung des Fahrtwunsches erforderlich

Einsatzgebiet:

- geringe Nachfrage (> 50 Fahrgäste / Tag) mit ausgeprägten Richtungs- und Belastungsspitzen (z. B. Schüler-, Berufs-, Erholungsverkehr)
- Verbindung Grundzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums - Grundzentrum bzw. Grundzentrum - Grundzentrum

Angebotsform:

- Anruf-Sammeltaxi (AST)
- Anruf-Sammelbus (ggf. nur Bedienung [Bedarfs-] Haltestelle zu [Bedarfs-] Haltestelle)

In Abhängigkeit von ausgeprägten Nachfragespitzen, insbesondere des Anteils im Schülerverkehr, ist in allen Gebieten mit Richtungsbandbetrieb eine Ergänzung des Angebots durch Linienbusse zu prüfen (zeitlich kombinierte Betriebsweise).

Im verbleibenden konventionellen Linienverkehr sollte in Schwachverkehrszeiten (Abendstunden, Wochenende) die Umstellung auf ein alternatives Bedienkonzept geprüft werden.

Flächenbetrieb

Kennzeichen:

- flächenhaft verteilte, bedarfsabhängig bediente Haltestellen bzw. Bedienung Haustür - Haustür
- ungerichteter Fahrtverlauf in Abhängigkeit von den Fahrtwünschen
- Bündelung von Fahrtwünschen möglich (Disposition)
- ohne Fahrplanbindung

Einsatzgebiet:

- sehr geringe Nachfrage (< 50 Fahrgäste / Tag) mit räumlich dispersen Verkehrsströmen
- Erschließung der Fläche und Anbindung an zentrale Orte bzw. Schnittstellen des übergeordneten ÖPNV

Angebotsform:

- Anruf-Bus
- BürgerBus Gransee

Nachdem das Bürgerbus-System (Bürger fahren ehrenamtlich für ihre Mitbürger; die Busse wurden jeweils durch die Länder gefördert) seit nahezu 20 Jahren in fast 100 Vereinen praktiziert wird, ist diese Idee mit dem im Juli 2004 gegründeten Bürgerbusverein Gransee e. V. umgesetzt worden.

Der Bürgerbus bedient zurzeit ausschließlich die Linie 835 Gransee - Meseberg - Baumgarten - Keller - Rönnebeck - Sonnenberg - Schönermark - Gransee mit einem zusätzlichen Angebot von gegenwärtig 4 Touren montags bis freitags. Das Pilotprojekt wurde durch die OHBV im Auftrag des Landkreises begleitet und hat sich in der Folgezeit erfolgreich bewährt.

3.3.4 ÖPNV-Vorbehaltsstraßennetz

Das Straßennetz, auf dem der allgemeine Linienverkehr abgewickelt wird oder bei Bedarf fahren könnte, wird als ÖPNV-Vorbehaltsstraßennetz definiert (→ Anlage 2). Die Baulastträger haben nach ihrer Leistungsfähigkeit zu gewährleisten, dass die öffentlichen Straßen des ÖPNV-Vorbehaltsstraßennetzes verkehrssicher und von ihrem Bauzustand für den Omnibusverkehr geeignet sind. Das höher klassifizierte Straßennetz (Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen) sollte grundsätzlich eine Befahrbarkeit mit Omnibussen ohne Einschränkungen gewährleisten.

Der Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV hat im Zuge geplanter Straßenausbaumaßnahmen als Träger öffentlicher Belange auf die Einhaltung von Anforderungen des Omnibuslinienverkehrs hinzuwirken. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuwirken, dass Maßnahmen bei örtlichen Erfordernissen konzipiert werden, die den übrigen ÖPNV bevorzugen.

3.4 Entwicklung von Verknüpfungspunkten im ÖPNV

Gemäß § 4 des „Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen des Landes Brandenburg“ sollte die Barrierefreiheit, also die Nutzung aller Einrichtungen grundsätzlich ohne fremde Hilfe, angestrebt werden. Insbesondere sollten in Zusammenarbeit mit den Interessenvertretungen und den kommunalen Behindertenbeauftragten an Verknüpfungspunkten des ÖPNV und an touristischen Schwerpunkten die Informationsmöglichkeiten für sinnesbehinderte Menschen verbessert werden.

Bei der Gestaltung der Verknüpfungspunkte sind die Belange des Schienenverkehrs, des übrigen ÖPNV einschließlich alternativer Bedienungsformen sowie des motorisierten und nichtmotorisierten Individualverkehrs zu berücksichtigen. Die Verknüpfungspunkte sollen unter Beachtung bahnaffiner Leistungen zeitsparend, umsteigefreundlich, übersichtlich und behindertengerecht gestaltet werden.

Der Übergang vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr ist zu fördern. Park & Ride- sowie Bike & Ride-Anlagen sind an möglichst vielen Standorten einzurichten. In diesem Sinne sollen nach Möglichkeit auch tangentielle Bahnverbindungen, Linien des Ergänzungsnetzes sowie regionale Buslinien in die Verkehrskette aufgenommen werden.

Sämtliche Zugangsstellen zum SPNV sind bedarfs- und funktionsgerecht als Verknüpfungspunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern bzw. -systemen zu entwickeln. Das beinhaltet die Schaffung von Fahrradabstellanlagen, Stellplätzen für Pkw sowie attraktive Zugangsmöglichkeiten aus dem Busliniennetz an ausgewiesenen Umsteigepunkten.

Folgende Zugangsstellen im Landkreis Oberhavel sind gemäß SPNV-Landesplanung vorrangig als bedeutende Verknüpfungspunkte zwischen verschiedenen Verkehrssystemen zu entwickeln:

- | | | |
|---------------|--------------------|---------------|
| • Fürstenberg | • Gransee | • Hennigsdorf |
| • Kremmen | • Löwenberg / Mark | • Oranienburg |
| • Velten | • Zehdenick | |

Die Bedeutung des „Umweltbahnhofes“ Dannenwalde für die touristische Entwicklung im Norden des Kreisgebietes wird darüber hinaus durch den Landkreis unterstrichen.

Der Busverkehr hat neben der lokalen Erschließungsfunktion eine Zubringerfunktion zum SPNV. An den Verknüpfungspunkten von Bus- und Bahnlinien sind die Fahrzeiten so zu koordinieren, dass für umsteigende Fahrgäste möglichst kurze Wartezeiten entstehen.

Im südlichen Teil des Landkreises bestehen enge Verkehrsverflechtungen von und nach Berlin. Besonders die S-Bahnlinien 1 und 25 bieten eine schnelle Verkehrsverbindung zu wichtigen Zielen innerhalb Berlins. Die starken Fahrgaststeigerungen der Linie 824 innerhalb von Hennigsdorf nach Eröffnung der S-Bahn nach Berlin-Tegel zeigen die Bedeutung des Busverkehrs im Zubringerverkehr zur S-Bahn. Die Fahrzeiten der Buslinien sind, sofern die Schülerbeförderung nicht beeinträchtigt wird, konsequent zu vertakten und auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S-Bahnen auszurichten.

In einigen Fällen ist auch eine gute Abstimmung zwischen Buslinien erforderlich. So ist die Linie 812 in Marwitz mit der Linie 824 verknüpft.

3.5 Weitere Entwicklungsziele und Wirkungen

Durch den Einsatz moderner Busfahrzeuge sowie durch die schrittweise Verbesserung der Verkehrsanlagen soll die Sicherheit der Fahrgäste bezüglich der Benutzung der Verkehrsmittel des übrigen ÖPNV verbessert werden.

Die Erreichbarkeit aller Fahrzeuge des übrigen ÖPNV - Linientaxi und RufBus ausgeschlossen - wird über den Einsatz des rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) gesichert. Ein schnellstmögliches Herbeiholen von Hilfe in Notfällen und eine bessere Fahrgastbetreuung sind hierdurch zu gewährleisten.

Der Einsatz der Videoüberwachung in den Bussen hat sich bewährt. Es wurde seitdem festgestellt, dass sich der Vandalismus in Bussen merklich verringert hat und die Sicherheit der Fahrgäste - insbesondere der Schulkinder - erhöht wurde. Die Ausstattung mit Videoanlagen gehört bei der Neubeschaffung zur Grundausstattung von Bussen.

Die Lage von Haltestellen ist auf Antrag der Gemeinden an die Veränderungen der Siedlungsstrukturen anzupassen und so zu wählen, dass bereits vorhandene Straßenbeleuchtungen den Haltestellenbereich ausleuchten. In den Abendstunden soll auch zwischen den Haltestellen gehalten werden, um die persönliche Gefährdung der Fahrgäste auf den leeren Straßen durch kürzere Fußwege zu minimieren.

Der Einsatz von Niederflurbussen soll grundsätzlich im gesamten Liniennetz erfolgen, um den Ein- und Ausstieg an den Haltestellen für alle Fahrgäste wesentlich zu erleichtern. Die Anpassung der Einstiegshöhen zwischen Hochbord und Fahrzeugeinstiegshöhe ist ein weiteres Mittel, das Benutzen von Omnibusfahrzeugen zu erleichtern. In den Busfahrzeugen sollen Rampen bereitgehalten werden, über die Rollstühle in das Fahrzeug bewegt werden können.

Das Volumen der Busverkehrsleistungen in den Berliner Umlandgemeinden mit Anschlüssen an die S-Bahn ist insgesamt hoch. Die sich in diesem Bereich besonders stark entwickelnden Verkehrsströme sollen in einer tiefgehenden Bedarfsanalyse bei gleichzeitiger Optimierung des Liniennetzes einschließlich einer technologischen Überplanung untersucht werden.

Während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes ist eine konzeptionelle Prüfung der Möglichkeiten und zu erzielenden Effekte einer Optimierung, wie z. B. über eine mögliche Staffelung der Unterrichtszeiten, zu veranlassen.

Die Mitnahme von Fahrrädern in Omnibussen könnte zur Akzeptanzerhöhung der Tourismusgebiete des Landkreises führen. Es sind Untersuchungen dahingehend zu führen, in welchem Umfang ein Bedarf zur Mitnahme von Fahrrädern in Omnibussen besteht. Sowohl bei Omnibussen als auch bei alternativen Bedienungsformen in diesen Bereichen sollten Konzepte für eine verstärkte Mitnahme von Fahrrädern entwickelt und - soweit wirtschaftlich sinnvoll - umgesetzt werden.

3.6 Bedien- und Qualitätsstandards

- Mindestanforderungen an Fahrzeuge im Linienverkehr
 - Großräumige Innenausstattung mit Rollstuhl- und Kinderwagenplatz,
 - Bestuhlungsvariante und Stehplatz nach Einsatzzweck,
 - Niederflurbusse mit Kneeling und Rampe (an Tür 2 mit Ein- / Ausstiegshilfe für Rollstuhlfahrer) im Stadt- und Regionalverkehr,
 - Elektronische Fahrzielanzeige (außen) sowie akustische und optische Haltestelleninformationen im Fahrgastraum,
 - Bordrechner und Einbindung in ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem,

- Elektronischer Fahrscheindrucker sowie Fahrscheinentwerfer, Fahrgastzähleinrichtung, Videosicherheitssystem und Unfalldatenspeicher,
 - Funkausrüstung zur ständigen Erreichbarkeit,
 - Fahrersitze nach neuesten ergonomischen Erkenntnissen,
 - Lärm mindernde Motorkapselungen,
 - Betrieb mit Biodiesel oder schwefelarmem Kraftstoff,
 - Nichtraucherfahrzeuge
- Mindestanforderungen an Fahrzeuge, die im Rahmen alternativer Bedienungsformen eingesetzt werden
 - Einhaltung gesetzlicher, technischer und sicherheitstechnischer Vorgaben an die Fahrzeugtechnik,
 - Einsatz eines Mittelklasse-Pkw mit 4 Fahrgastsitzplätzen und 4 Türen oder seitlicher Schiebetür für den hinteren Bereich,
 - Ziel- und Linienbeschilderung an der Frontseite,
 - Fahrzeugeignung für die Beförderung von Behinderten,
 - Nichtraucherfahrzeuge
 - Sicherheit und Sauberkeit von Fahrzeugen
 - Die Fahrzeuge befinden sich in einem sauberen, ansehnlichen Zustand; alle kundenbezogenen Einrichtungen sind funktionstüchtig; insbesondere liegen keine dauerhaften und unzumutbaren Verschmutzungen und Funktionsbeeinträchtigungen vor.
 - Gewährleistung einer uneingeschränkten und bedenkenlosen Nutzung der Fahrzeuge sowie Sicherstellung eines gepflegten Gesamteindrucks
 - Sicherheit und Sauberkeit von Haltestellen

Alle Haltestellenmasten und Fahrgastinformationseinrichtungen sind vom Verkehrsunternehmen in einem einwandfreien Reinigungszustand und funktionstüchtig zu halten. Zur Mindestausstattung der Haltestelleneinrichtung gehören Haltestellenmasten mit Haltestellenname und Informationskästen für Fahrplanaushänge im VBB-Design, Kennzeichnung durch VBB-Logo, ggf. Liniennetz, Tarife und Umgebungspläne.
 - Mindestanforderungen an Kundenservice, Fahrgastinformationen und Vertrieb

Der Kundenservice umfasst alle Aktivitäten des Verkehrsunternehmens zur Betreuung und Information der Fahrgäste im Zusammenhang mit den angebotenen Beförderungsleistungen mit der Maßgabe, die Kundenzufriedenheit sicherzustellen.

 - zielgerichtete Information über das ÖPNV-Angebot,
 - akustische und / oder optische Fahrgastinformationen in / an den Fahrzeugen und Haltestellen,
 - rechtzeitige Informationen über geplante Abweichungen sowie aktuelle und rechtzeitige Informationen über außerplanmäßige Änderungen des Regelangebotes,
 - erleichtertes Ein- und Aussteigen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in Kneeling-Bussen durch Absenkung des Fahrzeuges bzw. Benutzung einer Rampe,
 - Ermöglichung der Kontaktaufnahme des Kunden mit dem Verkehrsunternehmen durch geeignete Medien wie Telefon, Internet, Fax und E-Mail,
 - Sicherstellung des Erwerbs des gesamten VBB-Tarifsortiments durch das Verkehrsunternehmen im Rahmen seiner Vertriebsstruktur,
 - Information der Fahrgäste über die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen durch das Verkehrsunternehmen.
 - Personal

Das Personal mit direktem Kundenkontakt in Bussen trägt Unternehmenskleidung. Das Verkehrsunternehmen hat dafür zu sorgen, dass das Personal folgende Anordnungen erfüllt:

- fachliche Eignung,
- gepflegtes äußeres Erscheinungsbild,
- Kenntnisse der Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen,
- verkehrsgeografische Grundkenntnisse des Einsatzgebietes,
- fließende Deutschkenntnisse,
- kundenorientierte und besonnene Handlungsweise,
- notwendige Kenntnisse in Kommunikationstechniken und zur Bewältigung von Konfliktsituationen.

4. Organisationsstruktur des übrigen ÖPNV

4.1 Organisationsstruktur im Landkreis Oberhavel

Die Organisationsstruktur des übrigen ÖPNV hängt wesentlich von der zu erwartenden künftigen Gesetzgebung, insbesondere der Umsetzung des EU-Rechts in Bezug auf auszuscheidende Verkehrsleistungen, ab.

Im Rahmen der Anpassung der Organisationsstruktur an die sich verändernden Rahmenbedingungen wurden mit Beschluss Nr. 3/0093 des Kreistages vom 08.12.2004 der Oberhavel Holding Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH (OHBV) Regie- und Bestelleraufgaben im übrigen ÖPNV übertragen. Wesentliche übertragene Aufgaben sind:

- Stetige Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Landkreises Oberhavel als Grundlage für die erforderlichen Bestätigungen und Beschlussfassung durch den Kreistag
Der Nahverkehrsplan sollte mindestens die an den Landesnahverkehrsplan gemäß § 7 Abs. 4 Nr. 1 - 5 ÖPNV-Gesetz genannten Aufgaben enthalten.
- Bestellung / Vergabe, Abrechnung, Überwachung und Qualitätssicherung von Verkehrsleistungen auf der Grundlage von Verkehrsverträgen mit den Verkehrsunternehmen (Leistungserbringern) nach Maßgabe des Nahverkehrsplanes, des ÖPNV-Gesetzes sowie im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der aktuellen Fassung im Namen und für Rechnung des Landkreises
- Koordinierung und Herausgabe des Fahrplanes in Umsetzung des beschlossenen Nahverkehrsplanes
- Zusammenstellung und Begründung der in der Förderrichtlinie aufgeführten Programme auf der Grundlage der von den Kommunen beantragten Investitionen im Bereich des ÖPNV nach Maßgabe des Nahverkehrsplanes sowie der weiteren damit verbundenen Aufgaben zur Umsetzung der Förderrichtlinie des Landkreises Oberhavel
- Vorbereitung und Durchführung des erforderlichen Marketings in Ergänzung der entsprechenden Maßnahmen des Verkehrsverbundes Berlin - Brandenburg (VBB)
- Unterstützung des Aufgabenträgers bei der Wahrnehmung der Aufgaben im Beirat der Gesellschafter des VBB
- Bereitstellung von Daten für die Beantragung der Landesförderung nach § 10 Abs. 2 ÖPNV-Gesetz jeweils bis zum 15.05. eines jeden Jahres
- Die OHBV stellt sicher, dass Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsansprüche gesondert ausgewiesen werden. Im Zuge der Einführung des „elektronischen Fahrscheines“ sind diese linienbezogen darzustellen.
- Soweit der Landkreis in seiner Funktion als Aufgabenträger im Rahmen von Genehmigungsverfahren gemäß § 14 Abs. 1 Nr. 2 PBefG anzuhören bzw. zu beteiligen ist, werden die erforderlichen Stellungnahmen von der OHBV für den Landkreis vorbereitet.
- Die OHBV entwickelt zur Sicherstellung der Finanzierung der Aufgaben im ÖPNV jährlich bis zum 15.04. für die Einbeziehung in die Haushaltsbeschlüsse des Aufgabenträgers einen Wirtschaftsplan für das auf das aktuelle Geschäftsjahr folgende Geschäftsjahr und eine mittelfristige (fünfjährige) Finanzplanung.

Die mittelfristige Finanzplanung umfasst Aufgaben und Aufwendungen für den ÖPNV, insbesondere aufgrund von Investitionen und Bestellungen von Verkehrsleistungen, sowie die erwarteten Einnahmen und Erträge. Die mittelfristige Finanzplanung enthält eine Lagebeurteilung, aus der die wesentlichen Entwicklungen sowie die Aufwendungs- und Einnahmerisiken hervorgehen. Die Planung ist vom Aufsichtsrat zu bestätigen.

Mit den Verkehrsunternehmen sind Verkehrsverträge abzuschließen, die Beförderungsleistungen im übrigen ÖPNV im Sinne des NVP erfüllen. Dies betrifft die OVG, die ihren Betriebssitz im eigenen Landkreis hat. Verkehrsunternehmen benachbarter Landkreise, die Beförderungsleistungen im Landkreis Oberhavel erbringen, erhalten über ihren Aufgabenträger einen finanziellen Ausgleich. Hierzu schließt die OHBV mit dem jeweiligen Landkreis eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung ab.

Bis zum Auslaufen der Linienverkehrsgenehmigungen - Linienbündel Nord und Süd - im Jahre 2016 wurde ein Verkehrsvertrag zwischen dem Landkreis Oberhavel - vertreten durch die OHV - und der OVG geschlossen mit der Maßgabe der Einhaltung der neuen VO (EG) Nr. 1370/2007.

4.2 Linienbündelung im Landkreis Oberhavel

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

Die Linienbündelung stellt für den Landkreis Oberhavel eine Grundlage für die Sicherung einer ausreichenden Bedienung im ÖPNV zu wirtschaftlichen Bedingungen für das Gesamtnetz dar. Die rechtliche Zulässigkeit der Linienbündelung ergibt sich aus § 9 Absatz 2 PBefG. Dort wird festgelegt, dass die Genehmigung für mehrere Linien gebündelt erteilt werden darf, wenn es die Zielsetzung der Genehmigungserteilung nach § 8 PBefG erfordern, insbesondere eine ausreichende, wirtschaftliche und integrierte Verkehrsbedienung zu gewährleisten.

Der Landkreis Oberhavel legt hiermit verbindlich Linienbündel für sein Aufgabenträgergebiet fest. Die Linienbündelung wurde auf der Basis folgender Kriterien vorgenommen:

- Sicherung einer ausreichenden Bedienung im gesamten Aufgabenträgergebiet,
- Gewährleistung einer integrierten Verkehrsbedienung,
- Sicherstellung der definierten Bedienungsstandards,
- Ausgleich guter und schlechter Risiken der bestehenden Linien („Rosinenpickerei“),
- Anschlusssicherung und Kundeninformation,
- Umlaufverknüpfung und Fahrzeugvorhaltung,
- Optimale Nutzung der Betriebshöfe.

Im Ergebnis werden für die Neuvergabe der Leistungen in Verbindung mit der Neuerteilung der Liniengenehmigungen im Landkreis Oberhavel 2 Linienbündel verbindlich festgelegt:

1. Oberhavel-Süd (OHV-Süd) Ablauf: 30.06.2016
2. Oberhavel-Nord (OHV-Nord) Ablauf: 30.06.2016

Beide Bündel sind Regionallinienbündel.

Linienbündel Oberhavel-Süd (OHV-Süd)

Linie	Verlauf der Linie
107	Stadtgrenze, Berlin - Schildow - Glienicke - Stadtgrenze, Berlin
136	S Hennigsdorf - Nieder Neuendorf - Stadtgrenze, Berlin
800	S Oranienburg, Bhf. - Bärenklau - Schwante - Kremmen - Flatow - Kremmen, Linumhorst
801	S Oranienburg, Bhf. - Sachsenhausen - Hohenbruch - Kremmen - Ludwigsau, Dorf
802	S Oranienburg, Bhf. - Sachsenhausen - Teschendorf - Löwenberg, Bhf.
803	S Oranienburg, Bhf. - Nassenheide - Neuholland - Liebenwalde - Liebenthal
804	Oranienburg, Badstr. - S Oranienburg, Bhf. - Malz
805	S Oranienburg, Bhf. - Schmachtenhagen - Wensickendorf - Zehlendorf - Liebenwalde
806	Zühlsdorf, Bhf. - Mühlenbeck - S Mühlenbeck-Mönchmühle - Schildow, Kirche
807	Velten, Hedwigpromenade - Velten, Bhf. - S Hennigsdorf
808	Hennigsdorf, Friedrich-Wolf-Straße - S Hennigsdorf - Stolpe Süd
809	Hennigsdorf, Friedrich-Wolf-Straße - S Hennigsdorf, Bhf. - S Hohen Neuendorf - S Hermsdorf
810	Mühlenbeck, Schule - S Mühlenbeck-Mönchmühle - Schildow - Glienicke - Mühlenbeck
811	S Hennigsdorf, Bhf. - Marwitz - Bötzw, Schule
812	Neu-Vehlefan - Schwante - Sommerswalde - Vehlefan - Bärenklau - Bötzw, Schule
813	Schmachtenhagen, An der Darre - Bernöwe - Zehlendorf, Ausbau
814	Kremmen, Bhf. - Schwante - Vehlefan - Marwitz - Hennigsdorf, Förderschule
816	Borgsdorf, Schule - S Borgsdorf - Velten, Bhf. - Velten, Hedwigpromenade
821	Oranienburg, Badstraße - S Oranienburg, Bhf. - Sachsenhausen - Oranienburg, Tiergarten
822	S Hohen Neuendorf - Hohen Neuendorf, Havelstraße
824	S Oranienburg, Bhf. - Velten, Bhf. - S Hennigsdorf, Bhf.

Linienbündel Oberhavel-Nord (OHV-Nord)

Linie	Strecke
830	Gransee, Bhf. - Buberow - Löwenberg, Bhf. - Löwenberg, Kirche
831	Liebenthal, Wendestelle - Neuholland - Löwenberg, Bhf. - Löwenberg, Kirche
832	Zehdenick, Libellenweg - Falkenthal - Grüneberg - Löwenberg, Bhf.
833	Gransee, Grüner Weg - Gransee, Bhf. - Osterne - Zehdenick, Bhf. - Zehdenick, Libellenweg
834	Rauschendorf, Hauptstraße - Rönnebeck - Wolfsruh - Großwoltersdorf - Menz, Schule
835	Gransee, Bhf. - Rönnebeck - Keller - Gransee, Bhf.
836	Gransee, Bhf. - Großwoltersdorf - Zernikow - Menz - Neuglobsow
837	Gransee, Bhf. - Wentow - Burgwall - Marienthal - Tornow - Ringsleben

Linie	Strecke
838	Zehdenick, Libellenweg - Zehdenick, Bhf. - Mildenberg - Tornow - Fürstenberg, Bhf.
839	Bredereiche, Templiner Straße - Fürstenberg, Bhf. - Neuglobsow - Menz, Am Friedensplatz
841	Gransee, Bhf. - Seilershof - Fürstenberg, Bhf.
842	Zehdenick, Bhf. - Kurtschlag - (Groß Dölln, Kirche)
843	Zehdenick, Bhf. - Krewelin - Liebenwalde, Bahnhofstraße
845	Gransee, Gymnasium - Gransee, Bhf. - Bergsdorf - Zehdenick, Am Pool
846	Fürstenberg, Schule - Fürstenberg, Bhf. - Neuthymen - Altthymen
847	Fürstenberg, Bhf. - Altglobsow - Zernikow - Menz, Schule
848	Fürstenberg, Schule - Fürstenberg, Bhf. - Kleinmenow - Großmenow
850	Zehdenick, Bhf. - Neuhoof - Vogelsang
851	Gramzow, Dorfstraße - Altlüdersdorf - Großwoltersdorf - Menz, Schule
854	Gransee, Gymnasium - Osterne - Mildenberg - Zabelsdorf - Tornow - Himmelpfort
857	Löwenberg, Bhf. - Großmutz - Grieben - Löwenberg, Bhf.

Anlage 11 zeigt kartografisch die Zuordnung der einzelnen Linien zu den Linienbündeln.

Aufgrund der Anwendung genannter Bewertungskriterien ist diese Lösung als das optimale Ergebnis festzustellen.

Mit Ausnahme der Linien 107 und 136 weisen bereits alle anderen Linien mit dem 30.06.2016 das gleiche Ablaufdatum auf. Eine zusätzliche Laufzeitharmonisierung ist daher nicht erforderlich. Lediglich für die Einordnung der Linien 107 und 136 in das Linienbündel OHV-Süd ist eine Laufzeitverlängerung um drei Monate erforderlich, wofür nach gegenwärtiger Rechtslage das Mittel der Einstweiligen Erlaubnis nach § 20 PBefG anzuwenden ist.

4.3 Verkehrsverbund Berlin - Brandenburg

Die Länder Berlin und Brandenburg sowie die kommunalen Gebietskörperschaften des Landes Brandenburg haben sich im VBB Verkehrsverbund Berlin - Brandenburg zusammengeschlossen, um als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr bzw. übrigen Personennahverkehr einen Verkehrsverbund zu bilden. Der VBB umfasst das Land Berlin und die gesamte Fläche des Landes Brandenburg.

Zweck des VBB ist es, die nachfrage- und bedarfsgerechte Sicherung und Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu fördern. Zur Verwirklichung dieses Zweckes hat die Gesellschaft maßgeblich folgende Aufgaben:

- die Erarbeitung und Abstimmung eines den regionalen Bedingungen angepassten einheitlichen Bedienkonzeptes,
- die Erstellung integrierter Fahrpläne sowie die Formulierung von Qualitätsstandards,
- die Fortentwicklung des einheitlichen Tarifsystems, einheitlicher Tarif- und Beförderungsbedingungen, der Fahrgastinformationen, Marketingmaßnahmen, Abfertigungs- und Zahlungssysteme,
- Erarbeitung, Anwendung sowie Fortentwicklung eines Einnahmeverfahrens,
- Vergabe der SPNV-Leistungen sowie ausgewählter Leistungen des übrigen ÖPNV im Namen des jeweils betroffenen Aufgabenträgers,

- Mitwirkung bei der Aufstellung und Fortschreibung der Nahverkehrspläne der Aufgabenträger sowie ihrer Abstimmung und Koordinierung.

Über den VBB sollen:

- ein einheitliches ÖPNV-Gesamtsystem (abgestimmte Netzstruktur, Fahrpläne, Verbundtarif, Fahrgastrechte usw.) gewährleistet,
- die Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen koordiniert und optimal genutzt,
- die für die Bestellung von ÖPNV-Leistungen begrenzt zur Verfügung stehenden Mittel aus dem Landeshaushalt effizient eingesetzt,
- der Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen und ihre Effizienz gefördert,
- moderne Technologien und Gerätesysteme einheitlich und kompatibel für alle Verkehrsanbieter eingesetzt werden.

Das ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg fordert im Zusammenhang mit den neu gestalteten Finanzierungsregelungen für den übrigen ÖPNV, dass die kommunalen Gebietskörperschaften eine hinreichende verkehrliche Kooperation sicherstellen. Für den Landkreis Oberhavel bildet dabei seine Gesellschafterstellung beim VBB die Grundlage. Für die Zusammenarbeit mit dem VBB sind für den Landkreis als dessen Gesellschafter die Satzung, die in den Gremien der Gesellschaft gefassten Beschlüsse sowie die Stellung des VBB als Aufgabenträgerverbund maßgeblich.

Alle im Linienverkehr des Landkreises Oberhavel tätigen Verkehrsunternehmen arbeiten im Verkehrsverbund zusammen und setzen die im Kapitel 4.3 benannten Ziele um. Der VBB-Tarif und die VBB-Fahrgastinformation sind vollumfänglich anzuwenden.

4.4 Marketing

Ziel des Marketings im ÖPNV des Landkreises Oberhavel ist eine Stabilisierung der Fahrgastzahlen. Hierzu erfolgt eine ständige Ausrichtung des Leistungsangebotes an den Kundenbedürfnissen und -wünschen sowie an den strukturellen Gegebenheiten und dem Rahmen der bestehenden ÖPNV-Förderung.

Im Rahmen der Umsetzung einer einheitlichen Marketingstrategie des Verkehrsverbundes Berlin - Brandenburg stehen nachfolgende Ziele im Vordergrund:

- Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV gegenüber den Kunden
- Erhöhung des Bekanntheitsgrades
- Aufbau eines positiven Images, Gewährleistung einer breiten und umfassenden Kundeninformation
- Ausrichtung auf die Gewinnung von Neukunden
- Optimierung des Vertriebsweges und der Informationsmedien
- Gewährleistung der verkehrsträgerübergreifenden Fahrgastinformation

Zur Veröffentlichung von Fahrplan, Tarif und Beförderungsbedingungen sollen den Fahrgästen mindestens

- die Printmedien und elektronischen Medien des VBB
- die Printmedien und elektronischen Medien der nationalen Bahnen entsprechend dem räumlichen Geltungsbereich
- das Internet, Videotext
- eine linienbezogene Darstellung zur Auslage in den Fahrzeugen (Linienbänder)

bereitgestellt werden.

Die Vorbereitung und Durchführung des erforderlichen Marketings in Ergänzung der entsprechenden Maßnahmen des Verkehrsverbundes Berlin - Brandenburg erfolgt durch die Oberhavel Holding Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH (Beschluss Nr. 00143/BV/2004 des Kreistages vom 08.12.2004).

5 Investitionsbedarf

In Umsetzung des Zweiten Gesetzes zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes hat der Landkreis Oberhavel als Aufgabenträger mit dem Kreistagsbeschluss Nr. 3 / 0093 vom 08.12.2004 auch die Grundsätze für die Bereitstellung finanzieller Mittel für den investiven Bereich beschlossen.

Danach gewährt der Landkreis Zuwendungen für Investitionen zur Verbesserung der kommunalen Infrastruktur im Bereich des übrigen ÖPNV. Die bereitgestellten finanziellen Mittel beziehen sich auf die Zuweisungen des Landes für die Grundfinanzierung im Bereich des übrigen ÖPNV (§ 1 Absatz 2 ÖPNVFV).

	2012	2013	2014	2015	2016
voraussichtliche Zuwendungen des Landkreises	503.800 €	389.200 €	520.600 €	174.500 €	328.300 €

Tab. 17 Jährliche Zuwendungen des Landkreises für Investitionen im ÖPNV

Nach dem Kreistagsbeschluss Nr. 3 / 0110 vom 23.02.2005 zur Förderrichtlinie des Landkreises Oberhavel über die Vergabe von Zuschüssen für Bau- und Ausbaumaßnahmen an Verknüpfungs- und Zugangsanlagen im Bereich des übrigen ÖPNV sind folgende Vorhaben förderfähig:

- a) Bau oder Ausbau von Zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB);
- b) Haltestelleneinrichtungen;
- c) Buswendeschleifen / Bahnhofsvorplätze als Verknüpfungs- und Umsteigeanlagen unterschiedlicher Verkehrsträger (sofern sie nicht bereits im Zusammenhang mit Straßenbaumaßnahmen gefördert werden);
- d) Bau oder Ausbau von Umsteigeparkplätzen (P & R-, B & R-Anlagen), ausgenommen Parkhäuser;
- e) Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV.

Die Zuwendungen des Landkreises betragen 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Die Grundlage für die Förderung der Vorhaben ist das 5-Jahresprogramm, welches jährlich aktualisiert wird.

Die Fördersumme des Landkreises bezieht sich auf die beantragten und realisierten Vorhaben in den jeweiligen Jahren.

Jahr	Investive Mittel für den übrigen ÖPNV		
	Anzahl der geförderten Maßnahmen	bereitgestellte Zuwendungen des Landkreises (T€)	bewilligte Zuwendungen des Landkreises (T€)
2005	23	351,6	144,0
2006	23	387,1	145,7
2007	23	350,4	132,1
2008	36	359,0	239,6
2009	21	359,6	126,3
2010	24	365,3	178,3
<i>Gesamt</i>	150	2.173,0	966,0

Tab. 18 Investitionen im übrigen ÖPNV
Quelle: OHBV

Bisher wurden im Zeitraum 2005 - 2010 insgesamt 150 Maßnahmen entsprechend der Förderrichtlinie des Landkreises Oberhavel für Bau- und Ausbaumaßnahmen im Bereich des übrigen ÖPNV in den Städten, Gemeinden sowie im Amt Gransee und Gemeinden gefördert. Hierfür hat der Landkreis investive Mittel in Höhe von über 2,1 Mio. € bereitgestellt. Davon wurden bisher 966 T€ ausgegeben. Es konnten alle Anträge der Kommunen berücksichtigt werden. Ein Abbau der angesparten Mittel bis 2016 wird durch die künftigen jährlichen Zuwendungen von 150 T€ für die Planung des 5-Jahresprogramms (2012 - 2016) angestrebt.

6 Finanzierungskonzept

Die Finanzierung richtet sich grundsätzlich nach den Vorgaben des Aufgabenträgers im Zuge der jährlichen Haushaltsplanung auf der Grundlage der jeweils gültigen Gesetzeslage.

Nach den in § 9 des ÖPNV-Gesetzes geregelten Finanzierungsgrundsätzen sind Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr nach Möglichkeit durch Fahrgelderträge zu decken.

Die Finanzverantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr obliegt dem jeweiligen Aufgabenträger. Kostendeckungsfehlbeträge des öffentlichen Personennahverkehrs tragen die Aufgabenträger, soweit sie diese im Sinne einer Abdeckung gemeinwirtschaftlicher Lasten veranlasst haben und sie in ihrem Gebiet entstehen.

In Umsetzung des Zweiten Gesetzes zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes hat das Land Brandenburg die Finanzierung des übrigen ÖPNV neu geregelt und unterstützt die Landkreise und kreisfreien Städte durch eine erhöhte pauschalisierte Zuweisung für die Grundfinanzierung des übrigen ÖPNV. Sie ersetzt

- die bisherige Grundförderung;
- die Förderung zum Kauf von Bussen;
- die betriebliche und kommunale Infrastrukturförderung im Bereich des ÖPNV;
- die teilweise Übernahme der kommunalen VBB-Gesellschafterbeiträge durch das Land;
- die Finanzierung der Ersatzverkehre für eingestellte Bahnstrecken;
- den Ausgleich von verbundbedingten Mindereinnahmen.

Das Land Brandenburg stellt auf der Grundlage des § 10 Absatz 2 ÖPNV-Gesetz seit dem Jahr 2008 jährlich insgesamt 83 Mio. € zweckgebundene Zuweisungen für die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV zur Verfügung.

Diese teilen sich auf in 46 Mio. € für die Grundfinanzierung und 37 Mio. € für den Ausbildungsverkehr. Bis zum Jahr 2007 wurden die Zuweisungen für den Ausbildungsverkehr durch das Land direkt an die im Landkreis im Ausbildungsverkehr tätigen Verkehrsunternehmen gezahlt.

Im Zuge der Neuordnung der Finanzierung im Land Brandenburg werden diese zweckgebundenen Zuweisungen ab dem Jahr 2008 an die Landkreise und kreisfreien Städte ausgereicht. Über die OHBV werden diese Mittel im Landkreis Oberhavel jährlich nach einem einheitlichen Schlüssel an alle im Ausbildungsverkehr tätigen Verkehrsunternehmen verteilt.

Die Zuweisungen des Landes für die Grundfinanzierung und den Ausbildungsverkehr werden unter den Aufgabenträgern unter Berücksichtigung

- der Höhe der eigenen finanziellen Aufwendungen,
- der Fläche,
- des Umfangs des Verkehrsangebots,
- der Fahrgastzahl und
- der Anzahl der Schüler, Studenten und Auszubildenden

aufgeteilt.

Entsprechend dem Kreistagsbeschluss Nr. 3/0093 werden für Investitionen zur Verbesserung der kommunalen Infrastruktur im Bereich des übrigen ÖPNV jährlich bis zu 15 % (ab dem Jahr 2012: 150 T€) der Zuweisungen des Landes für die Grundfinanzierung verwendet. Für nichtinvestive Zwecke werden durch den Landkreis als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV eigene finanzielle Mittel im Rahmen des Haushalts bereitgestellt für:

- Leistungsentgelte für den übrigen ÖPNV, einschließlich Verkehrsverträge
- VBB - Gesellschafterbeiträge des Landkreises
- ÖPNV - Marketing (soweit nicht vom VBB geleistet)

Jahr	Zuweisung des Landes (Mio. €)	Eigenanteil des Landkreises (Mio. €)	Gesamt (Mio. €)
2012	4,7	1,75	6,45
2013	4,7	1,75	6,45
2014	4,7	1,75	6,45
2015	4,7	1,75	6,45
2016	4,7	1,75	6,45

Tab. 19 Nichtinvestive Mittel für den ÖPNV

Der Landkreis hat sich als zuständiger Aufgabenträger für die zeitweilige Verlegung von Buslinien in Oranienburg entschieden. Diese Notwendigkeit ergibt sich aus einem Gutachten der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus (BTU) zur Bombengefährdung in Oranienburg. Für die Erstattung zusätzlicher Kosten der OVG aufgrund der besonderen Gefährdungsbereiche wurden finanzielle Mittel für die Jahre 2011 und 2012 eingestellt, welche jedoch in der Tabelle 19 nicht ausgewiesen sind.

Zur Umsetzung einer zukunftsorientierten Ausgestaltung des übrigen ÖPNV wurde auf der Grundlage des Kreistagsbeschlusses Nr. 3/0094 vom 08.12.2004 die Oberhavel Holding Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mit der Wahrnehmung der Regie- und Bestelleraufgaben des übrigen ÖPNV betraut.

Abkürzungsverzeichnis

AST	AnrufSammelTaxi
AöR	Anstalt des öffentlichen Rechts
BAR	Landkreis Barnim
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
B & R - Anlage	„Bike and Ride“ - Anlage
EU	Europäische Union
Ew	Einwohner
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HVL	Landkreis Havelland
LBVS	Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen
LEP B-B	Gemeinsamer Landesentwicklungsplan Berlin - Brandenburg
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MST	Landkreis Mecklenburg-Strelitz
NE	Niederbarnimer Eisenbahn Aktiengesellschaft
NVP	Nahverkehrsplan
OHBV	Oberhavel Holding Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH
OHV	Landkreis Oberhavel
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg
OPR	Landkreis Ostprignitz-Ruppin
OVG	Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PE	Prignitzer Eisenbahn
P & R - Anlage	„Park and Ride“ - Anlage
RB	Regionalbahn
RE	RegionalExpress
S	S-Bahnlinie
SEV	Schienenersatzverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
UM	Landkreis Uckermark
VA	Verkehrsaufkommen
VBB	Verkehrsverbund Berlin - Brandenburg
VO (EG)	Verordnung der Europäischen Gemeinschaft
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Begriffsbestimmungen

Zugangsstelle	Anlage des öffentlichen Personenverkehrs zum Ein-, Aus- und Umsteigen der Fahrkunden (Haltestellen, Haltepunkte und Bahnhöfe)
Haltestelle	Anlage des übrigen ÖPNV zum Ein-, Aus- und Umsteigen
Haltepunkt	Anlage der Bahn ohne Weichen, wo Züge planmäßig halten, beginnen oder enden dürfen
Bahnhof	Anlage der Bahn mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, ausweichen oder wenden dürfen
Schnittstelle	örtliche Zusammenkunft von Verkehrsmitteln
Verknüpfungspunkt	Schnittstelle, bei der eine Umsteigefunktion auf ein anderes Verkehrssystem besteht
Umsteigepunkt	Schnittstelle, die zeitlich abgestimmte Umsteigefunktionen für Fahrkunden gewährleistet
B & R - / P & R - Anlage	Umsteigeanlage zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs