

Landkreis Oberhavel

Mobilitätskonzept 2040

Kreistagsbeschluss 234/BV/2020 vom 18.11.2020



Sachstandsbericht April 2024



direkt drüber!
oberhavel

Vorbemerkung

Sehr geehrte Damen und Herren Kreistagsabgeordnete,

der Sachstandsbericht 2024 zur Umsetzung der Maßnahmen, die in den insgesamt 57 Handlungsempfehlungen des Mobilitätskonzepts 2040 für den Landkreis Oberhavel enthalten sind, wird Ihnen erstmals in veränderter Gestalt vorgelegt. Ziel der neuen Berichterstattung ist es, den Schwerpunkt deutlicher auf die Veränderung zum jeweiligen Vorjahr, sprich auf unsere gemeinsamen Fortschritte bei der Zielerreichung zu legen.

Der hier vorliegende Bericht ist nicht nur etwas umfangreicher als frühere Sachstandsberichte, er enthält auch gänzlich neue Informationen und verzichtet teilweise auf die Wiedergabe von bereits im Mobilitätskonzept selbst aufgeführten Inhalten. Die Entscheidung des Kreistages, das Stellenkonzept der Kreisverwaltung zu beschließen und damit weitreichende organisatorische Veränderungen zu ermöglichen, hat uns in die Lage versetzt, neue Strukturen aufzubauen, in denen künftig weitere Qualitätssteigerungen realisiert werden sollen. Ausdrücklicher Dank gilt auch den bisher für diesen Bereich zuständigen Mitarbeitenden der Kreisverwaltung für Ihre geleistete Arbeit.

Auf den folgenden Seiten finden Sie zu jeder der 57 Handlungsempfehlungen, geordnet nach den 12 Modulen des Mobilitätskonzepts, einen Steckbrief. In dessen Kopf sind neben den aus dem Konzept übernommenen Informationen (in grün gekennzeichnet) neue Angaben (in grau) enthalten. Dazu gehört neben dem jeweiligen Ansprechpartner im Fachbereich Mobilität und Verkehr auch eine Angabe darüber, inwieweit der Landkreis zur Umsetzung der Maßnahmen aus der jeweiligen Handlungsempfehlung über eine unmittelbare Zuständigkeit verfügt, ob er mittelbar darauf Einfluss nehmen oder nur Impulsgeber sein kann. Aus der Verbindung dieser Einflussmöglichkeit mit den bekannten Einsparpotenzialen ergibt sich wiederum eine Angabe des Umsetzungspotenzials. Eine entsprechende politische Willensbekundung vorausgesetzt, könnte diese Potenzialeinschätzung künftig Grundlage einer priorisierten Umsetzung einzelner Maßnahmen werden. Dabei könnte ggf. auch – diese Angabe finden Sie im neuen Punkt 1 – berücksichtigt werden, zur Erreichung welcher konkreten Zielvorgabe des Mobilitätskonzepts die Umsetzung der jeweiligen Handlungsempfehlung beitragen soll.

Darüber hinaus soll Ihnen eine neue Statusangabe auf einen Blick einen Eindruck vermitteln, wie weit der Umsetzungsstand gediehen ist. Während gerade die Angaben „offen“ (rot) und „in Bearbeitung“ (gelb) selbsterklärend sein dürften, bedürfen die Statusanzeigen „erledigt“ (grün) und „ausstehend“ (orange) eines zusätzlichen Hinweises. Ausstehend sind solche Maßnahmen, mit deren Umsetzung nach dem Umsetzungsfahrplan des Mobilitätskonzepts planmäßig erst in den Folgejahren begonnen werden soll. Erledigt sind demgegenüber auch solche Maßnahmen, die zwar einer wiederkehrenden Bearbeitung bedürfen, dazu jedoch bereits in ein laufendes, regelhaftes Verwaltungsverfahren überführt sind. Ein Beispiel hierfür stellt die Unterstützung der kommunalen Lärmaktionsplanung durch die Straßenverkehrsbehörde dar.

Soweit der für das Mobilitätskonzept insgesamt verantwortliche Fachbereich Mobilität und Verkehr für die Umsetzung eines Moduls oder einzelner Handlungsempfehlungen daraus nicht unmittelbar und allein zuständig ist, sind darüber hinaus die zuständigen Bereiche benannt. Dies können unter anderem Organisationseinheiten der Kreisverwaltung, weitere Behörden oder kreiseigene Gesellschaften sein.

Ich wünsche Ihnen eine aufschlussreiche, gut nachvollziehbare und informative Darstellung in diesem Sachstandsbericht 2024 zum Mobilitätskonzept 2040!



Katja Hermann

Dezernentin für Service, Mobilität und Sicherheit



direkt drüber!
oberhavel

H 1 – Bundesverkehrswegeplan

Modul	Stabilisierung der Mobilität in allen Räumen des Landkreises (1)
Ansprechpartner	FDL Mobilität und Verkehrlenkung
Kosten	keine
MIV-Fahrleistung	Anstieg um 11,2 Mio. Fahrzeugkilometer pro Jahr
LKW-Fahrleistung	nicht ausgewiesen
CO2-Einsparung	keine, Anstieg der Emissionen
Zuständigkeit Landkreis	Impulsgeber
Umsetzungspotenzial	gering

Status	in Bearbeitung
--------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 89 des Mobilitätskonzepts:

Die für die Erreichbarkeit notwendige Infrastruktur wird langfristig erhalten und kontinuierlich modernisiert.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB BK, FD RBA
Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg	Region West, Sachgebiet Planung

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Entsprechend dem aktuellen Koalitionsvertrag 2021 zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP sollen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur weiter erhöht und langfristig abgesichert werden. Dabei soll mehr in die Schiene als in die Straße investiert werden. Bei den Bundesfernstraßen soll der Fokus auf Erhalt und Sanierung ausgerichtet werden, mit besonderem Schwerpunkt auf Ingenieurbauwerke. Im Rahmen der laufenden Bedarfsplanüberprüfung steht die Verständigung über Prioritäten hierbei im Vordergrund. Auf der Basis neuer Kriterien soll ein neuer Bundesverkehrswege- und –mobilitätsplan 2040 auf den Weg gebracht werden.

A 10 / A 24 im Bau (weitestgehend 5 Abschnitte gleichzeitig)

sechsstreifiger Ausbau der A 10 und grundlegende Erneuerung der A 24

Bauzeit: 01.03.2018 – 31.12.2022 termingerecht abgeschlossen

Auftraggeber: DEGES

Auftragnehmer: Havelland Autobahn GmbH
Betrieb und Erhaltung bis 2048

B 96 OU Teschendorf – Löwenberg
Planfeststellungsverfahren seit Mai 2013
Planfeststellungsbeschluss 28.02.2023

Freie Strecke Löwenberg – Gransee
Freie Strecke Gransee – Dannenwalde
Freie Strecke Dannenwalde – Gramzow
jeweils Straßenneubau mit Radweg an B 96 alt
zeitnaher Abschluss aller Entwurfsplanungen 2023 angestrebt, danach Abstimmungen mit BMDV

Freie Strecke Gramzow – Drögen
Entwurfsplanung begonnen
Grünbrücke geplant zur Tierquerung Bahn/B 96, derzeit Abstimmung mit dem BMDV
zeitnaher Abschluss der Entwurfsplanung 2023 angestrebt

OU Fürstenberg
etliche Prüfaufträge in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens noch in der Abstimmung / Prüfung zwischen Land und BMDV

Freie Strecke Fürstenberg – Landesgrenze MV
Abstimmungen mit BB - MVP laufen
Vorbereitung Planfeststellungsverfahren – Ziel: Einleitung Ende 2023

Weitere Bestandteile des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030

B 96 OU Gransee und OU Altlüdersdorf

B 167 AS Neuruppin – Neulöwenberg mit OU Grieben, OU Löwenberg / OU Neulöwenberg

B 167 OU Liebenwalde

Alle vorgenannten Vorhaben sind im vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 ausgewiesen und genießen somit hohe Priorität.

Den besonderen Schwerpunkt für den Landkreis Oberhavel bildet der weitere schrittweise Neubau und Ausbau der B 96. Aktuelle Schwerpunkte derzeit sind:

- der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und damit die Schaffung von Baurecht für die OU Teschendorf / Löwenberg
- die Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens für die OU Fürstenberg sowie
- die Planung für den Ausbau der sogenannten freien Strecken zwischen den Ortsumfahrungen sowie von Fürstenberg in Richtung Norden

Alle noch auszubauenden Abschnitte der B 96 im Landkreis Oberhavel sind Bestandteil eines Gesamtausbaukonzeptes des Landesbetriebes Straßenwesen. Dieses soll seitens des Landes auch insbesondere die Finanzierung und die Bereitstellung ausreichender Fachkräfte in den nächsten Jahren sichern.

Der Prozess wird aktiv durch den Entwicklungsbeirat B 96 sowie hinsichtlich der planerischen Vorbereitung der OU Fürstenberg durch den projektbegleitenden Arbeitskreis „B 96 Ortsumgehung Fürstenberg“ begleitet.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Der Ausbau A 10 / A 24 ist abgeschlossen.

Das Planfeststellungsverfahren B 96, OU Teschendorf – Löwenberg (2013 bis 2023), ist mit Planfeststellungsbeschluss vom 28.02.2023 ebenfalls abgeschlossen.

Der Abschluss der Entwurfsplanung für die B 96, Freie Strecke Gramzow – Drögen, ist nunmehr für 2024 angestrebt.

Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die B 96, Freie Strecke Fürstenberg – Landesgrenze MV, ist nunmehr für Ende 2024 angestrebt.

Alle vorgenannten Vorhaben sind im vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 ausgewiesen und genießen somit hohe Priorität. Den besonderen Schwerpunkt für den Landkreis Oberhavel bildet der weitere schrittweise Neubau und Ausbau der B 96. Aktuelle Schwerpunkte derzeit sind:

- Losbildung / Ausschreibung / Vergabe / Bau OU Teschendorf – Löwenberg
- Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens für die OU Fürstenberg sowie
- Abschluss der Planungen für den Ausbau der sogenannten freien Strecken zwischen den Ortsumfahrungen sowie von Fürstenberg in Richtung Norden

Alle noch auszubauenden Abschnitte der B 96 im Landkreis Oberhavel sind Bestandteil eines Gesamtausbaukonzeptes des Landesbetriebes Straßenwesen. Dieses soll seitens des Landes auch insbesondere die Finanzierung und die Bereitstellung ausreichender Fachkräfte in den nächsten Jahren sichern. Der Prozess wird aktiv durch den Entwicklungsbeirat B 96 sowie hinsichtlich der planerischen Vorbereitung der OU Fürstenberg durch den projektbegleitenden Arbeitskreis (PAK) „B 96 Ortsumgehung Fürstenberg“ begleitet.

Letzte (14.) Sitzung Entwicklungsbeirat B 96: 16.12.2022

Letzte (4.) Sitzung des PAK „B 96 OU Fürstenberg“: 05.05.2021



direkt drüber!
oberhavel

H 2 – Flotte KEP

Modul	Wirtschaftsverkehr (2)
Ansprechpartner	FDL Mobilität und Verkehrslenkung
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO ₂ -Einsparung	+
Zuständigkeit Landkreis	Impulsgeber
Umsetzungspotenzial	gering

Status	offen
--------	-------

1. Ziel

vgl. S. 88 des Mobilitätskonzepts:

Weniger Verkehrsaufwand
Energiesparende Verkehrsmittelwahl

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	Büro Dez I, StS Wirtschaftsförderung
kreiseigene Gesellschaften	WInTO GmbH

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Von KEP-Dienstleistern können derzeit verschiedene Förderprogramme des Bundes für eine Umrüstung von Fahrzeugen sowie zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur genutzt werden. Konkrete Ziele, Inhalte, Aufgaben und Verantwortlichkeiten bedürfen einer Abstimmung zu einer möglichen Unterstützung durch den Landkreis. Akteure im Umfeld der Wirtschaftsförderung auf Landkreisebene und darüber hinaus sind hier zu berücksichtigen bzw. aktiv einzubinden.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Der Landkreis wird im Laufe dieses Jahres in Abstimmung mit der WInTO Impulse zum Start der Flottenumstellung dahingehend setzen, dass die bereits als im Landkreis erfassten tätigen KEP-Dienstleistenden, vgl. S. 19 des Mobilitätskonzepts, gezielt über die Handlungsempfehlungen des Mobilitätskonzepts in Kenntnis gesetzt werden mit der Bitte um Prüfung der Durchsetzbarkeit der Flottenumstellung.



direkt drüber!
oberhavel

H 3 – Verteilstationen

Modul	Wirtschaftsverkehr (2)
Ansprechpartner	FDL Mobilität und Verkehrlenkung
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	punktuell niedriger
CO2-Einsparung	+
Zuständigkeit Landkreis	Impulsgeber
Umsetzungspotenzial	gering

Status	offen
--------	-------

1. Ziel

vgl. S. 88 des Mobilitätskonzepts:

Weniger Verkehrsaufwand
Energiesparende Verkehrsmittelwahl

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	Büro Dez I, StS Wirtschaftsförderung
kreiseigene Gesellschaften	WInTO GmbH

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Konkrete Ziele, Inhalte, Aufgaben und Verantwortlichkeiten bedürfen einer Abstimmung zu einer möglichen Unterstützung durch den Landkreis. Akteure im Umfeld der Wirtschaftsförderung auf Landkreisebene und darüber hinaus sind hier zu berücksichtigen bzw. aktiv einzubinden.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Der Landkreis wird im Laufe dieses Jahres in Abstimmung mit der WInTO Impulse zum Aufbau von Verteilstationen dahingehend setzen, dass die bereits als im Landkreis erfassten tätigen KEP-Dienstleistenden, vgl. S. 19 des Mobilitätskonzepts, gezielt über die Handlungsempfehlungen des Mobilitätskonzepts in Kenntnis gesetzt werden und zur Umsetzung angeregt werden.



direkt drüber!
oberhavel

H 4 – Nachtlieferung

Modul	Wirtschaftsverkehr (2)
Ansprechpartner	FDL Mobilität und Verkehrslenkung
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	+
Zuständigkeit Landkreis	Impulsgeber
Umsetzungspotenzial	gering

Status	erledigt
--------	----------

1. Ziel

vgl. S. 88 des Mobilitätskonzepts:

Weniger Verkehrsaufwand
Energiesparende Verkehrsmittelwahl

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL, Straßenverkehrsbehörde
kreiseigene Gesellschaften	WInTO GmbH

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Konkrete Ziele, Inhalte, Aufgaben und Verantwortlichkeiten bedürfen einer Abstimmung zu einer möglichen Unterstützung durch den Landkreis. Akteure im Umfeld der Wirtschaftsförderung auf Landkreisebene und darüber hinaus sind hier zu berücksichtigen bzw. aktiv einzubinden.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Innerhalb der Kreisverwaltung fanden bereits erste dezernatsübergreifende Gespräche statt, um konkrete Ziele, Inhalte, Aufgaben und Verantwortlichkeiten abzustimmen. Darüber hinaus sind Akteure im Umfeld der Wirtschaftsförderung zu berücksichtigen.

Ferner sind die auf Seite 96 und Seite 97 des Mobilitätskonzepts in Erwägung gezogenen Maßnahmen abschließend geprüft und durch den Landkreis als Straßenverkehrsbehörde rechtlich nicht umsetzbar.

Aufgrund des sog. Vorbehalts des Straßenrechts ist die straßenrechtliche Widmung für Maßnahmen des Straßenverkehrsrechts nach § 45 Straßenverkehrsordnung (§ 45 StVO) entscheidend. Straßen sind grundsätzlich in ihrem Widmungsumfang allen Verkehrsteilnehmern zugänglich. Durch eine Verkehrsbeschränkung nach § 45 StVO kann grundsätzlich kein Zustand dauerhaft herbeigeführt werden, der im Ergebnis auf eine finale Entwidmung oder Teileinziehung hinausläuft. Straßen, die in die Innenstädte führen und in ihrer Widmung nicht eingeschränkt für den Verkehr nutzbar sind, können grundsätzlich nicht über straßenverkehrsrechtliche Anordnungen für Fahrzeuge über x Tonnen dem Verkehr entzogen werden. Dies gilt ebenso für die vorgeschlagene Maßnahme des Verbots der Einfahrt in die Innenstadt mit Diesel- bzw. Verbrennerfahrzeugen sowie der vorgeschlagenen Maßnahme der ausschließlichen nächtlichen Belieferung zwischen 20 und 6 Uhr mit E-Fahrzeugen.

Zudem liegen die Voraussetzungen der Ermächtigungsgrundlage des §§ 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9 S. 3 StVO nicht vor, da keine qualifizierte Gefahrenlage dem Grundsatz nach angenommen werden kann. Dies könnte zwar in begründeten Einzelfällen, so zum Beispiel bei Lärm und Abgasen gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO, einschlägig sein, ändert jedoch nichts am entscheidenden Widmungsverwaltungsakt der jeweiligen Straßenbaulastträger.

H 5 – Güterverkehr Bahn

Modul	Wirtschaftsverkehr (2)
Ansprechpartner	FDL Mobilität und Verkehrslenkung
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	etwas niedriger
CO2-Einsparung	+
Zuständigkeit Landkreis	keinerlei
Umsetzungspotenzial	keines

Status	erledigt
--------	----------

1. Ziel

vgl. S. 88 des Mobilitätskonzepts:

Weniger Verkehrsaufwand
Energiesparende Verkehrsmittelwahl

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Transportunternehmen	DB AG und weitere
produzierendes Gewerbe	

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Entsprechend dem aktuellen Koalitionsvertrag 2021 zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP soll bis zum Jahr 2030 der Schienengüterverkehr auf 25 Prozent gesteigert und die Nutzung der Schiene günstiger werden. Konkrete Ziele, Inhalte, Aufgaben und Verantwortlichkeiten zur Unterstützung der Kommunen und der Unternehmen zur Verlagerung von Güterverkehr auf die Bahn durch den Landkreis bedürfen einer Abstimmung im Rahmen der weiteren Wirtschaftsförderung.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Mangels jeglicher Kompetenzen und Einflussmöglichkeiten des Landkreises ist die Handlungsempfehlung als abgeschlossen zu bewerten.



direkt drüber!
oberhavel

H 6 – Kreisstraßen

Modul	Straßennetz (3)
Ansprechpartner	FDL Mobilität und Verkehrlenkung
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	Anstieg um 4,6 Mio. Fahrzeugkilometer pro Jahr
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	keine
Zuständigkeit Landkreis	unmittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	in Bearbeitung
---------------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 89 des Mobilitätskonzepts:

Die für die Erreichbarkeit notwendige Infrastruktur wird langfristig erhalten und kontinuierlich modernisiert.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB SID, FD BAU

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Die Abstufungen von Landesstraßen im Landkreis Oberhavel erfolgen entsprechend dem öffentlich-rechtlichen Rahmenvertrag vom 15.03.2019 und den zusätzlich geschlossenen Umstufungsvereinbarungen in Anlehnung an die zwischen den Vertragsparteien abgestimmten Zeitschienen. Im Ergebnis sind in 2022 folgende Landesstraßen (Abschnitte) abgestuft worden:

Kreisstraße	Bisherige Landesstraße	Zeitpunkt der Umstufung	Länge [km]
K6522 Abschnitt 010	L17 Abschnitt 110	01.05.2022	6,776
K6522 Abschnitt 011	L17 Abschnitt 111AB	01.05.2022	0,051
K6526 Abschnitt 010	L161 Abschnitt 050 (Teilstück)	01.05.2022	0,242
K6526 Abschnitt 030	L161 Abschnitt 060	01.05.2022	7,796
Gesamt:			14,865

In den kommenden Jahren (2023 – 2024) sind folgende Abstufungen vorgesehen:

Landesstraße	zukünftige Kreisstraße	Zeitpunkt der Umstufung	Länge [km]
L223	K6527	01.05.2023	7,628
L16 Abschnitt 105	K6525	01.05.2024	0,262
L215	K6528	01.05.2024	8,672
L17 Abschnitt 150	K6524 Abschnitt 030	31.12.2024	4,252
Gesamt:			20,814

Mit den Abstufungen und der Übernahme der Landesstraßen beabsichtigt der Landkreis Oberhavel insbesondere die Herstellung eines sach- und ordnungsgemäßen sowie verkehrssicheren Zustandes.

Die grundhafte Erneuerung der K6520, Abschnitt 020 ist in einem ersten Schritt auf dem Abschnitt von Tornow bis Ortseingang Blumenow erfolgt.

Die Baumaßnahmen für den zweiten Abschnitt der K6520, Abschnitt 030 (Ortsausgang Blumenow bis Ortsausgang Bredereiche, inkl. Ortsdurchfahrt Bredereiche) ist für 2023 eingeplant und befindet sich derzeit im Vergabeverfahren. Geplanter Baubeginn ist hier Mai 2023.

Darüber hinaus wurde 2022 mit den Planungen zum grundhaften Ausbau der Ortsdurchfahrt Groß Ziethen begonnen. Das Verfahren zur Vergabe der Planungsleistungen ist derzeit noch nicht abgeschlossen.

Weitere Ausbauvorhaben werden je nach Zustand der übernommenen Straßen geplant und ausgeführt.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Die Abstufung der Landesstraßen ist erfolgt.

Die Erneuerung der K6520 (ehemals L214) von Tornow nach Blumenow ist abgeschlossen. Die Erneuerung der K6520 (ehemals L214) von Blumenow nach Bredereiche befindet sich in der Fertigstellungsphase. Die Fortsetzung der Erneuerung der K6520 (ehemals L214) von Bredereiche nach Fürstenberg befindet sich in Planung, Baubeginn ist für 2025 avisiert.

Die Planung zum grundhaften Ausbau der Ortsdurchfahrt Groß Ziethen wird fortgesetzt.

H 7 – Neubetrachtung Straßennetz

Modul	Straßennetz (3)
Ansprechpartner	FDL Mobilität und Verkehrlenkung
Kosten	keine
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	keine
Zuständigkeit Landkreis	unmittelbar
Umsetzungspotenzial	gering

Status	offen
--------	-------

1. Ziel

vgl. S. 89 des Mobilitätskonzepts:

Die für die Erreichbarkeit notwendige Infrastruktur wird langfristig erhalten und kontinuierlich modernisiert.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB SID, FD BAU

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Bereits seit 2019 ist im Gespräch, die K6502 nach dem Umbau zur Fahrradstraße in einem gemeinsamen Projekt mit der Stadt Hohen Neuendorf sowie den Gemeinden Birkenwerder und Mühlenbecker Land zur Gemeindestraße abzustufen und in die Baulast der Stadt Hohen Neuendorf zu übergeben. Das Vorhaben befindet sich noch in der Phase der vertraglichen Abstimmung zum Trägerwechsel und ist in der Ausführung vom Autobahnbau und den damit verbundenen Brückenerneuerungen abhängig.

Eine weitergehende funktionale Neubetrachtung des Kreisstraßennetzes kann darüber hinaus nur erfolgen, sofern ein wirtschaftliches Interesse besteht, weitere Landesstraßen zu Kreisstraßen oder Kreisstraßen zu Gemeindestraßen abzustufen bzw. Gemeindestraßen zu Kreisstraßen aufzustufen. Der Landkreis hat sich in der Rahmenvereinbarung von 2019 mit dem Land geeinigt, bis 2025 sukzessive Landesstraßen als Kreisstraßen zu übernehmen. Weitere Verfahren sind aktuell nicht in Planung.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Der Umbau der K6502 zur einer Fahrradstraße gemeinsam mit der Stadt Hohen Neuendorf sowie den Gemeinden Birkenwerder und Mühlenbecker Land wird weiter vorbereitet.

H 8 – Kommunale Verkehrskonzepte

Modul	Straßennetz (3)
Ansprechpartner	FDL Mobilität und Verkehrslenkung
Kosten	keine
MIV-Fahrleistung	indirekt
LKW-Fahrleistung	indirekt
CO ₂ -Einsparung	indirekt
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	erledigt
--------	----------

1. Ziel

vgl. S. 90 des Mobilitätskonzepts:

Mobilität soll so organisiert sein, dass sie auch der Zufriedenheit und Lebensqualität sowie den Zielen des Städtebaus und der Regionalentwicklung dient.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Bei der Erstellung von Verkehrskonzepten handelt es sich um eine Planungsaufgabe, für die eine formelle Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde nicht gegeben ist. Nichtsdestotrotz ist es seit jeher geübte Praxis, Planungen der Kommunen zu begleiten und Hinweise zu verkehrsrechtlichen Fragestellungen zu geben.

Letztlich entfalten Verkehrskonzepte aus sich selbst heraus keine Bindungswirkung und müssen auch planerisch sicher wünschenswerte Maßnahmen stets an den Maßstäben des Straßenverkehrsrechts gemessen werden, um verkehrsregelnde Eingriffe der Straßenverkehrsbehörde zur Unterstützung des kommunalen Gestaltungswillens zu legitimieren.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Die Straßenverkehrsbehörde hat einen grundlegenden Verfahrensablauf entwickelt und diesen in Einzelfällen bereits mit Kommunen erörtert. Weitere Informationen und der Ausbau der eigenen Beratungskompetenz sind geplant.

Zunächst ist durch die jeweilige Kommune ein städtebauliches Verkehrskonzept bei der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Oberhavel einzureichen. Dieses muss den Ist-Zustand aller betroffenen Straßenzüge sowie den Soll-Zustand abbilden. Dabei sind alle Belange sämtlicher Verkehrsarten zu berücksichtigen. Die Darstellung des Ist-Zustands sollte eine aktuelle Verkehrserhebung für alle betroffenen Straßen, die Unfalllage sowie eine schalltechnische Lärmberechnung beinhalten.

Der Soll-Zustand muss alle Auswirkungen und Veränderungen darstellen, wie zum Beispiel die mögliche Umverteilung von Verkehrsströmen sowie die daraus resultierende Veränderung der Verkehrsbelastung der einzelnen Knotenpunkte im Umfeld der betroffenen Straßen. Alle Straßen im direkten bzw. indirekten Bereich sind dabei zu begutachten. Weiterhin ist ein Lärmgutachten für die Straßen notwendig, an denen sich die Verkehrsbelastung erhöht.

H 9 – Unterstützung Kommunen

Modul	Straßennetz (3)
Ansprechpartner	FDL Mobilität und Verkehrslenkung
Kosten	keine
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	indirekt
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	gering

Status	erledigt
--------	----------

1. Ziel

vgl. S. 89 f. des Mobilitätskonzepts:

Die für die Erreichbarkeit notwendige Infrastruktur wird langfristig erhalten und kontinuierlich modernisiert. Mobilität soll so organisiert sein, dass sie auch der Zufriedenheit und Lebensqualität sowie den Zielen des Städtebaus und der Regionalentwicklung dient.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL
kreisangehörige Kommunen	Bauamt o. vglb.
Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg	Sachgebiete Planung und Verkehrstechnik

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Die Straßenverkehrsbehörde unterstützt insbesondere die Stauvermeidung durch die verkehrsrechtliche Anordnung geeigneter Umleitungsführungen gerade bei Veranstaltungen oder Arbeiten im Straßenraum seit jeher. Die beispielhaft genannten baulichen Maßnahmen fallen jedoch nicht in die Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde und können lediglich durch verkehrsrechtliche Hinweise im Rahmen dieser Anhörverfahren unterstützt werden.

Die Optimierung lichtsignalisierter Knotenpunkte ist ebenfalls alleinige Aufgabe der jeweiligen Straßenbaulasträger, wird jedoch nach Vorlage des Prüfvermerkes über die so genannten verkehrstechnischen Unterlagen (VTU) durch den hierfür zuständigen Landesbetrieb Straßenwesen seitens der Straßenverkehrsbehörde verkehrsrechtlich angeordnet.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Die Straßenverkehrsbehörde weist im Rahmen der Beteiligung als Träger öffentlicher Belange stets mit Nachdruck auf die zur Stabilisierung des Verkehrsflusses notwendige Dimensionierung von Knotenpunkten sowie die hinreichende Berücksichtigung auch des ruhenden Verkehrs hin. Eine Aufforderung an alle im Zuständigkeitsbereich tätigen Straßenbaulastträger, die Anlage von Abbiegespuren und Optimierung vorhandener Ampelschaltungen bei Planungen an Knotenpunkten zu prüfen und nach Möglichkeit zu berücksichtigen, ist vorgesehen.

H 10 – Lärmaktionspläne

Modul	Straßennetz (3)
Ansprechpartner	FDL Mobilität und Verkehrslenkung
Kosten	keine
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	indirekt
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	gering

Status	erledigt
--------	----------

1. Ziel

vgl. S. 90 des Mobilitätskonzepts:

Mobilität soll so organisiert sein, dass sie auch der Zufriedenheit und Lebensqualität sowie den Zielen des Städtebaus und der Regionalentwicklung dient.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL
kreisangehörige Kommunen	Bauamt o. vglb.

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Lärmaktionspläne entfalten aus sich heraus keine Bindungswirkung für die Straßenverkehrsbehörde und werden überdies mit Berechnungsmethoden und in Anwendung von Lärmgrenzwerten erstellt, die für eine straßenverkehrsrechtliche Bewertung nicht herangezogen werden können.

Sofern im Einzelfall Teile der Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen auch nach verkehrsrechtlichen Maßstäben einen verkehrsregelnden Eingriff der Straßenverkehrsbehörde rechtfertigen, werden diese Maßnahmen ausnahmslos in einem möglichst unkomplizierten Verfahren angeordnet.

Wenn dies sehr viel häufiger nicht der Fall ist, stimmt die Straßenverkehrsbehörde umsetzbare Alternativen mit den Kommunen bereits seit jeher lösungsorientiert ab, wenngleich vielfach die straßenverkehrsrechtliche Eingriffsschwelle nicht erreicht wird.

Die Straßenverkehrsbehörde richtet die Ausübung ihres Ermessens im Zusammenhang mit dem Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm an wissenschaftlichen Erkenntnissen aus, die eine konkrete Gesundheitsgefährdung bei Dauerbelastung bereits unterhalb der Lärmgrenzwerte nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV belegen. Durch die Bewertung dieses Umstandes als qualifizierte Gefahrenlage nach der StVO konnten in der Vergangenheit bereits in mehreren Fällen Maßnahmen umgesetzt werden, die sich aus den Lärmaktionsplänen und ähnlichen Anträgen der Kommunen ergaben.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Die Kommunen sind über die beschriebene Vorgehensweise informiert und werden im Einzelfall zur Herstellung des erforderlichen gemeindlichen Einvernehmens vor einer abschließenden Entscheidung erneut beteiligt. Neben der gewohnten Beratung durch die Straßenverkehrsbehörde existiert zudem ein bedarfsgerechtes Angebot zur Unterstützung bei der Erörterung von Maßnahmen in den politischen Gremien.

H 11 – Optimierung MIV

Modul	Straßennetz (3)
Ansprechpartner	FDL Mobilität und Verkehrslenkung
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO ₂ -Einsparung	keine
Zuständigkeit Landkreis	unmittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	offen
--------	-------

1. Ziel

vgl. S. 89 f. des Mobilitätskonzepts:

Die für die Erreichbarkeit notwendige Infrastruktur wird langfristig erhalten und kontinuierlich modernisiert. Mobilität soll so organisiert sein, dass sie auch der Zufriedenheit und Lebensqualität sowie den Zielen des Städtebaus und der Regionalentwicklung dient.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL
Landkreis	Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Digitalisierung

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Eine konkrete Aufgabenstellung zur Erstellung eines innovativen Konzeptes für den motorisierten Individualverkehr (MIV) im Landkreis Oberhavel wurde bisher durch den Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Digitalisierung noch nicht formuliert.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Eine konkrete Aufgabenstellung liegt weiterhin nicht vor.



direkt drüber!
oberhavel

H 12 – Umsetzung i2030

Modul	Schiennetz (4)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB ÖPNV
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	- 32,2 Mio. Fzkm
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	+++
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	hoch

Status	in Bearbeitung
---------------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 88 des Mobilitätskonzepts:

Energiesparende Verkehrsmittelwahl – Zusätzliche SPNV-Angebote durch rasche Umsetzung des Landesnahverkehrsplans 2018, der Umsetzung der Projekte aus i2030 sowie Umsetzung der Reaktivierung der Bahntrasse nach Liebenwalde.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Bund / Land / VBB	VBB – Verkehrsplanung
Landkreis	FB MV, FD MVL
kreiseigene Gesellschaften	OHBV – Verkehrsplanung

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Die Planungen im Projekt i2030 betreffen 8 Korridore sowie die Erweiterung des S-Bahn-Netzes.

Korridor Nord-West

Prignitz-Express / Velten

Projektstatus

Grundlagenermittlung im Abschnitt Berlin-Gesundbrunnen bis Velten

Aktuell

Entwurfsplanung im Abschnitt Velten – Neuruppin
Schönholz – Velten

S-Bahn 10-Minuten-Takt Schönholz – Hennigsdorf
 20-Minuten-Takt Hennigsdorf – Velten

Regionalverkehr

Taktverdichtung Hennigsdorf – Neuruppin
Untersuchungen zur Einbindung über Spandau und Karower Kreuz in die Berliner Innenstadt

Velten – Neuruppin
Kreuzungsgleis Kremmen
Begegnungsabschnitt Kremmen – Beetz-Sommerfeld
Bahnsteigverlängerungen auf 140 m Nutzlänge

Korridor Nord

Nordbahn / Heidekrautbahn

Projektstatus Vorplanung im Abschnitt Berlin-Gesundbrunnen bis Berlin-Wilhelmsruh
Entwurfsplanung abgeschlossen im Abschnitt Heidekrautbahn-Stammstrecke und Baubeginn im Bereich Wilhelmsruh
Grundlagenermittlung im Bereich Birkenwerder

Aktuell

Stammstrecke der Heidekrautbahn
Planfeststellungsunterlagen ausgelegt, laufendes Verfahren
Abschluss Nutzen-Kosten-Untersuchung
Vorbereitung Antragstellung Bundesförderung (GVFG)
Bahnhof Wilhelmsruh im Bau
Nordbahn
Finanzierungsvereinbarung für Vorplanung zur Einbindung nach Berlin-Gesundbrunnen gezeichnet
Trassierungsstudie Einbindepunkt Wilhelmsruh / Nordbahn erstellt
Birkenwerder
Fahrplanuntersuchungen für Umbau Birkenwerder abgeschlossen
Grundlagenermittlung vor Abschluss
Verhandlung Finanzierung Vorplanung 2023

Berliner S-Bahn

Projektstatus sukzessive Überführung der Teilprojekte in die Vorplanung

Aktuell Planungsleistungen für Teilmaßnahmen aus der 1. Tranche ausgeschrieben
2. Tranche für 13 weitere Teilmaßnahmen im Zeichnungslauf

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Die Planungen im Projekt i2030 betreffen 8 Korridore sowie ein Maßnahmenpaket zum Ausbau des S-Bahn-Netzes.

Korridor Nord-West

Prignitz-Express / Velten

Projektstatus Vorplanung für Teilprojekt zur schnellen Regionalverkehrseinbindung des Prignitz-Expresses in die Berliner Innenstadt
Vorplanung für Teilprojekt S-Bahnausbau Schönholz – Hennigsdorf – Velten
Entwurfsplanung/Genehmigungsplanung für Teilprojekt Velten – Neuruppin

Aktuell Regionalverkehr
Untersuchungen zur Einbindung über Spandau und Karower Kreuz in die Berliner Innenstadt

S-Bahn Schönholz – Hennigsdorf – Velten
S-Bahn 10-Minuten-Takt Schönholz – Hennigsdorf
20-Minuten-Takt Hennigsdorf – Velten

Velten – Neuruppin
Kreuzungsgleis Kremmen
Begegnungsabschnitt Kremmen – Beetz-Sommerfeld
Kreuzungsgleis Wustrau-Radensleben
Bahnsteigverlängerungen auf 140 m Nutzlänge

Korridor Nord Nordbahn / Heidekrautbahn

Projektstatus Vorplanung im Abschnitt Berlin-Gesundbrunnen bis Berlin-Wilhelmsruh

Entwurfsplanung/Genehmigungsplanung im Abschnitt Heidekrautbahn-Stammstrecke und bauvorbereitende Maßnahmen im Bereich Wilhelmsruh

Grundlagenermittlung im Bereich Birkenwerder

Aktuell Stammstrecke der Heidekrautbahn
laufendes Planfeststellungsverfahren
Abschluss Nutzen-Kosten-Untersuchung parallel zum Planfeststellungsverfahren und Antragsstellung für Bundesförderung (GVFG)

Bahnhof Wilhelmsruh
Erste bauvorbereitende Maßnahmen durchgeführt

Nordbahn
Vorplanung in Erstellung

Birkenwerder
Finanzierungsvertrag Vorplanung in 2024 vorgesehen

Berliner S-Bahn

Projektstatus sukzessive Überführung der Teilprojekte in die Vorplanung

Aktuell Planungsleistungen für Teilmaßnahmen aus Tranche 1 – 3 im Ausschreibungsverfahren, teilweise Bindung von Planungsbüro erfolgt
4. Tranche für weitere Teilmaßnahmen im Zeichnungslauf



direkt drüber!
oberhavel

H 13 – Bahnsteigverlängerung

Modul	Schiennetz (4)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB ÖPNV
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	- 1,6 Mio. Fzkm
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	+
Zuständigkeit Landkreis	Impulsgeber
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	in Bearbeitung
--------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 89 des Mobilitätskonzepts:

Moderne Infrastruktur – Die für die Erreichbarkeit notwendige Infrastruktur wird langfristig erhalten und kontinuierlich modernisiert.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Bund / Land / VBB / NEB	VBB – Verkehrsplanung
Landkreis	FB MV, FD MVL

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Die Berücksichtigung der Verlängerung der Bahnsteige in Löwenberg und Dannenwalde auf 175 m wurde im Rahmen der Stellungnahme des Landkreises zum Landesnahverkehrsplan (LNVP) 2023-2028 auf der Grundlage des vom Kreistag beschlossenen Mobilitätskonzeptes 2040 und des Nahverkehrsplans 2022-2026 des Landkreises Oberhavel im Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren eingefordert.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Die alleinige Verlängerung zweier Bahnsteige hat keinen verkehrlichen Effekt. Dieser tritt nur ein, wenn eine Verlängerung der Züge des RE5 auf sechs statt fünf Wagen erfolgt. Dafür ist die infrastrukturelle Voraussetzung eine Verlängerung der Bahnsteige auf 170m. Für die Verlängerung des RE6 auf 6 Wagen müssen alle Bahnsteige verlängert werden. Dieses Ziel wird auch weiterhin verfolgt, ein verkehrlicher Effekt wird sich aber erst nach 2030 einstellen.



direkt drüber!
oberhavel

H 14 – Schwachstellenanalyse

Modul	Schiennetz (4)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB ÖPNV
Kosten	15.000 EUR sowie 2.000 EUR/a
MIV-Fahrleistung	indirekt
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	indirekt
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	gering

Status	erledigt
--------	----------

1. Ziel

vgl. S. 89 des Mobilitätskonzepts:

Moderne Infrastruktur – Schnellstmögliche Umsetzung der Entwicklungsziele aus dem Projekt i2030 im Landkreis.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Bund / Land / VBB / NEB	VBB – Verkehrsplanung
Landkreis	FB MV, FD MVL

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Seit Ende 2020 werden durch das Land Brandenburg umfangreiche Untersuchungen zum LNVP wie u. a. auch zur Reaktivierung von Bahnstrecken und Halten durchgeführt und viele Vorhaben im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) werden im Rahmen des Infrastrukturprojektes i2030 konzentriert geplant und schrittweise umgesetzt. Nach der Verabschiedung des Mobilitätskonzeptes 2040 gab es aufgrund dieser zahlreichen Untersuchungen aus der Sicht der Kreisverwaltung bisher noch keinen eigenen Bedarf zur Erstellung einer regionalen SPNV-Schwachstellenanalyse.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Keine Ergänzungen in 2024.



direkt drüber!
oberhavel

H 15 – Verdichtung SPNV-Angebote

Modul	Schiennetz (4)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB ÖPNV
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	- 10,7 Mio. Fzkm
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	+
Zuständigkeit Landkreis	keinerlei
Umsetzungspotenzial	hoch

Status	in Bearbeitung
--------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 88 des Mobilitätskonzepts:

Energiesparende Verkehrsmittelwahl – Zusätzliche SPNV-Angebote durch rasche Umsetzung des Landesnahverkehrsplans 2018, der Umsetzung der Projekte aus i2030 sowie Umsetzung der Reaktivierung der Bahntrasse nach Liebenwalde

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Bund / Land / VBB / NEB	VBB – Verkehrsplanung
Landkreis	FB MV, FD MVL

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Die Aufnahme / Berücksichtigung der angestrebten Verdichtungen des SPNV-Angebotes im LNVP 2023-2028 auf der Grundlage des vom Kreistag beschlossenen Mobilitätskonzeptes 2040 und des Nahverkehrsplans 2022-2026 des Landkreises Oberhavel wurde im Rahmen der Stellungnahme des Landkreises im Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren eingefordert.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Einführung der RB32 (und damit Taktverdichtung der RB12) ist bereits erfolgt, RB12/RB54 werden ab 12/2024 verdichtet, RB28 (Stammstrecke Heidekrautbahn) 2025/2026, RE5 ab 12/2026, RB55 ab 2027.



direkt drüber!
oberhavel

H 16 – NEB H2-Züge

Modul	Schiennetz (4)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB ÖPNV
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO ₂ -Einsparung	+
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	in Bearbeitung
--------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 89 des Mobilitätskonzepts:

Energiesparende Verkehrsmittelwahl – Umsetzung der Maßnahmen aus dem Infrastrukturprojekt i2030.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Bund / Land / VBB / NEB	VBB – Verkehrsplanung
Landkreis	FB MV, FD MVL

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Insgesamt 31 batterieelektrische Fahrzeuge sollen ab 2024 auf dem Netz Nordost Brandenburg durch die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) eingesetzt werden. Um diese Umstellung zu erreichen, investierte die Gesellschaft insgesamt ca. 200 Mio. EUR. Auf diese Weise kommen erstmalig batterieelektrische Züge in Brandenburg zum Einsatz. Da bisher auf den Strecken der NEB ausschließlich Dieseltriebwagen zum Einsatz kamen, werden jährlich ca. 4,4 Mio. Liter Diesel eingespart. Es handelt sich um Mireo Fahrzeuge der Firma Siemens.

Außerdem sollen auf dem Netz der Heidekrautbahn ab 2024 Wasserstoffzüge eingesetzt werden. Im Rahmen einer Direktvergabe des VBB und eines Forschungs- und Entwicklungsvorhabens sollen diese Fahrzeuge mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb sein. Die NEB hat zusammen mit ihren Projektpartnern ENERTRAG AG und Kreiswerke Barnim (KWB) Fördermittelbescheide in Höhe von rund 25 Mio. Euro für das Wasserstoff-Verbundvorhaben erhalten. 9 Mio. Euro werden davon für den Kauf der 6 Fahrzeuge eingesetzt.

Durch den Einsatz wasserstoffbetriebener Fahrzeuge können die Geräuschbelastungen reduziert und ein CO₂-Ausstoß im Regionalverkehr vermieden werden. Der „grüne“ Wasserstoff soll zu 100% aus lokal gewonnenen, erneuerbaren Energien erzeugt werden und ermöglicht so auch einen vollständig emissionsfreien SPNV auf der Heidekrautbahn.

Im Juni 2022 hat die NEB sieben zweiteilige Züge vom Typ Mireo Plus H mit Brennstoffzellenantrieb beim Hersteller Siemens Mobility bestellt, die ab Dezember 2024 auf dem Netz der Heidekrautbahn (RB27) rollen werden. Im September 2022 haben die Länder Berlin und Brandenburg und die NEB hierfür den Verkehrsvertrag für den Betrieb der Heidekrautbahn ab 2024 unterschrieben. Mit der Unterzeichnung des Verkehrsvertrages wurden verkehrliche Leistungen auf der historischen Stammstrecke zwischen Berlin-Wilhelmsruh und Basdorf und der Betrieb von Wasserstofffahrzeugen bestellt.

Am 12.01.2023 wurden der NEB AG die letzten zwei noch ausstehenden Zuwendungsbescheide für das Projekt H2BAR übergeben. Im Rahmen dieses Projektes plant die NEB die Umstellung des Zugbetriebes auf der Heidekrautbahn auf wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen-Triebzüge. Der benötigte Wasserstoff wird zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien stammen und regional erzeugt. Bereitgestellt wird der Wasserstoff über eine neu zu errichtende Tankstelleninfrastruktur. Um einen reibungslosen Betrieb der Fahrzeuge auf der Schiene und der Straße zu gewährleisten, werden zudem Werkstätten umgerüstet und ergänzt.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Keine Ergänzungen in 2024.

H 17 – Verlängerung Liebenwalde

Modul	Schiennetz (4)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB ÖPNV
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	- 1,4 Mio. Fzkm
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	+
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	in Bearbeitung
---------------	-----------------------

1. Ziel

vgl. S. 89 des Mobilitätskonzepts:

Energiesparende Verkehrsmittelwahl – Zusätzliche SPNV-Angebote durch rasche Umsetzung des Landesnahverkehrsplans 2018, der Umsetzung der Projekte aus i2030 sowie Umsetzung der Reaktivierung der Bahntrasse nach Liebenwalde.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Bund / Land / VBB / NEB	VBB – Verkehrsplanung
Landkreis	FB MV, FD MVL

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Ziel des Landkreises Oberhavel ist die Wiederinbetriebnahme der Bahnanbindung zwischen Wensickendorf und Liebenwalde im Rahmen der Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn.

Im Rahmen einer Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten im Verkehrsverbund Berlin/Brandenburg vom 10.12.2021 wurde unter anderem seitens des MIL auch die Bahnstrecke Wensickendorf-Liebenwalde untersucht. Im Ergebnis wurde festgehalten, dass die Bahnverbindung in der Prioritätenliste lediglich Platz 21 von 25 erreichen konnte. Die Strecke lässt demnach derzeit kein ausreichendes Nachfragepotenzial für eine Reaktivierung erkennen. Im Rahmen der Möglichkeit zur Stellungnahme zum Landesnahverkehrsplan 2023 – 2027 wurden verschiedene Einwendungen für die Reaktivierung des Streckenastes nach Liebenwalde eingebracht.

Der Fachdienst Baudienstleistungen und Liegenschaften ist im Rahmen der Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn beteiligt. Die reaktivierte Stammstrecke wird die K6501 in Schildow kreuzen. Ein notwendiger Umbau des Bahnübergangs wurde mit der NEB abgestimmt. Zum zeitlichen Ablauf der geplanten Reaktivierung kann aufgrund des laufenden Planfeststellungsverfahrens (verantwortlich NEB) keine zuverlässige Aussage getroffen werden. Bei einer möglichen Verlängerung der Heidekrautbahn von Wensickendorf bis Liebenwalde wird keine Kreisstraße gekreuzt.

Die NEB hat im laufenden Planfeststellungsverfahren Markierungs- und Beschilderungspläne vorgelegt. Da die im Rahmen der Beteiligung als Träger öffentlicher Belange durch die Straßenverkehrsbehörde gegebenen Hinweise in diesen Plänen leider unberücksichtigt geblieben waren, wurde seitens der Straßenverkehrsbehörde mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösungsfindung noch für das erste Quartal 2023 eine Sonderverkehrsschau an allen betroffenen Bahnübergängen angeregt und zwischenzeitlich mit der NEB vereinbart. Da in einem so frühen Verfahrensstadium eine verkehrsrechtliche Anordnung ohnehin noch nicht erforderlich ist, ergibt sich hieraus kein Umsetzungshemmnis, sondern vielmehr die maximal mögliche Beschleunigung des Verfahrens.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Im nächsten Schritt erfolgt die Untersuchung der Strecken, bei denen auf Grundlage der Voruntersuchung ein höheres verkehrliches Potenzial erwartet wird. Die Strecke nach Liebenwalde wird im ersten Paket nicht untersucht werden, da kein ausreichendes Potenzial identifiziert wurde.

Im Rahmen der Planfeststellung gemäß § 18 AEG bezüglich Erwiderungen/Erörterungstermin 26.09.2023 wurde die Straßenverkehrsbehörde im Rahmen der Trägerbeteiligung im August 2023 um erneute Stellungnahme gebeten. Dabei wurde auf die durchgeführte Sonderverkehrsschau am 15.02.2023 zu den beantragten Standorten der Bahnübergänge mit den Antragstellern (NEB; DB; Gleisplan GmbH) und betreffenden Straßenbaulastträgern verwiesen. In diesem Vor-Ort-Termin wurden die vorgelegten Markierungs- und Beschilderungspläne aus verkehrsbehördlicher Sicht geprüft und notwendige Änderungen dargelegt. Im Zuge des Anhörungsverfahrens zur Planfeststellung wurden die straßenverkehrsbehördlichen Anmerkungen / Änderungen zur Kenntnis genommen oder übernommen.

Insofern sind die überarbeiteten Markierungs- und Beschilderungspläne durch die NEB erneut bei der Straßenverkehrsbehörde einzureichen, um im Rahmen des gesetzlich vorgeschriebenen Anhörungsverfahrens dann die verkehrsrechtliche Anordnung erteilen zu können.

H 18 – Ausbau P+R / B+R an Bahnhöfen

Modul	Schiennetz (4)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB ÖPNV
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	- 2,0 Mio. Fzkm
LKW-Fahrleistung	keine
CO ₂ -Einsparung	++
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	hoch

Status	in Bearbeitung
--------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 89 des Mobilitätskonzepts:

Moderne Infrastruktur – Die für die Erreichbarkeit notwendige Infrastruktur wird langfristig erhalten und kontinuierlich modernisiert.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL
kreiseigene Gesellschaften	OHBV – Verkehrsplanung
kreisangehörige Kommunen	Bauamt o. vglb.

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Die Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad sowie die Verknüpfung zwischen ÖPNV und dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) wurde ausführlich im Verfahren des vom Kreistag des Landkreises Oberhavel am 08.12.2021 verabschiedeten Nahverkehrsplans für den übrigen ÖPNV 2022-2026 untersucht, Sachstände verdeutlicht und umzusetzende Handlungsempfehlungen beschlossen. In diesem Sinne wird auf die ausführlichen Darstellungen im Nahverkehrsplan 2022-2026 verwiesen. Im Rahmen der Förderrichtlinie des Landkreises Oberhavel über die Vergabe von Zuschüssen für Bau- und Ausbaumaßnahmen an Verknüpfungs- und Zugangsanlagen im Bereich des übrigen ÖPNV wird auch der Ausbau von P+R und B+R Anlagen an Bahnhöfen durch den Landkreis mit maximal 50 % der zuzahlungsfähigen Kosten gefördert.

Seitens der als Straßenbaulastträger für die Planung, Finanzierung, Neubau und Ausbau sowie Betrieb und Instandhaltung von P+R und B+R Anlagen zuständigen amtsfreien Städte und Gemeinden sowie seitens des Amtes Gransee und Gemeinden wird in der Regel jedoch die Infrastrukturförderung des Landes in Höhe von maximal 75 % der zuwendungsfähigen Kosten zur Finanzierung dieser Vorhaben in Anspruch genommen. Auch hierzu sind weitergehende Informationen im Nahverkehrsplan 2022-2026 enthalten.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Keine Ergänzungen in 2024.

H 19 – E-Boote

Modul	Wasserstraßen (5)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB Radverkehr
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO ₂ -Einsparung	+
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	gering

Status	in Bearbeitung
--------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 88 ff. des Mobilitätskonzepts:

Die Ziele des Mobilitätskonzeptes orientieren sich an den Erfordernissen der Nachhaltigkeit und Langfristigkeit. Das Hauptziel liegt hierbei auf der energiesparenden Verkehrsmittelwahl. Der Grundgedanke im Personenverkehr liegt in der Elektrifizierung der Boote. Hinzu kommen weitere Maßnahmen, wie die Umstellung touristischer Boote auf Elektrobetrieb.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	Büro Dez I, StS Wirtschaftsförderung
kreiseigene Gesellschaften	WIN Projektbüro

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Kein Sachstandsbericht in 2023.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Vertreter des Landkreises und der WIN-AG informierten sich regelmäßig bei Bootsherstellern über deren Vorhaben im Bereich emissionsfreie Antriebe und wie diese befördert werden können.

In verschiedenen Gesprächsrunden erläuterten die Hersteller Ihre aktuelle Entwicklung von vollelektrischen Bootsmodellen mit Batteriekapazitäten von 38 kWh bis 100 kWh. Ein Teil der Hersteller favorisiert DC Ladesäulen andere Anbieter AC Ladesäulen. Nach derzeitiger Einschätzung der WIN-AG wird man sich in der brandenburgischen Seenplatte auf AC Ladesäulen konzentrieren. Aufgrund der fünffach längeren Nutzungsdauer von Booten im Vergleich zum PKW wird die Umstellung der Boote auf emissionsfreie und emissionsarme Antriebe eine sehr langfristige Maßnahme sein.



direkt drüber!
oberhavel

H 20 – Landstromanlagen

Modul	Wasserstraßen (5)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB Radverkehr
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO ₂ -Einsparung	++
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	in Bearbeitung
--------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 88 ff. des Mobilitätskonzepts:

Die Ziele des Mobilitätskonzeptes orientieren sich an den Erfordernissen der Nachhaltigkeit und Langfristigkeit. Das Hauptziel liegt hierbei auf der energiesparenden Verkehrsmittelwahl sowie der Herstellung einer modernen Infrastruktur.

Kombinierte Verkehre unter Einbindung der Binnenschifffahrt können zur Minimierung von Emissionen und zur Entlastung der Infrastruktur beitragen. Dies gelingt umso mehr, wenn die Wasserstraßen zur Aufnahme des Mehrverkehrs ausgebaut werden und auch die Antriebstechnologie der Binnenschiffe emissionsärmer wird.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	Büro Dez I, StS Wirtschaftsförderung
kreiseigene Gesellschaften	WInTO GmbH, WIN Projektbüro
Hafenbetreiber	

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Kein Sachstandsbericht in 2023.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Unternehmen arbeiten bereits daran, dass alternative Antriebe für die Freizeitschifffahrt immer besser funktionieren. So können in Zukunft viele Schiffe umweltfreundlich und geräuschlos fahren. Die entscheidende Voraussetzung für die Elektromobilität auf dem Wasser wird der Aufbau einer Ladeinfrastruktur sein.

Brandenburg verfügt gemeinsam mit Mecklenburg-Vorpommern über das größte zusammenhängende Wassertourismusrevier in Deutschland. Der Aufbau einer Ladeinfrastruktur über Gemeinde-, Kreis- und ggf. auch Ländergrenzen hinweg, birgt viele Herausforderungen. Die WIN-AG wirkt bereits in einer Arbeitsgruppe „Modellregion Elektromobilität“ unter Koordination der Wirtschaftsförderung Brandenburg mit, um Vorbereitungen für den Aufbau einer Ladeinfrastruktur zu treffen. Bei der WinTO GmbH wurde inzwischen eine Personalstelle eingerichtet, um sich dem Thema mit den erforderlichen Ressourcen widmen zu können. Unter anderem hat sich die WIN-AG zusammen mit Partnern mit der Projektskizze „Wassertouristische Modellregion Elektromobilität Berlin-Brandenburg: Etablierung eines Ladenetzes am Wasser“ für die Förderung LIFT Transformation beworben, eine Rückmeldung ist noch ausstehend.

H 21 – Mobilitätsmanagement Güterverkehr

Modul	Wasserstraßen (5)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB Radverkehr
Kosten	50.000,00 EUR
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	Reduzierung
CO ₂ -Einsparung	++
Zuständigkeit Landkreis	unmittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	offen
--------	-------

1. Ziel

vgl. S. 88 ff. des Mobilitätskonzepts:

Die Ziele des Mobilitätskonzeptes orientieren sich an den Erfordernissen der Nachhaltigkeit und Langfristigkeit. Das Hauptziel liegt hierbei auf der Verkehrsverlagerung, indem mehr Güter auf die Wasserstraßen gebracht und Verkehrsstaus aufgrund überfüllter Straßen vermieden werden. Mit der Schaffung des innovativen Steuerungsinstrumentes „Intermodales Mobilitätsmanagement Güterverkehr“ auf Landkreisebene – das nicht nur für die Belange der Binnenschifffahrt anwendbar ist – könnten aber im Sinne einer Beratung und der Schaffung von freiwillig nutzbaren Angeboten („Frachtraumbörse“) die verschiedenen Frachtkapazitäten verkehrsmittelübergreifend und ressourcenschonend optimal ausgenutzt werden. Daraus ergäbe sich auch die Chance, den Anteil der Binnenschifffahrt am Gütertransport im und durch den Landkreis aktiv zu beeinflussen.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	Büro Dez I, StS Wirtschaftsförderung

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Kein Sachstandsbericht in 2023.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Laut Umsetzungsfahrplan zum Mobilitätskonzept Oberhavel 2040 ist der Beginn der Maßnahme ab dem Jahr 2024 avisiert. Innerhalb der Kreisverwaltung fanden bereits erste dezernatsübergreifende Gespräche statt, um konkrete Ziele, Inhalte, Aufgaben und Verantwortlichkeiten abzustimmen. Darüber hinaus sind Akteure im Umfeld der Wirtschaftsförderung zu berücksichtigen.



direkt drüber!
oberhavel

H 22 – Schleuse Friedenthal

Modul	Wasserstraßen (5)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB Radverkehr
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	keine
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	in Bearbeitung
--------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 89 des Mobilitätskonzepts:

Die Ziele des Mobilitätskonzeptes orientieren sich an den Erfordernissen der Nachhaltigkeit und Langfristigkeit. Das Hauptziel liegt hierbei auf der guten Erreichbarkeit für alle, indem die wassertouristische Infrastruktur in Oranienburg ausgebaut wird.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	Büro Dez I, StS Wirtschaftsförderung
Stadt Oranienburg	Tiefbauamt
kreiseigene Gesellschaften	WIN Projektbüro

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Der Neubau der Schleuse Friedenthal ist ein WIN-Projekt, Vorhabenträger ist die Stadt Oranienburg.

Nach erfolgter Kampfmittelräumung ist die Wiederaufnahme der Rückbauarbeiten am alten Schleusenbauwerk für Ende Februar 2023 geplant. Nach derzeitigem Bauablaufplan ist eine Eröffnung für September 2024 vorgesehen. Die Kreisverwaltung ist im Verfahren als Träger öffentlicher Belange mit allen betroffenen Fachbehörden eingebunden.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Drei Bomben wurden bereits gefunden und entschärft, weshalb sich der ursprünglich geplante Eröffnungstermin verzögert. Der Rückbau der alten Schleuse wurde 2023 erfolgreich abgeschlossen. Nächster Schritt ist die Ausschreibung des Neubaus, sobald die Kampfmittelsuche beendet ist. Sollten nicht weitere Bombenfunde den Wiederaufbau verzögern, könnte die Schleuse im Sommer 2025 fertiggestellt werden.



direkt drüber!
oberhavel

H 23 – Kanaldämme

Modul	Wasserstraßen (5)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB Radverkehr
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	keine
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	in Bearbeitung
--------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 89 des Mobilitätskonzepts:

Die Ziele des Mobilitätskonzeptes orientieren sich an den Erfordernissen der Nachhaltigkeit und Langfristigkeit. Das Hauptziel liegt hierbei auf moderner Infrastruktur, indem die für die Erreichbarkeit notwendigen Wasserstraßen langfristig erhalten und kontinuierlich modernisiert werden.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	Büro Dez I, StS Wirtschaftsförderung
kreiseigene Gesellschaften	WIN Projektbüro
Landesamt für Umwelt Brandenburg	Referat W 24 – Gewässer- und Anlagenunterhaltung West

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Für die Sanierung der Kanalseitendämme am Ruppiner Kanal und an der Kremmener Bahn liegt die Zuständigkeit beim Land Brandenburg (Landesamt für Umwelt).

Ruppiner Kanal km 0,0 bis 7,1

- | | |
|---|----------------------------------|
| - Teilobjekt 1 (Hohenbruch bis L172) | 2018 bis 2020 fertiggestellt |
| - Teilobjekt 2 (L172 bis Tiergartenschleuse) | Baubeginn 12/2022 |
| | Bauzeit zwei Jahre (bis 12/2024) |
| - Teilobjekt 3 (Tiergartenschleuse bis Beginn der Wasserstraße bei Oranienburg) | anschließend |

Ruppiner Kanal km 7,1 bis 15,1

Erstellung Vorplanung und Genehmigungsunterlagen bis 2025

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

- | | |
|---|----------------------------------|
| - Teilobjekt 1 (Hohenbruch bis K6521) | 2018 bis 2020 fertiggestellt |
| - Teilobjekt 2 (K6521 bis Tiergartenschleuse) | Baubeginn 12/2022 |
| | Bauzeit zwei Jahre (bis 12/2024) |

Zur Verbesserung der Befahrungssituation im Hinblick auf Begegnungsverkehr wurde im Frühjahr 2023 eine Ausweichstelle bei km 11,1 am Ruppiner Kanal umgesetzt

H 24 – Schleusen

Modul	Wasserstraßen (5)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB Radverkehr
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO ₂ -Einsparung	keine
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	ausstehend (Maßnahmebeginn 2028)
--------	----------------------------------

1. Ziel

vgl. S. 88 des Mobilitätskonzepts:

Die Ziele des Mobilitätskonzeptes orientieren sich an den Erfordernissen der Nachhaltigkeit und Langfristigkeit. Das Hauptziel liegt hierbei auf moderner Infrastruktur, indem die für die Erreichbarkeit auf Wasserstraßen notwendigen Schleusen langfristig erhalten und kontinuierlich modernisiert werden.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	Büro Dez I, StS Wirtschaftsförderung
kreiseigene Gesellschaften	WIN Projektbüro
Landesamt für Umwelt Brandenburg	Referat W 24 – Gewässer- und Anlagenunterhaltung West

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Laut Umsetzungsfahrplan zum Mobilitätskonzept Oberhavel 2040 ist der Beginn der Maßnahme ab dem Jahr 2028 avisiert.

Für die Sanierung der Tiergartenschleuse und der Schleuse Hohenbruch liegt die Zuständigkeit beim Land Brandenburg (Landesamt für Umwelt).

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Keine Ergänzungen in 2024.



direkt drüber!
oberhavel

H 25 – Bootsverbindung Ziegeleipark

Modul	Wasserstraßen (5)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB Radverkehr
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	- 250.000 Fzkm
LKW-Fahrleistung	- 0,02 %
CO2-Einsparung	+
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	in Bearbeitung
--------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 88 ff. des Mobilitätskonzepts:

Die Ziele des Mobilitätskonzeptes orientieren sich an den Erfordernissen der Nachhaltigkeit und Langfristigkeit. Das Hauptziel liegt hierbei auf der energiesparenden Verkehrsmittelwahl.

Mit der Errichtung eines saisonal betriebenen Transfers zwischen Zehdenick und dem Museumsgelände ließe sich die Erreichbarkeit des touristischen Ankerpunktes „Ziegeleipark Mildenberg“ mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln auf dem Wasserweg verbessern.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	Büro Dez I, StS Wirtschaftsförderung

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Kein Sachstandsbericht in 2023.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Laut Umsetzungsfahrplan zum Mobilitätskonzept Oberhavel 2040 ist der Beginn der Maßnahme ab dem Jahr 2024 avisiert. Innerhalb der Kreisverwaltung fanden bereits erste dezernatsübergreifende Gespräche statt, um konkrete Ziele, Inhalte, Aufgaben und Verantwortlichkeiten abzustimmen. Darüber hinaus sind Akteure im Umfeld der Wirtschaftsförderung zu berücksichtigen.



direkt drüber!
oberhavel

H 26 – BER-Anbindung

Modul	Luftverkehrsanbindung (6)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB ÖPNV
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	ohne Datengrundlage zu Passagierzahlen
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	+
Zuständigkeit Landkreis	keinerlei
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	erledigt
---------------	----------

1. Ziel

vgl. S. 89 des Mobilitätskonzepts:

Moderne Infrastruktur – Die für die Erreichbarkeit notwendige Infrastruktur wird langfristig erhalten und kontinuierlich modernisiert.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Bund / Land / VBB / DB AG / NEB	VBB – Verkehrsplanung
Landkreis	FB MV, FD MVL

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Durch den Halt des DB Intercity (IC 17) in Oranienburg besteht seit Dezember 2019 die direkte Anbindung an den BER im Zweistundentakt. Im Dezember 2022 wurde eine neue Direktverbindung als Regionalbahn RB32 zwischen Oranienburg und dem BER in Betrieb genommen.

Die Anstrengungen der Kreisverwaltung sind auf die weitere schrittweise Verbesserung der Anbindung des Landkreises an den BER im Rahmen der Abstimmungen zum LNVP 2023-2028 auf der Grundlage des vom Kreistag beschlossenen Mobilitätskonzeptes 2040 und des Nahverkehrsplans 2022-2026 des Landkreises Oberhavel ausgerichtet.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Keine Ergänzungen in 2024.



direkt drüber!
oberhavel

H 27 – FEX (Flughafen-Express)

Modul	Luftverkehrsanbindung (6)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB ÖPNV
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	ohne Datengrundlage zu Passagierzahlen
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	+
Zuständigkeit Landkreis	keinerlei
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	erledigt
--------	----------

1. Ziel

vgl. S. 89 des Mobilitätskonzepts:

Moderne Infrastruktur – Die für die Erreichbarkeit notwendige Infrastruktur wird langfristig erhalten und kontinuierlich modernisiert.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Bund / Land / VBB / DB AG / NEB	VBB – Verkehrsplanung

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Die Anstrengungen der Kreisverwaltung hinsichtlich einer angestrebten dauerhaften Führung des Flughafens-Expresses bis Berlin-Gesundbrunnen sind auf die Aufnahme in die SPNV-Planung der Länder Berlin und Brandenburg auf der Grundlage des vom Kreistag beschlossenen Mobilitätskonzeptes 2040 und des Nahverkehrsplans 2022-2026 des Landkreises Oberhavel ausgerichtet.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Seit dem 11.12.2022 ist der Flughafen-Express (FEX) eine schnelle und komfortable Verbindung zwischen dem Flughafen BER und der Berliner Innenstadt. Er verbindet den Berliner Hauptbahnhof sowie die Umsteigebahnhöfe Berlin Gesundbrunnen und Berlin Ostkreuz mit dem BER (Terminal 1-2) im 30-Minuten-Takt.



direkt drüber!
oberhavel

H 28 – RSV Machbarkeitsstudie / Bau

Modul	Rad- und Fußverkehr (7)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB Radverkehr
Kosten	Studie 200.000,00 EUR, Bau 25.000.000,00 EUR
MIV-Fahrleistung	- 23,7 Mio. Fzkm
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	+++
Zuständigkeit Landkreis	Studie unmittelbar, Bau mittelbar
Umsetzungspotenzial	hoch

Status	offen
--------	-------

1. Ziel

vgl. S. 88 ff. des Mobilitätskonzepts:

Die Ziele des Mobilitätskonzeptes orientieren sich an den Erfordernissen der Nachhaltigkeit und Langfristigkeit. Die Hauptziele liegen hierbei auf energiesparender Verkehrsmittelwahl durch die Schaffung von Radschnellwegen auf wichtigen Achsen für den Pendelverkehr (Ausbildungs- und Berufspendelnde), der Schaffung einer modernen Infrastruktur sowie der Erhöhung der Lebensqualität aufgrund der Vermeidung von Verkehrsstaus auf der Straße und überfüllten Zügen auf der Schiene.

Realisierung von 4 Radschnellverbindungen zwischen dem Landkreis Oberhavel und dem Land Berlin mit Anschluss an das geplante Netz Berliner Radschnellwege:

- Velten – Hennigsdorf – Berlin Spandau (16km)
- Oranienburg – Berlin Tegel (21 km); hier ist im weiteren Verfahren zu prüfen, ob eine Verlängerung des Radschnellweges über Zehdenick nach Templin sinnvoll und machbar ist
- Hohen Neuendorf – Berlin Reinickendorf (entlang B 96, rund 14 km)
- Mühlenbeck – Berlin Mitte (18km)

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL
kreisangehörige Kommunen	Bauamt o. vglb.
Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg	Region West, Sachgebiet Planung

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Radschnellverbindungen sind ein Premiumprodukt und insbesondere als Stadt-Umland-Verbindung ein geeignetes Infrastrukturelement zur Radverkehrsförderung mit dem Ziel, zügige, komfortable und sichere Verbindungen für den Radverkehr auch auf

größeren Entfernungen zu schaffen. Voraussetzung hierfür sind eine direkte Führung mit geringen Verlustzeiten, getrennt von anderen Verkehrsmitteln, und ein alltagstauglicher Ausbau.

Radschnellverbindungen stellen in Deutschland ein neues Netzelement dar. Die Fahrspur ist durchschnittlich vier Meter breit und ist getrennt vom mindestens 2,5 Meter breiten Fußweg zu führen. Die Strecken sind gut beleuchtet und mit hochwertigem Belag gebaut. Sie verlaufen meist direkt, ohne Umwege und soweit wie möglich ohne Zwischenstopps.

Der hohe Aufwand für den Bau von Radschnellverbindungen ist nur zu rechtfertigen, wenn ein hohes Nutzerpotenzial für eine solche Verbindung besteht. Nach einem Beschluss des Landtages Brandenburg sollen Radschnellverbindungen als eine eigenständige Kategorie ins Brandenburgische Straßengesetz aufgenommen werden. Die Gesetzesänderung erfolgte bisher nicht. Zur Kostenfolgeeinschätzung dieser Gesetzesänderung hatte das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg die Erarbeitung einer Potenzialanalyse beauftragt. Diese wurde im Sommer 2022 veröffentlicht.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Die Ausschreibung der Machbarkeitsstudie für den Bau von Radschnellwegen im Landkreis Oberhavel ist ab 2025 avisiert.

H 29 – BMM

Modul	Rad- und Fußverkehr (7)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB Radverkehr
Kosten	25.000,00 EUR
MIV-Fahrleistung	- 1,8 Mio Fzkm
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	+
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	offen
---------------	-------

1. Ziel

vgl. S. 88 ff. des Mobilitätskonzepts:

Die Ziele des Mobilitätskonzeptes orientieren sich an den Erfordernissen der Nachhaltigkeit und Langfristigkeit. Das Hauptziel liegt hierbei auf der energiesparenden Verkehrsmittelwahl.

Die Förderung des Radverkehrs erfordert neben dem Handeln der Gebietskörperschaften auch Aktivitäten der gewerblichen Wirtschaft und das Mitwirken der Beschäftigten der im LK OHV ansässigen Unternehmen. Im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) sollen Anreize geschaffen werden, um dienstlich bedingte Fahrten und Wege mehr und mehr auf Verkehrsträger des Umweltverbundes zu verlagern und dadurch Fahrten mit dem Kfz zu substituieren.

Der Radverkehrsförderung kommt im Rahmen des BMM eine besondere Bedeutung zu, da Radfahren nicht nur Emissionen vermeidet, dabei flexibel und preiswert ist, sondern auch einen wesentlichen Beitrag zum Betrieblichen Gesundheitsmanagement leisten kann. Es ist daher das Ziel des Landkreises, dazu beizutragen, dass Dienstfahrten und Wege des beruflichen Pendelns auf kurzen Strecken mehr und mehr mit dem Fahrrad oder dem Pedelec anstelle von Kfz zurückgelegt werden.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL
Arbeitgeber im LK OHV	

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Die Thematisierung des Betrieblichen Mobilitätsmanagement zur Förderung des Radverkehrs soll in das Stadtradeln sowie in die Zusammenarbeit der Wirtschaftsförderung mit der IHK eingebunden werden. Darüber hinaus ist auf der Webseite des Landkreises eine Aufbereitung von Informationen zur Schaffung von

Anreize geplant, um für dienstlich bedingte Fahrten und Wege des Pendelns mehr das Fahrrad oder das Pedelec zu nutzen.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Der LK OHV will hier einen Anstoß geben und die Aktivitäten der Unternehmen zum Aufbau eines BMM unterstützen. Dazu wird der Landkreis ein entsprechendes Beratungsprojekt auf der Basis der Erkenntnisse aus dem Bundesförderprogramm „mobil gewinnt“ aufbauen, mit dem Unternehmen für den Einstieg in das BMM gewonnen werden können.

Der Beginn der Umsetzung ist für das Jahr 2025 avisiert.

H 30 – Radtangente

Modul	Rad- und Fußverkehr (7)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB Radverkehr
Kosten	300.000,00 EUR
MIV-Fahrleistung	- 18 Mio Fzkm/a
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	+++
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	hoch

Status	in Bearbeitung
--------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 88 ff. des Mobilitätskonzepts:

Die Ziele des Mobilitätskonzeptes orientieren sich an den Erfordernissen der Nachhaltigkeit und Langfristigkeit. Das Hauptziel liegt hierbei auf moderner Infrastruktur, indem der Ausbau eines Netzes von Fahrradstraßen und Radwegen verfolgt wird.

Der LK OHV soll dazu ein Konzept zum Bau von Radwegen im Kreisgebiet, insbesondere an Bundes-, Landes-, und Kreisstraßen, erstellen und den Bau zeitnah umsetzen.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL
kreisangehörige Kommunen	Bauamt o. vglb.
Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg	Region West, Sachgebiet Planung

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Konkrete Ziele, Inhalte, Aufgaben und Verantwortlichkeiten zur Realisierung tangentialer und attraktiver Verbindungen im Landkreis (als Kreisnetz) bedürfen noch einer Abstimmung mit den Städten und Gemeinden. Als Grundlage der Planung ist die Überarbeitung des Netzplans Radverkehr heranzuziehen.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Mit der Fortschreibung des Netzplans Radverkehr für den Landkreis Oberhavel wurden Prioritätenlisten zum Radwegebedarf im Kreisgebiet, insbesondere an Bundes-, Landes-, und Kreisstraßen entwickelt. Die Beschlussfassung im Kreistag erfolgte am 10.05.2023 (Beschluss Nr. 6/400). Für den Bau ist der jeweilige Straßenbaulastträger zuständig.



direkt drüber!
oberhavel

H 31 – Überarbeitung Netzplan Radverkehr

Modul	Rad- und Fußverkehr (7)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB Radverkehr
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO ₂ -Einsparung	keine
Zuständigkeit Landkreis	unmittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	erledigt
--------	----------

1. Ziel

vgl. S. 88 ff. des Mobilitätskonzepts:

Die Ziele des Mobilitätskonzeptes orientieren sich an den Erfordernissen der Nachhaltigkeit und Langfristigkeit. Das Hauptziel liegt hierbei auf moderner Infrastruktur, indem die für die Erreichbarkeit notwendigen Radwege langfristig erhalten, kontinuierlich modernisiert und ausgebaut werden.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL
kreisangehörige Kommunen	Bauamt o. vglb.
Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg	Region West, Sachgebiet Planung

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Neben der im Mobilitätskonzept 2040 formulierten Handlungsempfehlung zur Überarbeitung des Netzplans Radverkehr hat der Kreistag des Landkreises Oberhavel mit Beschluss Nr. 6/176 vom 16.12.2020 einen inhaltlich weitergehenden Beschluss gefasst.

Der Netzplan Radverkehr befindet sich aktuell in Überarbeitung. Es ist beabsichtigt, die finale Fassung im 2. Quartal 2023 zur Beschlussfassung in den Kreistag einzubringen.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Der Landrat wurde vom Kreistag beauftragt, den aktuellen Netzplan Radverkehr des Landkreises Oberhavel, der die überörtlichen Radverbindungen, Verknüpfungen mit dem ÖPNV und die aktuellen Mindeststandards gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) enthält, zu überarbeiten. Zudem war eine daraus

resultierende Prioritätenliste zum Ausbau der Radwegeinfrastruktur entlang von Bundes-, Landes- und kreiseigenen Straßen im Landkreis Oberhavel vorzulegen.

Es folgte ein mehrstufiges Beteiligungsverfahren, in dem unter anderem das Ministerium für Infrastruktur- und Landesplanung Brandenburg, die Städte und Gemeinden des Landkreises Oberhavel sowie das Amt Gransee und Gemeinden, die Anrainerkommunen und die Fraktionen des Kreistages einbezogen worden sind.

Zur besseren Lesbarkeit der umfangreichen Fortschreibung Netzplan Radverkehr wurde dieser zweigeteilt. Teil 1 (156 Seiten) beinhaltet die eigentliche thematische Fortschreibung inklusive der mittel- und langfristigen Radwegeplanungen der Städte und Gemeinden sowie des Amtes Gransee und Gemeinden, welche das Herzstück der Fortschreibung bilden. Teil 2 (421 Seiten) beinhaltet hauptsächlich die fachlichen Anlagen, die dem inhaltlichen Teil zugrunde liegen sowie das Abwägungsprotokoll.

Die Fortschreibung des Netzplans Radverkehr für den Landkreis Oberhavel sowie die daraus resultierenden Prioritätenlisten wurden am 10.05.2023 vom Kreistag beschlossen (Beschluss Nr. 6/400).

H 32 – sichere Übergänge außerhalb

Modul	Rad- und Fußverkehr (7)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB Radverkehr
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO ₂ -Einsparung	keine
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	erledigt
--------	----------

1. Ziel

vgl. S. 88 ff. des Mobilitätskonzepts:

Die Ziele des Mobilitätskonzeptes orientieren sich an den Erfordernissen der Nachhaltigkeit und Langfristigkeit. Die Hauptziele liegen hierbei auf der Schaffung einer modernen Infrastruktur sowie der Erhöhung der Lebensqualität (Vision Zero – deutliche Verringerung der Unfallzahlen).

Angestrebt wird die Realisierung möglichst sicherer Übergänge von Radwegen über Straßen im Außerortsverkehr, bspw. durch bessere Kennzeichnung der Übergänge und die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten für motorisierte Fahrzeuge.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL; FB SID, FD BAU
kreisangehörige Kommunen	Bauamt o. vglb.
Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg	Region West, Sachgebiet Planung

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Alle Querungen von Radwegen an bzw. über Kreisstraßen sind entsprechend den geltenden Vorschriften beschildert. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung erfolgt durch die Verkehrsbehörde, die die Situation nach der jeweiligen Verkehrslage oder in der jährlichen Verkehrsschau beurteilt.

Sollten sich an den Kreisstraßen bzw. an den Radwegen entlang der Kreisstraßen signifikant geänderte Zustände ergeben, erfolgt an der jeweiligen Stelle in jedem Fall eine Neubetrachtung und ggf. Festlegung von Maßnahmen zur Sicherung der potenziellen Gefahrenstelle (z.B. durch weitere Herabsetzung der Geschwindigkeit oder Bau einer Querungshilfe).

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Die Realisierung sicherer Übergänge (hier u.a. der Bau von Querungshilfen) für Radfahrende im Außerortsbereich ist Aufgabe der jeweiligen Straßenbaulastträger, eine formelle Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde ist nicht gegeben. Außerhalb der sogenannten Ortsdurchfahrten (OD) ist bei Landes- und Bundesstraßen das Land der Straßenbaulastträger und damit die planende Behörde, bei Kreisstraßen der Fachdienst Baudienstleistungen des Landkreises Oberhavel.

Im Rahmen von Trägerbeteiligungen empfiehlt die Straßenverkehrsbehörde planerische Maßnahmen bzw. unterstützt weiterhin den Straßenbaulastträger, um die Sicherheit der Radfahrenden im Außerortsbereich zu erhöhen.

Die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung erfolgt durch die Straßenverkehrsbehörde, die die Situation nach der jeweiligen Verkehrslage oder im Rahmen der turnusmäßigen Verkehrsschauen beurteilt.

H 33 – IQM Radverkehr

Modul	Rad- und Fußverkehr (7)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB Radverkehr
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO ₂ -Einsparung	keine
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	gering

Status	offen
--------	-------

1. Ziel

vgl. S. 88 ff. des Mobilitätskonzepts:

Die Ziele des Mobilitätskonzeptes orientieren sich an den Erfordernissen der Nachhaltigkeit und Langfristigkeit. Das Hauptziel liegt hierbei auf moderner Infrastruktur, indem die digitale Erfassung und ein Schadensmanagement im Radwegenetz eingeführt werden.

Der LK OHV unterstützt das Konzept eines Informations- und Qualitätsmanagements für Brandenburgs Radwegenetz (IQM). Dazu werden die im Rahmen des Gemeinschaftsprojektes mit den Tourismusregionen Münsterland und Ruhr entwickelten Produkte „Monitoring-App“ und „Geoportal“ im Kreis eingesetzt und erprobt.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL
Land Brandenburg, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie	Referat 25 – Tourismus

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie des Landes Brandenburg hat mit Schreiben vom 24.03.2020 offiziell den Abbruch des Projektes bekannt gegeben. Es wurde jedoch in Aussicht gestellt, das Projekt nochmals zu prüfen, wenn hierfür eine tragfähige Perspektive für einen nachhaltigen Betrieb dargelegt werden kann. Aktuell steht die Wiederaufnahme des Projektes aus.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Keine Ergänzungen in 2024.



direkt drüber!
oberhavel

H 34 – Umstellung PKW auf E-Mob

Modul	Elektromobilität (8)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB Schulwegplanung
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO ₂ -Einsparung	++++
Zuständigkeit Landkreis	unmittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	in Bearbeitung
--------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 88 des Mobilitätskonzepts:

Elektrifizierung des Pkw-Restverkehrs

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB SID, FD SL
kreiseigene Gesellschaften	OHBV

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Im Ergebnis der Ausschreibung hat der Landkreis entsprechend dem Beschluss des Kreisausschusses vom 31.08.2020 durch die OHBV die Flotte von 53 Fahrzeugen für die Zeit vom 01.01.2021 – 31.12.2023 neu beschafft.

Bei dieser Ausschreibung war es wiederholtes Ziel des Landkreises Oberhavel, für den Betrieb des Fuhrparks eine deutlich umweltfreundlichere Mobilität durch die weitere Reduzierung von Schadstoffen und CO₂-Emissionen bei den einzusetzenden Fahrzeugen herbeizuführen. Die Neubeschaffung einer Dienst-Kfz-Flotte durch die OHBV erfolgt dementsprechend unter besonderer Berücksichtigung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb. Der Anteil von Elektro-Fahrzeugen von bislang 10 wurde auf 20 Fahrzeuge, also um 100 % ausgeweitet. Neben den 20 Elektrofahrzeugen wurden 32 Hybrid-Fahrzeuge (26 Pkw, 4 Pkw-Kombi und 2 Geländewagen) sowie ein Diesel-Fahrzeug angeschafft. Zusätzlich wurde ein Geländewagen mit Diesel (Verbrennungsmotor) erforderlich, da die benötigte Ausstattung (2 Tonnen Zugkraft, Unterfahrschutz, Allradantrieb, große Bodenfreiheit und großer Kofferraum) zu diesem Zeitpunkt nicht als Hybridfahrzeug verfügbar war.

Die erneute Ausschreibung und Umstellung ab 2024 befindet sich bereits in der Vorbereitung. Der dafür notwendige Beschaffungsprozess als EU-Ausschreibung wird unter zwingender Berücksichtigung der CVD-Richtlinie, vermutlich in 2023, stattfinden.

Parallel erfolgte die Herstellung der benötigten Ladeinfrastruktur an den Verwaltungsstandorten in angemessenem Umfang. Die Umstellung der aufgabenbezogenen und selbstverwalteten Pkw ist in der Planung durch die fachlich zuständigen Bereiche zu berücksichtigen.

Die Auswertung der bisherigen Nutzung der zur Verfügung stehenden Fahrzeuge im Betrachtungszeitraum 2019 – 2021 ergab für 2021 eine Auslastung von ca. 49 %. Betrachtet wurden hierzu die tatsächlichen Nutzungskilometer je Fahrzeug im Vergleich zur Soll-Auslastung eines Fahrzeuges. Der Betrachtungszeitraum 2021 kann trotz pandemischer Umstände valide zugrunde gelegt werden, da in diesem Zeitraum bereits die Rückkehr in den normalen Verwaltungsbetrieb inklusive des Kontaktes mittels Außenterminen erfolgte bzw. dementsprechend grundlegende und noch immer praktizierte alternative Kommunikationsmöglichkeiten etabliert wurden.

Die Nutzungsauslastung des aktuellen Fuhrparks mit unter 50 % ist als nicht angemessen und wirtschaftlich einzuschätzen. In Abwägung und Berücksichtigung der Gesamtumstände, dass den Mitarbeitenden der Kreisverwaltung neben dem zentralen Fuhrpark 29 aufgabenbezogene Dienstfahrzeuge zur Verfügung stehen und die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie vorhandener Dienstfahrräder sowie -pedelecs möglich ist, wird die Reduzierung des neuen zentralen Fuhrparks auf 43 Fahrzeuge vorgesehen.

Die OHBV wurde im Ergebnis der Evaluierung im 1. Halbjahr 2022 beauftragt, eine Ausschreibung mit einem abgestimmten Leistungsverzeichnis in zwei Losen für die entsprechende Konfiguration der 43 Fahrzeuge (38 Pkw und 5 Kombi) ab dem 01.01.2024 für den Fuhrpark des Landkreises Oberhavel vorzunehmen.

Die Neubeschaffung der Dienst-KFZ-Flotte durch die OHBV erfolgt in Wahrnehmung der ökologischen Verantwortung und Vorbildfunktion des Landkreises Oberhavel ausschließlich von Fahrzeugen mit Elektroantrieb. Der Anteil von Elektro-Fahrzeugen im zentralen Fuhrpark wird somit ab 2024 von 10,6 % auf 100 % ausgeweitet. Dies entspricht auch den Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes.

Für eine dauerhafte Einrichtung und Sicherstellung einer zügigen Aufladung der Fahrzeuge, wird die bereits bestehende Infrastruktur am Standort der Kreisverwaltung Adolf-Dechert-Str. ausgebaut. Zudem sind weitere 25 Ladepunkte an den verschiedenen Außenstellen der Kreisverwaltung geplant.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Im Ergebnis der Ausschreibung hat der Landkreis, entsprechend dem Beschluss des Kreisausschusses vom 11.09.2023, eine Flotte von 43 Fahrzeugen mit Elektroantrieb für die Zeit vom 01.01.2024 bis 31.12.2026 durch die GfA neu beschafft.

Bei dieser Ausschreibung war es wiederholtes Ziel des Landkreises Oberhavel, für den Betrieb des zentralen Fuhrparks eine deutlich umweltfreundlichere Mobilität durch die weitere Reduzierung von Schadstoffen und CO²-Emissionen bei den einzusetzenden Fahrzeugen herbeizuführen. Die Neubeschaffung einer Dienst-Kfz-Flotte durch die GfA erfolgte dementsprechend unter besonderer Berücksichtigung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb. Der neu beschaffte zentrale Fuhrpark besteht aus 43 Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb.

H 35 – LIS-Ausbau

Modul	Elektromobilität (8)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrlenkung – SB Schulwegplanung
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	+
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	in Bearbeitung
--------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 89 des Mobilitätskonzepts:

Schaffung von Ladeinfrastruktur für E-Pkw, E-Bikes und E-Nutzfahrzeuge.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB SID, FD SL
kreisangehörige Kommunen	Bauamt oder vglb.

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Die Umsetzung erfolgt schrittweise durch die amtsfreien Städte, amtsfreien Gemeinden und das Amt Gransee und Gemeinden sowie durch den Landkreis. Die weitere Umsetzung wird zukünftig durch eine noch zu besetzende Lotsenstelle E-Mobilität begleitet (siehe H36).

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Zurzeit erfolgt die Herstellung der benötigten Ladeinfrastruktur an den Verwaltungsstandorten. Am Standort Haus 1 Adolf-Dechert-Str.1 erfolgt die Inbetriebnahme der nicht kommerziellen neuen Ladeinfrastruktur im März 2024. Die Ladeinfrastruktur am Standort Haus 1 nutzt als Stromzufuhr auch die Einspeisungen der Photovoltaik-Anlage die im Februar 2024 in Betrieb genommen wurde. Darüber hinaus ist die perspektivische Ausstattung mit öffentlicher Ladeinfrastruktur geplant und bereits entsprechend vorgerüstet. An anderen Standorten kommt es leider zu deutlichen Verzögerungen bei der Herrichtung und Inbetriebnahme sowohl der nicht-öffentlichen als auch der öffentlichen Ladepunkte. Als maßgebliche Indikatoren sind neben Materialmangel vor allem Lieferschwierigkeiten der Stromversorger und andere nicht steuerbare Ereignisse ausschlaggebend.

Im Fokus steht zunächst die Erstellung und Inbetriebnahme der nicht kommerziellen Ladeinfrastruktur. Die Errichtung von kommerziellen Ladeinfrastrukturen an den Verwaltungsstandorten im halböffentlichen und öffentlichen Raum sind ebenfalls geplant, können aber aus den vorgenannten Gründen nicht in 2024 realisiert werden.

Im Landkreis Oberhavel stehen im gesamten Kreisgebiet an prädestinierten Standorten (Bahnhöfe, Marktplätze, touristische Destinationen) öffentliche Ladesäulen zur Verfügung, die stetig ergänzt werden.

H 36 – Lotsenstelle E-Mob

Modul	Elektromobilität (8)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrlenkung – SB Schulwegplanung
Kosten	50.000 EUR /a
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	keine
Zuständigkeit Landkreis	unmittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	in Bearbeitung
--------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 88 des Mobilitätskonzepts:

Elektrifizierung des Pkw-Restverkehrs

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Im Rahmen der Haushaltsplanung 2022/2023 wurde die Einrichtung einer Vollzeitstelle Digitalisierungsbeauftragte/r-Lotsenstelle Elektromobilität im Dezernat I beschlossen. Die Arbeitsplatzbeschreibung wurde abgestimmt. Die Stelle ist derzeit nicht besetzt und wird im Zuge der geplanten Umstrukturierung der Kreisverwaltung neu zugeordnet.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Durch die Umstrukturierung innerhalb des Landkreises Oberhavel ist die zu besetzende Stelle nun dem Dezernat IV im Fachbereich Mobilität und Verkehr zugeordnet. Eine Besetzung soll im Jahr 2024 erfolgen.



direkt drüber!
oberhavel

H 37 – LIS-Onlinekarte

Modul	Elektromobilität (8)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB Schulwegplanung
Kosten	5.000,00 EUR
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	keine
Zuständigkeit Landkreis	unmittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	erledigt
--------	----------

1. Ziel

vgl. S. 88 des Mobilitätskonzepts:

Schaffung von Ladeinfrastruktur für E-Pkw, E-Bikes und E-Nutzfahrzeuge. Einsparung von Verkehr durch Digitalisierung

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Im November 2021 wurde die Handlungsempfehlung umgesetzt. Die Bundesnetzagentur veröffentlicht die im Rahmen der Ladesäulenverordnung gemeldeten Daten zur öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in Deutschland. Die Internetseite der Bundesnetzagentur wurde auf <https://www.oberhavel.de/B%C3%BCrgerservice/Energie-und-Klima/Mobilit%C3%A4t/> verlinkt. Hier finden die Bürgerinnen und Bürger neben der Ladesäulenkarte auch einen Downloadbereich, in dem hilfreiche Unterlagen sowie Merkblätter angeboten werden. Die Ladesäulenkarte wurde ebenfalls verlinkt. Diese stellt die Ladeeinrichtungen aller Betreiberinnen und Betreiber dar, die das Anzeigeverfahren der Bundesnetzagentur vollständig abgeschlossen und einer Veröffentlichung im Internet zugestimmt haben.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Im Zuge der internen Umstrukturierung wurde auch die Internetseite des Landkreises Oberhavel angepasst. Der Link zur Bundesnetzagentur ist nunmehr unter <https://www.oberhavel.de/B%C3%BCrgerservice/Klimaschutz/Klimaschutz-Tipps-f%C3%BCr-zu-Hause/> zu finden.



direkt drüber!
oberhavel

H 38 – ÖPNV-Ausbau

Modul	ÖPNV (9)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB ÖPNV
Kosten	450.000,00 EUR pro Umsetzungsstufe und Jahr
MIV-Fahrleistung	-10,8 Mio. Fzkm pro Jahr
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	+++
Zuständigkeit Landkreis	unmittelbar
Umsetzungspotenzial	hoch

Status	in Bearbeitung
--------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 89 des Mobilitätskonzepts:

Flächenhafte Erreichbarkeit nicht nur mit dem Straßennetz, sondern auch mit dem Radverkehrsnetz und dem ÖPNV

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL
kreiseigene Gesellschaften	OHBV – Verkehrsplanung

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Der Ausbau ÖPNV und Taktverdichtungen wurden ausführlich im Verfahren des vom Kreistag des Landkreises Oberhavel verabschiedeten NVP 2022 – 2026 untersucht, Sachstände verdeutlicht und konkrete umzusetzende Maßnahmen und Prüfaufträge beschlossen. In diesem Sinne wird auf die ausführlichen Darstellungen im NVP 2022 – 2026 verwiesen. Die Umsetzung obliegt der vom Landkreis beauftragten OHBV. Mit der Konzepterstellung auf einzelnen Linien wurde seitens der OHBV begonnen. Die im Mobilitätskonzept ausgewiesenen Kosten wurden im Rahmen der Haushaltsplanung 2022/2023 berücksichtigt.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Die Maßnahme wurde im Jahr 2023 vervollständigt. Zusätzliche Verkehrsleistungen gestalten sich wie folgt:

Gesamtleistung in 2022 - 48.376 km zusätzlich verplant
Gesamtleistung 2023 - 190.207 km zusätzlich verplant

Linienenerweiterungen 2023:

Wirkung zum 04.01.2023 Hauptnetz II: 802, 803, 831

Wirkung zum 27.08.2023 Hauptnetz II: 807, 800, 805, X36

Wirkung zum 10.12.2023 Umsetzung PlusBus Oranienburg – Bernau

Mehrleistungen 2022 und 2023 – Auswirkung in 2024: ca. 614 Tkm

H 39 – PlusBus

Modul	ÖPNV (9)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB ÖPNV
Kosten	300.000,00 EUR pro Jahr
MIV-Fahrleistung	- 0,9 Mio. Fzkm pro Jahr
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	+
Zuständigkeit Landkreis	unmittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	erledigt
--------	----------

1. Ziel

vgl. S. 88 des Mobilitätskonzepts:

Energiesparende Verkehrsmittelwahl – Schaffung von PlusBus-Angeboten in Ergänzung zum SPNV

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL
kreiseigene Gesellschaften	OHBV – Verkehrsplanung

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Nach Zusage des Landkreises Barnim mit Schreiben vom 16.01.2023 zur Mitfinanzierung des Landkreises Barnim in Höhe von 300.000 EUR kann die bereits erfolgte konzeptionelle Arbeit fortgeführt werden. Es wird angestrebt, zeitnah Umsetzungszeitpunkt, Leistungsverteilung / Umläufe und Fahrplan abzustimmen. Zum derzeitigen Stand ist davon auszugehen, dass das Thema PlusBus im Jahr 2023 abschließend bearbeitet werden kann. Im Rahmen der Haushaltsplanung 2022/2023 wurden jährlich 300.000 EUR für PlusBus-Linien bereitgestellt.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Die PlusBusLinie 825 (Oranienburg – Bernau) wurde am 10.12.2023 realisiert. Der Testzeitraum der Linie wurde auf 2 Jahre beschränkt. Grundlage der Bewertung sind die Regelungen des NVP (durchschnittliche Auslastung der Fahrten/ Besetzungsgrad).



direkt drüber!
oberhavel

H 40 – Autonomes Fahren

Modul	ÖPNV (9)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB ÖPNV
Kosten	60.000,00 EUR
MIV-Fahrleistung	indirekt
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	indirekt
Zuständigkeit Landkreis	unmittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	erledigt
--------	----------

1. Ziel

vgl. S. 89 des Mobilitätskonzepts:

Gute Erreichbarkeit für alle – Flächenerschließung durch autonome Kleinbusse

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL
kreiseigene Gesellschaften	OHBV – Verkehrsplanung

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Das Innovative Mobilitätskonzept für das Amt Gransee und Gemeinden zum autonomen Fahren wurde im Jahr 2021 erstellt. Die Abschlussveranstaltung fand am 03.03.2022 im Versammlungssaal des Amtes Gransee und Gemeinden in Gransee statt. Die Vorstellung des Konzeptes im Nahverkehrsbeirat erfolgte am 17.03.2022.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Keine Ergänzungen in 2024.



direkt drüber!
oberhavel

H 41 – Mobilitätsstationen

Modul	ÖPNV (9)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB ÖPNV
Kosten	35.000,00 EUR
MIV-Fahrleistung	indirekt
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	indirekt
Zuständigkeit Landkreis	unmittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	in Bearbeitung
--------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 90 des Mobilitätskonzepts:

Mobilität und Lebensqualität – Mobilität soll so organisiert sein, dass sie auch der Zufriedenheit und Lebensqualität sowie den Zielen des Städtebaus und der Regionalentwicklung dient.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL
kreiseigene Gesellschaften	OHBV – Verkehrsplanung

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Derzeit wird die Ausschreibung vorbereitet. Die Grundlagen für eine Leistungsbeschreibung werden gegenwärtig erarbeitet. Die im Mobilitätskonzept ausgewiesenen Kosten wurden im Rahmen der Haushaltsplanung 2022/2023 berücksichtigt.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

1. Erstellung einer Leistungsbeschreibung in 2023 abgeschlossen
2. Ausschreibungsverfahren in 2023 abgeschlossen (Gutachter Fa. NutsOne)
3. Konzepterstellung (Dauer 12 Monate) derzeit in Bearbeitung
4. Konzepterarbeitung voraussichtlich abgeschlossen: Mai 2024



direkt drüber!
oberhavel

H 42 – Mobilitätszentrale

Modul	ÖPNV (9)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB ÖPNV
Kosten	80.000,00 EUR (Konzepterstellung)
MIV-Fahrleistung	- 0,9 Mio. Fzkm (bei Umsetzung)
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	+
Zuständigkeit Landkreis	unmittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	in Bearbeitung
--------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 90 des Mobilitätskonzepts:

Mobilität und Lebensqualität – Schaffung von mehr Angeboten, bei denen Verkehrsmittel zeitweise gebucht werden können (Carsharing, Bikesharing), so dass die Bevölkerung die Fahrzeuge nicht mehr selbst anschaffen und betriebsbereit halten muss.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL
kreiseigene Gesellschaften	OHBV – Verkehrsplanung

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Derzeit wird die Ausschreibung vorbereitet. Die Grundlagen für eine Leistungsbeschreibung werden gegenwärtig erarbeitet. Die im Mobilitätskonzept ausgewiesenen Kosten wurden im Rahmen der Haushaltsplanung 2022/2023 berücksichtigt.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

1. Erstellung einer Leistungsbeschreibung in 2023 abgeschlossen
2. Ausschreibungsverfahren in 2023 abgeschlossen (Gutachter Fa. NutsOne)
3. Konzepterstellung (Dauer 12 Monate) derzeit in Bearbeitung
4. Konzepterstellung voraussichtlich abgeschlossen: Mai 2024



direkt drüber!
oberhavel

H 43 – On Demand Angebote

Modul	ÖPNV (9)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB ÖPNV
Kosten	100.000,00 EUR
MIV-Fahrleistung	- 0,5 Mio. Fzkm
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	+
Zuständigkeit Landkreis	unmittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	erledigt
--------	----------

1. Ziel

vgl. S. 89 des Mobilitätskonzepts:

Gute Erreichbarkeit für alle – flächenhafte Erreichbarkeit nicht nur mit dem Straßennetz, sondern auch mit dem Radverkehrsnetz und dem ÖPNV

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL
kreiseigene Gesellschaften	OHBV – Verkehrsplanung

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Eine Konzeption wurde durch OHBV/OVG erstellt und befindet sich derzeit in der Abstimmung mit der Kreisverwaltung. Projekttraum ist der Nahbereich der Stadt Gransee. Die Umsetzung ist nach den Sommerferien im Jahr 2023 geplant. Die Ergebnisse der Untersuchungen im Rahmen des Innovativen Mobilitätskonzeptes für das Amt Gransee und Gemeinden werden berücksichtigt. Die im Mobilitätskonzept ausgewiesenen Kosten wurden im Rahmen der Haushaltsplanung 2022/2023 berücksichtigt.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Im Rahmen der Einführung des Produktes Mohver „Gransee“ wurde mit Wirkung zum 28.08.2023 ein On Demand Verkehr eingeführt. Der Mohver wird vorerst in und um Gransee verkehren. Das Bediengebiet umfasst in etwa einen Radius von bis zu 30 Minuten Fahrtdauer um Gransee. Im Zeitraum März bis April werden die Abrufquote, Fahrgastzahlen und Auslastung geprüft und ggf. Vorschläge für eine Erweiterung erarbeitet.



direkt drüber!
oberhavel

H 44 – Gästekarten ÖPNV

Modul	ÖPNV (9)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB ÖPNV
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	- 1 Mio. Fzkm auswärtiger Fahrer
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	+
Zuständigkeit Landkreis	unmittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	ausstehend (Bearbeitung unterbrochen)
--------	---------------------------------------

1. Ziel

vgl. S. 88 f. des Mobilitätskonzepts:

Energiesparende Verkehrsmittelwahl – Touristisches Mobilitätsmanagement

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	Büro Dez I, StS Wirtschaftsförderung
kreiseigene Gesellschaften	OHBV – Verkehrsplanung
Tourismusverband Ruppiner Seenland	Planungsabteilung und Marketing

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Im Jahr 2022 erfolgten mehrere Abstimmungen zwischen den beteiligten Akteuren (Landkreis, OVG und der Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH - TMB). Darauf aufbauend sind im Jahr 2023 direkte Abstimmungen der TMB mit interessierten Kommunen im Landkreis Oberhavel geplant. Kommunen die wollen, müssen in Vorbereitung der Einführung von Gästekarten Anpassungen kommunaler Satzungen auf den Weg bringen. Die Berechnung des ÖPNV-Anteils durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) auf Basis der räumlichen Gültigkeit der GästeCard ist hierbei für die Kommunen eine wesentliche Entscheidungsgrundlage. Eine beginnende Umsetzung ist weiterhin im Jahr 2023 geplant.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Durch die Einführung des 49-Euro-Tickets zum 01.05.2023 ist es derzeit wenig sinnvoll eine Gästekarte einzuführen, mit welcher der ÖPNV im Urlaubsgebiet genutzt werden kann. Daher ruhen momentan die Abstimmungen der beteiligten Akteure.



direkt drüber!
oberhavel

H 45 – Digi-Beauftragter

Modul	Digitalisierung und Vernetzung (10)
Ansprechpartnerin	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB Schulwegplanung
Kosten	25.000,00 EUR/a
MIV-Fahrleistung	indirekt
LKW-Fahrleistung	indirekt
CO2-Einsparung	indirekt
Zuständigkeit Landkreis	unmittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	in Bearbeitung
--------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 88 des Mobilitätskonzepts:

Einsparung von Verkehr durch Digitalisierung

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Im Rahmen der Haushaltsplanung 2022/2023 wurde mit der Stellenplanung die Einrichtung einer Vollzeitstelle Digitalisierungsbeauftragte/r und Lotsenstelle Elektromobilität im Dezernat I beschlossen. Die Arbeitsplatzbeschreibung wurde abgestimmt. Die Besetzung der Stelle ist im Zuge einer internen Umsetzung in der Kreisverwaltung zeitnah vorgesehen.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Durch die Umstrukturierung innerhalb des Landkreises Oberhavel ist die zu besetzende Stelle nun dem Dezernat IV, dort dem Fachbereich Mobilität und Verkehr zugeordnet. Eine Besetzung soll im Jahr 2024 erfolgen.



direkt drüber!
oberhavel

H 46 – Digi-Strategie

Modul	Digitalisierung und Vernetzung (10)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrlenkung – SB Schulwegplanung
Kosten	50.000,00 EUR
MIV-Fahrleistung	indirekt
LKW-Fahrleistung	indirekt
CO2-Einsparung	indirekt
Zuständigkeit Landkreis	unmittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	in Bearbeitung
--------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 88 und S. 151 des Mobilitätskonzeptes:

Einsparung von Verkehr durch Digitalisierung, um den Ansprüchen an die Mobilität der Zukunft hinsichtlich digitaler Vernetzung und dem Bedarf an intelligenten Mobilitätsdienstleistungen gerecht zu werden

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL; Leitungsstab, StB OD

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Die Erstellung der Gesamtstrategie Digitalisierung und Vernetzung der Digitalisierungsvorhaben im Landkreis ist dem Aufgabenbereich des Digitalisierungsbeauftragten zugeordnet (siehe H45).

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Mit der Besetzung der Stelle eines Digitalisierungsbeauftragten in 2024 wird in Folge mit der Aufgabenabgrenzung zum Stabsbereich Optimierung und Digitalisierung sowie darauf aufbauend der Entwicklung einer Gesamtstrategie für den Landkreis Oberhavel begonnen.



direkt drüber!
oberhavel

H 47– Digitalis. ÖPNV

Modul	Digitalisierung und Vernetzung (10)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB ÖPNV
Kosten	2.000.000,00 EUR
MIV-Fahrleistung	- 1,8 Mio. Fzkm
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	+
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	hoch

Status	in Bearbeitung
---------------	-----------------------

1. Ziel

vgl. S. 88 und S. 153 des Mobilitätskonzepts:

Einsparung von Verkehr durch Digitalisierung sowie vereinfachter und komfortabler Zugang für alle Nutzer zu effektiver, sauberer und intelligent vernetzter Mobilität.

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL
kreiseigene Gesellschaften	OHBV – Verkehrsplanung, OVG

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Mit der Digitalisierung im ÖPNV ist die OHBV und die OVG vom Landkreis betraut. Die Weiterentwicklung der Digitalisierung ist Bestandteil der zu erstellenden Gesamtstrategie Digitalisierung und Vernetzung und wird durch den Digitalisierungsbeauftragten unterstützt und konzeptionell begleitet. Die im Mobilitätskonzept ausgewiesenen Kosten wurden im Rahmen der Haushaltsplanung 2022/2023 berücksichtigt.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Die Plattform VBB-Fahrinfo wurde in Bezug auf die Möglichkeit zur Buchung des Mohver weiterentwickelt, Fahrgäste werden von dort auf die Buchungsoberfläche weitergeleitet. Des Weiteren wurde das Design der Homepage der OVG und die Darstellung von Fahrplanänderungen (z.B. bei Baustellen) erneuert.

Umgesetzt wurden zudem die Schülerfahrausweise auf Basis des Deutschlandtickets inklusive einer elektronischen Kontrollmöglichkeit. Die Installation von digitalen Fahrgastanzeigen mit Anbringung an Informationsstelen wurde weitergeführt. Das Rechnergesteuerte Betriebsleitsystem (RBL) wurde weiterentwickelt und zudem die Möglichkeit des bargeldlosen Bezahls in den Fahrzeugen der OVG geschaffen.

H 48 – LK Webseite

Modul	Öffentlichkeitsarbeit und bürgerschaftliches Engagement (11)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrlenkung – SB Schulwegplanung
Kosten	15.000,00 EUR
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	keine
Zuständigkeit Landkreis	unmittelbar
Umsetzungspotenzial	gering

Status	offen
--------	-------

1. Ziel

vgl. S.88 und S. 155 des Mobilitätskonzepts:

Einsparung von Verkehr durch Digitalisierung sowie stärkere Einbindung der im Landkreis Oberhavel lebenden Menschen bei der Erstellung von Konzepten und Fachplanungen durch eine digitale Beteiligungsmöglichkeit

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL; Leitungsstab, StB POE

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Die Entwicklung und Fortschreibung einer Strategie für den externen und internen Auftritt der Kreisverwaltung in der Gesamtheit sowie die Entwicklung und Fortschreibung von entsprechenden Konzepten und Kampagnen im Bereich Mobilität bildet einen besonderen Schwerpunkt. Konkrete Ziele, Inhalte, Aufgaben und Verantwortlichkeiten bedürfen einer Abstimmung.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Gespräche mit dem Leitungsstab zur konkreten Formulierung von Arbeitsaufgaben und Verantwortlichkeiten zur Weiterentwicklung der Internetseite des Landkreises zu einem Onlineportal zur Bürgerbeteiligung sind noch ausstehend, da eine Aufgabenstellung durch den Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Digitalisierung bislang nicht hinreichend konkret formuliert ist.



direkt drüber!
oberhavel

H 49 – Freiwilligenagentur

Modul	Öffentlichkeitsarbeit und bürgerschaftliches Engagement (11)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB Schulwegplanung
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	indirekt
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	keine
Zuständigkeit Landkreis	unmittelbar
Umsetzungspotenzial	gering

Status	offen
--------	-------

1. Ziel

vgl. S. 155 des Mobilitätskonzepts:

Aktivierung der Bevölkerung durch Akquirieren von Freiwilligen, die einen Beitrag zur Sicherstellung der Mobilität und zur Fortentwicklung des Kreises leisten können

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL; Leitungsstab, StB SKE

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Konkrete Ziele, Inhalte, Aufgaben und Verantwortlichkeiten zur Schaffung einer Freiwilligenagentur auf Landkreisebene bedürfen noch einer Abstimmung.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Gespräche mit dem Leitungsstab zur konkreten Formulierung von Arbeitsaufgaben und Verantwortlichkeiten zur Schaffung einer Freiwilligenagentur auf Landkreisebene sind noch ausstehend, da eine Aufgabenstellung durch den Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Digitalisierung bislang nicht hinreichend konkret formuliert ist.



direkt drüber!
oberhavel

H 50 – Bürgerbusförderung

Modul	Öffentlichkeitsarbeit und bürgerschaftliches Engagement (11)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB ÖPNV
Kosten	50.000,00 EUR/a
MIV-Fahrleistung	- 0,2 Mio. Fzkm/a
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	+
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	erledigt
---------------	----------

1. Ziel

vgl. S. 89 und S. 156 des Mobilitätskonzepts:

verbesserte Flächenerschließung mit ÖPNV, Erschließung abseits der Hauptrouten des ÖPNV gelegener Ortschaften

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL
kreiseigene Gesellschaften	OHBV, OVG

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Der Bürgerbus Gransee e. V. wurde 2005 als erster Bürgerbus im Land Brandenburg gegründet, war seitdem aktiv und wurde vom Amt Gransee und Gemeinden, der OHBV und der OVG unterstützt. Da pandemiebedingt keine Fahrten über zwei Jahre durchgeführt werden konnten und die Personalsituation keinen Neustart ermöglichte, wurde der Verein im Mai 2022 vom Vorstand abgemeldet. Aktuelle Bestrebungen in anderen Regionen des Landkreises zu Bürgerbusprojekten sind nicht bekannt.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Derzeit gibt es im Landkreis Oberhavel keine Initiativen mit dem Ziel einen Bürgerbus zu installieren. Sollte es Bestrebungen geben, werden diese in bewährter Weise durch den Landkreis gefördert.



direkt drüber!
oberhavel

H 51 – Komm. E-Fahrzeuge

Modul	Fuhrparke (12)
Ansprechpartner	FDL Mobilität und Verkehrslenkung
Kosten	keine
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	++
Zuständigkeit Landkreis	teils unmittelbar, teils Impulsgeber
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	in Bearbeitung
--------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 88 des Mobilitätskonzepts:

Weniger Verkehrsaufwand
Energiesparende Verkehrsmittelwahl

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB SID, FD SL; FB MV, FD MVL
kreisangehörige Kommunen	

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Die Flottenumstellung des zentralen Fuhrparks des Landkreis Oberhavel erfolgte im Jahr 2021. Von den 53 eingesetzten Dienstfahrzeugen sind 20 Fahrzeuge (Hyundai IONIQ Elektro) mit einem reinen E-Antrieb, 26 Toyota Yaris, 4 Toyota Corolla und 2 Toyota RAVs mit jeweils hybridem Antrieb und 1 Fahrzeug einsatzbedingt mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet. Die Quote der nichtfossilen Antriebe liegt im zentralen Fuhrpark damit bei etwa 38%. Unter Berücksichtigung des hohen Anteils hybrider Fahrzeuge liegt die Quote alternativer Anteile bei 98%.

Der aufgaben- und personenbezogene Fuhrpark der Kreisverwaltung umfasst weitere 62 Kfz. Von diesen ist ein Fahrzeug mit Elektroantrieb und ein weiteres mit Hybridantrieb ausgestattet. Die übrigen Fahrzeuge besitzen einen fossilen Antrieb. Beispielsweise stehen dem Brand- und Katastrophenschutz 32 Fahrzeuge mit fossilem Antrieb zur Verfügung.

Fuhrpark	gesamt	E- Antrieb	Hybride	Fossiler Antrieb
Zentraler Fuhrpark	53	20	32	1
aufgaben-/ personenbezogen	62	0	1	61
Summe	115	20	33	62

Anteil nicht fossiler Antriebe (Elektro): ca. 17 %
 Anteil alternativer Antriebe (Hybrid): ca. 29 %
 Anteil fossiler Antriebe: ca. 54 %

Zusammenfassend existiert aktuell ein KFZ-Bestand des Landkreises Oberhavel mit einer Erfüllungsquote von ca. 17 %. Der Anteil alternativer Antriebe (E-Antrieb und Hybride) liegt in der Gesamtbetrachtung bei ca. 46 %.

Ab 2024 - sofern der aufgaben- und personenbezogene Fuhrpark keine Änderung erfährt – (aktuell liegen keine entsprechenden Beschaffungsaufträge vor) verändert sich der Bestand.

Fuhrpark	gesamt	E- Antrieb	Hybride	Fossiler Antrieb
Zentraler Fuhrpark	43	43	0	0
aufgaben-/ personenbezogen	63	0	1	62
Summe	106	43	1	62

Anteil nicht fossiler Antriebe: ca. 41 %
 Anteil alternativer Antriebe (E-Antrieb und Hybrid): ca. 42 %

Einige Städte und Gemeinden haben ebenfalls begonnen, ihre Dienstfahrzeugflotten auf nichtfossile Antriebe umzustellen. Eine genaue Darstellung bedarf jedoch einer gesonderten Abfrage / Erfassung.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Die Umstellung auf die neue Fahrzeugflotte 2024-2026 des zentralen Fuhrparks des Landkreises Oberhavel erfolgt sukzessive ab Januar bis März 2024. Im Ergebnis der Nutzungsauswertungen von 53 Fahrzeugen der alten zentralen Fahrzeugflotte konnte die neue Fahrzeugflotte um 10 Fahrzeuge auf jetzt nur noch 43 eingesetzten Dienstfahrzeugen reduziert werden. Alle 43 Dienstfahrzeuge haben einen reinen E-Antrieb. Bestandteil der neuen Fahrzeugflotte sind 5 Fahrzeuge VW ID 4 und 38 Fahrzeuge Seat Cupra Born.

Auf Grund der noch fehlenden Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in den Außenstellen der Verwaltung sowie in den Gemeinschaftsunterkünften, deren Bewohner vom Landkreis betreut werden müssen, war es erforderlich bestehende Leasingverträge aus dem alten zentralen Fuhrpark 2021-2023 für 21 Fahrzeuge mit Hybridantrieb bis zum 31.12.2024 zu verlängern.

Der aufgaben- und personenbezogene Fuhrpark der Kreisverwaltung umfasst weitere 63 Fahrzeuge. Von diesen sind 4 Fahrzeuge mit einem Hybridantrieb ausgestattet. Die übrigen Fahrzeuge besitzen einen fossilen Antrieb. Der überwiegende Teil von Fahrzeugen mit fossilem Antrieb kommt aus dem Bereich Brand- und Katastrophenschutz.

Fuhrpark	Gesamt	E-Antrieb	Hybrid	Fossiler Antrieb
Zentraler Fuhrpark	43	43	0	0
Zentraler Fuhrpark befristet bis 31.12.2024	21	0	21	0
aufgaben-/ personenbezogenen Fuhrpark	63	0	4	59
Summe bis 31.12.2024	127	43	25	59
Summe ab 01.01.2025 (Wegfall der 21 Leasingverlängerungen PKW-Hybrid)	106	43	4	59

Prozentuale Darstellung Fuhrpark der Kreisverwaltung **ab 01.01.2024 bis 31.12.2024**

Anteil nicht fossiler Antriebe (Elektro):	33,86 %
Anteil alternativer Antriebe (Hybrid):	19,69 %
Anteil fossiler Antriebe:	46,45 %

Prozentuale Darstellung Fuhrpark der Kreisverwaltung **ab 01.01.2025**

Anteil nicht fossiler Antriebe (Elektro):	40,57 %
Anteil alternativer Antriebe (Hybrid):	3,77 %
Anteil fossiler Antriebe:	55,66 %

Einige Städte und Gemeinden haben ebenfalls begonnen, ihre Dienstfahrzeugflotten auf nichtfossile Antriebe umzustellen.

Die Stadt Hohen Neuendorf verfügt über zehn Dienstfahrzeuge für ihre Beschäftigten. Fünf davon haben einen elektrischen Antrieb, ein weiteres hat einen hybriden Antrieb. Unter den neunzehn weiteren Fahrzeugen der Bauhofflotte sind drei Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb.

Die Stadt Hennigsdorf verfügt über sechs Dienstfahrzeuge für ihre Beschäftigten. Ab der zweiten Jahreshälfte 2024 sollen davon drei Fahrzeuge einen elektrischen Antrieb haben, eines davon einen hybriden Antrieb. Die restlichen zwei sollen weiterhin einen fossilen Antrieb behalten. Ferner wurden zwei E-Fahrzeuge für die Musikschule Hennigsdorf ausgeschrieben.

Die Gemeinde Löwenberger Land verfügt über vier Dienstfahrzeuge mit fossilem Antrieb. Aktuell gibt es jedoch eine Ausschreibung für ein neues Fahrzeug mit elektrischem Antrieb, das eines der bestehenden Fahrzeuge ersetzen soll.

Die Stadt Fürstenberg/Havel verfügt über ein Dienstfahrzeug mit fossilem Antrieb.



direkt drüber!
oberhavel

H 52 – Umst. LK-Fuhrpark

Modul	Fuhrparke (12)
Ansprechpartner	FDL Mobilität und Verkehrslenkung
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO ₂ -Einsparung	++
Zuständigkeit Landkreis	unmittelbar
Umsetzungspotenzial	hoch

Status	in Bearbeitung
--------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 88 des Mobilitätskonzepts:

Weniger Verkehrsaufwand
Energiesparende Verkehrsmittelwahl

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB SID, FD SL

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

vgl. H34:

Im Ergebnis der Ausschreibung hat der Landkreis entsprechend dem Beschluss des Kreisausschusses vom 31.08.2020 durch die OHBV die Flotte von 53 Fahrzeugen für die Zeit vom 01.01.2021 – 31.12.2023 neu beschafft.

Bei dieser Ausschreibung war es wiederholtes Ziel des Landkreises Oberhavel, für den Betrieb des Fuhrparks eine deutlich umweltfreundlichere Mobilität durch die weitere Reduzierung von Schadstoffen und CO₂-Emissionen bei den einzusetzenden Fahrzeugen herbeizuführen. Die Neubeschaffung einer Dienst-Kfz-Flotte durch die OHBV erfolgt dementsprechend unter besonderer Berücksichtigung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb. Der Anteil von Elektro-Fahrzeugen von bislang 10 wurde auf 20 Fahrzeuge, also um 100 % ausgeweitet. Neben den 20 Elektrofahrzeugen wurden 32 Hybrid-Fahrzeuge (26 Pkw, 4 Pkw-Kombi und 2 Geländewagen) sowie ein Diesel-Fahrzeug angeschafft. Zusätzlich wurde ein Geländewagen mit Diesel (Verbrennungsmotor) erforderlich, da die benötigte Ausstattung (2 Tonnen Zugkraft, Unterfahrschutz, Allradantrieb, große Bodenfreiheit und großer Kofferraum) zu diesem Zeitpunkt nicht als Hybridfahrzeug verfügbar war.

Die erneute Ausschreibung und Umstellung ab 2024 befindet sich bereits in der Vorbereitung. Der dafür notwendige Beschaffungsprozess als EU-Ausschreibung wird unter zwingender Berücksichtigung der CVD-Richtlinie, vermutlich in 2023, stattfinden.

Parallel erfolgte die Herstellung der benötigten Ladeinfrastruktur an den Verwaltungsstandorten in angemessenem Umfang. Die Umstellung der aufgabenbezogenen und selbstverwalteten Pkw ist in der Planung durch die fachlich zuständigen Bereiche zu berücksichtigen.

Die Auswertung der bisherigen Nutzung der zur Verfügung stehenden Fahrzeuge im Betrachtungszeitraum 2019 – 2021 ergab für 2021 eine Auslastung von ca. 49 %. Betrachtet wurden hierzu die tatsächlichen Nutzungskilometer je Fahrzeug im Vergleich zur Soll-Auslastung eines Fahrzeuges. Der Betrachtungszeitraum 2021 kann trotz pandemischer Umstände valide zugrunde gelegt werden, da in diesem Zeitraum bereits die Rückkehr in den normalen Verwaltungsbetrieb inklusive des Kontaktes mittels Außenterminen erfolgte bzw. dementsprechend grundlegende und noch immer praktizierte alternative Kommunikations-möglichkeiten etabliert wurden.

Die Nutzungsauslastung des aktuellen Fuhrparks mit unter 50 % ist als nicht angemessen und wirtschaftlich einzuschätzen. In Abwägung und Berücksichtigung der Gesamtumstände, dass den Mitarbeitenden der Kreisverwaltung neben dem zentralen Fuhrpark 29 aufgabenbezogene Dienstfahrzeuge zur Verfügung stehen und die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie vorhandener Dienstfahräder sowie -pedelecs möglich ist, wird die Reduzierung des neuen zentralen Fuhrparks auf 43 Fahrzeuge vorgesehen.

Die OHBV wurde im Ergebnis der Evaluierung im 1. Halbjahr 2022 beauftragt, eine Ausschreibung mit einem abgestimmten Leistungsverzeichnis in zwei Losen für die entsprechende Konfiguration der 43 Fahrzeuge (38 Pkw und 5 Kombi) ab dem 01.01.2024 für den Fuhrpark des Landkreises Oberhavel vorzunehmen. Die Neubeschaffung der Dienst-KFZ-Flotte durch die OHBV erfolgt in Wahrnehmung der ökologischen Verantwortung und Vorbildfunktion des Landkreises Oberhavel ausschließlich von Fahrzeugen mit Elektroantrieb. Der Anteil von Elektro-Fahrzeugen im zentralen Fuhrpark wird somit ab 2024 von 10,6 % auf 100 % ausgeweitet. Dies entspricht auch den Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes.

Für eine dauerhafte Einrichtung und Sicherstellung einer zügigen Aufladung der Fahrzeuge, wird die bereits bestehende Infrastruktur am Standort der Kreisverwaltung Adolf-Dechert-Str. ausgebaut. (Zudem sind weitere 25 Ladepunkte an den verschiedenen Außenstellen der Kreisverwaltung geplant.)

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

vgl. H34:

Im Ergebnis der Ausschreibung hat der Landkreis, entsprechend des Beschlusses des Kreisausschusses vom 11.09.2023, eine Flotte von 43 Fahrzeugen mit Elektroantrieb für die Zeit vom 01.01.2024 bis 31.12.2026 durch die GfA neu beschafft.

Bei dieser Ausschreibung war es wiederholtes Ziel des Landkreises Oberhavel, für den Betrieb des zentralen Fuhrparks eine deutlich umweltfreundlichere Mobilität durch die weitere Reduzierung von Schadstoffen und CO²-Emissionen bei den einzusetzenden Fahrzeugen herbeizuführen. Die Neubeschaffung einer Dienst-Kfz-Flotte durch die GfA erfolgte dementsprechend unter besonderer Berücksichtigung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb. Der neu beschaffte zentrale Fuhrpark besteht aus 43 Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb.

Zurzeit erfolgt die Herstellung der benötigten Ladeinfrastruktur an den Verwaltungsstandorten. Am Standort Haus 1 Adolf-Dechert-Str.1 erfolgt die Inbetriebnahme der nicht kommerziellen neuen Ladeinfrastruktur im März 2024. Die Ladeinfrastruktur am Standort Haus 1 nutzt als Stromzufuhr auch die Einspeisungen der Photovoltaik-Anlage die im Februar 2024 in Betrieb genommen wurde. Darüber hinaus ist die perspektivische Ausstattung mit öffentlicher Ladeinfrastruktur geplant und bereits entsprechend vorgerüstet.

An anderen Standorten kommt es leider zu deutlichen Verzögerungen bei der Herrichtung und Inbetriebnahme sowohl der nichtöffentlichen als auch der öffentlichen Ladepunkte. Als maßgebliche Indikatoren sind neben Materialmangel vor allem Lieferschwierigkeiten der Stromversorger und andere nicht steuerbare Ereignisse ausschlaggebend. Bereits im April 2024 beginnen jedoch Arbeiten an zwei Verwaltungsstandorten: am Verwaltungsgebäude Havelstraße 29 und am Verwaltungsgebäude Bernauer Straße 57-59.

Im Fokus steht zunächst die Erstellung und Inbetriebnahme der nicht kommerziellen Ladeinfrastruktur. Die Errichtung von kommerziellen Ladeinfrastrukturen an den Verwaltungsstandorten im halböffentlichen und öffentlichen Raum ist ebenfalls geplant, kann aber aus den vorgenannten Gründen nicht in 2024 realisiert werden.



direkt drüber!
oberhavel

H 53 – Diensträder/Pedel.

Modul	Fuhrparke (12)
Ansprechpartner	FDL Mobilität und Verkehrlenkung
Kosten	30.000,00 EUR
MIV-Fahrleistung	- 0,1 Mio. Fzkm
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	+
Zuständigkeit Landkreis	unmittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	in Bearbeitung
--------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 88 des Mobilitätskonzepts:

Weniger Verkehrsaufwand
Energiesparende Verkehrsmittelwahl

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB SID, FD SL

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Der Landkreis Oberhavel verfügt aktuell über zwei Dienstpedelecs und vier neue Dienstfahrräder. Die Anschaffung eines E-Scooters ist für 2023 geplant.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Der Landkreis Oberhavel verfügt weiterhin über zwei Dienstpedelecs und vier Dienstfahrräder. Für 2024 ist die Beschaffung eines Lastenfahrrades mit Elektroantrieb vorgesehen. Dieses Lastenfahrrad kann sowohl vom Fachbereich IT als auch von den Hausmeistern genutzt werden. Für Kurzstrecken zu den nahegelegenen Verwaltungsobjekten bietet ein Lastenfahrrad eine gute Alternative zur Fahrt mit einem Transporter oder PKW mit fossilem Antrieb. Auch der schon für das Jahr 2023 geplante E-Scooter wird in 2024 beschafft und den Mitarbeitenden zur Nutzung angeboten.



direkt drüber!
oberhavel

H 54 –E-Carsharing

Modul	Fuhrparke (12)
Ansprechpartner	FDL Mobilität und Verkehrslenkung
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	indirekt
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	+
Zuständigkeit Landkreis	unmittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	erledigt
--------	----------

1. Ziel

vgl. S. 88 des Mobilitätskonzepts:

Weniger Verkehrsaufwand
Energiesparende Verkehrsmittelwahl

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB SID, FD SL

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Die Bereitstellung des zentralen Fuhrparks für Car-Sharing-Angebote wurde geprüft. Innerhalb der möglichen Arbeitszeiten der Verwaltung (06:00 – 21:00 Uhr) müssen die Fahrzeuge für die Mitarbeitenden der Kreisverwaltung zum Verrichten dienstlicher Fahrten uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Mit dem Öffnen des Fuhrparkes für Bürgerinnen und Bürger kann keine verlässliche und verbindliche Zusage der pünktlichen Bereitstellung erfolgen. Auch wenn die Zeitfenster für Bürgerinnen und Bürger eingeschränkt verfügbar wären, sind mögliche Ausfallzeiten durch Unfall, Verspätung oder fehlerhafte Bedienung der Ladesäulen nicht ausgeschlossen.

Aus diesem Grund wurde bei deutlicher Reduzierung der Anzahl der Fahrzeuge das Car-Sharing-Modell für den zentralen Fuhrpark 2024 – 2026 ausgeschlossen und nicht in Betracht gezogen.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Die im letzten Sachstandsbericht beschriebenen Umstände haben sich nicht geändert. Ferner bestehen technische Schwierigkeiten bezüglich der Bereitstellung von dauerhaft voll leistungsfähigen Ladesäulen aufgrund des hohen Stromverbrauchs in der Kommune Oranienburg. Somit müssten Ladevorgänge in der Maximalkapazität gedrosselt werden. Seitens der Gesellschaft für Anlagenbewirtschaftung und Objektbetreuung Oberhavel mbH (GfA) wäre aufgrund zu geringen Personals für Bereitstellung, Service und Datenauswertung kein sicheres Serviceangebot gewährleistet. Zudem sind die deutlich begrenzten Möglichkeiten wirtschaftlicher Betätigungsformen von Landkreisen zu beachten.

H 55 – neue MobiAngebote

Modul	Fuhrparke (12)
Ansprechpartner	FDL Mobilität und Verkehrslenkung, SB ÖPNV
Kosten	10.000,00 EUR
MIV-Fahrleistung	indirekt
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	indirekt
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	in Bearbeitung
--------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 88 des Mobilitätskonzepts:

Weniger Verkehrsaufwand
Energiesparende Verkehrsmittelwahl

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL
kreiseigene Gesellschaften	OHBV, OVG

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

Die Einführung neuer Mobilitätsangebote wurde ausführlich im Verfahren des vom Kreistag des Landkreises Oberhavel verabschiedeten NVP 2022-2026 untersucht, Sachstände verdeutlicht und konkrete umzusetzende Maßnahmen und Prüfaufträge beschlossen. In diesem Sinne wird auf die ausführlichen Darstellungen im NVP 2022-2026 und die jährliche Berichterstattung im Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Digitalisierung verwiesen. Die Umsetzung obliegt der vom Landkreis beauftragten OHBV. Die im Mobilitätskonzept ausgewiesenen Kosten wurden im Rahmen der Haushaltsplanung 2022/2023 berücksichtigt.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Die im Mobilitätskonzept ausgewiesenen Kosten wurden im Rahmen der Haushaltsplanung 2024 berücksichtigt.



direkt drüber!
oberhavel

H 56 – E-Busse

Modul	Fuhrparke (12)
Ansprechpartner	FDL Mobilität und Verkehrslenkung, SB ÖPNV
Kosten	10 Busse pro Jahr = 5.000.000,00 EUR/a 3.000.000,00 EUR einmalig Ladeinfrastruktur Elektrobusse
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	++
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	in Bearbeitung
---------------	----------------

1. Ziel

vgl. S. 88 des Mobilitätskonzepts:

Weniger Verkehrsaufwand
Energiesparende Verkehrsmittelwahl

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL
kreiseigene Gesellschaften	OHBV, OVG

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

In Umsetzung des Beschlusses Nr. 6/239 vom 08.09.2021 des Kreistages wurde für die Umstellung der Fuhrparke der Kreisverwaltung, deren nachgeordneter Bereiche und der kreiseigenen Gesellschaften auf klimaneutrale Antriebe gemäß den Vorgaben der Clean Vehicles Directive der EU und des Mobilitätskonzeptes 2040 des Landkreises Oberhavel ein Kurzgutachten erstellt und im Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Digitalisierung vorgestellt. Inhaltlich ist dabei ein Startkonzept – Antriebsumstellung Buslinie 824 – identifiziert worden. Eine weitere inhaltliche Befassung im Kreistag ist bisher nicht erfolgt.

Die im Mobilitätskonzept ausgewiesenen Kosten für die Umstellung der Linienbusse der OVG auf nichtfossile Antriebe sowie zur Entwicklung eines Konzeptes zum Einsatz von Wasserstoff als Antriebstechnologie inklusive blauem Wasserstoff wurden im Rahmen der Haushaltsplanung 2022/2023 berücksichtigt.

Auf Landkreisebene wurde eine regionale Wasserstoffinitiative gegründet. Die OVG nimmt an Sitzungen (bisher ein Termin in Velten) teil, ist jedoch bisher noch kein Mitglied der Wasserstoffinitiative. Inhaltlich werden in der Wasserstoffinitiative potenzielle Möglichkeiten zur Erzeugung von Wasserstoff eruiert und global mögliche Potenziale abgeschätzt.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Die Clean Vehicles Directive CVD, „Richtlinie (EU), 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge“, gibt für die EU-Mitgliedsstaaten Mindestziele für emissionsarme und -freie Pkw sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge einschließlich Bussen bei der öffentlichen Auftragsvergabe vor. Die diesbezüglich für die OVG erarbeitete Machbarkeitsstudie befindet sich aktuell in der Endredaktion und liegt noch in diesem Jahr vor.

H 57 – Wasserstoffantrieb

Modul	Fuhrparke (12)
Ansprechpartner	FDL Mobilität und Verkehrslenkung
Kosten	30.000,00 EUR
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	keine
CO2-Einsparung	indirekt
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	mittel

Status	ausstehend (Maßnahmebeginn 2025)
--------	----------------------------------

1. Ziel

vgl. S. 88 des Mobilitätskonzepts:

Weniger Verkehrsaufwand
Energiesparende Verkehrsmittelwahl

2. Bearbeiter in den zuständigen Bereichen

Behörde / Unternehmen	Ansprechpartner
Landkreis	FB MV, FD MVL
kreiseigene Gesellschaften	OHBV, OVG

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2023:

In Umsetzung des Beschlusses Nr. 6/239 vom 08.09.2021 des Kreistages wurde für die Umstellung der Fuhrparke der Kreisverwaltung, deren nachgeordneter Bereiche und der kreiseigenen Gesellschaften auf klimaneutrale Antriebe gemäß den Vorgaben der Clean Vehicles Directive der EU und des Mobilitätskonzeptes 2040 des Landkreises Oberhavel ein Kurzgutachten erstellt und im Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Digitalisierung vorgestellt. Inhaltlich ist dabei ein Startkonzept – Antriebsumstellung Buslinie 824 – identifiziert worden. Eine weitere inhaltliche Befassung im Kreistag ist bisher nicht erfolgt.

Die im Mobilitätskonzept ausgewiesenen Kosten für die Umstellung der Linienbusse der OVG auf nichtfossile Antriebe sowie zur Entwicklung eines Konzeptes zum Einsatz von Wasserstoff als Antriebstechnologie inklusive blauem Wasserstoff wurden im Rahmen der Haushaltsplanung 2022/2023 berücksichtigt.

Auf Landkreisebene wurde eine regionale Wasserstoffinitiative gegründet. Die OVG nimmt an Sitzungen (bisher ein Termin in Velten) teil, ist jedoch bisher noch kein Mitglied der Wasserstoffinitiative. Inhaltlich werden in der Wasserstoffinitiative potenzielle Möglichkeiten zur Erzeugung von Wasserstoff eruiert und global mögliche Potenziale abgeschätzt.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2024:

Laut Umsetzungsfahrplan zum Mobilitätskonzept Oberhavel 2040 ist der Beginn der Maßnahme ab dem Jahr 2025 avisiert.



direkt drüber!

oberhavel



direkt drüber!
oberhavel