

Landkreis Oberhavel

Mobilitätskonzept 2040

Kreistagsbeschluss 234/BV/2020 vom 18.11.2020



Sachstandsbericht Mai 2025

Vorbemerkung

Sehr geehrte Damen und Herren Kreistagsabgeordnete,

ich freue mich, Ihnen hiermit den Sachstandsbericht des Jahres 2025 vorzulegen. Wie auch im vergangenen Jahr vermittelt Ihnen dieser Bericht einen gewohnt kompakten Überblick zur Umsetzung der Maßnahmen, die in den insgesamt 57 Handlungsempfehlungen des Mobilitätskonzepts 2040 für den Landkreis Oberhavel enthalten sind. Ziel der diesjährigen Berichterstattung ist es insbesondere, neben der Schwerpunktverlagerung auf die gemeinsamen Fortschritte bei der Zielerreichung nunmehr weitere Steuerungsinstrumente zu etablieren. Damit richte ich den Sachstandsbericht schrittweise auf die ab Jahresende beginnende Evaluation aus (vgl. hierzu Pkt. D., S. 170 f. des Mobilitätskonzepts).

Der hier vorliegende Bericht verzichtet größtenteils auf die Wiedergabe von bereits im Mobilitätskonzept aufgeführten Inhalten. Auf den folgenden Seiten finden Sie stattdessen zu den 41 Handlungsempfehlungen, die nicht bereits im Vorjahr erledigt waren, einen Steckbrief, geordnet nach den 11 Modulen des Mobilitätskonzepts. Die in dessen Kopf benannte Potenzialeinschätzung soll künftig als Grundlage einer priorisierten Umsetzung einzelner Maßnahmen dienen. Dabei könnte ggf. auch berücksichtigt werden, zur Erreichung welcher konkreten Zielvorgabe die Umsetzung der jeweiligen Handlungsempfehlung beitragen soll oder zu welchem Modul sie gehört. All diese Faktoren werden im Zuge der binnen Jahresfrist anstehenden Evaluation betrachtet.

Besonders freut es mich, Ihnen neben der aus dem Vorjahr bekannten Darstellung nun auch eine grafische Übersicht des Umsetzungsstandes nach Modulen auf einen Blick präsentieren zu können. Sehr erfreulich ist darüber hinaus, dass die inhaltliche Befassung bei nunmehr fast schon 50 % der Handlungsempfehlungen abgeschlossen ist.

Wie gewohnt soll Ihnen eine Statusangabe einen unmittelbaren Eindruck vermitteln, wie weit der jeweilige Umsetzungsstand gediehen ist. Die Angaben „offen“ (rot) und „in Bearbeitung“ (gelb) bedürfen hierbei keiner weiteren Erläuterung. „Ausstehend“ sind solche Maßnahmen, mit deren Umsetzung nach dem Umsetzungsfahrplan des Mobilitätskonzepts planmäßig erst in den Folgejahren begonnen werden soll. „Erledigt“ sind neben den tatsächlich abgeschlossenen auch Maßnahmen, die einer wiederkehrenden Bearbeitung bedürfen und bereits in ein laufendes, regelhaftes Verwaltungsverfahren überführt wurden. 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 ergänzend die zuständigen Bereiche benannt. Dies können unter anderem Organisationseinheiten der Kreisverwaltung, weitere Behörden oder kreiseigene Gesellschaften sein.

Ich wünsche Ihnen auch in diesem Jahr eine aufschlussreiche und unterhaltsame wie auch gut nachvollziehbare und informative Lektüre des neuen Sachstandsberichts zum Mobilitätskonzept 2040. Ich freue mich sehr darauf, die erfolgreiche und konstruktive Zusammenarbeit der vergangenen Jahre mit Ihnen fortzuführen.



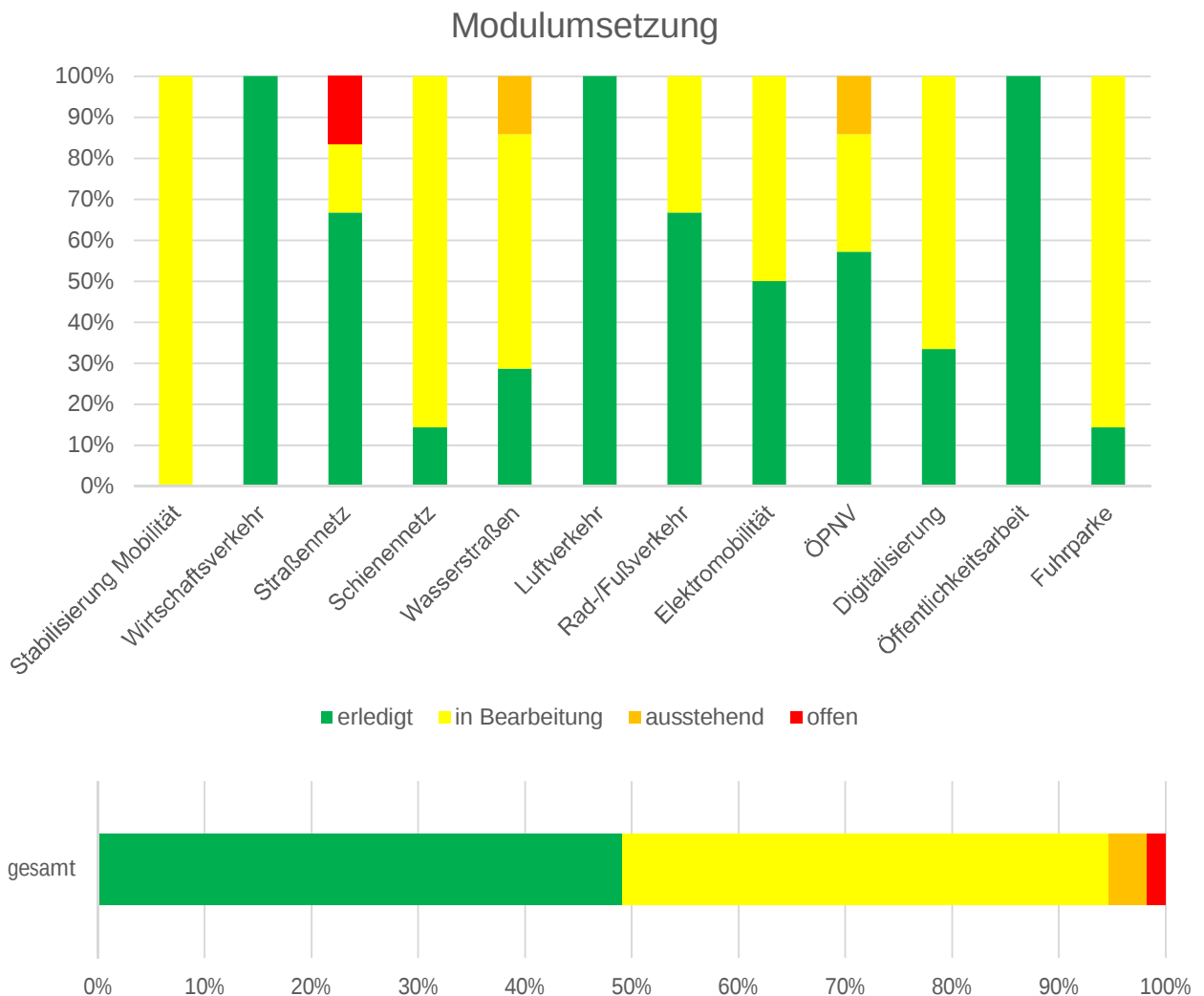
Katja Hermann

Dezernentin für Service, Mobilität und Sicherheit

Übersicht Modulumsetzung

Wie mit dem Sachstandsbericht des Vorjahres angekündigt ist vorgesehen, im Rahmen der für 2025/2026 anstehenden Evaluation auf die mögliche Priorisierung der Maßnahmenumsetzung hinzuwirken. Neben der bereits seit 2024 vorgenommenen Potenzialeinschätzung wird das Instrument der themenfeldbezogenen Bewertung des Umsetzungsstandes erstmalig neu eingeführt. Die Darstellung erfolgt grafisch, eine Auswertung des durchaus heterogenen Sachstandes mit den jeweils zuständigen Trägern der Umsetzung erfolgt themenfeldbezogen.

Der Umsetzungsfahrplan sah für den Berichtszeitpunkt 15 erledigte, vier ausstehende und 38 Handlungsempfehlungen in Bearbeitung vor. Tatsächlich sind bis dato bereits 28 Handlungsempfehlungen erledigt (Vorjahr: 16), 26 (28) in Bearbeitung, zwei (drei) noch ausstehend und lediglich noch eine (zehn) Maßnahme offen.



Erledigte Handlungsempfehlungen

Nachstehend aufgeführte Handlungsempfehlungen sind bereits mindestens seit dem Jahr 2024 als erledigt zu betrachten und wurden so bereits mit dem Sachstandsbericht des Vorjahres gekennzeichnet. Dazu gehören

1. abschließend umgesetzte Maßnahmen,
2. in laufende, regelhafte Verwaltungsverfahren überführte Maßnahmen,
3. Maßnahmen, für die mangels jeglicher Kompetenzen und Einflussmöglichkeiten des Landkreises die Erzielung abrechenbarer Fortschritte auf Ebene des Landkreises nicht darstellbar ist und
4. Maßnahmen, deren Umsetzung aufgrund rechtlicher oder tatsächlicher Umstände ausgeschlossen ist.

Die jeweiligen Fakten sind bereits ausführlich im letztjährigen Sachstandsbericht dargestellt. Zu diesen Maßnahmen erfolgt daher kein erneuter Bericht. Dies umfasst auch das erste in Gänze erledigte Modul der Luftverkehrsanbindung (6) insgesamt.

1. H26 Umsetzung der Maßnahmen zur Anbindung des LK OHV an den Flughafen BER
 - H27 Dauerhafte Führung des FlughafenExpress bis Berlin-Gesundbrunnen
 - H31 Überarbeitung des Netzplans Radverkehr sowie Prüfung der Kriterien und Beratung im Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Digitalisierung
 - H37 Bereitstellung einer LIS-Onlinekarte mit aktuellen Daten auf der Webseite des LK
 - H39 Prüfung der Umsetzung der ersten Stufe PlusBus-Konzept
 - H40 Erstellung Konzept Autonomes Fahren
 - H43 Aufbau eines On-Demand-Angebotes für Pendelnde
 - H54 Prüfung der Einführung von E-Carsharing für den Fuhrpark des LK OHV
2. H8 Unterstützung der Kommunen bei der Erstellung von Verkehrskonzepten
 - H9 Unterstützung der Kommunen bei der Stabilisierung des Verkehrsflusses und der Stauvermeidung, z. B. durch straßenbauliche Maßnahmen wie Abbiegespuren und optimierte Ampelschaltungen
 - H10 Unterstützung bei der Umsetzung der Lärmaktionspläne der Kommunen
 - H32 Realisierung sicherer Übergänge für Radfahrende im Außerortsverkehr
 - H50 Förderung von Bürgerbusprojekten durch den Landkreis
3. H5 Verlagerung von Güterverkehr auf die Bahn
4. H4 Nachtlieferung nur mit emissionsfreien oder emissionsarmen Fahrzeugen
 - H14 Erstellung einer regionalen SPNV-Schwachstellenanalyse

Weitere Maßnahmen, die erst mit vorliegendem Sachstandsbericht als erledigt gekennzeichnet werden, sind hingegen (letztmalig) gesondert ausgewiesen.

H 1 – Bundesverkehrswegeplan

Modul	Stabilisierung der Mobilität in allen Räumen des Landkreises (1)
Ansprechpartner	FDL Mobilität und Verkehrslenkung
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 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

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Zum Planfeststellungsbeschluss B 96, OU Teschendorf – Löwenberg von 2023 wurden drei Klagen beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht. Eine Klage wurde 2024 zurückgenommen, die zweite hat das Bundesverwaltungsgericht im Oktober 2024 als überwiegend unbegründet abgewiesen. In Bezug auf die letzte noch anhängige Klage wird derzeit ein gerichtlicher Vergleich angestrebt.

Die Trassenführung für die B 96, OU Fürstenberg ist zwischen Bund und Land Brandenburg in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens weiterhin noch nicht abschließend abgestimmt. Bevor mit einer Detailplanung für die OU Fürstenberg begonnen werden kann, benötigt der Landesbetrieb Straßenwesen die Zustimmung des für Verkehr zuständigen Bundesministeriums beziehungsweise muss das Fernstraßen-Bundesamt (FBA) als oberste Aufsichtsbehörde die Linienbestimmung für die Westumfahrung von 2004 aufheben. Vom Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) wurde im I. Quartal 2025 für eine abschließende Beurteilung der Trassenführung ein Gutachten beauftragt. Ziel des MIL ist es, die Ergebnisse noch im II. Quartal 2025 öffentlich vorzustellen.

Die Vorplanungen für den Ausbau der Freien Strecken der B 96 im Landkreis sind abgeschlossen. Wesentliche Voraussetzung für die Weiterführung der Planungen der Abschnitte Freie Strecke Gramzow – Drögen und Freie Strecke Fürstenberg – Landesgrenze MVP ist die abschließende Abstimmung der Trassenführung für die B 96, OU Fürstenberg zwischen dem Land Brandenburg und dem Bund.

Letzte (15.) Sitzung Entwicklungsbeirat B 96:	02.04.2025
---	------------

H 2 – Flotte KEP

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	Büro Dez I, StS Wirtschaftsförderung
kreiseigene Gesellschaften	WInTO GmbH

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand 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.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Der Landkreis und die WInTO GmbH haben erörtert, wie auf KEP-Dienstleister zugegangen werden sollte. Die KEP-Dienstleister sind deutschlandweit bzw. international agierende Unternehmen. Mangels Einflussmöglichkeit des Landkreises Oberhavel auf derartige Unternehmensentscheidungen wurde die Maßnahme als abgeschlossen bewertet.

H 3 – Verteilstationen

Modul	Wirtschaftsverkehr (2)
Ansprechpartner	FDL Mobilität und Verkehrslenkung
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	keine
LKW-Fahrleistung	punktuell niedriger
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	Büro Dez I, StS Wirtschaftsförderung
kreiseigene Gesellschaften	WInTO GmbH

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstandsbericht 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.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Der Landkreis und die WInTO GmbH haben erörtert, wie das Thema angegangen werden sollte. Insgesamt sind die Gewerbeflächen im Landkreis Oberhavel nahezu vollständig ausgeschöpft. Flächen für gemeinsame Verteilstationen sind aktuell nicht verfügbar. Der Investitionsaufwand für die deutschlandweit bzw. international agierenden Unternehmen wäre enorm. Mangels Einflussmöglichkeit des Landkreises Oberhavel auf derartige Unternehmensentscheidungen wurde die Maßnahme als abgeschlossen bewertet.

H 6 – Kreisstraßen

Modul	Straßennetz (3)
Ansprechpartner	FDL Mobilität und Verkehrslenkung
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 2024:

Mit der Umstufung zum 01.05.2024 wurden die letzten, vertraglich bestimmten Landesstraßen wie geplant zu Kreisstraßen abgestuft.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Die Erneuerung der K6520 (ehemals L214) ist in zwei Abschnitten bis zum Ortsausgang Bredereiche abgeschlossen. Die Planungen für die Sanierung des dritten Abschnittes Bredereiche - Zootzen - Fürstenberg wurden wieder aufgenommen. Der Baubeginn ist für das Frühjahr 2026 geplant. Die Planungen zur Sanierung der Ortsdurchfahrt Groß-Ziethen (K6522 – ehemals L17 Abschnitt 110) wurden weiter vorangetrieben. Hier ist der Baubeginn ebenfalls für das Frühjahr 2026 geplant. Darüber hinaus wird noch in 2025 ein Teilstück der K6526 Abschnitt 030 (ehemals L161 Abschnitt 060) instandgesetzt, nachdem dort bereits seit 2023 Absackungen und Abbrüche zu beobachten sind.

Des Weiteren ist beabsichtigt, in 2026 mit den Planungen für die Sanierung der Ortsdurchfahrt Kurtschlag (K6528 – ehemals L215) zu beginnen.

H 7 – Neubetrachtung Straßennetz

Modul	Straßennetz (3)
Ansprechpartner	FDL Mobilität und Verkehrslenkung
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 2024:

Durch den Landkreis wurden alle in der Rahmenvereinbarung von 2019 festgelegten Landesstraßen übernommen.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Als Lösung für den Umgang mit der K6502 wird immer noch der gemeinsame Umbau zur Fahrradstraße favorisiert. Die Fortführung des Projektes lässt sich jedoch nach derzeitigem Stand zeitlich nicht festlegen.

Weitere Umstufungsverfahren sind derzeit nicht geplant.

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	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
Landkreis	Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Digitalisierung

3. Sachstandsentwicklung:

3.1 Sachstand im Jahr 2024:

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 2025:

Trotz entsprechender Hinweise in den Berichten 2023 und 2024 wurde durch den zuständigen Ausschuss bislang keine konkrete Aufgabenstellung zur Erstellung eines innovativen Konzeptes für den motorisierten Individualverkehr (MIV) im Landkreis Oberhavel formuliert. Infolgedessen wird davon ausgegangen, dass ein Bedarf für die Erstellung seitens der politischen Entscheidungsträger nicht länger gesehen wird. Die Maßnahme wird daher als erledigt betrachtet.

H 12 – Umsetzung i2030

Modul	Schienennetz (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 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

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

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

Korridor Nord-West

Prignitz-Express / Velten

Projektstatus

Grundlagenermittlung für Elektrifizierung des Prignitz-Expresses Wittenberge – Hennigsdorf
 Vorplanung für Teilprojekt zur schnellen Regionalverkehrseinbindung des Prignitz-Expresses in die Berliner Innenstadt
 Vorplanung für Teilprojekt S-Bahnausbau Schönholz – Hennigsdorf – Velten
 Genehmigungsplanung für Teilprojekt Velten – Neuruppin

Aktuell

Regionalverkehr
 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 Baumaßnahmen im Bereich Bahnhof Wilhelmsruh

Vorplanung im Bereich Birkenwerder

Aktuell

Stammstrecke der Heidekrautbahn
 - Laufendes Planfeststellungsverfahren
 Überarbeitung der Pläne, Nutzen-Kosten-Untersuchung parallel zum Planfeststellungsverfahren und Antragsstellung für Bundesförderung (GVFG)

- Bahnhof Wilhelmsruh
 Baumaßnahmen durchgeführt

Nordbahn
 Vorplanung abgeschlossen

Birkenwerder
 Planungsvorbereitende Maßnahmen

H 13 – Bahnsteigverlängerung

Modul	Schienennetz (4)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB ÖPNV
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	- 1,6 Mio. Fzkm
LKW-Fahrleistung	keine
CO ₂ -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 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.

3.1 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Die alleinige Verlängerung der 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 von betroffenen Stationen auf eine Nutzlänge von mind. 170m auf der gesamten Linie. Im aktuellen LNVP 2023-2028 sind für die Strecke Berlin – Fürstenberg (Havel) – Landesgrenze BB/MV (RE5 Nord) eine Bahnsteignutzlänge von 170m sowie eine Flächenfreihaltung für eine perspektivische Bahnsteignutzlänge von 215m enthalten. Ein Umsetzungszeitraum ist noch nicht bekannt.

Auf der Linie RE6 wird aktuell im Abschnitt Hennigsdorf – Neuruppin eine Bahnsteigverlängerung auf eine Nutzlänge von 140m sowie ein Streckenausbau für eine Taktverdichtung innerhalb des Projekt i2030 geplant. Eine Realisierung vor 2030 erscheint derzeit realistisch.

H 15 – Verdichtung SPNV-Angebote

Modul	Schienennetz (4)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB ÖPNV
Kosten	nicht ausgewiesen
MIV-Fahrleistung	- 10,7 Mio. Fzkm
LKW-Fahrleistung	keine
CO ₂ -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.

H 16 – NEB H2-Züge

Modul	Schienennetz (4)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB ÖPNV
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:

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 2024:

Keine Ergänzungen in 2024.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Zum Fahrplanwechsel wurden die ersten Züge mit alternativen Antrieben (Batterie und Wasserstoff) in Brandenburg eingesetzt. Aufgrund von Lieferschwierigkeiten des Herstellers Siemens sind bislang (Stand Ende Februar 2025) erst zehn der 31 batteriebetriebenen Fahrzeuge betriebsbereit. Der Hochlauf soll im Sommer 2025 abgeschlossen werden. Die Linie RB12 soll beginnend ab Frühjahr 2025 sukzessive auf die Neufahrzeuge umgestellt werden, während der Einsatz auf der Linie RB54 ab Sommer 2025 geplant ist.

Die sieben bestellten Wasserstoff-Fahrzeuge für die Heidekrautbahn sind vollständig ausgeliefert und werden auf der Linie RB27 eingesetzt. Die Inbetriebnahme der Wasserstofftankstelle in Basdorf ist für März 2025 geplant.

H 17 – Verlängerung Liebenwalde

Modul	Schienennetz (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 Sachstandsbericht im Jahre 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 Anhörverfahrens dann die verkehrsrechtliche Anordnung erteilen zu können.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Es gibt keine Veränderung des Sachstandes.

Die Reaktivierung des Streckenabschnittes Wensickendorf – Liebenwalde ist derzeit kein durch das Land Brandenburg verfolgtes Projekt. Der Landkreis hat deshalb zurzeit keine Handlungsoptionen. Ein Vorantreiben des Projektes ist lediglich auf politischer Ebene möglich.

H 18 – Ausbau P+R / B+R an Bahnhöfen

Modul	Schienennetz (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 2024:

Keine Ergänzungen in 2024.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Für das Haushaltsjahr 2024 wurden 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, bei dem auch der Ausbau von P+R und B+R Anlagen an Bahnhöfen mit 50 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden, an die Kommunen Fördermittel in Höhe von rund 232.000 Euro ausgeschüttet.

Der Prozess der Fördermittelbeantragung und der Verwendungsnachweisführung wird im Rahmen des BMBF-geförderten Projektes „RegioProzess“ überprüft. Im Anschluss ist eine Fortschreibung der Förderrichtlinie denkbar.

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 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.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Voraussetzung für die Umstellung der Bootsflotten auf emissionsfreie und emissionsarme Antriebe ist eine vorhandene Ladeinfrastruktur (H2O). Am Aufbau von Landstromanlagen wird durch die WIN-AG und die WInTO GmbH aktiv gearbeitet. Gleichzeitig ist die WIN-AG mit den Herstellern von vollelektrischen Bootsmodellen und Charterunternehmen gut vernetzt, so dass unmittelbar über Fortschritte bei der Ladeinfrastruktur informiert wird.

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 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.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Im Jahr 2024 hat die WInTO GmbH Gespräche mit einer Vielzahl von Marina Betreibern geführt. Daraufhin gab es von mehreren Unternehmen Interessensbekundungen zur Errichtung von Landstromanlagen in den Marinas. Momentan ist eine Gewinnerzielung mit der Betreibung von Ladesäulen am Wasser kaum vorstellbar. Daher wird es ohne eine Unterstützung der öffentlichen Hand nicht möglich sein, eine Ladeinfrastruktur über Gemeinde-, Kreis- und ggf. auch Ländergrenzen hinweg aufzubauen. Die WIN-AG hat verschiedene Lösungsmöglichkeiten zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur erarbeitet, welche mit den Mitgliedern der WIN-AG erörtert werden sollen.

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
CO2-Einsparung	++
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 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 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.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Die Möglichkeiten des Landkreises wurden mit der WInTO GmbH erörtert. Ein Eingriff in die Regularien des Marktes mit einer Verkehrsverlagerung vom LKW auf das Wasser ist nicht möglich. Bei der vorhandenen Binnenschifffahrt handelt es sich vorwiegend

um überregionale und internationale Güterverkehre. Mangels Einflussmöglichkeiten des Landkreises ist die Handlungsempfehlung als abgeschlossen zu bewerten.

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 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.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Eine Freigabe des Baufeldes wird für das Frühjahr 2025 erwartet. Anschließend kann der Neubau ausgeschrieben werden. Es folgt eine Bauphase von ca. 1,5 Jahren.

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 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.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Ruppiner Kanal km 0,0 bis 7,1

- Teilobjekt 2 (K6521 bis Tiergartenschleuse) Bauende 05/2025
- Teilobjekt 3 (Tiergartenschleuse bis Beginn der Wasserstraße bei Oranienburg) Antrag auf Genehmigung in 2025

Ruppiner Kanal km 7,1 bis 15,1

- Antrag auf Genehmigung im III. Quartal 2025

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 2024:

Keine Ergänzungen in 2024.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Es ergibt sich kein neuer Sachstand. Der Beginn der Maßnahme ist für 2028 prognostiziert.

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	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 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 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.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Bereits mit der Einstellung des Fahrbetriebes der Zehdenixe, von Zehdenick zum Ziegeleipark Mildenberg, im Jahr 2013 hat die kreisliche Wirtschaftsförderung, WInTO GmbH, unterschiedliche Ansätze geprüft. Diese Überlegungen wurden jedoch auf Grund der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nicht weiterverfolgt und fanden daher auch keinen Eingang in das Konzept zur Weiterentwicklung des Ziegeleiparks von 2020.

Auch Überlegungen von privaten Investoren wurden auf Grund der fehlenden Tragfähigkeit bisher nicht realisiert.

Aus diesen Gründen wird von der Realisierung der Maßnahme zum jetzigen Zeitpunkt Abstand genommen.

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	in Bearbeitung
--------	----------------

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 2024:

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

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Im Rahmen einer vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Maßnahme konnte die Erstellung der Machbarkeitsstudie für den Bau von Radschnellwegen im Landkreis Oberhavel aufgenommen werden. Das gesamte Forschungsprojekt ist für den Zeitraum 2024 bis 2029 bewilligt worden.

Es ist beabsichtigt, neben der Inanspruchnahme von Fördermitteln auch das bestehende Know-How der Forschungspartner für den Landkreis Oberhavel zu nutzen.

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
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.

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 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.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Die Stelle SB Mobilitätsplanung im FD Mobilität und Verkehrslenkung des Landkreises Oberhavel konnte im Februar 2025 erstmalig besetzt und die stelleninhabende Person mit der Umsetzung betraut werden.

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	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 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 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.

3.2 Sachstand im Jahr 2025:

An Kreisstraßen sind keine weiteren Maßnahmen vorgesehen.

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
CO2-Einsparung	keine
Zuständigkeit Landkreis	mittelbar
Umsetzungspotenzial	gering

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 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 2024:

Keine Ergänzungen in 2024.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Klimaschutz des Landes Brandenburg hat sich mit Schreiben vom 17.02.2025 zum Sachstand geäußert.

„Es ist keine Weiterführung des Projekts „Konzeption eines Informations- und Qualitätsmanagements (IQM) für Brandenburgs Radwegenetz“ geplant.“

Die Inhalte des Projekts sind aber weiterhin von zentraler Bedeutung und werden bearbeitet. Mittlerweile haben sich die Rahmenbedingungen geändert. Zum einen wurde die Radverkehrsstrategie des Landes Brandenburg im Mai 2023 beschlossen und veröffentlicht. Zum anderen hat der Brandenburger Landtag ein Mobilitätsgesetz beschlossen, welches am 10.02.2024 in Kraft getreten ist. Sowohl Strategie als auch Gesetz beinhalten die Errichtung und den Betrieb einer zentralen Datenplattform Radverkehr.

Zum Aufbau der Datenplattform arbeitet das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung mit der Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (LGB) zusammen. Die LGB wird voraussichtlich in 2025 mit dem Aufbau der Datenplattform beginnen.

In der Datenplattform sollen baulastträgerübergreifende Geo- und Sachdaten zur Radverkehrsinfrastruktur gespeichert werden. Die Datenplattform wird Daten sowohl zu Alltags- als auch zu touristischen Wegen enthalten. Zudem soll sie ständig aktualisiert und erweitert werden, so dass zukünftig auch Mängelmeldungen möglich sind. Vorgesehen ist, die Datenplattform einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen.“

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 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.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Auf Grund von Verzögerungen bei der Herrichtung und Inbetriebnahme der beauftragten Ladeinfrastruktur an den Außenstellen und Gemeinschaftsunterkünften wurden für den zentralen Fuhrpark im Auftrag des Landkreises durch die GfA für den Zeitraum von zwei Jahren zum 12.02.2025 zehn zusätzliche Hybrid-Fahrzeuge (VW Golf 8 Life 1.5) neu beschafft.

H 35 – LIS-Ausbau

Modul	Elektromobilität (8)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB Schulwege
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:

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 im Jahr 2024:

3.1 Sachstand 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 nichtöffentlichen 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.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Es kommt weiterhin zu deutlichen Verzögerungen bei der Herrichtung und Inbetriebnahme der beauftragten Ladeinfrastruktur. Analog zum Vorjahr sind der Materialmangel und die Lieferschwierigkeiten der Stromversorger ausschlaggebend. Im Fokus steht weiterhin zunächst die Erstellung und Inbetriebnahme der nicht kommerziellen Ladeinfrastruktur.

H 36 – Lotsenstelle E-Mob

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

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

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 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.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Die Stelle SB E-Mobilität / Digitalisierung im Fachbereich Mobilität und Verkehr wird ab Juni 2025 erstmalig seit der strukturellen Neuordnung besetzt werden.

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:

1.1 Sachstand 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

1.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Die Maßnahme wurde im Jahr 2024 vervollständigt. Zusätzliche Verkehrsleistungen gestalten sich wie folgt:

Gesamtleistung 2024 - 121.810 km zusätzlich verplant

Linienenerweiterungen 2024:

Wirkung zum 02.09.2024 Hauptnetz II: 809

Wirkung zum 18.07.2024 Mohver Gransee in Ferien

Wirkung zum 02.09.2024 Linie 807 verlängert bis Alsdorfer Str.

Mehrleistungen 2022, 2023, 2024 - Auswirkung in 2025: ca. 902 Tkm

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	erledigt
--------	----------

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 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

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Im Rahmen der strategischen Weiterentwicklung nachhaltiger Mobilitätsangebote wurde ein Konzept für Mobilitätsstationen im Landkreis Oberhavel erstellt. Der Abschlussbericht wurde durch die OHBV GmbH dem zuständigen Dezernat IV im Juni 2024 zur Verfügung gestellt.

Nach Prüfung wurde im Januar 2025 entschieden, die weitere konzeptionelle Bearbeitung nicht fortzusetzen. Hintergrund ist die offene Finanzierung auf Landkreis- und Gemeindeebene.

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 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

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Das Konzept für eine Mobilitätszentrale im Landkreis Oberhavel wurde fertiggestellt. Der Abschlussbericht wurde dem zuständigen Dezernat IV durch die OHBV GmbH im Juni 2024 zur Verfügung gestellt.

Im Januar 2025 wurde die Entscheidung getroffen, die weitere Bearbeitung des Konzeptes einzustellen. Parallel dazu wurde ein neuer Auftrag an die OHBV GmbH erteilt, nunmehr die Fördermöglichkeiten für die Umsetzung eines OVG-Kundencenters zu untersuchen.

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 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.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Das Deutschlandticket ist momentan für 58 Euro verfügbar, so dass das Projekt zur Einführung einer Gästekarte, mit welcher der ÖPNV im Urlaubsgebiet genutzt werden kann, weiterhin ruht.

H 45 – Digi-Beauftragter

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

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

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 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.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Die Stelle SB E-Mobilität / Digitalisierung im Fachbereich Mobilität und Verkehr wird ab Juni 2025 erstmalig seit der strukturellen Neuordnung besetzt werden.

H 46 – Digi-Strategie

Modul	Digitalisierung und Vernetzung (10)
Ansprechpartner	FD Mobilität und Verkehrslenkung – SB Schulwege
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 2024:

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

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Die Stelle SB E-Mobilität / Digitalisierung im Fachbereich Mobilität und Verkehr wird ab Juni 2025 erstmalig seit der strukturellen Neuzuordnung besetzt werden.

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 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 Bezahlens in den Fahrzeugen der OVG geschaffen.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Angestrebt wird eine Digitalisierung des Haltestellenförderprogramms (5-Jahres-Programm). Außerdem soll die Fahr- und Dienstplansoftware auf eine ereignisbezogene Planung umgestellt werden. Baustellenfahrpläne können so beispielsweise unkompliziert auf eine mögliche Verschiebung von Bauzeiträumen angepasst werden.

Zudem erfolgt eine Anpassung der Aushangfahrpläne an den Haltestellen (Designanpassung). Die Aushänge an den Haltestellen erhalten ein neues, größeres Format (A3 quer). Hierzu wurde die Fahr- und Dienstplansoftware angepasst.

H 48 – LK Webseite

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

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

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 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.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Trotz entsprechender Hinweise in den Berichten 2023 und 2024 wurde durch den zuständigen Ausschuss bislang keine konkrete Aufgabenstellung formuliert. Durch die zuständigen Bereiche der Kreisverwaltung wird der Aufbau eines Bürgerportals unabhängig von Handlungsempfehlungen aus dem Mobilitätskonzept vorangetrieben. Die Implementierung digitaler Verwaltungsleistungen nach dem Online-Zugangsgesetz (bspw. Online-Kfz-Zulassung „ikfz“) erfolgt in der Verwaltung dezentral durch die fachlich für die Leistungserbringung jeweils zuständigen Bereiche. Infolgedessen wird die Maßnahme als erledigt betrachtet.

H 49 – Freiwilligenagentur

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

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

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 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.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Trotz entsprechender Hinweise in den Berichten 2023 und 2024 wurde durch den zuständigen Ausschuss bislang keine konkrete Aufgabenstellung zur Schaffung einer Freiwilligenagentur auf Landkreisebene formuliert. Daher wird davon ausgegangen, dass ein Bedarf seitens der politischen Entscheidungsträger nicht länger gesehen wird. Die Maßnahme wird infolgedessen als erledigt betrachtet.

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 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.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Auf Grund der weiterhin fehlenden Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in den Außenstellen der Verwaltung sowie in den Gemeinschaftsunterkünften war es erforderlich, neue Leasingverträge für 17 Fahrzeuge mit Hybridantrieb (VW Golf 8 Life 1,5) abzuschließen. Die Vertragslaufzeit ist auf 24 Monate befristet, beginnend am 12.02.2025.

Zehn dieser Fahrzeuge kommen im zentralen Fuhrpark zum Einsatz und erhöhen die Gesamtzahl auf 53. Der aufgaben- und personenbezogene Fuhrpark der Kreisverwaltung umfasst weitere 44 Fahrzeuge. Von diesen sind nun elf statt wie bisher vier Fahrzeuge mit einem Hybridantrieb ausgestattet. Die übrigen Fahrzeuge besitzen einen fossilen Antrieb. Weiter kommt der überwiegende Teil von Fahrzeugen mit fossilem Antrieb aus dem Bereich Brand- und Katastrophenschutz.

Fuhrpark	Gesamt	E-Antrieb	Hybrid	Fossiler Antrieb
Zentraler Fuhrpark	53	43	10	0
aufgaben-/ personenbezogenen Fuhrpark	44	0	11	33
Summe bis 31.12.2025	97	43	21	33

Prozentuale Darstellung Fuhrpark der Kreisverwaltung bis **31.12.2025**

Anteil nicht fossiler Antriebe (Elektro):	44,33%
Anteil alternativer Antriebe (Hybrid):	21,65%
Anteil fossiler Antriebe:	34,02%

Zusammengefasst existiert aktuell eine KFZ-Bestand des Landkreises Oberhavel mit einer Erfüllungsquote von ca. 44,33%. Der Anteil alternativer Antriebe (E-Antrieb und Hybride) liegt in der Gesamtbetrachtung bei ca. 78,35%.

Einige Städte und Gemeinden haben ebenfalls begonnen, ihre Dienstfahrzeugflotten auf nichtfossile Antriebe umzustellen. Dazu haben sie dem Landkreis Oberhavel folgende Daten zur Verfügung gestellt.

Die Gemeinde Birkenwerder verfügt über drei E-Fahrzeuge für ihre Beschäftigten. Die Feuerwehr fährt mit sechs Fahrzeugen und der Bauhof mit elf Fahrzeugen mit fossilem Antrieb. In 2025 ist eine Anschaffung eines E-Fahrzeuges für den Bauhof vorgesehen.

Die Gemeinde Glienicke/Nordbahn hat insgesamt zweiundzwanzig Fahrzeuge. Vier Fahrzeuge gehören zum zentralen Fuhrpark, davon sind drei E-Fahrzeuge und eines ein Hybrid. Des Weiteren werden achtzehn Fahrzeuge für aufgaben- und personenbezogene Zwecke genutzt. Diese besitzen alle einen fossilen Antrieb.

Das Amt Gransee und Gemeinden verfügt über vier Dienstfahrzeuge, die alle einen fossilen Antrieb haben. Es ist geplant, die Flotte im Jahr 2026 zu erneuern. Mit welchem Antrieb diese Fahrzeuge angeschafft werden, steht noch aus.

Die Stadt Hennigsdorf verfügt über zwölf Dienstfahrzeuge für ihre Beschäftigten. Davon sind sieben E-Fahrzeuge, zwei der sieben werden von der Musikschule genutzt. Es

gibt ein Hybridfahrzeug und vier Fahrzeuge mit fossilem Antrieb. Des Weiteren verfügt der Fuhrpark über zwei E-Scooter und neun E-Bikes.

Die Stadt Hohen Neuendorf meldet keine Veränderung in ihrer Fahrzeugflotte.

Die Gemeinde Leegebruch verfügt über keine E-Fahrzeuge.

Die Gemeinde Oberkrämer hat noch nicht mit der Umstellung der Fahrzeugflotte begonnen und fährt zu 100% fossil.

Die Gemeinde Liebenwalde verfügt über keine Dienstfahrzeuge. Dienstgänge werden zu Fuß, per Rad oder mit dem privaten Pkw getätigt.

Die Gemeinde Löwenberger Land verfügt über fünf Dienstfahrzeuge, davon sind vier mit fossilem und eines mit elektrischem Antrieb. Die elf Fahrzeuge der Bauhofflotte haben einen fossilen Antrieb. Geplant ist eine Neuanschaffung eines Transporters mit elektrischem Antrieb in 2025.

Die Gemeinde Mühlenbecker Land hat vier Fahrzeuge für die zentrale Verwaltung. Davon sind zwei mit fossilem und zwei mit elektrischem Antrieb ausgestattet. Eines der fossilen Fahrzeuge soll in 2025 durch ein E-Fahrzeug ersetzt werden. Für die Jugendarbeit wird ein Kleinbus mit fossilem Antrieb genutzt.

Die Stadtverwaltung Oranienburg verfügt über vierzehn Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb. Die LE.O Gruppe GmbH hat einen Fuhrpark mit neunzehn E-Fahrzeugen, vier Hybridfahrzeugen und dreiundvierzig Fahrzeugen mit fossilem Antrieb, sechs davon mit Gas.

Die Stadt Zehdenick verfügt über vier Dienstfahrzeuge in der Kernverwaltung. Hiervon wird ein Fahrzeug rein elektrisch betrieben. Ein Fahrzeug mit fossilem Antrieb wird zeitnah ausscheiden. Die Feuerwehr hat neunzehn Fahrzeuge, alle mit fossilem Antrieb. Der Bauhof besitzt zehn Fahrzeuge, eines davon mit einem elektrischen Antrieb.

Die Stadt Fürstenberg/Havel meldet keine Veränderung gegenüber dem Vorjahr.

Die Stadt Kremmen verfügt über drei Fahrzeuge für ihre Beschäftigten. Zwei davon haben einen elektrischen Antrieb und eines einen fossilen Antrieb. Der Wirtschaftshof hat acht Fahrzeuge, die mit einem fossilen Antrieb ausgestattet sind.

Die Stadt Velten verfügt über sechs Fahrzeuge für die Beschäftigten. Drei davon haben einen elektrischen Antrieb, eines davon einen hybriden Antrieb. Die zwei verbleibenden Fahrzeuge haben einen fossilen Antrieb und sollen zukünftig durch Fahrzeuge mit einem elektrischen Antrieb ersetzt werden.

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 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-Straße 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.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

vgl. H34:

Auf Grund von Verzögerungen bei der Herrichtung und Inbetriebnahme der beauftragten Ladeinfrastruktur an den Außenstellen und Gemeinschaftsunterkünften wurden für den zentralen Fuhrpark im Auftrag des Landkreises durch die GfA zum 12.02.2025 für den Zeitraum von zwei Jahren zehn zusätzliche Hybrid-Fahrzeuge (VW Golf 8 Life 1.5) neu beschafft.

H 53 – Diensträder/Pedel.

Modul	Fuhrparke (12)
Ansprechpartner	FDL Mobilität und Verkehrslenkung
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 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.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Der Landkreis Oberhavel verfügt weiterhin über zwei Dienstpedelecs und vier Dienstfahrräder. Die Beschaffung eines E-Scooters und eines Lastenrades wurde bislang nicht umgesetzt.

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 2024:

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

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Zum 18.07.2024 wurden die Betriebszeiten und das Bediengebiet des Mohver ausgeweitet. Zusätzlich verkehrt der Movher auch an Feiertagen.

Zum 02.09.2024 wurde eine Taktverdichtung der Linie 809 zu einem 20/40 Minutentakt umgesetzt. Der Bus verkehrt zwischen den Bahnhöfen Frohnau und Hennigsdorf. Des Weiteren wurde eine Verlängerung und Taktverdichtung der Linie 807 zwischen dem Bahnhof Hennigsdorf und der Endhaltestelle Alsdorfer Straße ermöglicht. Zusätzlich gab es diverse Anpassungen im Schulverkehr.

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 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.

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Die OHBV/OVG hat einen Fördermittelantrag auf Grundlage des Förderprogramms Mobilität II bei der ILB gestellt. Über die Höhe einer ggf. möglichen Förderung ist derzeit keine fundierte Aussage möglich. Durch die Förderung wäre es möglich, die Linie 824 auf einen emissionsfreien Antrieb umzustellen. Eine finale Entscheidung, ob eine Realisierung erfolgen kann, soll nach Vorlage eines Fördermittelbescheides erfolgen.

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	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 2024:

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

3.2 Ergänzung / Änderung / Fortschreibung im Jahr 2025:

Fahrzeuge mit wasserstoffbasierten Antrieben stellen auch im Jahr 2025 noch keine wirtschaftliche Alternative zu Fahrzeugen mit batterieelektrischen Antrieben dar.

In Umsetzung der Handlungsempfehlung ist beabsichtigt, auch gegenüber den kreiseigenen Gesellschaften darauf hinzuwirken, dass bei erforderlichen Beschaffungen spätestens ab 2030 auch Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieben im Rahmen der Markterkundung Berücksichtigung finden.

