

NAHVERKEHRSPLAN DES LANDKREISES OBERHADEL

Für den Zeitraum 2027 bis 2031 – Entwurfsfassung

Auftraggeberin:

Oberhavel Holding Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH
Annahofer Straße 1a
16515 Oranienburg

Auftragnehmerin:

PTV
Transport Consult GmbH
Straßburger Platz 1
01307 Dresden

Dresden, 14. August 2026

Inhalt

1	Rahmenbedingungen des Nahverkehrsplans.....	5
1.1	Einführung	5
1.2	Rechtlicher Rahmen.....	5
1.3	Übergeordnete Planungen.....	8
1.4	Ziele für den ÖPNV im Landkreis Oberhavel.....	8
1.4.1	Zielbild für den ÖPNV	8
1.4.2	Ziele des Nahverkehrsplans	10
2	Bestandsaufnahme / Analyse der Lage und Raumstruktur	11
2.1	Raumstruktur	11
2.2	Bevölkerungsstruktur.....	13
2.3	Bildungseinrichtungen	16
2.4	Wirtschaft	19
2.5	Weitere verkehrlich relevante Orte	25
3	Bestandsaufnahme des Nahverkehrs	29
3.1	Verkehrsangebot im Fernverkehr	29
3.2	Verkehrsangebot im SPNV.....	29
3.3	Verkehrsangebot im Regionalbusverkehr	31
3.4	Flexible Angebotsformen	37
3.5	Fahrzeugbestand	38
3.6	Haltestelleninfrastruktur und Verknüpfungspunkte	38
3.7	Tarif und Information	40
3.8	Verkehrsnachfrage	41
4	Prüfaufträge im letzten Nahverkehrsplan	44
5	Bedienungsstandards im ÖPNV.....	51
5.1	Netzstruktur und Takt.....	51
5.1.1	Erschließung und Erreichbarkeit.....	51
5.1.2	Netzgliederung und Bedienungsqualität.....	52
5.1.3	Flexible Bedienungsangebote	54

5.1.4	Verknüpfung im ÖPNV	55
5.2	Beförderung von Schülerinnen und Schülern	59
5.3	Barrierefreiheit.....	60
5.4	Infrastruktur und Fahrzeuge.....	65
5.4.1	Haltestellen	65
5.4.2	Fahrzeuge.....	66
5.5	Tarif, Vertrieb, Fahrgastinformation	68
5.5.1	Tarif und Vertrieb	68
5.5.2	Fahrgastinformation	68
5.6	Betriebsqualität und Service	70
6	Bewertung der Bestandsstrukturen / Schwachstellenanalyse Verkehrsangebot	73
6.1	Beförderung von Schülerinnen und Schülern	74
6.2	Infrastruktur und Fahrzeuge.....	75
6.3	Tarif und Information	75
7	Maßnahmenkonzeption	76
7.1	Angebotskonzept 2027 bis 2031	76
7.2	weitere Handlungsfelder	95
7.3	Öffentlichkeitsarbeit und Mitwirkung	95
8	Finanzierung.....	97
8.1	Struktur der ÖPNV-Finanzierung	97
8.2	Entwicklung von Kosten und Erlösen	99
8.3	Finanzierungsplan.....	100
8.4	Investitionsplan.....	101
9	Zusammenfassung	103
	Abkürzungsverzeichnis	105
	Tabellenverzeichnis.....	107
	Abbildungsverzeichnis	109
	Literaturverzeichnis	110
	Anhang.....	111

1 Rahmenbedingungen des Nahverkehrsplans

1.1 Einführung

Der Landkreis Oberhavel ist als Aufgabenträger für den kommunalen öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (kÖPNV) einschließlich des Ausbildungsverkehrs innerhalb des Landkreises für dessen Planung, Organisation und Finanzierung verantwortlich. Nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz – ÖPNVG) kann er einen verbindlichen Nahverkehrsplan (NVP) als zentrales Planungsinstrument aufstellen. Die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt beim Land Brandenburg.

Der Nahverkehrsplan für den Landkreis Oberhavel wird mit dieser Fassung für den Zeitraum 2027 bis 2031 fortgeschrieben. Darin werden Veränderungen, zum Beispiel des Bevölkerungsstands, von Schulstandorten und Anforderungen des Klimaschutzes berücksichtigt und auf mögliche Änderungsbedarfe im ÖPNV-Angebot geprüft.

Der Nahverkehrsplan für den Landkreis Oberhavel setzt den Rahmen für die mittelfristige Entwicklung des kommunalen Öffentlichen Personennahverkehrs (kÖPNV) ¹ innerhalb des Landkreises. Die Entwicklung des SPNV wird einheitlich für das Land Brandenburg durch den Landesnahverkehrsplan (Landesnahverkehrsplan 2023-2027) vorgegeben. Dafür wird im ersten Schritt eine Bestandsaufnahme der strukturellen Rahmenbedingungen sowie des kÖPNV-Angebotes vorgenommen und die Umsetzung der Maßnahmen des letzten Nahverkehrsplanes bewertet. Es werden politische Zielstellungen für die ÖPNV-Entwicklung definiert und daraus Mindestbedienstandards abgeleitet. Im Vergleich des IST-Zustandes mit den Bedienungsstandards wird das ÖPNV-Angebot auf Schwächen untersucht und insgesamt bewertet. Daraus resultieren Leitlinien für die künftige Entwicklung, die in einem Maßnahmenkonzept gebündelt die Entwicklungsansätze zusammenfassen. Damit soll der Nahverkehrsplan eine verbindliche Entwicklungsrichtung des kÖPNV für die nächsten fünf Jahre vorgeben.

1.2 Rechtlicher Rahmen

Für die Nahverkehrsplanung berücksichtigt der Landkreis Oberhavel die Interessen weiterer wichtiger Akteure des ÖPNV und führt Abstimmungen mit den benachbarten Aufgabenträgern und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) durch. Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans werden die geltenden gesetzlichen Bestimmungen sowie überregionale, regionale und lokale Planungen berücksichtigt.

¹ Als kÖPNV wird der kommunale straßengebundene Personenverkehr bezeichnet, das heißt alle Bus- und Straßenbahnangebote, die nicht dem Eisenbahnverkehr zuzuordnen sind und sich in Aufgabenträgerschaft des Landkreises befinden.

Die folgenden Gesetze, Verordnungen und Satzungen beeinflussen die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Oberhavel maßgeblich:

- Gesetze und Verordnungen auf europäischer Ebene
 - Die Verordnung EG 1370/2007 regelt die Vergabe von öffentlichen Verkehrsdiensten und die Gewährung von Ausgleichsleistungen.
 - Die Clean Vehicles Directive (Richtlinie EU 2019/1161; CVD) gibt Quoten zur Beschaffung sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge vor.
- Gesetze und Vorgaben auf nationaler Ebene
 - Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) werden die Genehmigungsverfahren und Vergaben zu ÖPNV-Leistungen in nationalem Recht geregelt. Zudem wird vorgegeben, dass der ÖPNV seit 1.1.2022 vollständig barrierefrei sein soll. Ausnahmen sind im Nahverkehrsplan zu benennen.
Im Zuge der Novellierung des PBefG im Jahr 2021 wurde der § 44 (Linienbedarfsverkehr) ergänzt. Mit diesem sind ÖPNV-Angebote innerhalb eines bestimmten Gebietes ohne Linien- und Fahrplanbindung (oft als On-Demand-Angebote bezeichnet) deutschlandweit genehmigungsfähig. Dies war davor im Land Brandenburg ausgeschlossen.
 - Im Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz – SaubFahrzeugBeschG) werden Vorgaben der CVD in nationales Recht überführt. Ab 1.1.2026 ist bei Beschaffungen von Bussen der Fahrzeugklasse M3, Klassen I (Stadtbusse mit hohem Stehplatzanteil) sowie A (Midi-busse für maximal 22 Fahrgäste), ein Anteil von 65 Prozent sauberer Fahrzeuge (davon die Hälfte emissionsfreie Fahrzeuge) einzuhalten. Für kleinere Fahrzeuge zur Personenbeförderung wird ein Anteil von 38,5 Prozent als Ziel vorgegeben.
 - Weitere nationale Normen regeln den Betrieb von Straßenbahnen (BO Strab) und Bussen (BO Kraft) sowie die Finanzierung und Förderung von Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur (GVFG).
- Gesetze und Regelungen auf Landesebene
 - Im Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg (BbgMobG, 2024) wird in § 5 Abs. 1 das Ziel formuliert, dass der Umweltverbund (Fuß, Rad und ÖPNV) bis zum Jahr 2030 einen Anteil von 60 Prozent an allen im Land Brandenburg zurückgelegten Wegen haben soll.
 - Das ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg (ÖPNV-Gesetz-ÖPNVG – ÖPNVG) regelt die Aufgabenträgerschaft (§ 3): Das Land übernimmt diese Funktion für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und die Landkreise und kreisfreien Städte für den kÖPNV.
In den § 8 und § 9 ÖPNVG wird die Aufstellung der jeweiligen Nahverkehrspläne für den SPNV und ÖPNV geregelt. Der Nahverkehrsplan wird alle fünf Jahre unter

Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen fortgeschrieben. Auf eine vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV-Angebots ist hinzuwirken.

- Die Finanzierung des ÖPNV in Brandenburg wird über die Verordnung über die Finanzierung des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung – ÖPNV-FV) geregelt. Regelungsbestandteil sind sowohl die Schlüsselbildung zur Aufteilung von Zuweisungen auf die Aufgabenträger und die Vorgabe zur Mittelverwendung §1 ÖPNV-FV als auch Verfahren zur Auszahlung und zu Verwendungsnachweisen.
- Die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (VPlusBus, 2023) regelte die finanzielle Förderung von PlusBus-Linien durch das Land mit 0,40 Euro je Nutzwagenkilometer. Diese ist seit 01.01.2025 außer Kraft gesetzt. Durch die „Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren für die Jahre 2025/2026 (VPlusBus 2025/2026) vom 10. Oktober 2025 erfährt die Finanzierung der PlusBus-Linien eine Finanzierung in Höhe von 0,40 Euro pro Kilometer bis zum 31.12.2026. Eine Fortführung der PlusBus-Zuweisungen wird von Seiten des MIL beabsichtigt.
- Die landesseitige Förderung von Infrastrukturinvestitionen wird über die Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (Rili ÖPNV-Invest) geregelt. Zuwendungsempfänger können zum Beispiel kommunale Aufgabenträger, Gemeinden oder Verkehrsunternehmen sein, um ÖPNV-Infrastrukturen barrierefrei und intermodal auszubauen. Ersatzinvestitionen werden nicht gefördert. Es werden bis zu 75 Prozent, unter bestimmten Voraussetzungen auch bis zu 90 Prozent (Rili ÖPNV-Invest, 2025 S. 5.4.2) der zuwendungsfähigen Ausgaben im ÖPNV gefördert.
- Gesetze und Regelungen auf Landkreisebene
 - Die Förderrichtlinie des Landkreises Oberhavel über die Vergabe von Zuschüssen für Bau- und Ausbaumaßnahmen an Verknüpfungs- und Zugangsanlagen im Bereich des übrigen ÖPNV (in Verbindung mit dem 5-Jahresprogramm 2027 – 2031) setzt einen Rahmen für die Förderung von Infrastrukturinvestitionen.
 - In der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Oberhavel wird der Zuschuss zu Beförderungskosten des ÖPNV für Schulwege geregelt (Satzung zur Beförderung von Schülerinnen und Schülern für den Landkreis Oberhavel, 2026).
 - Über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag und zugehörige Verträge wird die Leistungserbringung im kommunalen ÖPNV geregelt. Darin werden das zu erbringende Linien- und Fahrplanangebot dargestellt, Qualitätsanforderungen festgeschrieben und die Finanzierung geordnet.

1.3 Übergeordnete Planungen

Die Planungen zur weiteren Entwicklung des ÖPNV im Kreisgebiet werden ebenso durch übergeordnete Rahmenplanungen beeinflusst. Diese werden im Folgenden kurz dargestellt:

- Der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion definiert die raumordnerischen Festsetzungen und Zielstellungen, unter anderem auch im Bereich Mobilität (LEP HR, 2019). Diese dienen der ÖPNV-Planung als Rahmen.
- Die Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg gibt einen gesamthaften Entwicklungsrahmen vor (Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg, 2023).
- Der Landesnahverkehrsplan 2023 – 2027 definiert die mittelfristigen Entwicklungen im SPNV, die auch für die Planung des kommunalen ÖPNV eine wichtige Rahmenbedingung darstellt (Landesnahverkehrsplan 2023-2027).
- Mit dem Mobilitätskonzept Oberhavel 2040 wird ein Zielbild für die Mobilität im Landkreis entwickelt. Dieses gibt im ÖPNV eine Entwicklungsrichtung vor, die teils mit konkreten Handlungsansätzen verbunden ist (Mobilitätskonzept 2040).
- Im Schulentwicklungsplan werden Entwicklungen von Schulen hinsichtlich ihrer Standorte und Schülerzahlen festgeschrieben (Schulentwicklungsplan Landkreis Oberhavel - Teilfortschreibung 2024 bis 2027, 2023).

Alle übergeordneten Planungen werden in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes berücksichtigt. Relevante Einflüsse auf den ÖPNV im Landkreis Oberhavel werden in den folgenden Kapiteln benannt und bei Bedarf werden entsprechende Maßnahmen abgeleitet.

1.4 Ziele für den ÖPNV im Landkreis Oberhavel

1.4.1 Zielbild für den ÖPNV

Mobilität ist ein wichtiger Teil des täglichen Lebens und ein wesentliches Bedürfnis der Menschen. Daher verleiht der Landkreis Oberhavel seinem Ziel einer funktionierenden und verfügbaren Verkehrsinfrastruktur eine sehr hohe Priorität. Gestaltung und Entwicklung von Mobilität befinden sich jedoch in einem ständigen Spannungsfeld von Wirtschaft und Gesellschaft und sind von unterschiedlichen Faktoren begleitet. So ist der Verkehrssektor beispielsweise einer der größten Verursacher von Treibhausgasen in Deutschland. Um den Anforderungen des Pariser Klimaschutzabkommens und dem Ziel des Bundesklimaschutzgesetzes für 2030 gerecht zu werden, muss der Verkehr in Deutschland seine Treibhausgasemissionen möglichst schnell und deutlich mindern. Dieses Ziel wird vom Landkreis Oberhavel unterstützt. Der ÖPNV wird daher als wichtiger Faktor im Landkreis anerkannt, der eine klimaschonende Mobilität als Alternative zum Pkw langfristig sichern

soll. Der ÖPNV ist ein wichtiger Baustein, um das Ziel des Mobilitätsgesetzes Brandenburg zu erreichen, 60 Prozent der Wege bis 2030 im Umweltverbund zurückzulegen §5 BbgMobG.

Der ÖPNV im Landkreis Oberhavel soll ein Mobilitätsangebot aus einem Guss sein – egal ob im Bus oder mit der Bahn. Neben den SPNV-Linien verkehren Buslinien im festen Takt dort, wo ein hohes Potenzial für räumlich und zeitlich bündelbare Verkehrsströme vorhanden ist. In den dispers besiedelten Räumen des Landkreises werden bedarfsgesteuerte Verkehre die Mobilität sichern. Die Schülerverkehre werden möglichst weit in die vertakteten Angebote integriert.

Weiterhin wird die ÖPNV-Entwicklung zusammen mit anderen Verkehrsmitteln gedacht. In den kreisangehörigen Kommunen soll die Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad weiterentwickelt werden, um eine attraktive Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Haltestellen und den eigentlichen Quellen und Zielen der Wege zu erreichen. Weiterhin soll vor allem an den Haltestellen, die nicht direkt in Siedlungsgebieten liegen, ein sicheres Abstellen von Fahrrädern ermöglicht werden (B+R-Anlagen). Hier kann das Fahrrad die Zugangsmöglichkeiten deutlich verbessern. Der Landkreis Oberhavel wird bei allen Infrastrukturvorhaben die Wirkungen auf den Umweltverbund sowie den ÖPNV im Speziellen in die Entscheidungsfindung einbeziehen.

Insgesamt sollen durch eine ausgewogene Mobilitätsentwicklung im Landkreis Oberhavel gleichwertige Lebensbedingungen mit möglichst weitgehender Wahlfreiheit des Verkehrsmittels gewährleistet und Klimaschutz sowie Verkehrssicherheit weiter gefördert werden.

Der Landkreis Oberhavel ist bestrebt, den ÖPNV selbst langfristig klimaneutral zu betreiben. Dieses Ziel kann jedoch nur in gemeinsamer finanzieller Anstrengung des Bundes, des Landes Brandenburg und des Landkreises Oberhavel erreicht werden.

Ziel des Landkreises Oberhavel ist es, den kÖPNV im Landkreis zu einem zukunftsfähigen, bedarfsgerechten und ressourcenschonenden Mobilitätsangebot weiterzuentwickeln. Trotz einer dramatischen Haushaltslage wird großer Wert darauf gelegt, die wertvollen Errungenschaften der letzten Jahre weitgehend zu bewahren und die Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger verlässlich zu sichern. Um dieses Niveau langfristig auf ein solides wirtschaftliches Fundament zu stellen, wird der Betriebskostenzuschuss so bemessen, dass das geplante Angebot ab 2027 stabil bleibt.²

² Zum Zeitpunkt der redaktionellen Erstellung des NVP sind Kostenentwicklungen nur eingeschränkt absehbar. Sofern der jährlich gewährte Inflationsausgleich in Höhe von 400.000 Euro nicht ausreichend dimensioniert ist, sind Änderungen des Verkehrsangebotes oder der Höhe des Betriebszuschusses notwendig.

1.4.2 Ziele des Nahverkehrsplans

Aus dem Zielbild für den ÖPNV im Landkreis Oberhavel ergeben sich die folgenden Ziele für den Planungszeitraum 2027 bis 2031:

- Um den ÖPNV als ein attraktives Mobilitätsangebot zu positionieren, muss die Bedienung über einen möglichst großen Anteil des Tages gesichert sein. Daher soll im Landkreis Oberhavel eine Bedienung mindestens im Hauptnetz zwischen 5 und 21 Uhr (Montag bis Freitag) ermöglicht werden.
- Der Landkreis Oberhavel sieht die möglichst flächendeckende Umsetzung von Taktverkehren mit abgestimmten Anschlüssen zwischen Bus- und Bahnlinien im Sinne eines Integrierten Taktfahrplanes (ITF) als wichtiges Instrument zur Attraktivierung des ÖPNV für alle Personengruppen an. Daher wird das Ziel verfolgt, die bestehenden unvertakteten Linienverkehre zur Bedienung der Schülerverkehre möglichst weitgehend in Taktfahrpläne mit abgestimmten Anschlüssen zu überführen.
- In Bereichen mit einer dispersen Siedlungsstruktur, in denen Verkehrsströme nur bedingt gebündelt werden können, soll das räumlich und zeitlich flexible Bedienungsangebot MOHVER ausgebaut werden. Bestehende liniengebundene Rufbusfahrten sollen möglichst vollständig durch das Angebot MOHVER ersetzt werden.
- Die Verknüpfung zwischen Bus- und Bahnlinien soll möglichst weitgehend gewährleistet werden. Bei einem Abwägungsbedarf sollen Anschlüsse mindestens in der Hauptverkehrszeit und in Lastrichtung gewährleistet werden. Weiterhin soll die Verknüpfung zu anderen Verkehrsmitteln berücksichtigt werden, um intermodale Reiseketten zu ermöglichen. Zugleich sollen Parallelangebote von SPNV und ÖPNV nach Möglichkeit vermieden werden.
- Der Landkreis Oberhavel fördert die zielgerichtete Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV sowie weitere Ansätze und Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Das Landkreis Oberhavel unterstützt das Ziel der Landesregierung zur Verlagerung von Verkehren zum Umweltverbund §5 BbgMobG. Das kommunale ÖPNV-Angebot muss für den Landkreis jedoch wirtschaftlich tragfähig bleiben.
- Daher wird der Betriebskostenzuschuss innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplanes so weiterentwickelt, dass das Angebot des Landkreises mittelfristig konstant bleibt. Das ÖPNV-Angebot wird jährlich einem Monitoring unterzogen. Dazu werden die in den Zählsystemen erfassten Einstiegszahlen herangezogen.
- Das Verkehrsunternehmen wirkt bei der Weiterentwicklung des VBB-Tarifes und dessen Vertriebsmöglichkeiten mit, unterstützt die technisch gestützte Anschlusssicherung zwischen SPNV und Bus und betreibt eine zeitgemäße und qualitativ hochwertige Kundenkommunikation.

2 Bestandsaufnahme / Analyse der Lage und Raumstruktur

2.1 Raumstruktur

Der Landkreis Oberhavel liegt im Norden von Brandenburg. Im Süden grenzt er an Berlin, im Osten an die Landkreise Barnim und Uckermark und im Westen an den Landkreis Ostprignitz-Ruppin. Die nördliche Landkreisgrenze ist gleichzeitig die Landesgrenze zwischen Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern. Dort grenzt der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte an.

Der Landkreis Oberhavel gliedert sich in acht Städte, sechs amtsfreie Gemeinden und das Amt Gransee mit den fünf amtsangehörigen Gemeinden Gransee, Großwoltersdorf, Schönermark, Sonnenberg und Stechlin. Mit einer Fläche von 1.808 Quadratkilometern gehört der Landkreis Oberhavel zu den kleineren Brandenburgischen Landkreisen.

Der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) und der Regionalplan Prignitz-Oberhavel weisen Oranienburg und Hennigsdorf als Mittelzentren sowie Zehdenick-Gransee als Mittelzentrum in Funktionsteilung aus.

Des Weiteren werden durch den Regionalplan folgende elf Grundfunktionale Schwerpunkte (vormals und zur besseren Lesbarkeit auch Grundzentren) im Landkreis benannt: Birkenwerder, Fürstenberg/Havel, Glienicke/Nordbahn, Hohen Neuendorf, Kremmen, Leegebruch, Liebenwalde, Löwenberg, Mühlenbeck, Vehlefanz und Velten.

Es ist erkennbar, dass sich alle Zentren in der Nähe einer Bahnstrecke befinden (vergleiche Abbildung 1).

Das nächstgelegene Oberzentrum ist die angrenzende Hauptstadt Berlin.

Über den LEP HR sind die südlichen Gemeinden des Landkreises dem Berliner Umland zugeordnet, die nördlichen Gemeinden des Landkreises gehören dem Weiteren Metropolraum an (vergleiche Abbildung 1). Zudem erstreckt sich im südlichen Teil des Landkreises entlang der Bahnstrecken der Gestaltungsraum Siedlung, welcher als Schwerpunkt für die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen definiert ist.

Durch den Landkreis ziehen sich mehrere Bundesstraßen und Bundesautobahnen. Im Süden des Landkreises zieht sich über eine Länge von etwa 30 Kilometern die A 10 (Berliner Ring). Sie verläuft zunächst in ost-westlicher Richtung und knickt am Dreieck Haveland Richtung Süden ab. Dort bindet zudem die A 24 in Richtung Hamburg an. Am Kreuz Oranienburg zweigt von der A 10 in Richtung Süden die A 111 in Richtung Berliner Stadtautobahn ab.

In Richtung Norden schließt am Kreuz Oranienburg die Bundesstraße B 96 (Zittau – Sassnitz) an. Sie führt in Nord-Süd-Richtung durch den Landkreis Oberhavel. Aus Berlin kommend führt parallel zur B 96 die B 96a, beide Straßen treffen in Birkenwerder zusammen.

Durch die räumliche Mitte des Landkreises in ost-westlicher Richtung verläuft die B 167 (Wusterhausen/Dosse – Lebus), welche den Landkreis Oberhavel mit den benachbarten Landkreisen Ostprignitz-Ruppin und Barnim verbindet. Bei Falkenthal im Löwenberger Land zweigt von der B 167 die B 109 (Falkenthal – Süderholz) in Richtung Zehdenick und Templin ab. Die B 273 bindet in Höhe Oranienburg an die B 96 an und bildet eine schnelle Verbindung in die benachbarten Landkreise Havelland und Barnim. Insgesamt verlaufen etwa 150 Kilometer Bundesstraßen durch den Landkreis. Hinzu kommt ein Netz aus Landes- und Kreisstraßen sowie nicht klassifizierten Ortsstraßen, welche die Feinerschließung übernehmen.

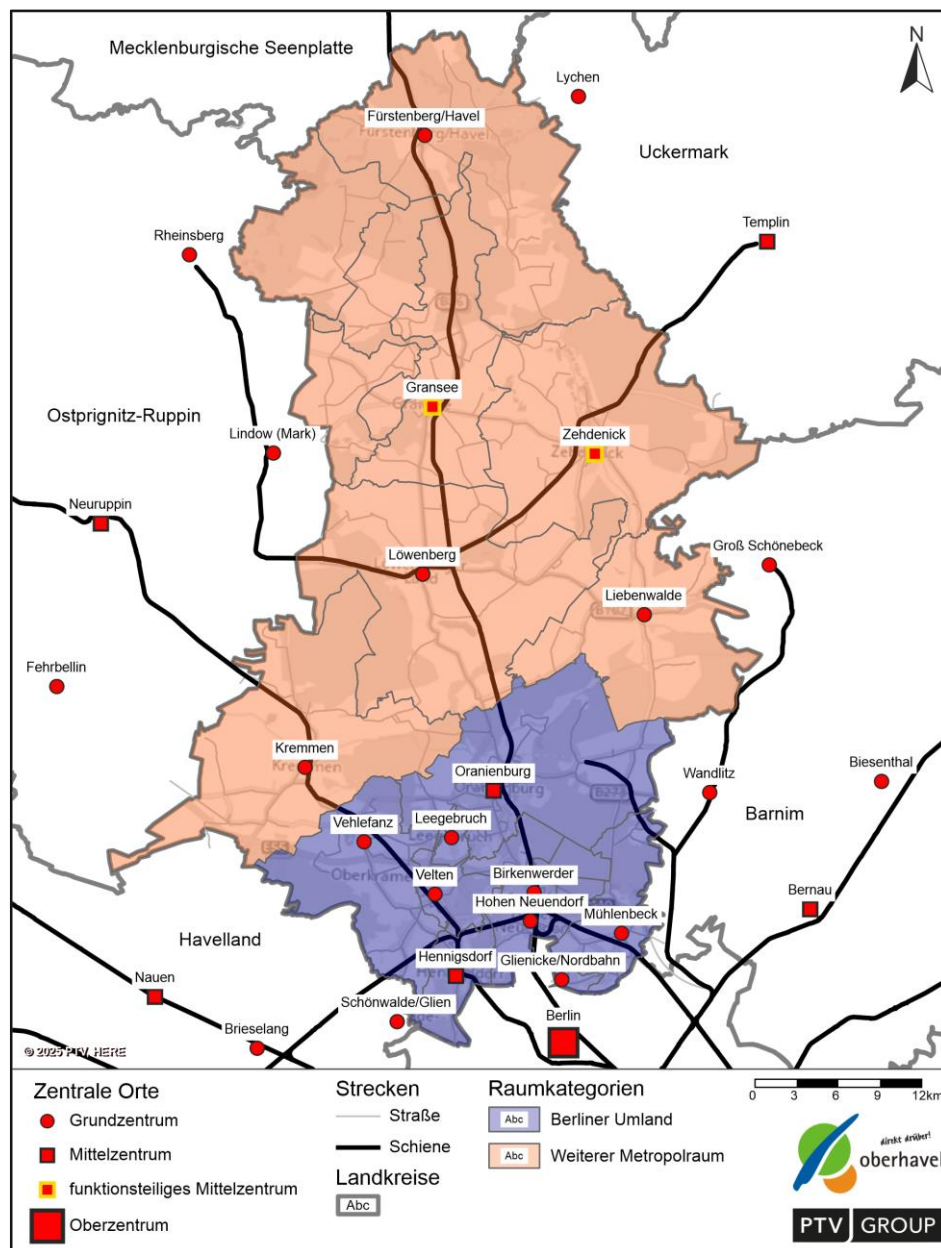


Abbildung 1: Raumstruktur Landkreis Oberhavel

2.2 Bevölkerungsstruktur

Zum 31.12.2024 lebten im Landkreis Oberhavel 217.690 Personen, davon fast ein Viertel (49.122 Personen) in der Stadt Oranienburg, der bevölkerungsreichsten Kommune des Landkreises.

Die Bevölkerungsdichte des Landkreises liegt bei 121 Personen je Quadratkilometer und ist damit gegenüber dem brandenburgischen Landesdurchschnitt von 87 Personen je Quadratkilometer relativ hoch. Die Bevölkerungsdichte weist jedoch innerhalb des Landkreises große Unterschiede auf. In den Kommunen des Berliner Umlandes leben über drei Viertel der Menschen, obwohl diese Gemeinden nur ein Viertel der Fläche des Landkreises einnehmen. Die geringste Bevölkerungsdichte weisen die Gemeinden Großwoltersdorf und Stechlin, mit jeweils 14 Personen je Quadratkilometer, auf. Die höchste Bevölkerungsdichte weist die Gemeinde Glienicke/Nordbahn mit 2.637,5 Personen je Quadratkilometer auf. In Abbildung 2 ist die Bevölkerungsverteilung innerhalb des Landkreises dargestellt.

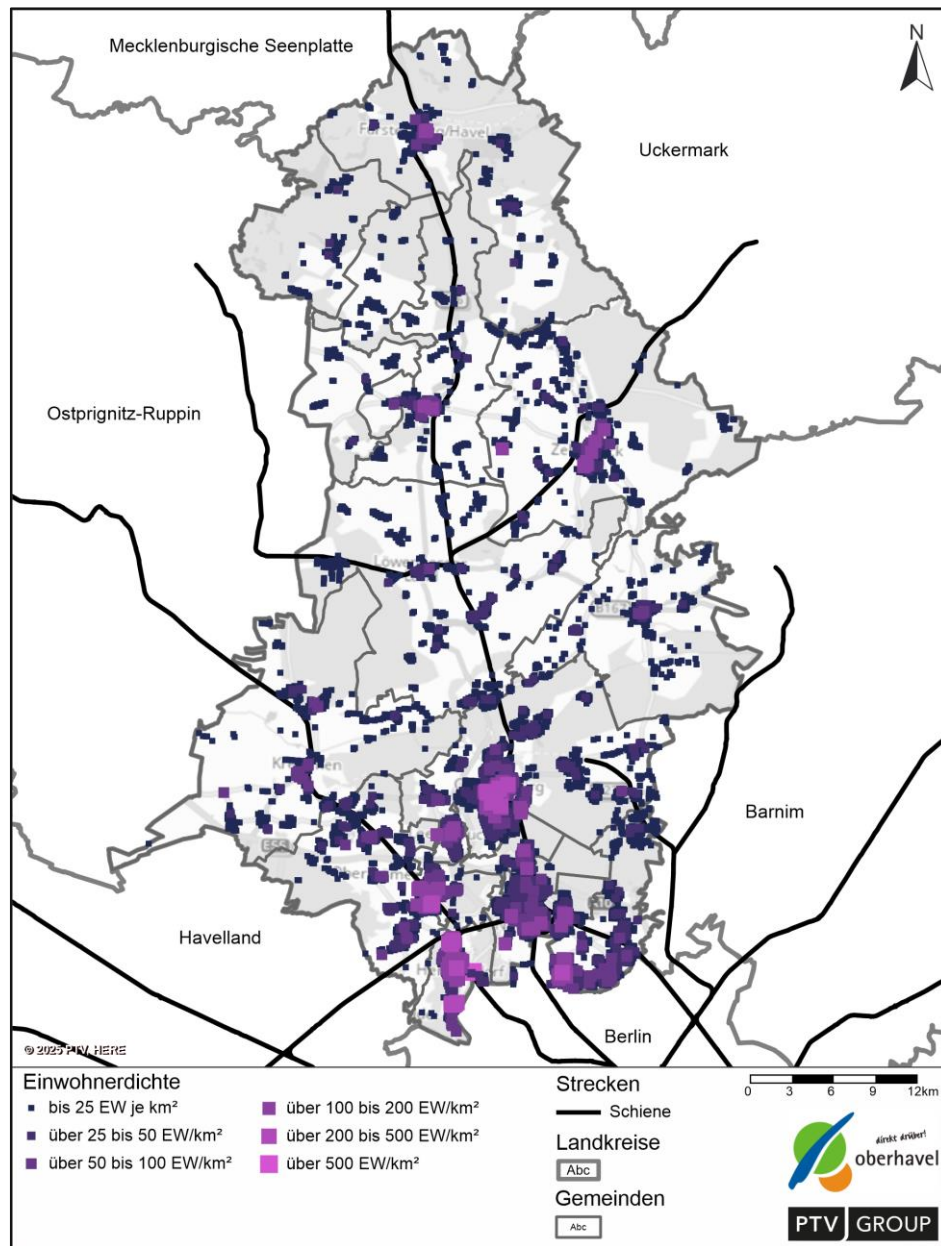


Abbildung 2: Bevölkerungsverteilung

Kommune	Einwohnerinnen und Einwohner 2024	Bevölkerungsentwicklung 2020-2024	Fläche [km ²]	Bevölkerungsdichte [EW/km ²]
Birkenwerder	7.935	-2,4%	18,12	437,9
Fürstenberg/Havel, Stadt	5.741	-0,7%	213,85	26,8
Glienicke/Nordbahn	12.159	-2,2%	4,61	2.637,5
Gransee und Gemeinden	8.922	-2,0%	321,55	27,7
Hennigsdorf, Stadt	26.677	+0,4%	31,47	847,7
Hohen Neuendorf, Stadt	26.857	+1,8%	48,06	558,8
Kremmen, Stadt	7.535	-2,1%	209,55	36,0
Leegebruch	6.732	-3,2%	6,44	1.045,3
Liebenwalde, Stadt	4.413	+1,0%	142,17	31,0
Löwenberger Land	8.508	+0,6%	245,43	34,7
Mühlenbecker Land	15.177	-1,6%	52,3	290,2
Oberkrämer	12.145	+2,6%	103,66	117,2
Oranienburg, Stadt	49.122	+8,0%	163,68	300,1
Velten, Stadt	12.727	+3,5%	23,37	544,6
Zehdenick, Stadt	13.040	-2,0%	223,06	58,5
Landkreis Oberhavel	217.690	+1,6%	1.808,18	121,4

Tabelle 1: Strukturdaten der Gemeinden (Statistik Berlin-Brandenburg, Bevölkerungsfortschreibung auf Basis Zensus)

In den letzten Jahren ist die Bevölkerung des Landkreises Oberhavel stetig gewachsen. Zwischen 2020 und 2024 betrug das Wachstum 1,6 Prozent. Die Alterszusammensetzung ist dabei konstant geblieben. Die unter 18-Jährigen machen etwa 17 Prozent der Bevölkerung aus. 45 Prozent der Bevölkerung sind über 65 Jahre. Es verzeichnen jedoch nicht alle Gemeinden einen Bevölkerungszuwachs. Während die zentralen Orte wuchsen, sind die übrigen Gemeinden in den letzten Jahren leicht geschrumpft. In Tabelle 1 ist die prozentuale Bevölkerungsentwicklung der einzelnen Kommunen dargestellt.

Die „Bevölkerungsvorausschätzung für das Land Brandenburg 2024 bis 2040“ des Landesamtes für Bauen und Verkehr, welche auf den Bevölkerungsstand zum 31.12.2023 – auf Basis der amtlichen Bevölkerungsfortschreibung nach Zensus 2022 - basiert, prognostizierte für den Landkreis Oberhavel bis 2030 weiterhin ein moderates Wachstum. Die für 2030 prognostizierte Bevölkerungszahl beträgt ca. 221.000 Personen.

Das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBSR) hat auf Basis der Bevölkerungsdaten von 2021 eine Prognose für das Jahr 2040 erstellt. Laut dieser Prognose sollen im Jahr 2040 rund 229.000 Personen im Landkreis Oberhavel leben (plus fünf Prozent im Vergleich zu 2023).

2.3 Bildungseinrichtungen

Zum Schuljahr 2025/26 lernten an den Schulen im Landkreis Oberhavel etwa 27.204 Schülerinnen und Schüler an insgesamt 76 Schulstandorten.

Schulart	Anzahl Standorte	Schülerinnen und Schüler SJ 2025/2026	Schülerinnen und Schüler SJ 2029/2030
Grundschule	42	13.011	10.412
Oberschule	14	3.019	3.163
Gesamtschule	3	2.697	3.499
Gymnasium	8	4.675	5.254
Förderschule	5	556	513
Berufsschule	4	3.246	3.530

Tabelle 2: Schülerinnen- und Schülerzahlen (Landkreis Oberhavel)

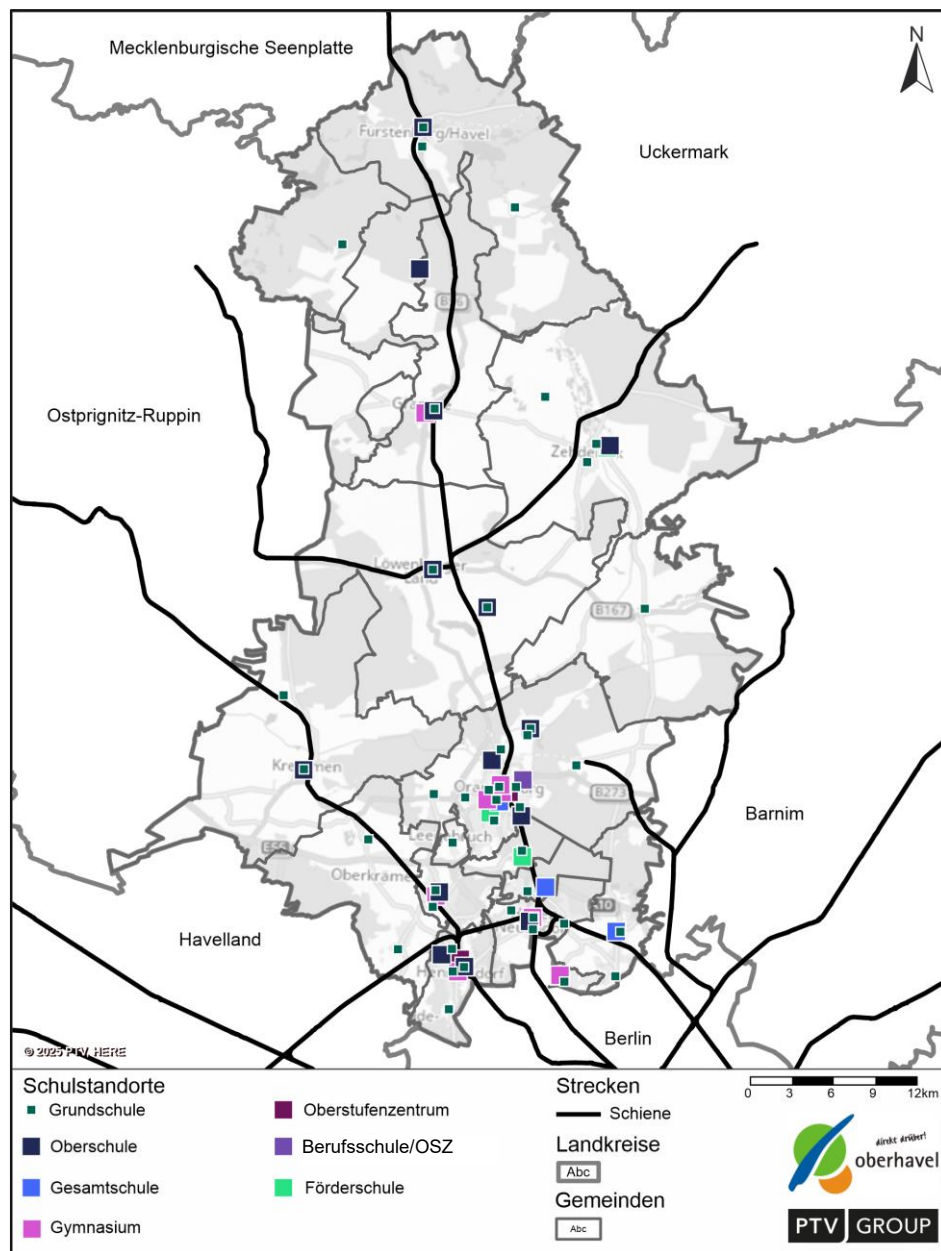


Abbildung 3: Schulstandorte

In Abbildung 3 sind die Standorte der Schulen im Landkreis dargestellt. Es ist erkennbar, dass die Anzahl der Schulen analog zur Bevölkerungsverteilung im Süden deutlich höher ist als im Norden des Landkreises. Die am Standort Gransee im Ortsteil Seilershof verzeichnete Oberschule ist eine anerkannte Ersatzschule in freier Trägerschaft und weist weniger als 20 Schülerinnen und Schüler auf. Die weiterführenden Schulen befinden sich nahezu alle in den zentralen Orten, Grundschulen finden sich vereinzelt auch abseits dieser.

Die nächstgelegenen Standorte allgemeinbildender Hochschulen finden sich in Neuruppin und Eberswalde sowie in Berlin. Daneben befindet sich in Oranienburg die Hochschule der Polizei des Landes Brandenburg.

Neue oder veränderte Standorte von Schulen sind für die ÖPNV-Planung von besonderer Bedeutung und werden bei Planungen grundsätzlich berücksichtigt, sobald konkrete Entscheidungen zu Lage, Kapazität und Realisierungszeitpunkten vorliegen. Für die kommenden Jahre ist im Landkreis Oberhavel die Entwicklung eines weiteren Schulstandortes vorgesehen.

Diese Entwicklungen müssen bei der Planung des ÖPNV berücksichtigt werden. Es ist davon auszugehen, dass zusätzliche Platzkapazitäten und für Schulstandorte zusätzliche Linien oder deutliche Linienänderungen im Busverkehr bereitgestellt werden müssen, die zusätzliche Betriebskosten erzeugen. Daher sollten bei der Einrichtung der Schulstandorte die Schulanfangs- und Schulendzeiten so gestaffelt werden, dass ein wirtschaftlich tragfähiger Busverkehr möglichst ohne neue Leistungsspitzen angeboten werden kann. Eine Busanbindung ohne Schulzeitstaffelung erzeugt einen zusätzlichen Kapazitätsbedarf in der Spitzenstunde, für die zusätzliche Fahrzeuge und zusätzliches Personal benötigt werden. Daraus würden betriebliche Sprungkosten resultieren, die dem Wirtschaftlichkeitsziel entgegenstehen würden (siehe Abschnitt 1.4.2).

In Abbildung 4 sind die Relationen zwischen Heimatgemeinde und Schule von Schülerinnen und Schülern weiterführender Schulen abgebildet. Es ist erkennbar, dass die Ströme im Süden deutlich kürzer sind und mehr große Ströme existieren. Das bedeutet, dass Schülerinnen und Schüler, welche im Norden des Landkreises wohnen, weitere Wege zur Schule zurücklegen müssen. Hinzu kommt, dass die Kommunen im Norden eine größere Fläche aufweisen und die Wohnorte der Schülerinnen und Schüler weiter verteilt sind. Um Ströme für den Schülerverkehr zu bündeln, müssen daher längere Umwege in Kauf genommen werden.

Die Mindestbedienung der Schulstandorte des Landkreises Oberhavel ist im Abschnitt 5.2 festgelegt. Es werden die Fahrtanzahl für die Schülerbeförderung und zumutbare Wartezeiten definiert. Die Abstimmung des Bedarfes findet auf jährlichen Fahrplan-konferenzen statt und wird durch zusätzliche Abstimmungen zwischen der OHBV und den Trägern der Bildungseinrichtungen vertieft.

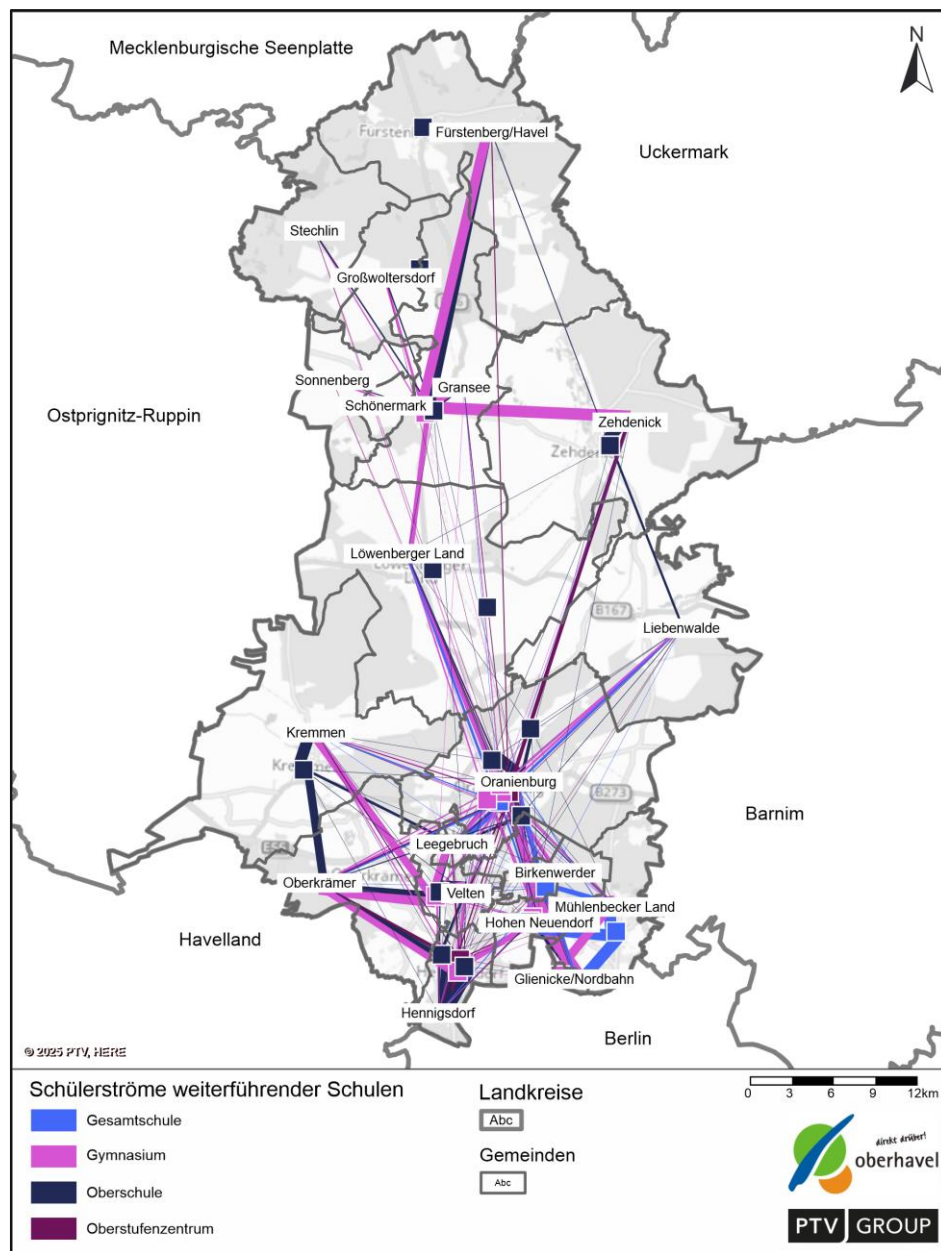


Abbildung 4: Schülerströme weiterführender Schulen

2.4 Wirtschaft

Im Landkreis Oberhavel gibt es mehr als 17.000 Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen. Die stärksten Wirtschaftszweige sind die Schienenverkehrstechnik, Biotechnologie, Metallindustrie, Logistik, Chemiebranche und Tourismus. Die Nähe zu Berlin, die gute Verkehrsanbindung und die im Vergleich mit der Hauptstadt günstigen Flächen machen den Landkreis Oberhavel zu einem attraktiven Standort für Unternehmen. Insbesondere im Bereich Oranienburg, Hennigsdorf, Velten und Oberkrämer haben viele Unternehmen ihren Sitz.

Im Landkreis Oberhavel gibt es etwa 60 Gewerbegebiete. Ein Großteil davon hat sich entlang der Bahnstrecken und in den zentralen Orten entwickelt. In Abbildung 6 sind diese Standorte abgebildet. Insgesamt befinden sich nur drei Standorte weiter als 500 Meter von der nächsten Haltestelle des ÖPNV entfernt. Dies sind:

- Gewerbefläche Neue Straße (Zühlsdorf)
- Gewerbegebiet „Am Hasensprung“ (Mühlenbeck)
- Businesspark II (Velten)

Im Jahr 2024 waren circa 90.000 Personen mit Wohnsitz im Landkreis Oberhavel in sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungen tätig.³ Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis Oberhavel ist in den letzten fünf Jahren um 4,4 Prozent gestiegen.

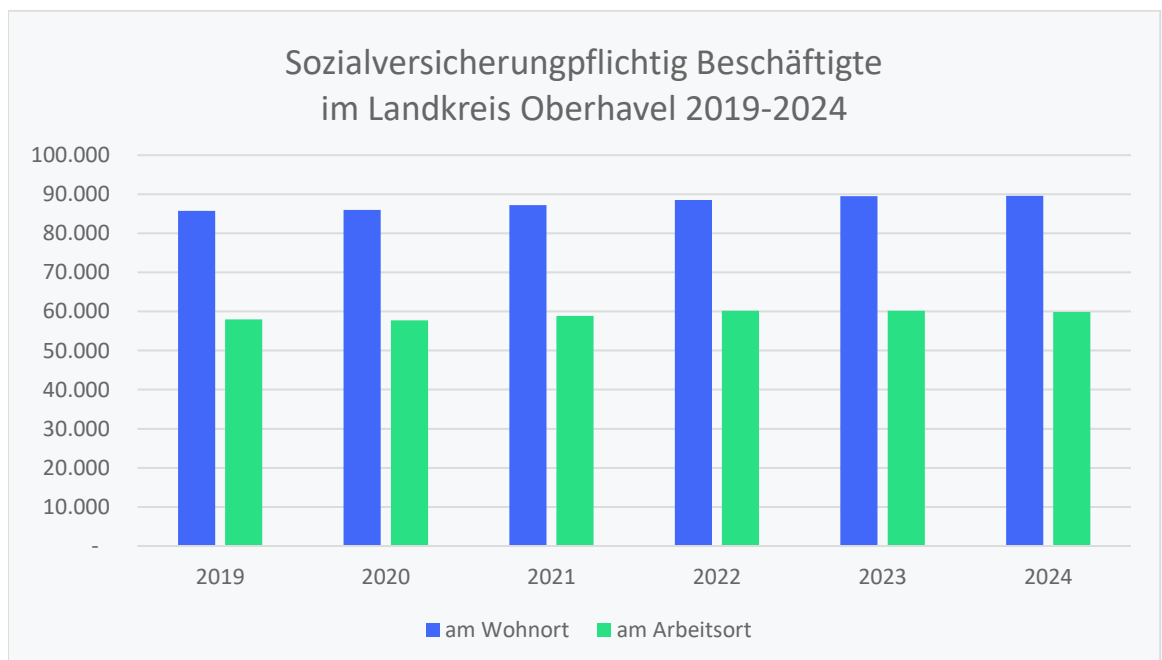


Abbildung 5: Entwicklung der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (BfA)

Ihren Arbeitsort im Landkreis Oberhavel hatten im Jahr 2024 circa 60.000 Personen. Auch die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort im Landkreis Oberhavel ist in den letzten fünf Jahren kontinuierlich gestiegen. Zwischen 2019 und 2024 ist ein Zuwachs von etwa 3,3 Prozent zu verzeichnen.

³ Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort (Bundesagentur für Arbeit)

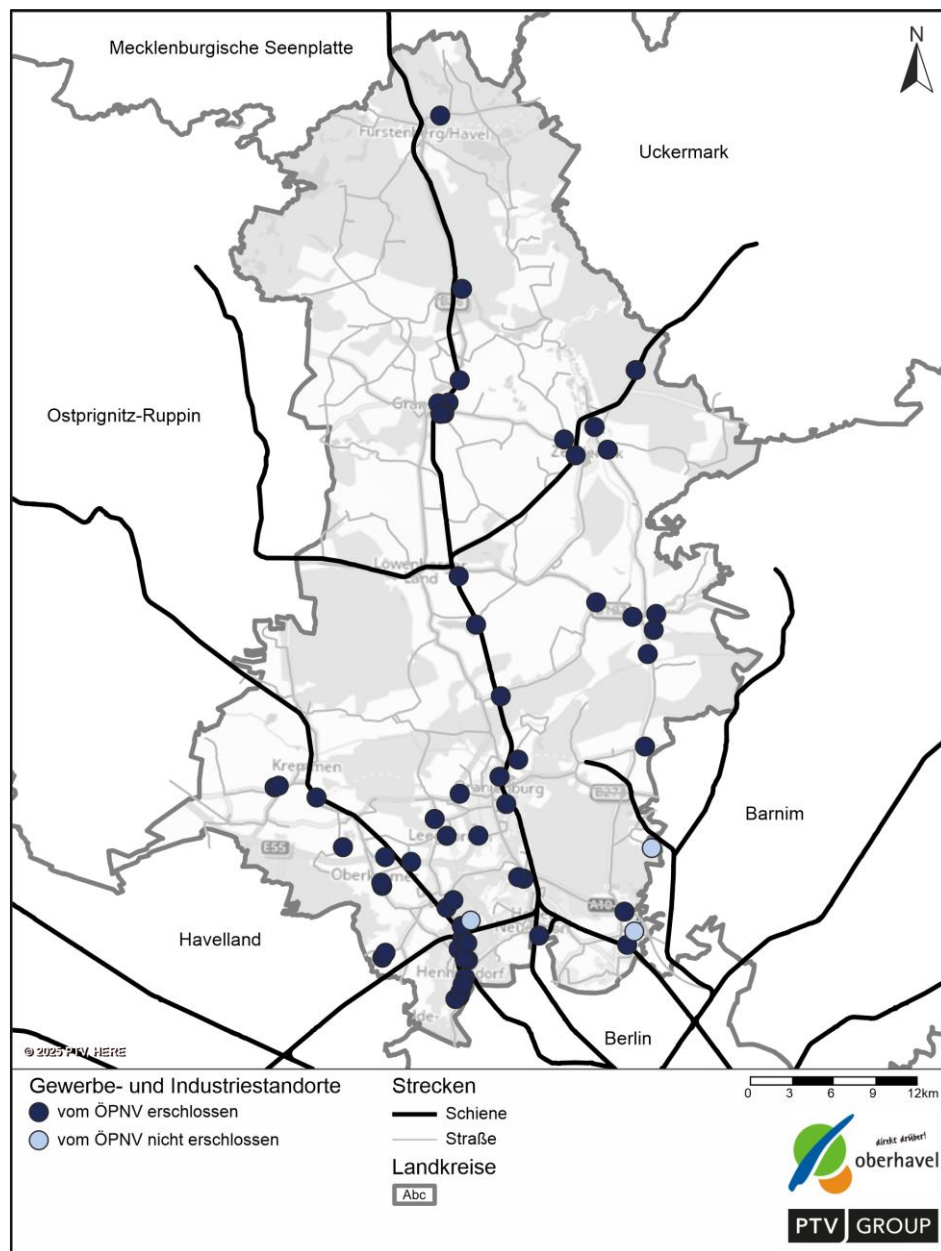


Abbildung 6: Gewerbestandorte

Kommune	sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2024	
	am Wohnort	am Arbeitsort
Birkenwerder	3.199	1.896
Fürstenberg/Havel	2.006	1.247
Glienicke/Nordbahn	4.916	1.382
Gransee	2.147	1.896
Großwoltersdorf	300	146
Hennigsdorf	11.161	11.074
Hohen Neuendorf	10.372	3.880
Kremmen	3.380	2.414
Leegebruch	3.024	745
Liebenwalde	1.764	706
Löwenberger Land	3.686	2.078
Mühlenbecker Land	6.277	2.655
Oberkrämer	5.157	2.796
Oranienburg	20.198	18.580
Schönermark	184	87
Sonnenberg	382	69
Summe	78.153	51.651

Tabelle 3: Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Gemeinde (BfA)

Die meisten Beschäftigten sowohl am Wohn- als auch am Arbeitsort weist Oranienburg auf. Danach folgen die Städte Hennigsdorf und Hohen Neuendorf. Die wenigsten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten haben die Gemeinden Schönermark und Sonnenberg.

Insgesamt weist der Landkreis ein negatives Pendlersaldo auf. Es gibt also mehr Auspendelnde als Einpendelnde. Die meisten Pendelnden aus dem Landkreis Oberhavel, die den Landkreis verlassen, haben ihren Arbeitsort in Berlin. Insgesamt haben über 37.000 Einwohner des Landkreises Oberhavel ihren Arbeitsplatz in Berlin. Das entspricht einem Anteil von über 40 Prozent.

Des Weiteren sind insbesondere die angrenzenden Kommunen in den Nachbarlandkreisen, wie beispielsweise Falkensee, Neuruppin, Bernau und Wandlitz oder die Landeshauptstadt Potsdam Ziel für Pendelnde aus dem Landkreis Oberhavel.

Aus den angrenzenden Kommunen pendeln auch Beschäftigte in den Landkreis Oberhavel. Insbesondere Oranienburg, Hennigsdorf, Velten und Hohen Neuendorf sind Ziele der Einpendelnden.

Innerhalb des Landkreises ist Oranienburg das Ziel mit den meisten Einpendelnden. Aber auch Hennigsdorf, Velten und Hohen Neuendorf weisen große Pendlerströme auf. Zwischen diesen Schwerpunkten sind die Ströme nahezu gleichgroß, sodass keine Lastrichtung ausgemacht werden kann.

Die Städte Oranienburg, Hennigsdorf und Velten bilden zusammen einen von 15 regionalen Wachstumskernen in Brandenburg, welche regionale Arbeitsplatzzentren in ihrer Region sind und dadurch die regionale Entwicklung voranbringen.

Wohnen	Arbeiten	Anzahl Pendelnde
innerhalb des Landkreises		
Hohen Neuendorf	Oranienburg	690
Löwenberger Land	Oranienburg	690
Oranienburg	Hennigsdorf	680
Hennigsdorf	Oranienburg	630
Velten	Oranienburg	610
Leegebruch	Oranienburg	590
Zehdenick	Oranienburg	590
Velten	Hennigsdorf	580
Oranienburg	Hohen Neuendorf	510
Oranienburg	Velten	460
über die Landkreisgrenzen		
Oranienburg	Berlin	6.890
Hohen Neuendorf	Berlin	6.300
Hennigsdorf	Berlin	5.310
Mühlenbecker Land	Berlin	4.280
Gliencke/Nordbahn	Berlin	3.650
Berlin	Hennigsdorf	3.220
Oberkrämer	Berlin	2.280
Velten	Berlin	2.130
Berlin	Oranienburg	1.980
Birkenwerder	Berlin	1.780

Tabelle 4: Top 10 aufkommensstärkste Pendlerrelationen (BfA)

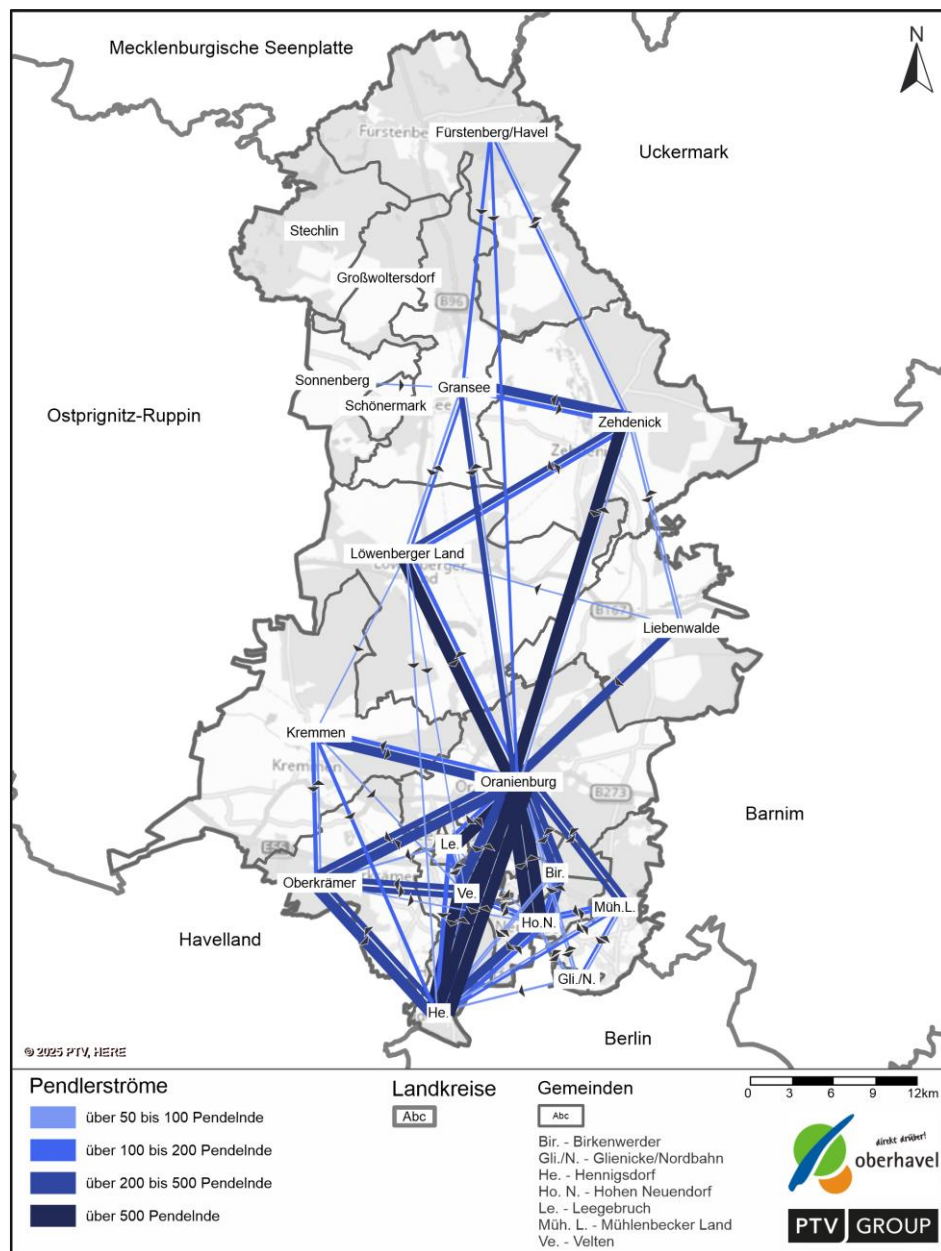


Abbildung 7: Pendlerströme innerhalb des Landkreises

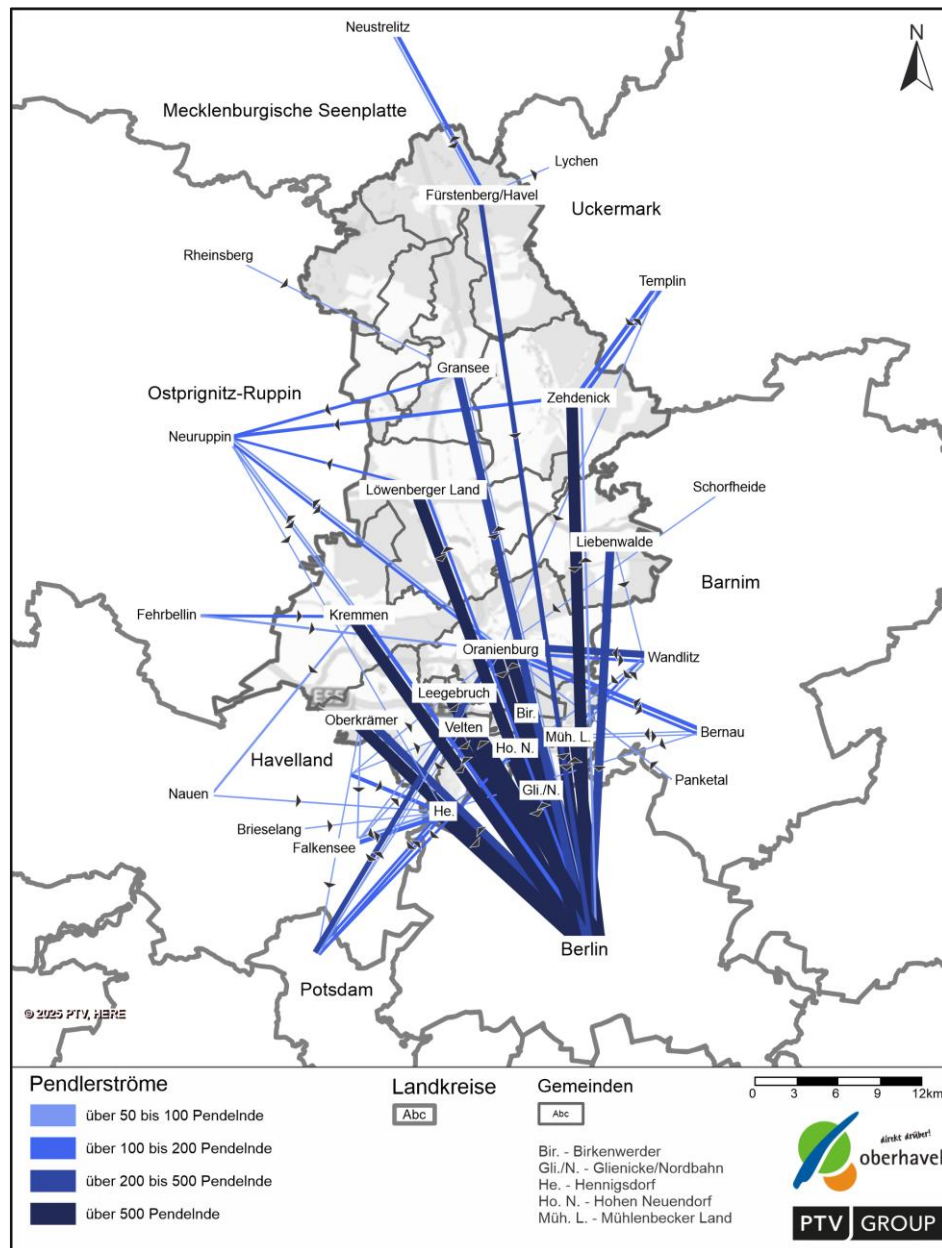


Abbildung 8: landkreisüberschreitende Pendlerinnen und Pendler

2.5 Weitere verkehrlich relevante Orte

Tourismus und Freizeit

Das Fürstenberger Seenland im Norden des Landkreises Oberhavel ist Teil der Tourismusregion Brandenburger Seenplatte e.V., welche durch seine Vielzahl an Flüssen und Seen optimal für Natur- und Aktivtourismus geeignet ist. Durch den Landkreis verlaufen mehrere Radfernwege und regionale Radrouten:

- Radfernweg Berlin – Kopenhagen
- Havel-Radweg
- Tour Brandenburg
- Königin-Louise-Route
- Fontaneradweg
- Radring Rund um Berlin
- Historische Stadtkerne Routen 1 und 2

Weiterhin werden Wanderwege touristisch erschlossen: europäischer Fernwanderweg E10, 66-Seen-Wanderweg, Ruppiner-Land-Rundweg.

Im Landkreis Oberhavel gibt es zudem viele touristische Schwerpunkte und Freizeitziele. Ihre räumliche Verteilung ist in Abbildung 9 dargestellt. Im nördlichen Teil des Landkreises zählen neben den vielen Seen der Ziegeleipark Mildenberg, die Klöster Zehdenick und Himmelpfort, die Schlösser Meseberg und Liebenberg und die Gedenkstätte Ravensbrück in Fürstenberg/Havel zu den touristischen Schwerpunkten.

Im Süden des Landkreises befinden sich ebenfalls viele touristische Schwerpunkte. Dazu zählen das Schloss und der Schlosspark Oranienburg sowie der Tier-, Freizeit- und Saurierpark Germendorf. Ein weiteres wichtiges Besuchsziel im Süden des Landkreises ist die Gedenkstätte Sachsenhausen.

Jahr	Gästekünfte	prozentuale Veränderung zum Vorjahr	Anzahl Übernachtungen	prozentuale Veränderung zum Vorjahr
2019	232.501	+ 2,3 %	518.721	+ 4,4 %
2020	148.469	- 36,1 %	393.121	- 24,2 %
2021	152.930	+ 3,0 %	409.135	+ 4,1 %
2022	223.158	+ 45,9 %	539.526	+ 31,9 %
2023	227.760	+ 2,1 %	536.703	- 0,5 %
2024	220.791	-3,1%	511.834	-4,6%

Tabelle 5: Kennzahlen Tourismus 2019 – 2024

Im Jahr 2024 kamen circa 220.800 Touristinnen und Touristen in den Landkreis Oberhavel. Die Zahl der Übernachtungen betrug etwa 511.800. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer betrug damit 2,3 Nächte.

Durch die Einschränkungen zur Eindämmung der Covid19-Pandemie sind die Übernachtungszahlen in den Jahren 2020 und 2021 stark eingebrochen. Dieser Rückgang war jedoch nur von kurzer Dauer. Schon 2022 stiegen die Zahlen wieder an. Die Zahl der Übernachtungen von 2019 wurde bereits 2022 übertroffen. Die Zahl der Übernachtungsgäste

liegt noch leicht unter dem Vorpandemieniveau. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer ist von 2,23 Übernachtungen (2019) auf 2,32 Übernachtungen leicht gestiegen.

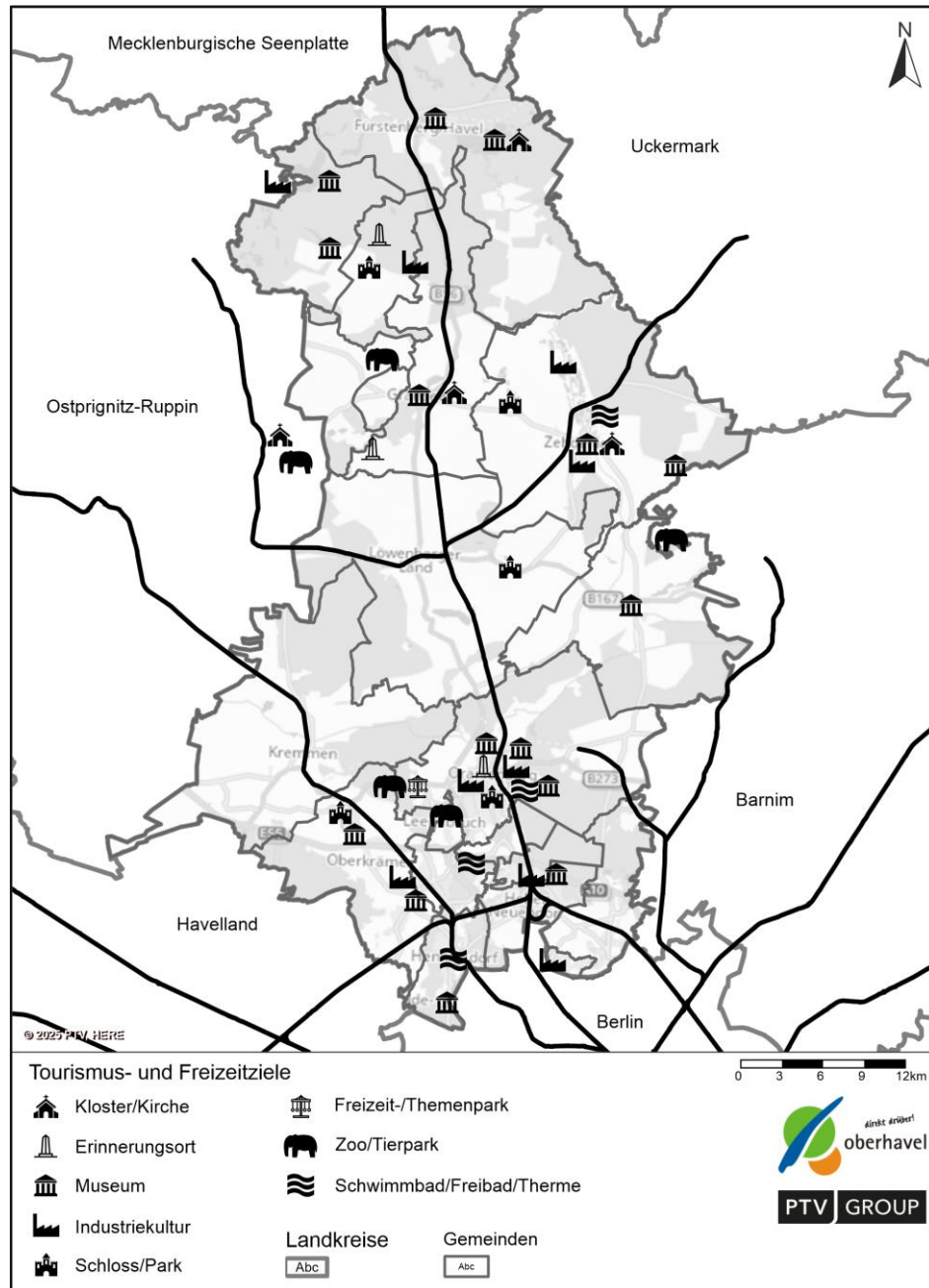


Abbildung 9: Tourismus- und Freizeitziele

Gesundheitsversorgung

Für den ÖPNV ebenfalls relevant sind größere medizinische Standorte wie Kliniken und Ärztehäuser. Sowohl für Besucherinnen und Besucher als auch für Mitarbeitende ist eine gute Anbindung dieser Ziele von Bedeutung. Im Landkreis Oberhavel gibt es drei Stand-

orte der Oberhavel Kliniken in Oranienburg, Hennigsdorf und Gransee. Die drei Klinikstandorte haben insgesamt eine Kapazität von 850 Betten und beschäftigen fast 2.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Klinikstandorte Hennigsdorf und Oranienburg werden künftig am Standort Oranienburg gemäß Kreistagsbeschluss 7/108 vom 09. April 2025 zusammengeführt. Der Umsetzungshorizont ist zum Ende dieses Nahverkehrsplanes avisiert.

Am Standort Hennigsdorf soll ein ambulantes medizinisches Versorgungszentrum erhalten bleiben. Mit dem Kreistagsbeschluss geht der Auftrag an den Landkreis einher, die ÖPNV-Verbindung zwischen Hennigsdorf und dem Klinikstandort Oranienburg direkt zu ermöglichen und die Schichtzeiten anzubinden. Der Standort Hennigsdorf wird über die Linie 824 bereits angebunden. In Oranienburg kann in die Linien 804 oder 821 umgestiegen werden, die den Klinikstandort Oranienburg anbinden. Eine zusätzliche umsteigefreie Verbindung beider Klinikstandorte verursacht zusätzliche Betriebskosten und kommt erst mit dem Geltungszeitraum des nachfolgenden Nahverkehrsplans zum Tragen. Je ein medizinisches Versorgungszentrum befindet sich in Oranienburg und Gransee.

Verwaltungsstandorte

Die Kreisverwaltung hat ihren Hauptsitz in der Kreisstadt Oranienburg, Adolf-Dechert-Straße 1, und weitere Standorte im Kreisgebiet. Dieser Standort ist direkt über die Bushaltestellen „Oranienburg, Gericht“ und „Oranienburg, Schloss“ an den ÖPNV angebunden. Der Bahnhof Oranienburg ist circa 800 Meter entfernt.

3 Bestandsaufnahme des Nahverkehrs

3.1 Verkehrsangebot im Fernverkehr

Mit dem Bahnhof Oranienburg hat der Landkreis Oberhavel einen Zugangsknoten zum Fernverkehr. Die Züge der IC-Verbindung zwischen Rostock und Dresden beziehungsweise Chemnitz verkehren täglich und halten zweistündlich in Oranienburg. Zudem sind über den Regionalverkehr die nahegelegenen Fernverkehrsbahnhöfe Berlin-Gesundbrunnen, Ostkreuz und Hauptbahnhof gut zu erreichen. Weitere Fernverkehrsangebote privater Betreiber (per Zug und Bus) existieren zum Stand Oktober 2025 nicht. Diese Angebote unterliegen teilweise starker Volatilität, sodass diese keine verlässliche Planungsgröße darstellen können.

3.2 Verkehrsangebot im SPNV

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Landkreis Oberhavel ist gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg Aufgabe des Landes. Insgesamt verkehren im Landkreis zwei Regionalexpresslinien und sechs Regionalbahnlinien. Betreiber sind DB Regio AG und die Niederbarnimer Eisenbahn AG.

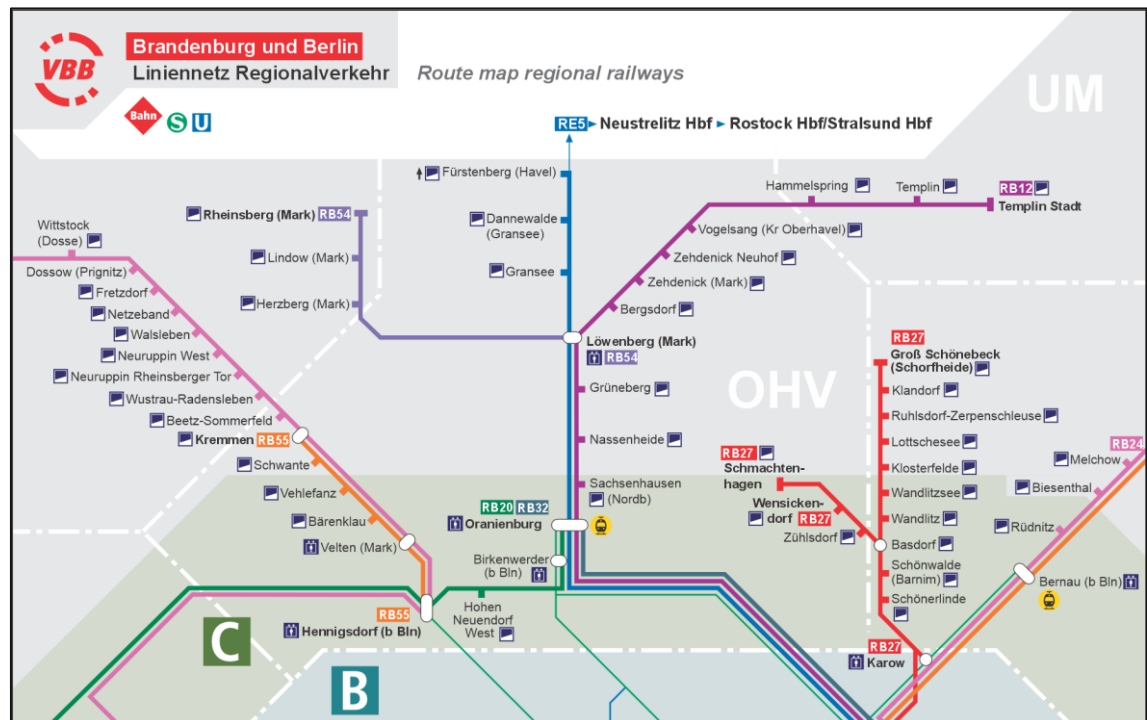


Abbildung 10: Ausschnitt SPNV-Netz Landkreis Oberhavel⁴

Mit Ausnahme der RB 54 verkehren alle Linien werktags stündlich und sind so aufeinander abgestimmt, dass sich bei Überlagerung von zwei Linien ein halbstündliches Angebot ergibt. Die Linie RB 20 verkehrt nur montags bis freitags, alle übrigen Linien im Landkreis bieten ein tägliches Angebot. Eine Übersicht des Angebotes je Linie und Verkehrstag ist in Anhang 1 aufgelistet.

Insgesamt gibt es im Landkreis 21 Bahnhöfe und Haltepunkte, die vom Regionalverkehr bedient werden. Am Bahnhof Löwenberg besteht zweistündlich die Umsteigemöglichkeit zwischen RB54 und RB12 von/aus Richtung Berlin.

Zusätzlich zum Regionalverkehr verkehren drei Linien der S-Bahn Berlin im südlichen Teil des Landkreises. Die S 1 startet in Oranienburg und verkehrt von Nord nach Süd durch das Berliner Zentrum bis Wannsee. Die S 8 verkehrt ab Birkenwerder in Richtung Osten und erschließt den östlichen Teil von Berlin bis Wildau. Die Linie S 25 verkehrt ab Hennigsdorf ebenfalls von Nord nach Süd durch das Zentrum Berlins bis Teltow Stadt. Alle drei S-Bahnlinien verkehren im Landkreis Oberhavel täglich alle 20 Minuten. Insgesamt gibt es im Landkreis neun Stationen der S-Bahn, von denen drei auch durch den Regionalverkehr bedient werden.

⁴ Bildquelle: Liniennetz Regionalverkehr des VBB, Stand: 15.12.2024, Ausschnitt bearbeitet.

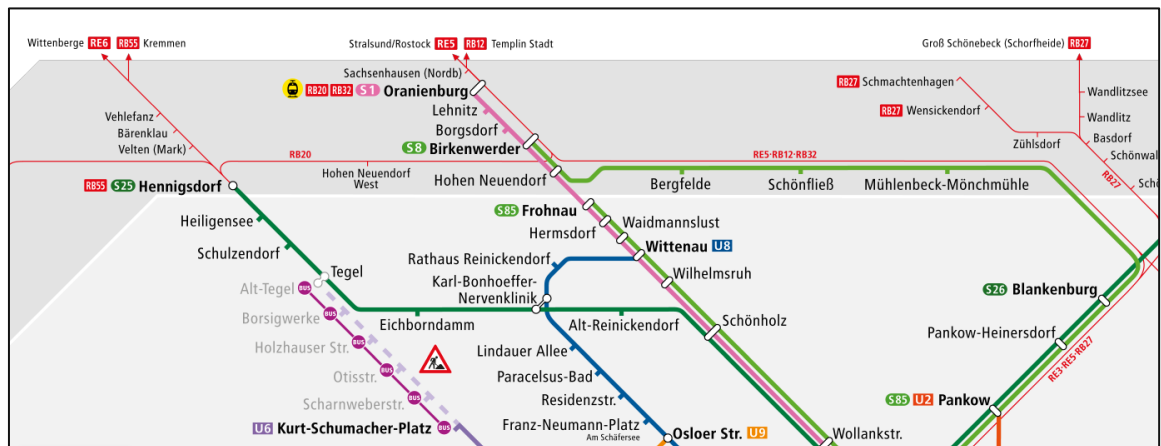


Abbildung 11: Ausschnitt S-Bahn-Netz⁵

Die RB 55 soll ab 2030 von Kremmen bis nach Neuruppin West verlängert werden, sodass in Verbindung mit dem RE 6 ein halbstündliches Angebot auf dem Streckenast entsteht. Im Rahmen des Projektes i2030, durch welches die Schieneninfrastruktur im Raum Berlin und Brandenburg erneuert und ausgebaut werden soll, ist zudem eine Verlängerung der S-Bahn von Hennigsdorf bis Velten inklusive einer neuen Station Hennigsdorf Nord ab Mitte der 2030er Jahre geplant. Zudem sollen die Streckenäste nach Oranienburg und Hennigsdorf im 10-Minuten-Takt bedient werden. Für den Abschnitt Hennigsdorf – Velten ist ein 20-Minuten-Takt geplant.

3.3 Verkehrsangebot im Regionalbusverkehr

Der Regionalbusverkehr im Landkreis Oberhavel wird vom kreiseigenen Verkehrsunternehmen Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH (OVG) gemeinwirtschaftlich betrieben. Die Aufgabenträgerschaft liegt beim Landkreis Oberhavel. Insgesamt umfasst das Angebot 42 Buslinien. Hinzu kommen einbrechende Verkehre aus anderen Landkreisen und der Stadt Berlin. Ebenso verkehren die Linien der OVG teilweise über die Landkreisgrenzen hinaus, insbesondere in Richtung Berlin. In Anhang 3 befindet sich ein Liniennetzplan mit den SPNV-Linien und den Regionalbuslinien im Landkreis Oberhavel.

Die folgende Tabelle beinhaltet die Entwicklung der erbrachten Fahrplankilometer im Zeitraum 2020 – 2025 (KÖPNV). Hierbei ist zu erwähnen, dass die dargestellten Fahrplankilometer inklusive finanziierter Strecken der Kommunen innerhalb des Landkreises OHV geleistet wurden. Verkehrsleistungen, die die OVG durch landkreisübergreifende Linienverkehre erbracht hat, sind nicht enthalten. Exemplarisch sei auf die Linien 806, 809, 136/X36 verwiesen, die zusätzliche Verkehrsleistungen innerhalb des Landes Berlin erbracht haben. Die Angabe der in nachfolgender Tabelle aufgeführten Fahrplankilometer umfasst ebenso Verkehrsleistungen, die durch andere Verkehrsunternehmen innerhalb

⁵ Bildquelle: interaktiver Liniennetzplan der S-Bahn Berlin (<https://sbahn.berlin/liniennetz/>).

des Landkreises erbracht wurden. Exemplarisch sei hier auf die Linie 517 der UVG verwiesen, die Verkehrsleistungen zwischen Lychen und Fürstenberg auf dem Kreisgebiet OHV erbracht hat.

Jahr	Fahrplan-kilometer ⁶	davon	Veränderung zum Vorjahr	
		RufBus/MOHVER	Absolut	Prozentual
2020	5.135.422	104.482	---	---
2021	5.328.443	104.978	+ 193.021 km	+ 3,6 %
2022	5.423.381	141.512	+ 94.938 km	+ 1,8 %
2023	5.812.877	141.818	+ 389.496 km	+ 6,7 %
2024	6.154.389	160.962	+ 341.512 km	+ 5,5 %
2025	6.360.565	184.388	+ 206.176 km	+ 3,2 %

Quelle: beantragte Fahrplankilometer im Rahmen der Zuweisung von Landesmitteln gemäß ÖPNV-Gesetz und ÖPNV-Finanzierungsverordnung.

Tabelle 6: Angebotsleistung kÖPNV pro Jahr 2020 bis 2025 (Landkreis OHV)

Die geplante Verkehrsleistung der OVG des Jahres 2025 umfasste insgesamt 6,94 Millionen Fahrplankilometer. Darin sind auch im Fahrplan ausgewiesene Rufbusleistungen in Höhe von 0,9 Millionen Fahrplankilometer enthalten (Soll-Wert), die nur zum Teil abgerufen wurden. Die tatsächlich erbrachten Fahrplankilometer (Ist-Wert) betrugen 2025 6,21 Millionen Fahrplankilometer, davon etwa 0,18 Millionen Rufbuskilometer. Die 2025 erbrachte Verkehrsleistung in Höhe von 6,21 Millionen Fahrplankilometer beinhaltet auch Leistungen, die die OVG außerhalb des Kreisgebietes erbracht hat, nicht jedoch Leistungen anderer Verkehrsunternehmen im Landkreis Oberhavel. Davon wurden etwa 70 Prozent an Schultagen erbracht, 17 Prozent an Ferientagen, sechs Prozent an Samstagen und sieben Prozent an Sonn- bzw. Feiertagen.

Die Prognose der Fahrplankilometer für das Jahr 2026 umfasst 6,18 Millionen Fahrplankilometer zuzüglich 0,91 Millionen Rufbuskilometer, die nur anteilig in Anspruch genommen werden. Durch den Ausbau des Bedienkonzeptes MOHVER reduziert sich die Anzahl der geplanten liniengebundenen Rufbuskilometer.

Die räumliche Aufteilung der Betriebsleistung weist große Unterschiede auf. Im Süden des Landkreises verkehren mehrere vertaktete Linien. Die Linie mit der größten Gesamtfahrplanleistung ist die Linie 824 (Oranienburg – Hennigsdorf), welche werktags im 20-Minuten-Takt verkehrt. Die Linie 825 verkehrt als PlusBus zwischen Oranienburg und Bernau im benachbarten Landkreis Barnim. Folgende weitere Linien verkehren werktags mindestens einmal pro Stunde:

⁶ Erbrachte Fahrplan-Kilometer (Ist-Wert) auf dem Gebiet des Landkreises Oberhavel inklusive Leistungen anderer Verkehrsunternehmen (zum Beispiel BBG, BVG, UVG)

- Linie 806 (Zühlsdorf – Mühlenbeck – Schildow – Hermsdorf)
- Linie 807 (Velten – Hennigsdorf)
- Linie 809 (Hennigsdorf – Hohen Neuendorf – Frohnau)
- Linie 823 (Oranienburg – Germendorf)
- Linie 833 (Gransee – Badingen – Zehdenick)

Aus dem vorangegangenen Nahverkehrsplan ergaben sich folgende Netzebenen:

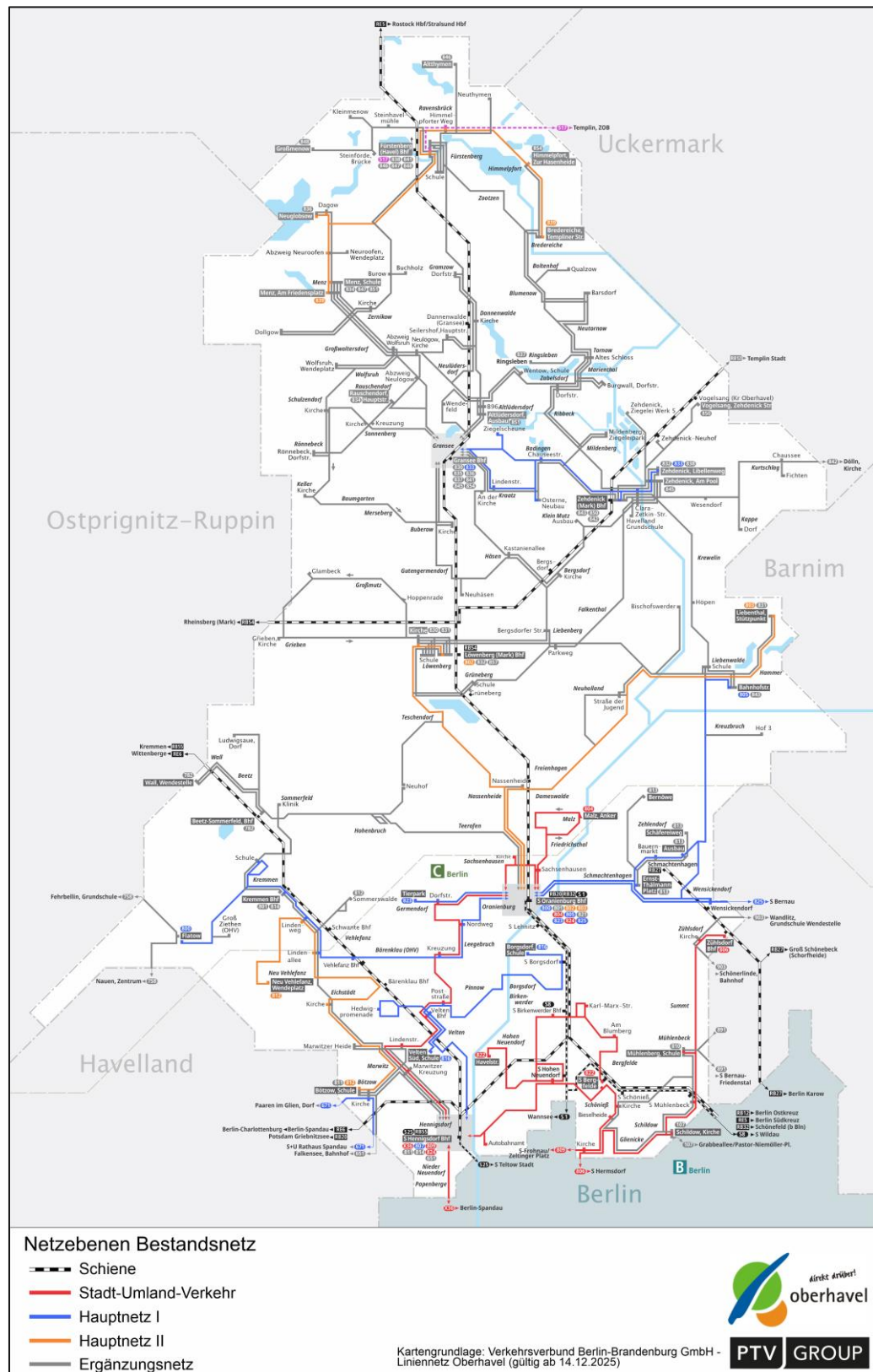


Abbildung 12: Netzebenen im Bestand

Mit Ausnahme der Linie 833 verkehren alle Linien mit einem Stundentakt im südlichen Teil des Landkreises. Die Linien im Norden des Landkreises sind hauptsächlich auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs ausgerichtet. Durch die daraus entstehenden Restriktionen ist eine Vertaktung kaum möglich. Zudem besteht außerhalb der schulrelevanten Zeiten – in Tagesrandlage, am Vormittag, am Wochenende und in den Ferien – meist kein oder nur ein rudimentäres Angebot. Eine Tabelle mit der Anzahl der Fahrten je Linie, Verkehrstag und Zeitscheibe befindet sich im Anhang 2.

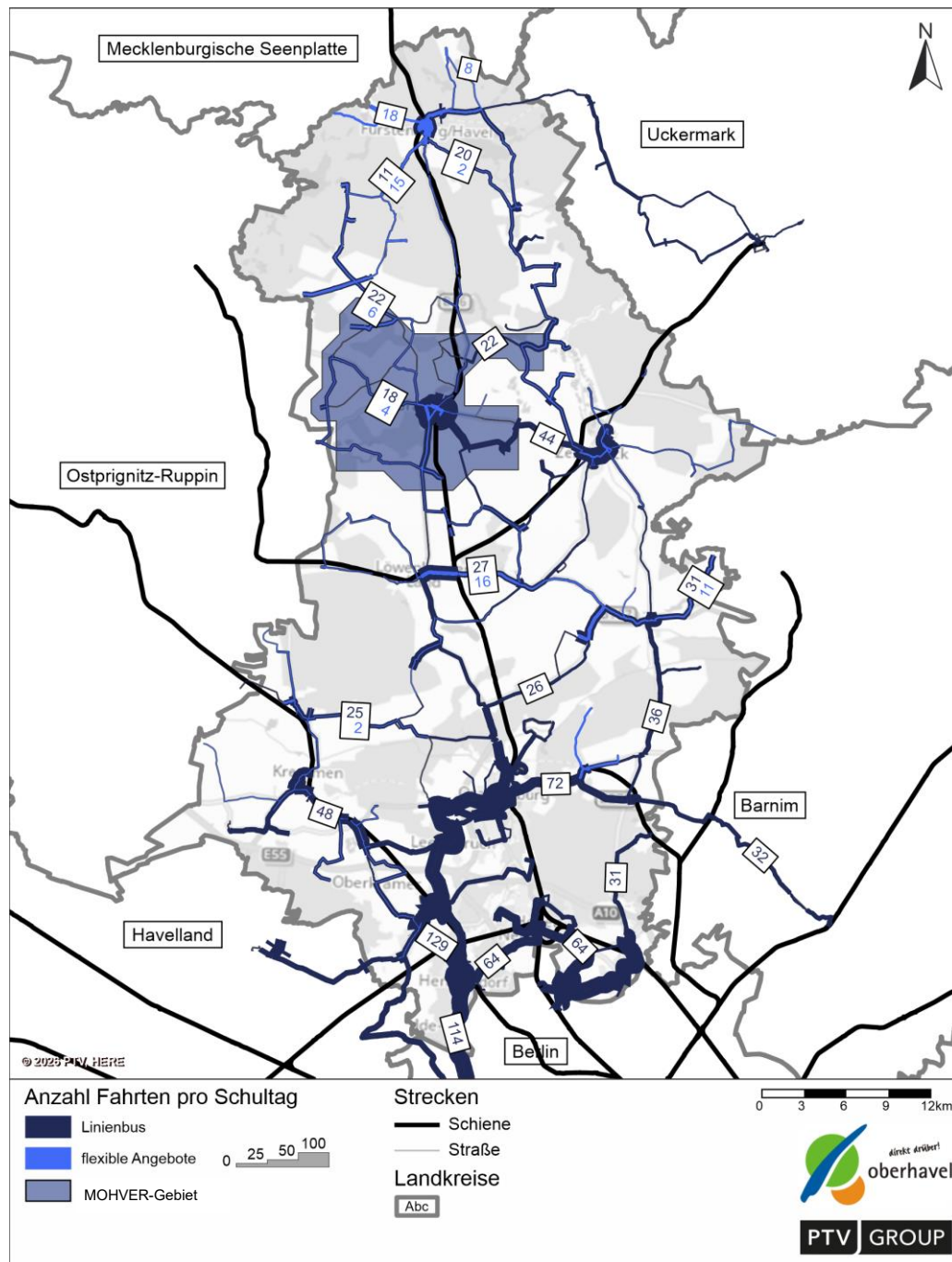


Abbildung 13: Anzahl Fahrplanfahrten an Schultagen

In Abbildung 13 ist die Anzahl der Fahrplanfahrten je Streckenabschnitt für einen durchschnittlichen Schultag dargestellt. Die breiteren Balken im südlichen Teil des Landkreises verdeutlichen, dass hier das Fahrplanangebot dichter ist als im Norden des Landkreises. Für die anderen Verkehrstage befinden sich entsprechende Abbildungen im Anhang 4.

Saisonale Unterschiede bestehen auf den Linien 823 und 854. Die Linie 823 (Oranienburg – Germendorf) wird in der Sommersaison (April/Mai bis Ende Oktober) vom Betriebshof Germendorf bis zum Tierpark verlängert, um dieses touristische Ziel anzubinden. Auf der Linie 854 (Gransee – Mildenberg – Tornow – Himmelpfort) wird in der Sommersaison auch an Ferientagen und am Wochenende ein Angebot auf dem Abschnitt zwischen Gransee und Mildenberg geschaffen, um den Ziegeleipark anzubinden. Die Finanzierung der Linie 823 erfolgt zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP durch die Stadt Oranienburg.

In der Stadt Oranienburg erfolgt der Stadtverkehr im Wesentlichen über zwei jeweils werktags stündlich verkehrende Buslinien (Linien 804 und 823). Zusätzlich verkehrt die Linie 821 mit Einzelfahrten an Schul- und Ferientagen.

In Hohen Neuendorf verkehrt die Buslinie 822 mit zwei Fahrten pro Stunde vom S-Bahnhof in Richtung Hohen Neuendorf, Havelstraße (am Wochenende zweistündlich). Zusätzlich wird die Linie werktags stündlich über Birkenwerder (S-Bahnhof) nach Bergfelde bis zum S-Bahnhof verlängert. Eine weitere Taktverdichtung zwischen S-Bahnhof Hohen Neuendorf und S-Bahnhof Birkenwerder erfolgt durch stündlich verkehrende Fahrten bis zur Endhaltestelle Birkenwerder, Karl-Marx-Straße. Die Anbindung der Regine-Hildebrandt-Gesamtschule erfolgt durch die Linie 822. Der Streckenabschnitt S Hohen Neuendorf – S Birkenwerder – S Bergfelde wird zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP durch die Stadt Hohen Neuendorf finanziert.

In den Städten Hennigsdorf, Kremmen und Velten erfolgt der Stadtverkehr durch Regionalbuslinien:

- X36 Hennigsdorf – Berlin-Spandau: 20-Minuten-Takt werktags und am Samstag, Stundentakt an Sonn- und Feiertagen
- 807 Hennigsdorf – Velten: circa halbstündlich werktags, stündlich am Wochenende. Die Taktverdichtung zwischen S Hennigsdorf – Velten, Bahnhof wird zum Zeitpunkt der Erstellung durch die Städte Velten und Hennigsdorf finanziert.
- 809 Hennigsdorf – Hohen Neuendorf – Schönfließ – Berlin Frohnau: zweimal stündlich werktags, zweistündlich am Wochenende
- 824 Hennigsdorf – Leegebruch – Velten – Oranienburg: 20-Minuten-Takt werktags, 30-Minuten-Takt Samstag, 60-Minuten-Takt an Sonn- und Feiertagen

3.4 Flexible Angebotsformen

Im August 2023 wurde der MOHVER (Mein OHV ExpressRufBus) im Landkreis Oberhavel eingeführt. Der MOHVER ist ein für den ländlichen Raum konzipiertes Angebot, welches ohne Fahrplan und festen Linienweg auskommt. Für die Nutzung des Angebotes ist eine Anmeldung über App oder Anruf mindestens 90 Minuten vor der gewünschten Abfahrt notwendig. Die Fahrten werden dann disponiert und nach Möglichkeit gebündelt. An Schultagen ist der MOHVER zwischen 8 und 12 Uhr sowie 15 und 21 Uhr verfügbar, an Ferientagen ganztägig zwischen 6 und 21 Uhr. Der MOHVER ist rund um Gransee sowie Fürstenberg/Havel im Einsatz. In Abbildung 14 ist das Bediengebiet mit den wählbaren Ein- und Ausstiegshaltestellen dargestellt. Fahrten innerhalb der eingezeichneten Zonen sind nicht möglich.

Zudem sind einzelne Fahrten des Linienverkehrs, insbesondere in den nachfrageschwachen Zeiten in Tagesrandlage, am Wochenende und in den Ferien als Rufbusfahrten ausgewiesen. Diese Fahrten verkehren nur bei Bedarf nach vorheriger Anmeldung. Die Anmeldung muss online oder telefonisch mindestens 90 Minuten vor Fahrtantritt erfolgen.

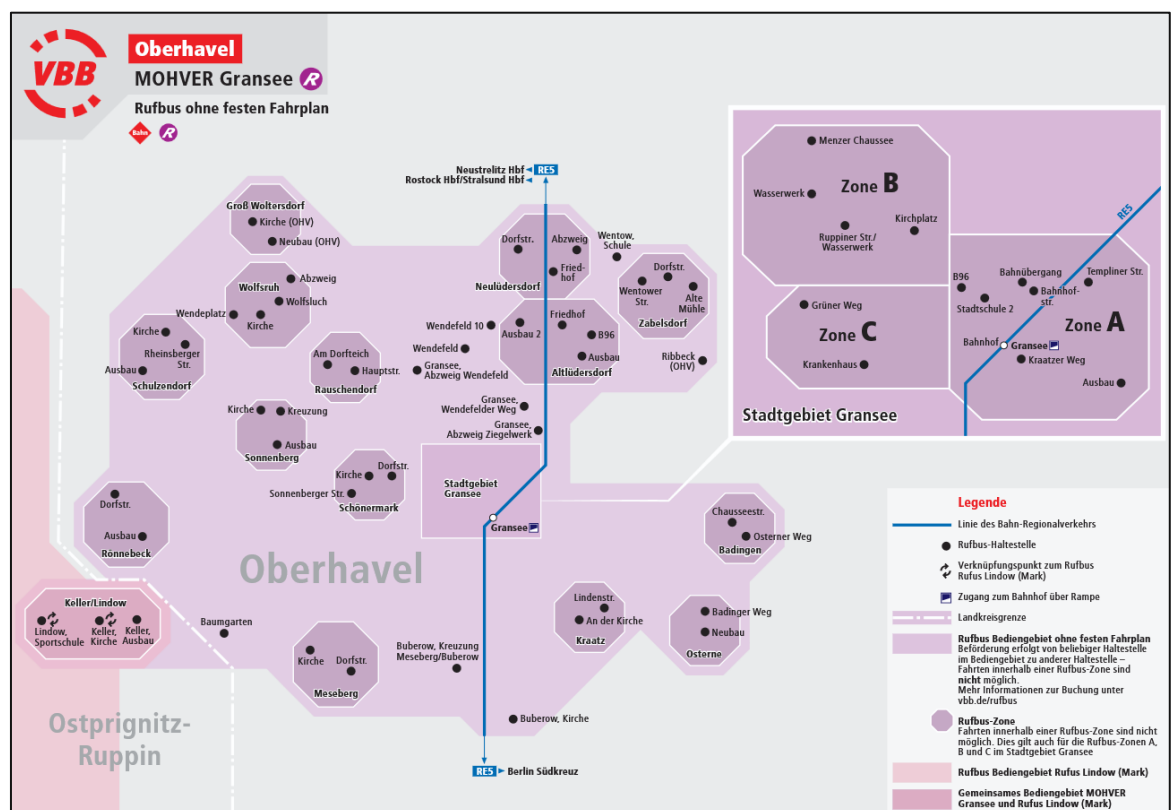


Abbildung 14: Beispiel Bediengebiet MOHVER⁷

⁷ Bildquelle: <https://www.vbb.de/vbb-themen/buskonzepte/rufbus/gebiete-und-linien/oberhavel/rufbus-mohver/>, abgerufen am 17.04.2026

3.5 Fahrzeugbestand

Aktuell werden für den Regionalbusverkehr im Landkreis Oberhavel 109 Fahrzeuge eingesetzt. Davon sind 31 Gelenkbusse, 76 Standardlinienbusse und jeweils zwei Midi- und Kleinbusse. Das Durchschnittsalter liegt bei 7,6 Jahren (Stand 31.12.2025). Bis auf fünf Standardlinienbusse sind alle Fahrzeuge barrierefrei nutzbar. Somit liegt der Anteil der barrierefreien Fahrzeuge aktuell bei 95 Prozent.

In allen Fahrzeugen werden über akustische Ansagen und elektronische Fahrziel- und Haltestellenanzeigen Informationen gegeben. Bis auf fünf Standardbusse sowie die jeweils zwei Midi- und Kleinbusse verfügen alle Fahrzeuge über Monitore zur Anzeige des Fahrverlaufs und ein automatisches Zählsystem.

Über eine Vollklimatisierung verfügt etwa ein Viertel der Fahrzeuge. Alle eingesetzten dieselbetriebenen Fahrzeuge erfüllen mindestens die Euro-5-Norm beziehungsweise höherwertige Abgasnormen.

3.6 Haltestelleninfrastruktur und Verknüpfungspunkte

Im Landkreis Oberhavel gibt es 25 Zugangsstellen zum regionalen SPNV. Sie alle sind, mit Ausnahme des Bahnhofs Fürstenberg/Havel, welcher nur einen barrierefreien Bahnsteig besitzt, über Rampen oder Aufzüge stufenfrei erreichbar. Fünf weitere Zugangsstellen werden ausschließlich von der Berliner S-Bahn bedient. Der S-Bahn-Halt Schönfließ ist nicht stufenfrei erreichbar, alle anderen Zugangspunkte besitzen eine barrierefreie Zuwegung durch Rampen oder Aufzüge.

Die Verknüpfungssituation zwischen SPNV, straßengebundenem ÖPNV und dem Individualverkehr wird in der folgenden Tabelle 7 zusammengefasst.

Zugangsstelle	SPNV	Busverkehr	P+R	B+R
Bärenklau	RB55	812	x	x
Beetz-Sommerfeld	RE6	-	-	-
Bergfelde	S8	809, 822	x	x
Bergsdorf	RB12	-	-	-
Birkenwerder	RB20, S1, S8	822	x	x
Borgsdorf	S1	816	x	x
Dannenwalde	RE5	-	-	-
Fürstenberg (Havel)	RE5	838, 839, 841, 846, 847, 848	x	x
Gransee	RE5	830, 833, 835, 836, 837, 841, 845, 854	x	(x)

Zugangsstelle	SPNV	Busverkehr	P+R	B+R
Grüneberg	RB12	832	x	x
Hennigsdorf	RE6, RB20, RB55, S25	807, 808, 809, 811, 824, X36, (651)	x	x
Hohen Neuendorf	S1, S8	809, 822	x	x
Hohen Neuendorf West	RB20	-	-	-
Kremmen	RE6, RB55	800, 801, 814	x	x
Lehnitz	S 1	-	x	x
Löwenberg (Mark)	RE5, RB12, RB54	802, 830, 831, 832, 857	x	x
Mühlenbeck-Mönchmühle	S 8	806, 810	x	x
Nassenheide	RB12	802, 803	x	x
Oranienburg	RE5, RB12, RB20, RB32, S1	800, 801, 802, 803, 804, 805, 821, 823, 824, 825	x	x
Sachsenhausen	RB12		-	x
Schmachtenhagen	- (seit 09/2025)	805	-	-
Schönfließ	S 8	-	(x)	x
Schwante	RB55	-	x	x
Vehlefanz	RB55	800	x	x
Velten (Mark)	RE6, RB55	807, 816, 824	x	x
Vogelsang	RB12	-	-	-
Wensickendorf	RB27	805, 825	x	x
Zehdenick (Mark)	RB12	833, 838, 842, 843, 850	x	x
Zehdenick-Neuhof	RB12	850	x	x
Zühlsdorf	RB27	806	x	x

B+R: (x) nicht optimale Gestaltung, z.B. durch fehlende Überdachung

P+R: (x) nicht optimale Gestaltung, z.B. durch geringe Kapazität

Tabelle 7: Verknüpfungspunkte Bahn – Bus

Im Landkreis Oberhavel gibt es 686 Haltestellen mit 1.259 Haltepositionen für den Busverkehr⁸. Mindestkriterien für die Ausstattung der Haltestellen ergeben sich aus der Haltestellenkategorie. Die Vorgaben zur Kategorisierung und den Ausstattungskriterien kommen vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) und sind in Abschnitt 5.4.1 aufgeführt. Die Haltestellen werden aufgrund ihrer Netzwirkung und des Fahrgastaufkommens in die Kategorien A, B, C1, C2 und C3 eingeteilt (vergleiche Kapitel 5.3).

⁸ Eine Haltestelle verfügt oftmals über mehrere Haltepositionen, zum Beispiel für die Hin- und Rückrichtung oder an Busbahnhöfen über mehrere Bussteige.

Der Kategorie A gehören im Landkreis Oberhavel folgende elf Haltestellen an: Oranienburg, Hennigsdorf, Hohen Neuendorf, Birkenwerder (b Berlin), Borgsdorf, Mühlenbeck-Mönchmühle, Lehnitz, Velten (Mark), Gransee, Bergfelde (b Berlin), Fürstenberg (Havel).

Weitere elf Haltestellen werden der Kategorie B zugeordnet: Zehdenick (Mark), Löwenberg (Mark), Kremmen, Beetz-Sommerfeld, Schönfließ, Sachsenhausen, Vehlefanz, Grüneberg, Bärenklau, Nassenheide, Wensickendorf.

Alle übrigen Haltestellen werden den Kategorien C1 bis C3 zugeordnet.

Von 1.259 Haltepositionen Bus im Landkreis Oberhavel sind rund 26 Prozent mindestens eingeschränkt barrierefrei ausgebaut (Bordhöhe ab 16 Zentimeter und bestehende Zuwegung). Die Merkmale Blindenleitstreifen und Beleuchtung sind in dem bestehenden Haltestellenkataster nur im Ansatz erfasst. Das Haltestellenkataster weist keinen aktuellen Datenstand auf und erfasst die nötigen Ausstattungsmerkmale zur Bewertung der Barrierefreiheit nur ansatzweise. Die Vorhaltung eines aktuellen Haltestellenkasters ist nicht zwingend vorgeschrieben, der Aufbau und die Erhaltung der Aktualität des Kasters ist mit finanziellen Aufwänden verbunden. Dies ist in den Mitteln für den kÖPNV nicht vorgesehen. Daher sind die hier aufgeführten Werte als untere Grenze anzusehen. Der tatsächliche Anteil barrierefreier und eingeschränkt barrierefreier Haltepositionen sollte höher sein.

An mindestens 21 Haltepositionen sind Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) vorhanden.

3.7 Tarif und Information

Im § 6 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG) ist festgelegt, welche Aufgaben der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg übernimmt. Dazu zählen auch die Konzeption einheitlicher, verkehrsmittelübergreifender Beförderungstarife, Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen. Dementsprechend wird von den im Landkreis Oberhavel tätigen Verkehrsunternehmen (OVG, DB, NEB, BVG, ORP, UVG) der VBB-Tarif angewendet. Der Preis des VBB-Tarifs ermittelt sich anhand der Anzahl durchfahrener Zonen. Das Fahrkartensortiment umfasst neben Einzel- und Mehrfahrtenkarten auch Zeitkarten (24 Stunden, sieben Tage, Monatskarte) und Abomodelle. Vergünstigungen gibt es für Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Gruppen. Der SPNV ist in den VBB-Tarif integriert. Zusätzlich existiert das Deutschlandticket als deutschlandweites Basisangebot im Abosegment.

Das Länderticket gilt über die Landesgrenze auch im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte bis Neubrandenburg und Waren (Müritze) in Mecklenburg-Vorpommern. Im SPNV können Fahrräder mitgenommen werden, sofern ausreichend Platzkapazitäten vorhanden sind. Dazu ist eine Fahrkarte notwendig. Im Bus ist die Mitnahme von Fahrrädern nicht gestattet.

Fahrkarten können über die VBB-App „Bus&Bahn“, im DB Navigator oder in den Bussen der OVG (ausgenommen Jahres- und Abokarten) gekauft werden. In den Bussen besteht die Möglichkeit, bargeldlos zu bezahlen. An einigen SPNV-Halten können Fahrkarten über Automaten der Eisenbahnunternehmen erworben werden. An den Bahnhöfen in Fürstenberg/Havel, Gransee und Oranienburg gibt es zudem personenbediente Verkaufsstellen. Jahres- und Abokarten können dort und am Hauptsitz der OVG in Germendorf erworben werden.

Der VBB übernimmt auch Aufgaben der Fahrgastinformation, wie Fahrplan- und Tarifauskunft, Echtzeitdaten und Bereitstellung von Liniennetzplänen und Marketingaufgaben. Fahrtinformationen sind über die Website des VBB, die App „Bus&Bahn“ oder als Printmedien verfügbar. Die Fahrplandaten sind auch über die Website der OVG abrufbar. Dynamische Fahrgastinformationssysteme zur Anzeige von Echtzeitdaten sind im Landkreis Oberhavel vereinzelt vorhanden (siehe oben). Echtzeitdaten sind auch über die App und die Website des VBB abrufbar. Sie werden über das rechnergestützte Betriebssystem, mit dem alle Busse ausgestattet sind, an die Datendrehscheibe gesendet.

Anschlussinformationen und Echtzeitinformationen werden bisher nicht in den Fahrzeugen des kÖPNV dargestellt. Demgegenüber ist dies in Fahrzeugen des SPNV bereits umgesetzt. Fahrgastinformationen, Beschwerden und Fragen können per E-Mail, über das Kontaktformular, telefonisch sowie persönlich an das kreiseigene Verkehrsunternehmen übermittelt werden.

Um die Nutzung des ÖPNV zu erleichtern, werden von der OVG Mobilitätstrainings sowohl für Grundschulkinder (Busschule) als auch für Fahrgäste, die auf Hilfsmittel wie Rollatoren angewiesen sind, angeboten.

3.8 Verkehrsnachfrage

Laut Statistik des Kraftfahrbundesamtes waren im Jahr 2025 im Landkreis Oberhavel etwa 130.500 Pkw zugelassen. Damit ist der Pkw-Bestand im Landkreis seit 2019 um rund fünf Prozent gestiegen. Der Motorisierungsgrad im Landkreis liegt bei 599 Pkw pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern und entspricht damit etwa dem bundesdeutschen Durchschnitt (580).

Die Erhebung Mobilität in Deutschland weist verschiedene Kenngrößen des Mobilitätsverhaltens aus, zum Beispiel die Verkehrsmittelnutzung (Modal Split). Für das Bundesland werden nach Einteilung gemäß Zusammengefasster Regionalstatischer Raumtypen (RegioStaR 7) ÖPNV-Anteile von sieben bis acht Prozent in den ländlichen Regionen und im kleinstädtischen, dörflichen Raum (im Landkreis Oberhavel außerhalb des Verdichtungsgebietes Oranienburg/Velten/Hennigsdorf/Mühlenbecker Land) und etwa elf Prozent in dem Verdichtungsgebiet (Mittelstädte, städtischer Raum nach RegioStar7) ausgewiesen.

Eine Statistik über die Nachfrage im SPNV wird durch den VBB geführt. Im Landesverkehrsplan 2023 – 2027 des Landes Brandenburg wird für 2019 eine durchschnittliche wochentägliche Anzahl Fahrgäste je Streckenabschnitt angegeben. Ebenso wurde eine Prognose für die Nachfrageentwicklung im Zeitraum 2018 – 2030 gegeben. Für die Streckenabschnitte im Landkreis Oberhavel wurden folgende Cluster angegeben:

Streckenabschnitt	Fahrgäste pro Tag 2019	Nachfrageprognose 2030
Fürstenberg/Havel – Dannenwalde	3.001 – 5.000	+ 700
Dannenwalde – Gransee	5.001 – 10.000	+ 700
Gransee – Löwenberg	5.001 – 10.000	+ 600
Löwenberg – Oranienburg	5.001 – 10.000	+ 1.000
Oranienburg – Birkenwerder	über 10.000	+ 2.100
Rheinsberg – Löwenberg	1 - 150	+ - 0
Templin – Zehdenick	501 – 1.000	+ - 0
Zehdenick – Löwenberg	1.001 – 3.000	+ - 0
Kremmen – Vehlefanz	1.001 – 3.000	+ 300
Vehlefanz – Velten	3.001 – 5.000	+ 300
Velten – Hennigsdorf	3.001 – 5.000	+ 400
Birkenwerder – Karower Kreuz	5.001 – 10.000	+ 2.400
Kreuz Hohen Neuendorf – Kreuz Falkenhagen	1.001 – 3.000	- 300

Tabelle 8: Nachfrage und prognostiziertes Nachfragewachstum je Streckenabschnitt

Die Nachfrage im Regionalbusverkehr im Landkreis Oberhavel wird durch die automatischen Fahrgastzählsysteme (AFZS) in den Bussen erhoben. Aktuell sind 95 Prozent der Busse mit einem AFZS ausgerüstet.

Im Jahr 2025 wurden etwa 6,5 Millionen Fahrgäste erfasst. Damit wurde die Fahrgastzahl aus dem Jahr 2019 übertroffen. In Abbildung 15 ist erkennbar, dass die Fahrgastzahlen in den Jahren 2020 und 2021 stark zurückgingen. Dies ist auf die Einschränkungen des ÖPNV zurückzuführen, welche im Rahmen der Eindämmungsmaßnahmen der COVID19-Pandemie beschlossen wurden. In den Jahren 2022 und 2023 stiegen die Fahrgastzahlen der OVG wieder stetig und haben 2024 das Vorpandemieniveau übertroffen.

Die nachfragestärkste Linie ist die Linie 824, welche im Jahr 2024 fast 1,6 Millionen Fahrgäste verzeichnete. Dies ist auf das dichte Angebot zurückzuführen, welches die Linie für Fahrgäste innerhalb einer kompakten Siedlungsstruktur mit hohem Nachfragepotenzial besonders attraktiv macht. Sowohl die absolute Zahl der Fahrgäste als auch die Anzahl Fahrgäste pro Fahrt ist im Vergleich zu anderen Linien hoch. Die nachfragestärksten Linien waren:

- Linie 824: Oranienburg – Velten – Hennigsdorf
- Linie 806: Zühlsdorf – Mühlenbeck – Schildow – Hermsdorf
- Linie X36 (nur OVG-Fahrten): Berlin, Elsflether Weg – Hennigsdorf
- Linie 804: Oranienburg – Malz
- Linie 809: Hennigsdorf – Hohen Neuendorf – Frohnau

Die genannten Linien haben im Jahr 2024 fast 60 Prozent der Nachfrage ausgemacht. Ihr Anteil an der Betriebsleistung betrug etwa 30 Prozent. In Anhang 5 ist die Entwicklung der Fahrgastzahlen je Linie dargestellt.

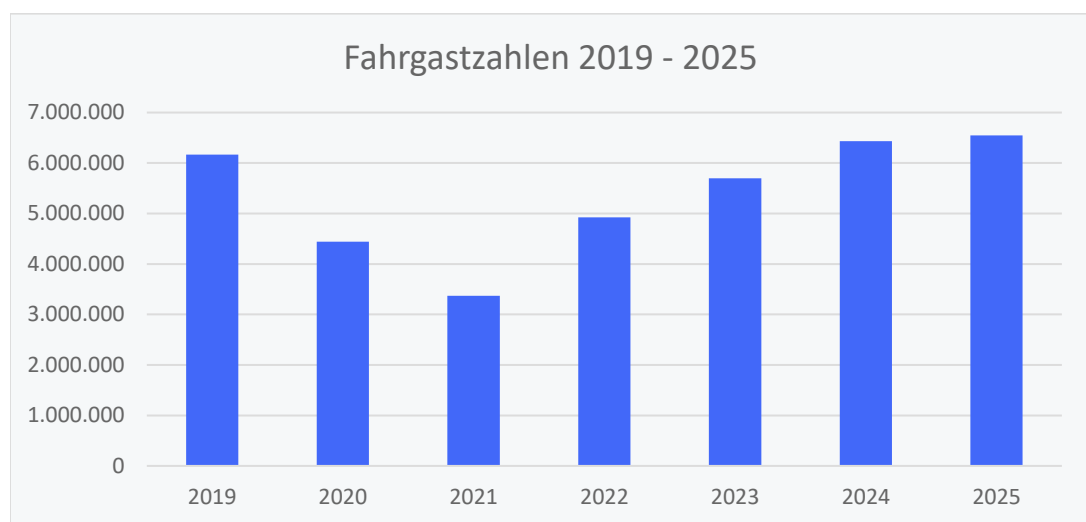


Abbildung 15: Anzahl Fahrgäste pro Jahr (LK Oberhavel)

Unterschiede in der Fahrgastnachfrage sind über den Jahresverlauf bei allen Linien erkennbar. Insbesondere im August, aber auch im Oktober ist ein Einbruch der Fahrgastzahlen wahrnehmbar. Dies ist auf die Schulferien zurückzuführen und zeigt, dass Schülerinnen und Schüler einen Großteil der Fahrgäste ausmachen. Im Landkreis Oberhavel besaßen 2025 insgesamt 13.280 Schülerinnen und Schüler einen Schülerfahrausweis.

Auf einigen Linien ist in der Sommersaison ab April bis in den Herbst ein Anstieg der Nachfrage erkennbar, was auf die touristische Nachfrage zurückgeführt werden kann.

Die Bedeutung der Nachfrage im Schülerverkehr ist ebenfalls ersichtlich, wenn man die Nachfrage der verschiedenen Verkehrstage vergleicht. Von den 6,5 Millionen Fahrgästen, welche im Jahr 2024 erfasst wurden, fuhren 75 Prozent an Schulwerktagen mit dem Bus. Auf Werktage in den Ferien fielen nur 13 Prozent, welche vor allem durch Pendlerinnen und Pendler erzeugt wurde. An Samstagen wurden etwa sechs Prozent der Fahrgäste gezählt und an Sonntagen nur fünf Prozent.

4 Prüfaufträge im letzten Nahverkehrsplan

Die Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2022 – 2026 wurden zum Teil bereits umgesetzt. Folgende Prüfbedarfe und Maßnahmen wurden umgesetzt:

Maßnahme	Erläuterung
Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an Mindestvorgaben	04.01.2023; Taktverdichtung der Linien 802, 803, 831 13.07.2023; Taktverdichtung der Linie 807 27.08.2023; Taktverdichtung der Linie X36 28.08.2023; Taktverdichtung der Linien 800, 805 02.09.2024; Taktverdichtung der Linie 809
Prüfung der Aufwertung von Verbindungsrelationen	Taktverdichtung der Linie 816; Umsetzung 60-Minuten-Takt im Jahr 2022 Linienführung der Linie 822; 2024 Linie verlängert bis Birkenwerder, Karl-Marx-Str. ab 2025 bis S-Bergfelde Taktverdichtung Linie 809; Einführung eines 20/40 Taktes im Zeitraum Montag – Freitag und zusätzliche Abendfahrten Verlängerung der Linienführung 822 im Jahr 2025; neuer Endpunkt S-Bergfelde
Prüfung möglicher PlusBus-Linien	Die Relationen Rheinsberg – Fürstenberg (Havel) – Templin und Kremmen – Nauen wurden geprüft und aufgrund fehlender Finanzierungszusagen der beteiligten Landkreise nicht umgesetzt. Für die Relationen Gransee – Zehdenick und Oranienburg – Kremmen liegen umsetzungsfähige Konzepte vor. Eine Realisierung erfolgte bisher aufgrund fehlender Förderungen seitens des Landes Brandenburg, auf die der Landkreis Oberhavel aufgrund der wirtschaftlichen Situation angewiesen ist, nicht.
Einführung PlusBus Oranienburg – Wandlitz - Bernau	Die Linie 825 verkehrt seit 19. Dezember 2023.
Verbesserte Anbindung von Gewerbegebieten	Die Anbindung einiger Gewerbegebiete (Zehdenick, Bergfelde, Oranienburg, Oberkrämer, Velten...) wurde geprüft und im Rahmen der Möglichkeiten verbessert.
Prüfung Aufnahme Verbindungen in Tourismusnetz	Ein Konzept für eine länderübergreifende Linie im Taktverkehr liegt vor. Die Analyse touristischer Angebote fand im Rahmen einer Masterarbeit durch die TU Dresden statt. Die Umsetzung wird nicht weiterverfolgt.
Ausbau Kooperation kommunaler ÖPNV und Fahrradverleihern	Der Prüfauftrag wurde im Rahmen des Konzeptes Mobilitätsstationen/ Mobilitätszentrale 2024 bearbeitet. Die Umsetzung wird nicht weiterverfolgt.
Prüfung zusätzlicher Haltestellen der Linie 823	Die Haltestellen Bernauer Str. und Kremmener Str. wurden im Jahr 2023 aufgenommen. Eine Überarbeitung der Linienführung erfolgte im Jahr 2024. Realisiert wurde die Anbindung der „Weißen Stadt“ durch die Haltestellen Petscheltweg und Arthur-Becker-Str. Zusätzlich wurde ein Antrag zur Reaktivierung der Haltestelle in Höhe Kita (Walter-Bothe-Str.) genehmigt und in den Fahrplan aufgenommen.

Maßnahme	Erläuterung
Verbesserte Anbindung von ÖPNV-relevanten Tourismus- und Freizeitschwerpunkten	Es wurden diverse Maßnahmen realisiert. Beispielhaft erwähnt: • Umsetzung zusätzlicher Haltestellenstandorte in Liebenwalde / Liebenthal • Linie 805 bindet Caravanserei Schmachtenhagen an • Rufbusfahrt Ziegeleipark Mildenberg eingeführt • Zusätzliche Haltestellen Raum Fürstenberg (Campingplatz Himmlerfort, Campingplatz Fürstenberg, Gedenkstätte, Einkaufszentrum)
Verbesserung ÖPNV-Fahrgastinformation und -Vermarktung touristischer Zwecke	Der Prüfauftrag wurde im Rahmen des Konzeptes Mobilitätsstationen/ Mobilitätszentrale 2024 bearbeitet. Die Umsetzung wird nicht weiterverfolgt.
Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung neuer Schulstandorte	Es wurden diverse Maßnahmen realisiert. Beispielhaft erwähnt • Havelland Grundschule Zehdenick (Abstimmung mit Stadt Zehdenick und Anpassungen im Rahmen der operativen Planung) • Friedrichsthaler Chaussee Oranienburg (Linie 804 2023 angepasst; neuen Haltestellenstandort integriert) • Goethe Grund- und Oberschule Kremmen durch zusätzliche Fahrten der Linie 800 und Linienverlängerung 814 • Grundschule Beetz, durch Anpassungen der Linie 801 • Gesamtschule Regine Hildebrandt durch Linienverlängerung 822 • Pestalozzi-Grundschule Birkenwerder Anbindung entfällt, da Linie 822 zurückgezogen wurde
Erhöhung Verkehrssicherheit Haltestelle Mühlenbeck Schule, Gransee B 96	Die Anordnung der Haltestellen am Standort Mühlenbeck Schule wurde im Jahr 2022 angepasst. Der Haltestellenumbau Gransee B 96 erfolgte im Jahr 2023 / 2024.
Optimierung Anbindung Grundschule Zehdenick und Mildenberg	Entsprechende Gespräche wurden mit Stadt 7 Schulstandort geführt. Die eruierten Mängel wurden in die operative Planung überführt.
Prüfung Haltestellenverlegung Zehdenick OSZ	Die Thematik wurde in mehreren Gesprächen erörtert. Die Verlagerung der Haltestellen in den Wesendorfer Weg bedingt eine ortsnahe Wendestelle. Entsprechende Flächen stehen nicht zur Verfügung. Diverse alternative Lösungsansätze z.B. die „verlängerte Ackerstr. / Industriestr.“ wurden besprochen. Im Rahmen einer Bauausschusssitzung wurde die Lösungsvariante einer Wendestelle in der Industriestraße favorisiert.
Prüfung Verbindung Glienicke/Nordbahn – Frohnau/Hermsdorf – Oranienburg für Schülerverkehr	Die Aufwertung erfolgte durch zusätzliche Fahrtmöglichkeiten in den Fahrplänen der Linie 806 im Jahr 2023 und Linie 809 im Jahr 2024. Durch die Einführung des Deutschlandtickets wurde der Schülerfahrtausweis deutlich attraktiver.
Prüfung Einrichtung Verbindung Zühlisdorf – Stolzenhagen – Wandlitz im Ergänzungsnetz	Die Anbindung Wandlitz – Zühlisdorf erfolgt durch die Barnimer Busgesellschaft mbH (Linie 903) seit August 2023.

Maßnahme	Erläuterung
Prüfung Fahrzeugkapazitäten (v.a. Berliner Umland)	Bei der Prüfung der Fahrzeugkapazitäten handelt es sich um eine kontinuierliche Bearbeitung und Anpassung im Rahmen der Möglichkeiten.
Prüfung der ÖPNV-Anbindung neuer Wohngebiete	Beispielhaft sollen Erwähnung finden: • Anbindung der „Weißen Stadt“ Stadt durch Linie 823 • Verbesserungen Oranienburg durch Anpassungen der Linien 804 / 821 • Zusätzliche Haltestellen im Stadtgebiet Fürstenberg • Anbindung des OT Bergfelde durch Linie 822
Prüfung Weiterentwicklung Rufbus-system zu digitalisiertem Angebot mit höherer Flexibilität	Prüfauftrag wurde im Rahmen des Konzeptes MOHVER realisiert. Im Bediengebiet Gransee verkehrt der MOHVER seit Aug. 2023. Im Bediengebiet Fürstenberg ab 01.06.2026.
Prüfung verbesserte Anbindung Oberhavel Kliniken in Gransee	Der Prüfauftrag ist mit der Realisierung des MOHVER-Angebotes bearbeitet.
Sicherstellung ÖPNV-Anbindung Ortsteile Amt Gransee an SPNV und Einrichtungen der Daseinsvorsorge	Der Prüfauftrag ist mit der Realisierung des MOHVER-Angebotes bearbeitet.
Prüfung Verbesserung ÖPNV-Angebot Stadt Zehdenick an Ferientagen	Der Prüfauftrag wird mit der Ausweitung des Bediengebietes MOHVER bearbeitet.
Schaffung Erschließung Birkenwerder inkl. Anschluss an SPNV	Aufgrund mangelnder Nachfrage wurde die Linie 822 im Raum Birkenwerder eingestellt. Der Prüfauftrag ist damit obsolet.
Prüfung Angebotsverdichtung Stadt Oranienburg	Ein entsprechendes Konzept zur Taktverdichtung der Linie 804 und Anpassungsideen der Linie 821 wurde im Jahr 2024 vorgestellt. Eine weitere Umsetzung erfolgt nicht.
Prüfung verbesserte Erschließung nordwestliche Gebiete von Hohen Neuendorf	Der Prüfauftrag wurde im Rahmen anderer Maßnahmen bearbeitet: • Aufwertung Linie 816 und erweiterte Linienführung Linie 822 im Jahr 2022 • Aufwertung Linie 809 im Jahr 2024 • Aufwertung Linie 822 im Jahr 2025
Prüfung Verbesserung ÖPNV-Anbindung Ortsteil Bötzw (Oberkrämer) an 824	Die Prüfung erfolgt im Rahmen der Linie 811 bzw. Anbindung Schönwalde – Bötzw – Hennigsdorf mit Rendezvouspunkt in Schönwalde zur Linie 671. Eine Abstimmung mit LK HVL und Gemeinde Oberkrämer erfolgte bereits.
Prüfung Umsetzung Direktverbindung Bötzw – Velten	Eine Stellungnahme der OHBV an Landkreis wurde im Jahr 2023 übergeben.
Prüfung Taktverdichtung Velten – Velten Businesspark – Hennigsdorf	Eine Taktverdichtung der Linie 807 erfolgte am 08.09.2025. Die Finanzierung der zusätzlichen Fahrten erfolgt durch Städte Hennigsdorf und Velten.
Prüfung Verbesserung ÖPNV-Anbindung durch flexible Angebote in ausgewählten Ortsteilen	Eine flexible Anbindung erfolgt durch die Realisierung des Konzeptes MOHVER. Das Konzept soll sukzessive ausgeweitet werden.

Maßnahme	Erläuterung
Anschlussssicherung RB 20 an RE 5 in Oranienburg	Im Rahmen der Fahrplanbearbeitung wurde dieser Prüfpunkt bearbeitet.
Anschlussssicherung RB 20 und 807 in Hennigsdorf	Im Rahmen der Fahrplanbearbeitung der Linie 807 wurde dieser Prüfpunkt am 13.07.2023 bearbeitet.
Optimierung Anschlüsse Bahn-Bus und Bahn-Bahn in Hennigsdorf	Die OHBV hat keinen Einfluss auf Anschlüsse im SPNV. Die Anschlüsse Bus-Bahn werden nach Möglichkeit bei Fahrplangestaltung berücksichtigt. Eine technische Unterstützung durch ITCS möglich.
Anschlussssicherung Bus-Bahn in Hohen Neuendorf, Borgsdorf und Bergfelde	Die Anschlüsse Bus-Bahn werden nach Möglichkeit bei Fahrplangestaltung berücksichtigt. Beispielhaft sollen die Fahrpläne der Linien 809, 822 und 816 Erwähnung finden.
Anschlussssicherung Bus und SPNV in Zehdenick und Gransee	Die Anschlüsse Bus-Bahn werden nach Möglichkeit bei Fahrplangestaltung berücksichtigt. Beispielhaft sollen die Fahrpläne der Linien 833, 854 und 838 Erwähnung finden.
Weiterentwicklung von Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsstationen	Der Prüfauftrag wurde im Rahmen des Konzeptes Mobilitätsstationen/ Mobilitätszentrale 2024 bearbeitet. Die Umsetzung wird nicht weiterverfolgt.
Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV (Steuerung von LSA, Sonderfahrstreifen, Halteverbote, Einrichtung von Kaphaltestellen)	Im Rahmen einer Erhebung der Fahrzeiten (OVG-Linie 824 und OVG/BVG-Linie X36) zu verspäteten Fahrten und Einsparpotenzialen an LSA-Vorrang-Schaltungen wurde festgestellt, dass keine wesentlichen Einsparpotentiale durch technische Maßnahmen möglich sind. Die Erhebung wurde gemeinsam mit der BVG und VBB durchgeführt. Die Prüfung von Halteverboten und Einrichtung von Kaphaltestellen ist eine Aufgabe der laufenden Verwaltungstätigkeit.
Flächenvorhaltung bei Straßen- und Flächenentwicklung	Die Prüfung von Flächenverfügbarkeiten ist eine Aufgabe der laufenden Verwaltungstätigkeit und obliegt den Städten und Gemeinden / Amt Gransee. Die OHBV hat hierzu nur beschränkte Einflussmöglichkeiten.
Sicherstellung von Instandhaltung und Befahrbarkeit von Straßen mit ÖPNV-Bedienung	Die Prüfung von notwendigen Instandhaltungs- bzw. Sanierungsmaßnahmen ist eine Aufgabe der laufenden Verwaltungstätigkeit und obliegt den Städten und Gemeinden / Amt Gransee. Die OHBV hat hierzu nur beschränkte Einflussmöglichkeiten.
Markenbildung und einheitliches Erscheinungsbild von ÖPNV-Informationen	Der Prüfauftrag wurde im Rahmen des Konzeptes Mobilitätsstationen/ Mobilitätszentrale 2024 bearbeitet. Die Umsetzung wird nicht weiterverfolgt.
Prüfung Einrichtung einer kreisweiten Mobilitätszentrale	Der Prüfauftrag wurde im Rahmen des Konzeptes Mobilitätsstationen/ Mobilitätszentrale 2024 bearbeitet. Die Umsetzung wird nicht weiterverfolgt.

Tabelle 9: umgesetzte Prüfbedarfe und Maßnahmen (2022 – 2026)

In der folgenden Tabelle sind alle Prüfbedarfe enthalten, die zu keiner Umsetzung als Maßnahme führten.

Maßnahme	Erläuterung
Entwicklung ÖPNV-Achse Rheinsberg – Fürstenberg – Templin	Die Untersuchung und Vorbesprechungen wurden durchgeführt, die Vorlage im Kreistag abgelehnt.
Prüfung Aufnahme Verbindungen in Tourismusnetz	Mehrere Relationen wurden im Rahmen einer Masterarbeit untersucht. Es erfolgte keine Umsetzung aufgrund fehlender finanzieller Mittel.
Ausbau Kooperation kommunaler ÖPNV und Fahrradverleihern	Das Konzept zu Mobilitätsstationen/Mobilitätszentrale wurde 2024 übergeben. Dies wurde im Kreistag abgelehnt.
Verbesserung ÖPNV-Fahrgastinformation und -Vermarktung touristischer Zwecke	Der Prüfauftrag wurde in die Ausschreibung Mobilitätszentrale/Mobilitätsstationen aufgenommen. Das Konzept wurde im Kreistag abgelehnt.
Prüfung ÖPNV-Anbindung Einkaufszentrum Feldmark (Fürstenberg)	2023: Prüfauftrag fand in Ausschüssen keine mehrheitliche Zustimmung. 2026: Umsetzung des MOHVER ab 01.06.2026
Prüfung neue Haltestelle Fürstenberg Markt	2023: Prüfauftrag fand in Ausschüssen keine mehrheitliche Zustimmung.
Prüfung Verbesserung ÖPNV-Anbindung Ortsteile Zehdenick zu SPNV, Kernstadt, Gewerbe- und Schulstandorten, Nahversorgungseinrichtungen	Anpassung diverser Rufbusfahrten ist erfolgt, die Haltestelle Zehdenick, Bhf. in die Linie 854. Aufgenommen, ebenso wie eine zusätzliche Haltestelle im Gewerbegebiet Triftstraße. Der Ortsteil Neuhof wurde in die Linie 850 integriert.
Prüfung Einführung Relation Birkenwerder – Hohen Neuendorf – Frohnau (– Tegel)	Gespräche mit der BVG zur Verlängerung Linie 125 sind erfolgt. Dies wurde abgelehnt. Das Konzept wurde durch Änderungen der Linie 822 und eine Taktverdichtung der Linie 809 verworfen.
Prüfung Erschließung S-Bf. Schönfließ durch Busverkehr	Eine ÖPNV-Planung ist bisher aufgrund fehlender Grundlagen nicht möglich gewesen.
Förderung von Sonderfahrstreifen für den ÖPNV	Eine Untersuchung in Oranienburg ist erfolgt, wurde jedoch nicht weiter verfolgt.
Anschlusssicherung RE 6 und 824 in Velten	Eine Anschlusssicherung in Velten wurde zugunsten Anschlüssen in Oranienburg und Hennigsdorf verworfen.

Tabelle 10: Prüfaufträge ohne Umsetzungsfolge

Folgende Prüfaufträge und Maßnahmen sind offen. Diese betreffen überwiegend andere Aufgabenträger oder Baulastträger, sodass der Landkreis Oberhavel diese Handlungsansätze nicht selbst beeinflussen kann.

Maßnahme	Erläuterung
Reaktivierung Stammstrecke Heidekrautbahn	Für alle SPNV-Maßnahmen gilt: Die Aufgabenträgerschaft liegt beim Land Brandenburg. Der Landkreis Oberhavel hat hierauf keine weitergehenden Einflussmöglichkeiten, als auf den Bedarf hinzuweisen.
Ausbau Kremmener Bahn, Prignitz-Express bis Gesundbrunnen	
Verlängerung S25 nach Velten	
Verdichtung S-Bahn im 10-Minuten-Takt Oranienburg – Berlin	
Ausbau S-Bahnhof Birkenwerder	
Taktverdichtung bestehender SPNV-Linien	
Barrierefreier Ausbau der SPNV-Zugangsstellen	
Barrierefreier Zustieg durch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen	
Sicherung und Ausbau des SPFV	
Reaktivierung Wensickendorf – Liebenwalde	
Sicherung von Eisenbahninfrastruktur und Trassen	
Weitere Maßnahmen im SPNV	
Stündliche Bedienung von Löwenberg und Dannenwalde	
Verlängerung RB 32a oder S1 bis Sachsenhausen	
Verlängerung und Durchbindung RB 20 und RB32	
Bahnsteigverlängerungen Löwenberg und Dannenwalde	
Prüfung der Reaktivierung Strecke Oranienburg – Kremmen – Nauen, Strecke Oranienburg – Schmachtenhagen – Wensickendorf und Stationen Löwenberg Dorf, Linde und Grieben	
Prüfung Einrichtung von Kreuzungsbahnhöfen am nördlichen Berliner Außenring	
Ausbau Streckengeschwindigkeit Stralsund – Oranienburg – Berlin inklusive Begegnungsstellen	
Inbetriebnahme Höchstgeschwindigkeit 160 km/h Abschnitt Oranienburg – Nassenheide	
Verbesserung Bahnsteig A Hennigsdorf	
Trassenfreihaltung/Flächensicherung Spandau-West – Hennigsdorf	
Neubau Zugangsstelle Hennigsdorf Nord (i2030)	
Schaffung von sicheren Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten	Die Umsetzung dieser Maßnahmen betrifft die Baulastträgerschaft der kreisangehörigen Kommunen und ist abhängig von der Flächenverfügbarkeit. Der Landkreis Oberhavel hat mit Ausnahme von Fördermöglichkeiten keine weitergehenden Einflussmöglichkeiten.
Verknüpfung ÖPNV und Fahrrad beziehungsweise Pkw durch Bau/Erweiterung von P+R-/B+R-Anlagen	

Maßnahme	Erläuterung
Prüfung Einrichtung flexible Bedienform in Gemeinde Löwenberger Land	Ein Ausbau des MOHVER ist ab 2027 geplant.
Sicherstellung ÖPNV-Anschluss neues Wohngebiet Sommerswalde (Oberkrämer)	
Prüfung Umsetzung Direktverbindung Vehlefanze – Eichstätt	
Anschlussicherung RE 5 und Bus in Fürstenberg	

Tabelle 11: offene Prüfaufträge und Maßnahmen

5 Bedienungsstandards im ÖPNV

Die Bedienungsstandards des ÖPNV-Angebotes definieren die Mindeststandards für den kommunalen ÖPNV im Landkreis Oberhavel im Sinne der Daseinsvorsorge und ausreichenden Bedienung. Der Landkreis Oberhavel ist bestrebt, zusammen mit Partnerinnen und Partnern vor Ort das ÖPNV-Angebot darüber hinaus zu verbessern. Hierbei ist die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Beteiligten zu beachten.

5.1 Netzstruktur und Takt

5.1.1 Erschließung und Erreichbarkeit

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

- 200 Einwohnerinnen und Einwohner oder
- 200 Arbeitsplätze oder
- einen vergleichbaren Mobilitätsbedarf (beispielsweise Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen, Krankenhäuser und touristische Destinationen) aufweisen.

Ein Ortsteil oder Arbeitsplatzschwerpunkt gilt als erschlossen, wenn 80 Prozent der dort gemeldeten Einwohnerinnen und Einwohner oder dort befindlichen Arbeitsplätze innerhalb der Einzugsbereiche der ÖPNV-Haltestellen (siehe Tabelle 12) liegen. Bei der weiteren Siedlungs- und Standortentwicklung im Landkreis Oberhavel soll die vorhandene ÖPNV-Erschließung berücksichtigt werden. Die ÖPNV-Anbindung neu entstehender Siedlungsgebiete ist frühzeitig unter Berücksichtigung der Bedienungsstandards sicherzustellen.

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

Gebietskategorie	Bus	SPNV
Berliner Umland	500 Meter	1.000 Meter
Weiterer Metropolitanraum (WMR)	600 Meter	1.000 Meter

Tabelle 12: Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltestellen

Von den Vorgaben zur ÖPNV-Anbindung kann begründet abgewichen werden, wenn die Infrastruktur oder topografische Bedingungen der Befahrbarkeit des betroffenen Siedlungs- oder Gewerbegebiets entgegenstehen.

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

Gebietskategorie	Reisezeit im ÖPNV
Mittelzentrum (MZ)	45 Minuten
Oberzentrum (OZ)	60 Minuten
Metropole	90 Minuten (ausgehend von Mittelzentren), sonst 120 Minuten

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

5.1.2 Netzgliederung und Bedienungsqualität

Die Erreichbarkeit im ÖPNV soll im Landkreis Oberhavel möglichst gleichwertig unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Siedlungsstrukturen gewährleistet werden. Aufgrund der unterschiedlichen strukturellen Gegebenheiten im Berliner Umland und WMR ergeben sich unterschiedlich starke Nachfragepotenziale. Um diesen Unterschieden mit einem für den Landkreis Oberhavel wirtschaftlich tragfähigen ÖPNV-Angebot gerecht zu werden, wird das Netz entsprechend den folgenden Festlegungen kategorisiert:

Netzebene	Verbindungsfunktion	Verkehrssystem	Grundqualität (Montag-Freitag)
Hauptnetz I	- Verbindung zwischen Mittelzentren - Anbindung von Grundzentren oder funktionsteiligen Mittelzentren (ab ca. 8.000 Einwohnern im Kernort an das nächstgelegene Mittelzentrum bzw. den SPNV)	SPNV / Bus	60-Minuten-Takt
Hauptnetz II	Anbindung von Grundzentren oder funktionsteiligen Mittelzentren an das nächstgelegene Mittelzentrum bzw. den SPNV	SPNV / Bus	120-Minuten-Takt
Ergänzungsnetz	- Flächenerschließung und Anbindung an das Hauptnetz - Sicherung der Schülerbeförderung	Bus / MOHVER	bedarfsorientiert, mit Anschluss an das Hauptnetz

Tabelle 14: ÖPNV-Netzebenen im Landkreis Oberhavel

Die in Tabelle 14 zu den Netzebenen zugeordneten Verbindungsfunktionen fußen auf einer raumordnerischen Abgrenzung im Sinne der Mindestbedienung. Wird durch eine höhere festgestellte Nachfrage eine Netzebene gerechtfertigt, können die zugehörige

Verbindungsfunktion oder Bevölkerungszahlen unterschritten werden. Aus den Vorgaben ergibt sich folgende Netzkategorisierung:

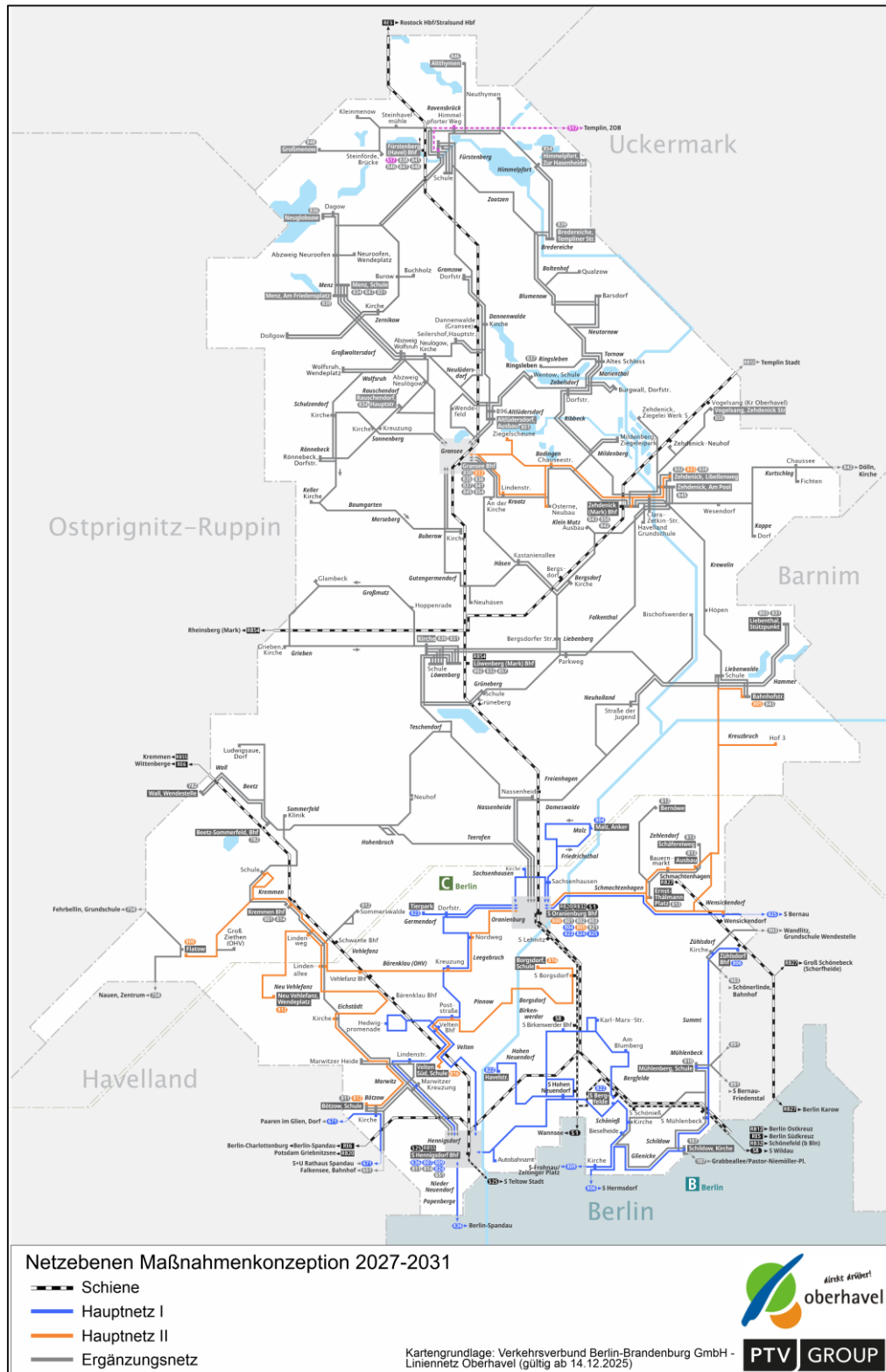


Abbildung 16: Netzebenen im Landkreis Oberhavel

Die folgende Tabelle 15 definiert die jeweiligen Mindeststandards der Netzebenen.

Kriterium		Hauptnetz		Ergänzungs- netz	
		I	II		
Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV		≤1,5	≤1,5	-	
Betriebszeitraum [Uhrzeit]	Mo-Fr	5-21	5-21	6-18	
	Sa	7-19	7-19	8-18	
	So	8-18	8-18	8-18	
Takt [Minuten]	Mo-Fr	Schule	60	120	-
		Ferien	60	120	-
	Sa	120	nachfrageori- entiert	-	
	So	120	-	-	
Fahrtenhäufigkeit [Mindestwert je Tag und Richtung]	Mo-Fr	Schule	15	7	MOHVER
		Ferien	15	7	MOHVER
	Sa	6	4	MOHVER	
	So	4	-	-	

Tabelle 15: Mindestbedienungsstandards im Landkreis Oberhavel

5.1.3 Flexible Bedienungsangebote

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

Diese flexiblen Bedienformen werden nach § 44 PBefG als Linienbedarfsverkehr durchgeführt. Es gelten folgende Anforderungen als Mindestbedingungen (Tabelle 16):

Kriterium	Mindeststandard
Genehmigung	§ 44 PBefG
Ausprägung	- definierte Bedienungsgebiete (Sektoren) mit festen Haltestellen - Binnenbedienung der Sektoren - Anschluss an das ÖPNV-Hauptnetz an relevanten Verknüpfungspunkten im Sektor (maximal 15 Minuten Wartezeit) sowie Anbindung an ein Mittel- oder Grundzentrum, sofern im Sektor vorhanden - Betriebszeitraum orientiert sich an den angebundenen Linien des Hauptnetzes
Anmeldung	- digitale Anmeldung via App und/oder Webportal - telefonische Anmeldung (werktags 5.00 Uhr bis 21.00 Uhr, sonn- und feiertags 6.00 Uhr bis 21.00 Uhr) - Anmeldefrist bis 90 Minuten vor Fahrtantritt (Ausnahme bei Personengruppen ab sechs Personen sowie Fahrradbeförderung möglich)
Fahrgastinformation	- in der Fahrplanauskunft und den Fahrplänen - einheitliche und übersichtliche Darstellung der flexiblen Bedienung und verständliche Erläuterung der Nutzung
Fahrzeuge	Die eingesetzten Fahrzeuge müssen eindeutig als Verkehrsmittel des ÖPNV gekennzeichnet sein.
Tarif	Anwendung des VBB-Tarifs
Barrierefreiheit	Die eingesetzten Fahrzeuge sollen auch die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Kundinnen und Kunden gewährleisten. Die Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen sind bei der Anmeldung anzugeben und bei Bedarf ist ein barrierefreies Fahrzeug einzusetzen.

Tabelle 16: Mindestanforderungen an flexible Bedienformen

5.1.4 Verknüpfung im ÖPNV

Anschlüsse

Der ÖPNV im Landkreis Oberhavel soll als integriertes System aus SPNV und Linienverkehr des kÖPNV wirken. Dies bedingt, dass die Fahrpläne der Linien des SPNV und kÖPNV an gemeinsamen Verknüpfungspunkten aufeinander abgestimmt sind und somit kurze Übergangszeiten für Umstiege (Anschlüsse) entstehen. Eine stärkere intermodale Verknüpfung sowohl innerhalb des ÖPNV, aber auch zu den anderen Verkehrsträgern wie MIV und Fahrrad, ist erklärtes Ziel des Landkreises Oberhavel.

Anschlüsse an Verknüpfungspunkten sollen so gestaltet werden, dass die Mehrheit der Fahrgäste zeitnah ihre Fahrt fortsetzen kann. Sämtliche Beförderungsleistungen im Landkreis sind anschlussorientiert zu planen. Mit dem Ziel einer vollständigen Umsetzung der Anschlusssicherung über die Nutzung von Echtzeitdaten werden folgende Anforderungen an die Anschlüsse gestellt:

- Umsteigezeit zwischen SPNV und Buslinien: 5 bis 15 Minuten
- Umsteigezeit zwischen Buslinien: 3 bis 10 Minuten
- Anschlüsse sind mindestens in Lastrichtung zu gewähren
- Anschlusssicherung zwischen Buslinien sowie zwischen Bus und SPNV über die Nutzung rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS) sowie Überwachung durch eine Betriebsleitstelle
- Kompatibilität der Echtzeitdaten des ITCS mit der zentralen Datendrehscheibe des VBB zur Sicherung der Anschlusssicherung für alle in den Landkreis Oberhavel ein- und ausfahrenden SPNV- und Busverbindungen
- Anschlüsse zum und vom SPNV sowie PlusBus sind mindestens als limitierter Anschluss sicherzustellen (maximale Wartezeit auf die Zubringerfahrt im Verspätungsfall)
- Anschlüsse mit überwiegender Bedeutung im Schülerverkehr sollen, wenn möglich, als garantierter Anschluss durchgeführt werden (Sicherung des Anschlusses bei Verspätung der Zubringerfahrt)
- Anschlüsse der letzten Fahrverbindung des Tages sollen als garantierte Anschlüsse durchgeführt werden
- bei Taktzeiten von 20 Minuten muss keine Anschlusssicherung zur Zubringerlinie erfolgen
- Anschlusssicherungen sollen entsprechend der Stärke der Verkehrsbedürfnisse priorisiert werden.

Verknüpfungspunkte

Die Verknüpfungspunkte sind in der folgenden Tabelle 17 aufgeführt. Die Kategorisierung erfolgt anhand der Einteilung des VBB mit folgenden Kriterien:

- Kategorie A
 - SPNV-Zugangsstelle mit mehr als 1.000 Reisende pro Tag
 - Verknüpfungspunkt des kommunalen ÖPNV, mehr als 250 Reisende pro Tag
- Kategorie B
 - SPNV-Zugangsstelle mit 250 bis 1.000 Reisende pro Tag
 - Verknüpfungspunkt des kommunalen ÖPNV mit bis zu 250 Reisenden pro Tag

- Kategorie C1
 - mehr als 50 Reisende pro Tag
 - Bedienung mindestens im 60-Minuten-Takt
- Kategorie C2 (15 bis 50 Reisende pro Tag)
- Kategorie C3 (weniger als 15 Reisende pro Tag)

Verknüpfungspunkt	VBB-Kategorie	Anschlüsse	Lastrichtung (morgens)*
Verknüpfungspunkte im Landkreis Oberhavel			
S Birkenwerder, Bahnhof	A	Bahn sowie Bus	
Fürstenberg/Havel, Bahnhof	A	Bahn sowie Bus-Bus	Oranienburg/Berlin
Glienicke/Nordbahn	C1	Bus-Bus	806/809
Gransee, Bahnhof	A	Bahn sowie Bus-Bus	
S Hennigsdorf, Bahnhof	A	Bahn sowie Bus-Bus	Berlin
S Hohen Neuendorf	A	Bahn sowie Bus-Bus	Berlin
Kremmen, Bahnhof	B	Bahn sowie Bus-Bus	Hennigsdorf
Liebenwalde, Ernst-Thälmann-Straße	C1	Bus-Bus	
Löwenberg (Mark), Bahnhof	B	Bahn sowie Bus-Bus	Oranienburg/Berlin
Marwitz, Turnhalle	C1	Bus-Bus	Hennigsdorf
Oranienburg, Bahnhof	A	Bahn sowie Bus-Bus	Berlin
Schildow, Kirche	C1	Bus-Bus	
Velten (Mark), Bahnhof	A	Bahn sowie Bus-Bus	Hennigsdorf/Berlin
Zehdenick (Mark), Bahnhof	B	Bahn sowie Bus-Bus	Berlin
Verknüpfungspunkte außerhalb des Landkreises Oberhavel			
Berlin, S Frohnau	A	Bahn sowie Bus-Bus	Berlin
Berlin, S Hermsdorf	A	Bahn sowie Bus-Bus	Berlin
Berlin, S+U Spandau	A	Bahn sowie Bus-Bus	Berlin
Bernau bei Berlin, S Bernau	A	Bahn sowie Bus-Bus	Berlin

*Die Lastrichtung nachmittags folgt üblicherweise in umgekehrter Richtung zur morgendlichen Lastrichtung

Tabelle 17: Verknüpfungspunkte

Im Zuge des Ausbaus der Stammstrecke der Heidekrautbahn werden folgende Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und Busverkehr entstehen:

- Mühlenbeck, Schildow und Schildow Nord (im Landkreis Oberhavel)
- Blankenfelde, Pankow Park, Rosenthal, Wilhelmsruh (Berlin) sowie Schönwalde (Landkreis Barnim)

Im Zuge der Verlängerung der S-Bahn S 25 von Hennigsdorf bis Velten wird Hennigsdorf Nord als zusätzlicher Verknüpfungspunkt zwischen SPNV und Bus entstehen.

Bei der Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte sollen die Qualitätsvorgaben des VBB zu Mindestausstattungsmerkmalen von Haltestellen sowie Anforderungen an die Verkehrssicherheit berücksichtigt werden. Darüber hinaus sind die Anforderungen der Barrierefreiheit zu beachten.

Intermodale Verknüpfung

Fahrrad

Aus Sicht des Landkreises Oberhavel wird die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen mit einer ausreichenden Anzahl attraktiver Fahrradabstellmöglichkeiten gefordert und unterstützt. Die vorhandenen Anlagen sind entsprechend weiterzuentwickeln. Dabei sind die Gestaltungsgrundsätze sowie die Verfahren zur Bedarfsermittlung aus dem „Leitfaden Parken am Bahnhof. Errichtung von Bike+Ride- / Park+Ride-Anlagen im Land Brandenburg“ (VBB, 2023) zu beachten.

Für den Landkreis Oberhavel ist auch die Ausrüstung von Zugangsstellen zum kommunalen ÖPNV mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ebenso bedeutend. Hierdurch sollen die Nahmobilität und die Erreichbarkeit zentraler Orte sowie die Bildung von Wegeketten verbessert werden. Es besteht daher das Ziel, die Verknüpfung von kommunalem ÖPNV und Rad deutlich zu verbessern.

Um eine gute Nutzung der Fahrradabstellmöglichkeiten zu erreichen, sind die notwendigen Infrastrukturen, wie zum Beispiel Radwege zwischen den Gemeinden und Ortsteilen und den ÖPNV- und SPNV-Zugangsstellen ein zentraler zu erfüllender Baustein.

Der Landkreis Oberhavel sieht den Bedarf zum weiteren Ausbau der Beförderungskapazitäten für Fahrräder im SPNV, insbesondere im RE 6. Die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im kommunalen ÖPNV sind fahrzeugbedingt sehr begrenzt unter dem Vorbehalt verfügbarer Kapazitäten möglich. Insgesamt gelten die Beförderungsbedingungen des VBB. Die Beförderung von Kinderwagen und Rollstühlen sowie Rollatoren hat Vorrang vor einer etwaigen Fahrradmitnahme. Der Landkreis Oberhavel unterstützt die Verbesserung von Fahrrad-Mitnahmemöglichkeiten in Räumen und Zeiten mit touristischen Schwerpunkten. Hier sollen nach Möglichkeit erweiterte Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder im kommunalen ÖPNV, zum Beispiel durch Heckgepäckträger oder Fahr-

radanhänger, ermöglicht werden. Diese Maßnahmen sind in Kooperation mit den touristischen Partnerinnen und Partnern (zum Beispiel Vermarktung des ÖPNV-Angebotes, Kofinanzierung von Fahrradanhängern, et cetera) zu sichern.

MIV

Aus Sicht des Landkreises Oberhavel wird auch die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen mit ausreichend dimensionierten Park+Ride-Anlagen durch die Infrastrukturbetreiber gefordert und unterstützt. Die derzeitig vorhandenen Anlagen sind bei Bedarf weiterzuentwickeln. Dabei sollte ein Anstieg des Kfz-Verkehrs vermieden und konkurrierende Nutzungsanforderungen an Flächen im Bereich wichtiger SPNV-Zugangsstellen berücksichtigt werden. Ebenso sollten andere Verknüpfungsmöglichkeiten mit deutlich geringerem Flächenverbrauch in den verdichteten Bereichen des Landkreises in Form von B+R-Anlagen und einer Busanbindung priorisiert werden.

5.2 Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Bedienungsumfang

Regelungsinhalt des Nahverkehrsplanes ist der kommunale ÖPNV mit allgemeinen öffentlichen Verkehrsmitteln des Linienverkehrs sowie Linienbedarfsverkehrs. Schülerverkehre sollen im Sinne von § 42 PBefG als integrierter ÖPNV angeboten werden. Schülerfahrten nach § 43 PBefG sind möglichst zu vermeiden. Freigestellte Schülerverkehre und etwaige andere Formen der Beförderung von Schülerinnen und Schülern sind nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplanes.

Im Schulentwicklungsplan des Landkreises Oberhavel werden Schuleinzugsbereiche für die Grundschulen im Landkreis und damit die örtliche Zuständigkeit der Grundschulen für die jeweiligen Wohnorte der Schülerinnen und Schüler definiert (Schulentwicklungsplan Landkreis Oberhavel - Teilfortschreibung 2024 bis 2027, 2023). Diese sind bei der Regelung der öffentlichen Beförderung von Schülerinnen und Schülern als Bestandteil des kommunalen ÖPNV zugrunde zu legen. Bei Schulwahlentscheidungen außerhalb der Schuleinzugsbereiche besteht kein Beförderungsanspruch.

Die mindestens anzubietende Anzahl von Hin- und Rückfahrten ist je Schultyp in Tabelle 18 definiert.

Schulart	Anzahl Hinfahrten	Anzahl Rückfahrten
Grundschulen	1	2 (3 bei Schulen im Ganztagsbetrieb)
Weiterführende Schulen	1	3

Tabelle 18: Mindestanforderungen für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Die Rückfahrten sollen nach Möglichkeit zeitnah, spätestens jedoch 60 Minuten nach Unterrichtsende beziehungsweise der zwischen Schule und Landkreis als Träger der Beförderung von Schülerinnen und Schülern abgestimmten Endzeit erfolgen. Sofern auf den entsprechenden Relationen Taktverkehre mindestens im Stundentakt bestehen, wird die Anbindung der Schule hierbei als ausreichend angesehen.

Ausnahmen von den genannten Mindestbedienanforderungen sind zu begründen.

Abstimmung zwischen Unterrichts- und ÖPNV-Fahrzeiten/Fahrplankonferenzen

Bei der Festlegung des Unterrichtsbeginns und des Unterrichtsendes durch die Schulen sind die Fahrzeiten des ÖPNV zu berücksichtigen. Grundsätzlich obliegt es damit den Schulen selbst, Einfluss auf möglichst kurze Wartezeiten zu nehmen. Zur Koordinierung der Erfordernisse des Schulbetriebs und des kommunalen ÖPNV werden jährlich Fahrplankonferenzen mit den Schulen durchgeführt. Es wird fortlaufend an einer weiteren Koordinierung der Zeiten des Schulbeginns und des Schulendes gearbeitet werden, um sowohl Wartezeiten von Schülerinnen und Schüler zu verkürzen als auch Anschlüsse innerhalb des ÖPNV-Systems zu sichern.

5.3 Barrierefreiheit

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

Ein vollständig barrierefreier ÖPNV erfordert einen ganzheitlichen Planungsansatz über die Haltestellen und Fahrzeuge bis zur Fahrgastinformation und erleichtert die Nutzung des ÖPNV für alle Kundinnen und Kunden.

Fahrzeuge

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

Kriterium	Mindeststandard
Fahrzeugeinstieg und Innenraumgestaltung	• Busse mit Niederflureinstieg und Niederflurbereich zwischen Tür 1 und Tür 2 als Mehrzweckfläche mit Platz für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen • Kneeling und Klapprampe • visuell kontrastreiche Gestaltung der Türen
Information	• Fahrtinformation (Liniennummer und Zielanzeige nach § 33 BOKraft) • Ansage und Anzeige des nächsten Haltestellennamens im Inneren des Fahrzeugs • visuell kontrastreiche Piktogramme in ausreichender Größe • Beschriftung von Haltewunschtastern und wichtigen Elementen innerhalb der Fahrzeuge zusätzlich in Braille- oder Prismenschrift

Tabelle 19: Mindestanforderungen an Fahrzeuge

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

- Fahrzeuge für alternative Bedienformen eingesetzt werden und
- Fahrzeuge maximal acht Sitzplätze aufweisen.

Information und Kommunikation

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

Kriterium	Mindeststandard
App und Internetseite	• Änderungsmöglichkeit des Kontrastes • Anpassungsmöglichkeit der Schriftgröße • Nutzung serifenloser Schriftart • Vorlesefunktion und Spracheingabe • Auskunft zur Barrierefreiheit der Reisekette
Haltestellen	• Fahrplanaushang in kontrastreicher Darstellung in serifenloser Schrift, Schriftgröße mindestens 12 Punkt, Anbringungshöhe circa 1,3 Meter bis 1,4 Meter, hindernisfreie Zugänglichkeit in einem für sehbehinderte Menschen nötigem Abstand • leicht verständliche Aufbereitung mit möglichst wenigen Fußnoten • Nutzung von QR-Codes für weitergehende Informationen für mobilitätseingeschränkte Personen
Fahrzeuge	• Verwirklichung des Zwei-Sinne-Prinzips bei elektronischen Anzeigen
Vertrieb	• Verwirklichung des Zwei-Sinne-Prinzips in den Vertriebskanälen

Tabelle 20: Mindeststandards an Informations- und Kommunikationskanäle

Haltestellen

Für Bau und Unterhaltung der Haltestellen sind im Landkreis Oberhavel die kreisangehörigen Kommunen als Straßenbaulastträger zuständig. Ihnen obliegt die Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen. Der Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger verfügt über keine rechtliche Handhabe, die kreisangehörigen Kommunen zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen zu verpflichten. Der Landkreis ist daher auf deren Mitwirken angewiesen, unterstützt sie mit der Förderrichtlinie des Landkreises Oberhavel über die Vergabe von Zuschüssen für Bau- und Ausbaumaßnahmen an Verknüpfungs- und Zugangsanlagen im Bereich des übrigen ÖPNV (Förderrichtlinie OHV) und berät sie hinsichtlich der Notwendigkeit von Barrierefreiheit.

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

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

Tabelle 21: Regelungen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen

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

Für einen schnellen und zielgerichteten barrierefreien Ausbau ist eine enge Zusammenarbeit innerhalb des Landkreises mit den Verkehrsunternehmen, den Vertreterinnen und

Vertretern der verschiedenen Interessenverbände und Organisationen sowie mit den kreisangehörigen Kommunen und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg wichtig.

Für die Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus werden folgende Kriterien definiert:

- Anzahl Ein-, Aus- und Umsteigende
- Verknüpfungsfunktion im ÖPNV-Netz
- räumliche Nähe der Haltestelle zu wichtigen Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Menschen (zum Beispiel Alten-/Pflegeheime, Krankenhäuser, Behindertenwerkstätten et cetera)
- räumliche Nähe der Haltestelle zu weiteren Einrichtungen mit hoher Nutzungsfrequenz (zum Beispiel Schulen/Hochschulen, Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen, Verwaltungsstandorte, Arbeitsplatzschwerpunkte et cetera)
- Bedeutung der Haltestelle in der Netzhierarchie (absteigende Priorität: 1. Hauptnetz I und Stadt-Umland-Verkehre, 2. Hauptnetz II, 3. Ergänzungsnetz)
- Dringlichkeit des Haltestellenausbaus (unsichere Querungsstellen, fehlende Befestigung von Aufstellflächen, fehlende Beleuchtung et cetera)

Ausnahmen

Betriebliche oder wirtschaftliche Gründe können Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständig barrierefreien Gestaltung erforderlich machen. Folgende Ausnahmetatbestände in Anlehnung an die Empfehlungen der BAG ÖPNV sind zulässig:

- Haltestellen in Bereichen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (zum Beispiel enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen, nicht ausreichende Gehwegbreiten, die zum Beispiel wegen erforderlichen Grunderwerbs nicht erweitert werden können)
- Haltestellen mit einer geringen täglichen Nutzungsintensität
- Haltestellen in geringer fußläufiger Entfernung zu einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle, die vergleichbare Verkehrsverbindungen bietet
- Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann (zum Beispiel weil aufgrund fehlender Verbindung zum Fußwegenetz eine „barrierefreie Insel“ geschaffen würde)
- Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist sowie
- sogenannte virtuelle Haltestellen und Ein- und Ausstiegspunkte im Haustürbetrieb, die ausschließlich durch flexible Bedienformen im Flächenbetrieb bedient werden

Ausnahmen sind zu begründen.

5.4 Infrastruktur und Fahrzeuge

5.4.1 Haltestellen

Entsprechend der Haltestellenkategorisierung (siehe Abschnitt 5.1.4) sollen die Haltestellen abgestufte Mindestanforderungen an die Ausstattung erfüllen. Diese Mindestanforderungen betreffen sowohl Ausstattungselemente in der Verantwortung des kreiseigenen Verkehrsunternehmens (vor allem Kennzeichnungs- und Informationspflicht), als auch Empfehlungen für die bauliche Ausstattung (Aufenthaltskomfort), die in der Verantwortung der jeweiligen Straßenbaulastträger liegen.

Der Landkreis Oberhavel wird bei der Förderung von Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur in Abstimmung mit den kreisangehörigen Kommunen und den Verkehrsunternehmen die Umsetzung dieser Mindestanforderungen unterstützen. Die Ausstattungen sind in der folgenden Tabelle 22 zusammengefasst.

Ausstattungsmerkmal	Haltestellenkategorie				
	A	B	C1	C2	C3
Haltestellenmast beziehungsweise Befestigungseinrichtung für das Haltestellenschild und Haltestellenschild	x	x	x	x	x
Haltestellenname, Verkehrsunternehmen, Verkehrshinweise (zum Beispiel Baumaßnahmen)	x	x	x	x	x
Liniennummern und Fahrtziele sowie Produktsignet	x	x	x	x	x
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeiten, Gültigkeitshinweis	x	x	x	x	x
Hinweis Rufnummer Info-Telefon, allgemeine Auskunft bei Störungen; Hinweise auf VBB-Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen, Servicehinweise	x	x	x	x	x
Liniennetzplan	x	x	x	-	-
Dynamische Fahrgastinformation (visuell)	x	x	(x)	-	-
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	x	x	(x)	-	-
VBB-Logo	x	x	x	x	x
Tarifinformationen (Tarifbereich beziehungsweise Tarifwabe)	x	x	x	-	-
Personalbediente Vertriebsstelle	x	(x)	(x)	-	-
Stationärer Fahrausweisautomat/Entwerter	x	(x)	(x)	-	-
Befestigte Wartefläche	x	x	x	x	x
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	x	x	x	x	x

Ausstattungsmerkmal	Haltestellenkategorie				
	A	B	C1	C2	C3
Wetterschutzeinrichtung (Fahrgastunterstand oder andere Überdachung)	x	x	x	(x)	-
Sitzgelegenheit	x	x	x	(x)	-
Spritzschutz bei Haltestellen in Mittellage	x	x	x	-	-
Abfallbehälter	x	x	x	(x)	(x)
Info- und Notrufsäule	x	-	-	-	-
Uhr	x	(x)	-	-	-
Öffentliches/barrierefrei zugängliches WC	x	(x)	-	-	-

Tabelle 22: Mindestausstattung der Haltestellen

Haltestellen mit besonderer touristischer Funktion (zum Beispiel Gedenkstätten Ravensbrück und Sachsenhausen, Ziegeleipark, Tierpark, Weihnachtspostamt) sollen zusätzlich in geeigneter Weise mit touristisch relevanten Informationen (zum Beispiel touristische Ziele, Umgebungskarten et cetera) ausgestattet werden.

Der Zustand der Haltestelleninfrastruktur soll regelmäßig erfasst und kontrolliert werden. Dies soll im Zusammenwirken zwischen den jeweiligen Baulastträgern (insbesondere den kreisangehörigen Kommunen), dem kreiseigenen Verkehrsunternehmen und dem Landkreis Oberhavel erfolgen. Das kreiseigene Verkehrsunternehmen wird dazu das vorhandene eigene Haltestellenkataster jeweils fortschreiben. Es soll dabei die Kompatibilität und Integrationsmöglichkeit des Haltestellenkatasters in die VBB-Haltestellendatenbank sichergestellt werden.

5.4.2 Fahrzeuge

Der Landkreis Oberhavel lässt moderne Fahrzeuge im kommunalen ÖPNV einsetzen. Die Fahrzeuge müssen die Vorgaben der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BO-Kraft) erfüllen. Dafür hinaus werden folgende Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz gestellt:

- barrierefreier Zugang durch Niederflurbusse oder Low-Entry-Fahrzeuge und Kneelingfunktion (in Ausnahmefällen sind Fahrzeuge mit Hubliftsystemen zugelassen, wenn der Einsatz von Niederflur- beziehungsweise Low Entry-Fahrzeugen nicht möglich ist)
- hinreichende Platzkapazität zur Beförderung aller Fahrgäste
- Möglichkeit zur Beschränkung auf den Einstieg an der Vordertür zwecks Fahrscheinkontrolle und Erhöhung der subjektiven Sicherheit

- sauberer Fahrzeugzustand innen und außen (regelmäßige Reinigung je nach Witterung und Verschmutzungsgrad, Grundreinigungen des gesamten Innenraums mindestens halbjährlich, möglichst umgehende Beseitigung von Schäden durch Vandalismus)
- Fahrgastinformation durch gut lesbare Zielmatrix, eine automatische visuelle und akustische Fahrgastinformation über die nächsten Haltestellen
- kontrastreiche Haltestangen sowie gut auffindbare und kontrastreiche Halthanforderungstasten in ausreichender Zahl im gesamten Fahrzeug
- blendfrei ausgeleuchteter Fahrgastraum und rutschhemmende Bodenbeschaffenheit
- ausreichende Stellflächen zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Rollatoren, schwerem Gepäck, ÖPNV-zugelassenen E-Scootern (entsprechend Beförderungsbedingungen) und gegebenenfalls Fahrrädern
- Anbindung an das ITCS-System (Bordrechner/ITCS, Fahrausweisverkaufstechnik inklusive kontaktloser elektronischer Bezahlungsfunktion, Leseeinrichtungen für elektronische Tickets, Fahrausweisentwerter, Ansteuerung der Innenmonitore, Kommunikationseinrichtungen inklusive automatische Haltestellenansage) sowie gegebenenfalls Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung entsprechend der im Landkreis Oberhavel und in den angrenzenden Landkreisen sowie im Land Berlin eingesetzten Technik
- Beim Einsatz von Kleinbussen, einschließlich Taxen von Nachunternehmungen, sind die Fahrzeuge mit entsprechenden mobilen Terminals für den Fahrscheinverkauf auszustatten.
- Klimatisierung, Videoüberwachung des Innenraumes sowie automatische Fahrgastzählssysteme (AFZS) und Abbiegeassistenten sind bei Neufahrzeugen vorzusehen.
- Werbeflächen dürfen Fenster im Fahrgastbereich generell nicht überdecken
- Fahrzeuge halten die im Beschaffungsjahr geltende Euro-Abgas-Norm und die Geräuschgrenzwerte der EU-Richtlinie EG 92/97/EWG ein.
- Flottendurchschnittsalter soll nach Möglichkeit acht Jahre nicht überschreiten (Fahrzeughöchstalter: 16 Jahre)

Der Landkreis Oberhavel nutzt die kreiseigenen finanziellen Mittel vorrangig für den Erhalt des Leistungsumfanges im kommunalen ÖPNV (Erhalt des Fahrtenangebotes). Vorgaben aus dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz zum Einsatz von „sauberen Fahrzeugen“ sowie „emissionsfreien Fahrzeugen“ werden im Rahmen der Fahrzeugbeschaffung nur berücksichtigt, wenn daraus resultierende Mehrkosten oder Kostenrisiken durch Förderungen übergeordneter Ebenen ausgeglichen werden oder die Umstellung wirtschaftliche Vorteile für den Landkreis erwarten lässt.

5.5 Tarif, Vertrieb, Fahrgastinformation

5.5.1 Tarif und Vertrieb

Im kommunalen ÖPNV sind die Tarifbestimmungen sowie die Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB-Tarif) anzuwenden. Art und Umfang der Anwendung des VBB-Tarifs werden per Kooperationsvertrag geregelt.

Für die Weiterentwicklung des Tarifes im Rahmen des VBB setzt sich der Landkreis dafür ein, das Ticketangebot und die Tarifstruktur unterhalb des Deutschlandtickets (Einzel- und Tagesfahrausweise) zu vereinfachen und übersichtlicher zu gestalten. Die Ergiebigkeit des Tarifes soll dabei erhalten bleiben.

Der Vertrieb der Fahrscheine des VBB-Tarifs erfolgt in allen Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV. Aus Sicht des Landkreises Oberhavel sollen weiterhin folgende Vertriebsformen der Fahrscheine durch das Verkehrsunternehmen angeboten werden:

- Ausweitung mobil nutzbarer elektronischer Vertriebswege (VBBApp, DB Navigator)
- Vorhaltung ausgewählter stationärer Vorverkaufsmöglichkeiten (zum Beispiel durch Agenturen et cetera)
- personalbedienter Vertrieb im Fahrzeug als Rückfallebene (Minimierung der Vertriebsvorgänge zur Erhöhung der Betriebsstabilität beziehungsweise Beschleunigung der Fahrpläne)

5.5.2 Fahrgastinformation

Allgemeine Information

Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, für den Kundinnen und Kunden eine rechtzeitige, vollständige und qualitätsgerechte Informationsbereitstellung sicherzustellen. Im Rahmen des VBB wird eine einheitliche, verkehrsträger- und betreiberunabhängige Fahrplaninformation gewährleistet. Die Regelungen des Handbuchs „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ und seine Ausführungsbestimmungen sollen angewandt werden. Zur Erstellung der zentralen Fahrplaninformation im Rahmen des VBB hat das Verkehrsunternehmen rechtzeitig und anforderungsgerecht die erforderlichen Daten bereitzustellen. Es stellt dem VBB Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen aller durchgeführten Fahrten zur Verfügung. Darüber hinaus gewährleistet das Verkehrsunternehmen die Veröffentlichung der Fahrpläne auf den Internetseiten des Verkehrsunternehmens und das Vorhalten aktueller Fahrplanaushänge an allen Haltestellen. Die Internetseiten sollen zudem barrierefrei gestaltet werden.

Das Verkehrsunternehmen soll somit einen Internetauftritt betreiben. Bei der Gestaltung des Internetauftrittes sind Fahrplan- und Tarifinformationen (gegebenenfalls über eine

Verlinkung zum VBB) darzustellen. Weiterhin sind telefonische Fahrplanauskünfte (entweder über eine eigene Servicetelefonnummer oder aber über Hinweis zum VBB-Infocenter) anzubieten. Nach Möglichkeit sollen darüber hinaus Informationen für spezifische ÖPNV-Angebote (zum Beispiel touristische oder flexible ÖPNV-Angebote [Rufbus, MOHVER]) bereitgestellt werden.

Die Marketingaktivitäten des kreiseigenen Verkehrsunternehmens/OHBV sind in das Kommunikationskonzept des VBB und des Landkreises Oberhavel eingeordnet. Die Gestaltung der verwendeten Medien sollte einheitlich, verständlich und übersichtlich entsprechend den Vorgaben der „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ erfolgen.

Echtzeitdaten

Das Verkehrsunternehmen soll Echtzeitinformationen über rechnergestützte Betriebsleitsysteme (ITCS) entsprechend den Anforderungen des VBB für die VBB-Datendrehscheibe zur Verfügung stellen. Über diese erfolgt ebenfalls der Abruf von Echtzeitinformationen (zum Beispiel zur Darstellung an den DFI-Anlagen oder in der App). Gleichzeitig sollten Echtzeitabfahrtszeiten (zum Beispiel über die VBB-App) auch akustisch übermittelt werden können (zum Beispiel für die Zielgruppe sehbehinderter Menschen).

Visuelle und akustische Informationen zu den nächsten Haltestellen und Anschlussmöglichkeiten sollen in allen Fahrzeugen vorhanden sein. Die visuellen Informationen sollen mindestens die nächsten beiden Haltestellen und die Endhaltestelle beinhalten und die betriebliche Situation durch die Ausgabe von Echtzeitdaten abbilden. Begründete Ausnahmen können bei Einsatz von kleinen Fahrzeugen durch den Landkreis genehmigt werden. Nach Möglichkeit sollen auch bedeutende Zwischenhalte (zum Beispiel Bahnhöfe oder touristische Ziele) dargestellt werden.

Die Informationen an den Haltestellen haben sich nach den Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunft- und Informationssystemen sowie an den Mindestanforderungen für die Haltestellenausstattung entsprechend der jeweiligen Haltestellenkategorie (siehe Abschnitt 5.4.1) zu richten.

Zur Verbesserung der Informationsqualität sollte ein weiterer Ausbau von DFI-Anlagen an Haltestellen, vorrangig der Kategorien B und C1, erfolgen. Nach Möglichkeit sollen dabei insbesondere auch Haltestellen im Bereich von SPNV-Zugangsstellen mit DFI-Anlagen ausgestattet werden.

Störungsmeldungen

Über Störungen im Betriebsablauf, Umleitungen sowie Fahrtalternativen bei Störungen ist durch das Verkehrsunternehmen internetbasiert (zum Beispiel www.vbb.de), über die derzeitigen vom VBB versorgten Apps, über die DFI-Anlagen sowie in den Fahrzeugen zu informieren. Die Störungsinformation soll möglichst kurzfristig, spätestens jedoch 30 Minuten nach Beginn der Störung, erfolgen.

Mobilitätstrainings

Bestehende Formate von Mobilitätstrainings sollen weiter fortgesetzt werden. Dies umfasst:

- jährliche Durchführung der Busschule für Schülerinnen und Schüler der Grundschulen zum Schuljahresbeginn
- regelmäßige Durchführung von Mobilitätstrainings für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (Rollator- und Sicherheitstrainings)

5.6 Betriebsqualität und Service

Der Betriebsablauf und das Auftreten des Verkehrsunternehmens gegenüber Kundinnen und Kunden beeinflusst die Wahrnehmung des ÖPNV als zuverlässige und attraktive Mobilitätsalternative. Daher sind die folgenden Qualitätsvorgaben durch das Verkehrsunternehmen einzuhalten:

- Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit
 - Fahrpläne sind nach Stand der Wissenschaft und Technik zu konstruieren
 - ausreichende Wende- und Pufferzeiten für einen stabilen Betriebsablauf sind zu berücksichtigen
- Definitionen und Berichtspflichten werden im öffentlichen Dienstleistungsauftrag geregelt und betreffen
 - Fahrtausfälle, Verspätungen und andere Schlechtleistungen
 - Berichtspflichten und Datenzugriff auf ITCS-Systeme zur Prüfung der vertragsgemäßen Leistungserbringung
 - Höhe und Umfang von Minderungen und Vertragsstrafen bei Schlechtleistungen
- Digitales Datenmanagement/Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
 - Einsatz eines rechnergestützten Betriebsleitsystemen (ITCS) mit Überwachung und Steuerung der Verkehrsleistungen (Fahrzeuge und Leitstelle, Fahrgastinformationen, Tarif und Netzdaten)
 - Informations- und Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrzeug und Leitstelle
 - Datenkommunikation mit Nachweis des Fahrweges mit Übermittlung der Echtzeitdaten an die Leitstelle

- Rechnergestützter Fahrbetrieb
 - integriertes Kassensystem zum Fahrscheinverkauf sowie Echtzeitdatenübermittlung für den Fahrbetrieb und die Fahrgastinformation (webbasiert und Fahrplan-App) unter Einhaltung der Vorgaben an die Datendrehscheibe des VBB
 - Ansteuerung der LSA-Knoten, soweit diese eine ÖPNV-Beeinflussung zulassen
 - Unterstützung der automatisierten Erfassung von Ein-/Aussteigenden sowie Statistikinformationen über erbrachte Fahrleistungen, Daten über den Einsatz von flexiblen Bedienformen, Anschlusssicherungen und Störungsmeldungen
- Leitstellen
 - Betriebszeitraum entspricht dem Fahrplanangebot
 - Einsatz qualifizierter Beschäftigter mit Kenntnissen der Betriebsabläufe sowie detaillierten Orts- und Streckenkenntnissen
- Betriebshöfe
 - Bereitstellung in eigener Verantwortung und auf Kosten der Verkehrsunternehmen
 - hinreichende Anzahl Abstellflächen für Fahrzeuge, Wartungs-, Instandhaltungs- und Reinigungsstätten
 - Bereithalten aller erforderlichen Räumlichkeiten einschließlich der von Sozialräumen
 - Abstellflächen für Fahrzeuge bieten ausreichenden Schutz vor Vandalismus
 - Standorte der Betriebshöfe und Abstellflächen gewährleisten möglichst kurze Ein- und Aussetzfahrten – die Standortwahl wird unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten abgewogen
- Störungs- und Beschwerdemanagement
 - Minimierung von Störungen und Betriebsunterbrechungen aufgrund äußerer Einflüsse sind durch entsprechende und zielgerichtete betriebslenkende Maßnahmen zu erreichen
 - Möglichst umgehende Information der Fahrgäste über betriebsbedingte Störungen, Umleitungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten
 - Bearbeitung von Kundenbeschwerden in der Regel innerhalb von zwei Wochen nach Beschwerdeeingang.
 - Vorhaltung eines Fundbüros an einem Standort im Landkreis Oberhavel

- Mindestanforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst: Die Einhaltung der Mindestanforderungen muss durch das Verkehrsunternehmen sichergestellt werden. Dies bezieht sich sowohl auf eigene Beschäftigte als auch auf Beschäftigte etwaiger Nachauftragnehmer.
 - fachliche Kompetenz (Auskunftsfähigkeit zu Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen, Liniennetz und Fahrplan sowie allgemeine Kenntnis über touristische Ziele, Umgang mit Fundsachen)
 - Fähigkeit zur Fahrschein-Sichtkontrolle
 - Vertrautheit mit den elektronischen Bordgeräten
 - Verantwortungsbewusstsein und rücksichtsvolle, lärmarme sowie klima- und umweltgerechte Fahrweise
 - erhöhte Aufmerksamkeit bezüglich der Sicherheit der Fahrgäste, Umsichtigkeit gegenüber an den Haltestellen wartenden und heraneilenden Fahrgästen
 - serviceorientiertes Auftreten, einheitliches und gepflegtes Erscheinungsbild, insbesondere Dienstkleidung,
 - Kommunikationsfähigkeit und ausreichende Kenntnis der deutschen Sprache
 - Sicherstellung erforderlicher Hilfestellungen für mobilitätseingeschränkte ÖPNV-Nutzende
 - permanente Qualifizierung des Fahrpersonals (Schulungen der Beschäftigten im Fahrdienst müssen gemäß den Vorgaben des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes regelmäßig, jedoch mindestens einmal jährlich, durchgeführt werden. Die Schulungen können gegebenenfalls durch eigene Inhalte des Verkehrsunternehmens ergänzt werden. Dabei sind die Themen Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit/Orientierung und Nutzung des ÖPNV durch mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Menschen zu berücksichtigen.

6 Bewertung der Bestandsstrukturen / Schwachstellenanalyse Verkehrsangebot

Nach den in Kapitel 5.1.1 definierten Standards wurde die Erschließungswirkung des ÖPNV für die Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises untersucht. Die Haltestelleneinzugsbereiche sowie die durch diese nicht erfassten Einwohnerinnen und Einwohner sind in Abbildung 17 dargestellt.

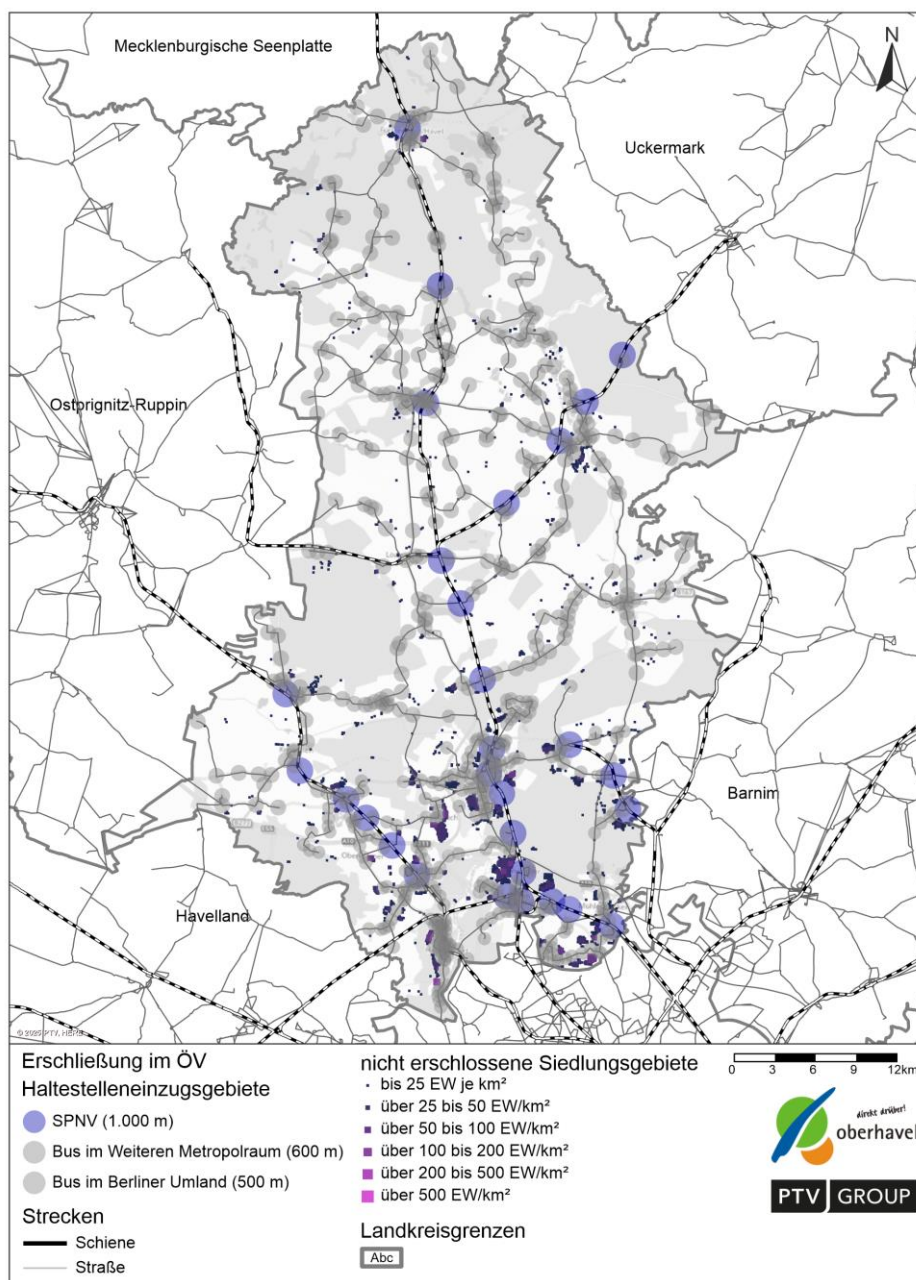


Abbildung 17: Haltestelleneinzugsradien und nicht erschlossene Siedlungsgebiete

Viele Siedlungen, die nicht innerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche liegen, unterschreiten den Grenzwert zur Bedienung im ÖPNV von mindestens 200 Einwohnerinnen und Einwohnern oder Arbeitsplätzen (siehe 5.1.1). Die im südlichen Teil des Landkreises liegenden Siedlungsgebiete außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche in Birkenwerder, Leegebruch und Mühlenbecker Land überschreiten diesen Grenzwert. Zudem sind in diesen drei Kommunen weniger als 80 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner durch ÖPNV-Haltestellen erschlossen.

Die nicht erschlossenen Gebiete im südlichen Bereich von Leegebruch und im nordwestlichen Bereich von Birkenwerder sind Wohngebiete, deren Verbindungs- oder Anliegerstraßen nicht durch Linienbusse befahren werden können. Bushaltestellen existieren dort nicht/nur zum Teil. Eine Anbindung an den ÖPNV ist daher nicht in allen Siedlungsbereichen möglich. Auch in den nicht erschlossenen Siedlungsgebieten im Westen und Süden von Schildow ist eine Verbesserung der Erschließung durch Linienbusangebote aufgrund der Straßenverhältnisse kaum möglich. Abschließend ist zu konstatieren, dass zusätzliche ÖPNV-Angebote weitere finanzielle Aufwendungen bedingen, die im vorliegenden Nahverkehrsplan nicht vorgesehen sind.

Die Bedienungsqualität in Bezug auf angebotene Takte und Betriebszeiten (siehe Abschnitt 5.1.2) wird durch das Fahrplanangebot mit Stand April 2026 vollständig erreicht.

6.1 Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Bei der Beförderung von Schülerinnen und Schülern sind folgende wiederkehrende Probleme bekannt:

- Schulstandort Mühlenbeck (Kapazitäts- und Pünktlichkeitsprobleme)
- Schulstandort Vehlefan (vom Schulstandort gewünschte Schulanfangs- und Endzeiten können im Fahrplan nicht berücksichtigt werden)
- Schulstandorte Oranienburg (Kapazitätsprobleme Frühspitze ab Leegebruch in Richtung Oranienburg)
- Grundschule Schildow, Europaschule (fehlende Hortanbindung, Erreichbarkeit aus Richtung Schönfließ problematisch)
- Grundschule Friedrichsthal Kapazitätsprobleme durch Überlagerung Schulverkehr / Individualverkehr.

6.2 Infrastruktur und Fahrzeuge

Die Anforderungen an Fahrzeuge werden erfüllt.

Die Anforderungen an die Haltestelleninfrastruktur werden vorrangig im Bereich Barrierefreiheit nicht erfüllt. Aufgrund des nicht aktuellen Haltestellenkatasters können keine verbindlichen Aussagen zum Stand der Barrierefreiheit in den einzelnen VBB-Kategorien sowie innerhalb des Hauptnetzes in Busverkehr abgeleitet werden.

6.3 Tarif und Information

Die Einführung des Deutschlandtickets im Jahr 2023 führte zu deutlichen Verlagerungen in der Tarifnutzung. Das Zeitkartensegment der Verkehrsverbünde wurde weitgehend durch das Deutschlandticket verdrängt. Zudem sind deutliche Verlagerungen von Gelegenheitskundinnen und Gelegenheitskunden aus dem Einzel- und Tagesticketsortiment in das Deutschlandticket sichtbar. In zentralen Städten und Mittelstädten sank der Anteil von ÖPNV-Kundinnen und -Kunden mit Einzel- und Tagestickets von 44 Prozent auf 24 Prozent und in weiteren ländlich geprägten Gebieten von 38 Prozent auf 22 Prozent (infas, ISB/RWTH Aachen, mobilité, TU Dresden, 2025 S. 24). Damit gingen die Erlöse aus Fahrscheinverkäufen zurück.

Subventionierte Tarife in der Schülerbeförderung

Die Höhe des Eigenbetrages richtet sich nach der jeweils geltenden Schülerbeförderungssatzung und der Weiterentwicklung des VBB-Tarifes. Zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden NVP zahlt der Landkreis im Schuljahr 2026/2027 einen festen Zuschuss in Höhe von 30,00 Euro je Ticket (17,70 Euro Stadtlinienticket Oranienburg). Der tatsächlich durch die Eltern zu zahlende Eigenanteil entspricht dem Differenzbetrag zwischen der Höhe des VBB-Tarifes und dem Zuschuss des Landkreises Oberhavel.

Insgesamt sind durch das Deutschlandticket steigende Fahrgastzahlen vor allem im SPNV, aber auch den Busverbindungen zu verzeichnen, wodurch teilweise zusätzliche Beförderungskapazitäten nötig werden, die wiederum höhere Betriebskosten verursachen. Insgesamt wird damit die wirtschaftliche Situation des Verkehrsunternehmens, aber auch der Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV nicht verbessert.

Die Anforderungen in Bezug auf Tarifierung und Fahrgastinformation werden erfüllt. Es liegen keine Erkenntnisse zu Mängeln in Bezug auf Betriebsqualität und Service vor.

7 Maßnahmenkonzeption

7.1 Angebotskonzept 2027 bis 2031

Um die in Abschnitt 1.4 definierten Ziele für den Gültigkeitszeitraum 2027 bis 2031 zu erfüllen, sind Anpassungen des Verkehrsangebotes nötig. Neben dem Erhalt eines attraktiven ÖPNV-Angebotes ist es Ziel des Landkreises Oberhavel, den jährlichen Betriebskostenzuschuss gemäß Tabelle 25 auf 15,7 Millionen Euro im Jahr 2027 (und einer Inflationierung von 2,5 Prozent je Jahr) zu begrenzen. Dies ist aus Sicht des Landkreises nötig, um ein bedarfsgerecht priorisiertes Verkehrsangebot und die fordernden finanziellen Rahmenbedingungen gleichermaßen im Blick zu behalten.

Das daraus folgende Konzept hält einerseits die in Kapitel 5 definierten Mindestbedienungsstandards ein und ergänzt das Verkehrsangebot dort, wo die festgestellte Nachfrage dies erforderlich macht. Das Angebotskonzept stellt damit das gesetzlich geforderte ausreichende ÖPNV-Angebot im Landkreis Oberhavel bereit, das innerhalb der Aufgabenträgerschaft des Landkreises leistbar ist und die Bedienung der unterschiedlich strukturierten Teile des Landkreises mit geeigneten Angebotsformen und entsprechend der Nachfrage mit gleichwertigen Angebotsqualitäten gewährleistet.

Das Bedienungsangebot an Schultagen ist in Abbildung 18 dargestellt. Die Bedienungsangebote für Ferien- und Wochenendtage werden in Anhang 7 dargestellt.

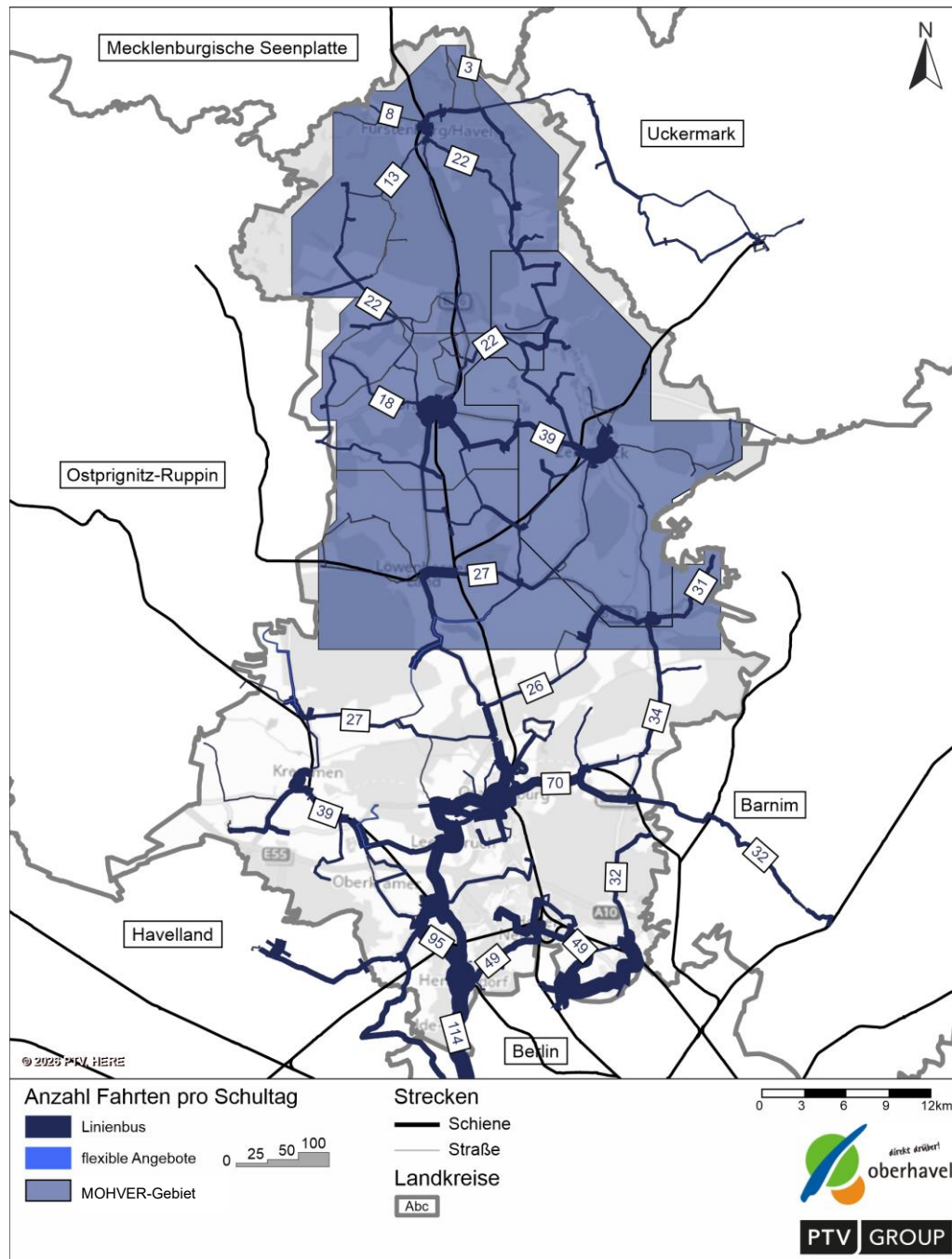


Abbildung 18: Anzahl Fahrplanfahrten an Schultagen

Mit dem vorgesehenen Angebotskonzept werden Fahrplanleistungen mit einem jährlichen Volumen von rund 6,08 Millionen Fahrplan-Kilometern (Soll-Kilometer), davon knapp 0,8 Millionen Kilometer als flexible Bedienform (überwiegend On-Demand Angebote unter der Marke MOHVER, vorrangig im nördlichen Teil des Landkreises als Planungsgröße), vorgesehen. Dies entspricht einem Rückgang der Plan-Kilometer um etwa zwölf Prozent. Für die On-Demand-Angebote wird ein Leistungsumfang von etwa 180.000 bis 200.000 Fahrzeugkilometern als Lastfahrt erwartet, was tendenziell eine

leichte Steigerung zu 2025 (rund 184.000 erbrachte Rufbuskilometer), mindestens aber einen Beibehalt des Leistungsumfangs darstellt.

Im Angebotskonzept 2027+ werden folgende Prioritäten angesetzt:

- Schülerverkehr soll möglichst ohne Eingriffe erhalten bleiben
- nachfragestarke Linien sollen möglichst weitgehend erhalten bleiben
- Linien sollten an prioritären Tagen (Schultagen) weitestgehend erhalten werden und Reduktionen vorrangig an nicht prioritären Tagen (Ferientage, Samstage, Sonn- und Feiertage) vorgenommen werden
- Linien beziehungsweise Fahrten wurden gestrichen, sofern
 - eine parallele Bedienung im SPNV oder im kÖPNV besteht
 - die Mindestkriterien zur Erschließung unterschritten wurden
- Linien beziehungsweise Fahrten mit schwacher Nachfrage wurden gestrichen oder durch bedarfsgesteuerte Verkehre (MOHVER) ersetzt

Daraus ergeben sich im Wesentlichen vier Anpassungscluster:

Taktanpassungen

Auf bestehenden Taktlinien in den Netzebenen Hauptnetz I und II werden die Takte an Schultagen nur außerhalb der Schulzeit in den Abendstunden sowie an nicht prioritären Verkehrstagen (Ferientage, Samstage sowie Sonn- und Feiertage) ganztätig reduziert. Damit kann auf diesen Linien der Schulverkehr und an 75 Prozent der Werktage auch das Angebot für Berufspendelnde konstant gehalten werden. In diesem Anpassungscluster sind die folgenden Linien enthalten:

- Linie 800 (Oranienburg – Kremmen)
- Linie 806 (Zühlsdorf – Mühlenbeck – Schildow – Hermsdorf)
- Linie 807 (Velten – Hennigsdorf)
- Linie 809 (Hennigsdorf – Hohen Neuendorf – Frohnau)
- Linie 816 (Borgsdorf – Velten)
- Linie 824 (Oranienburg – Velten – Hennigsdorf)
- Linie 833 (Gransee – Zehdenick)

Reduktion Parallelbedienung

Auf diesen Linien werden Linienabschnitte oder Fahrten entfernt, für die ein paralleles Bedienungsangebot durch andere Linien des SPNV oder kÖPNV besteht. Damit einher gehen teilweise geänderte Anbindungen an die Haltestellen und Stationen und damit

veränderte Zugangswege. In diesem Anpassungscluster ist die Linie 814 enthalten, die weitgehend parallel zur SPNV-Linie RB 55 verkehrt.

Die Linien 822 und 823 liegen ebenso zu großen Teilen im Einzugsbereich anderer Haltestellen, werden jedoch durch Dritte bedeutend kofinanziert. Die Fortführung dieser Linien hängt wesentlich von der Fortführung der Kofinanzierung durch Dritte ab.

Reduktion nachfrageschwacher Fahrten

Auf vielen Linien werden einzelne Fahrten mit geringer Auslastung gestrichen. Dies betrifft im Wesentlichen die Abendzeit ab 18 Uhr beziehungsweise 20 Uhr und das Wochenende. Innerhalb des Anpassungsclusters sind folgende Linien enthalten:

- Linie 801 (Oranienburg – Beetz – Kremmen)
- Linie 802 (Oranienburg – Neuendorf – Löwenberg)
- Linie 803 (Oranienburg – Liebenwalde – Liebenthal)
- Linie 805 (Oranienburg – Zehlendorf-Liebenwalde)
- Linie 812 (Neu Vehlefanz - Schwante - Bärenklau – Bötzwow)

Umstellung auf MOHVER

Im gesamten Norden des Landkreises Oberhavel wird der schulbezogene Verkehr an Schultagen durch Linienfahrten beibehalten. Alle bisherigen Rufbusfahrten werden durch das ausgeweitete MOHVER-Angebot ersetzt. Dies betrifft auch die Hauptnetzlinie 833 (Gransee – Badingen – Zehdenick) am Wochenende sowie die touristisch relevante Linie 854 (Gransee – Ziegeleipark Mildenberg – Himmelpfort).

Weiterhin wird an Ferientagen, Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen, aber auch an Schultagen außerhalb der Schulverkehrszeiten auf den Linien 830 bis 832 und 834 bis 857 kein Fahrplanangebot vorgehalten. Die durch diese Linien bedienten Haltestellen werden über die MOHVER-Sektoren bedient.

Übersicht der Änderungen

In der folgenden Tabelle sind die Änderungen der Fahrten in den Fahrplantabellen beschrieben.

Linie	Änderungen im Fahrplan/Vergleich 2026 zu 2027		
800	Schultage: Die Fahrten 18.00 Uhr/19.00 Uhr ab S-Oranienburg beziehungsweise Rückfahrten werden auf einen Kleinbusverkehr umgestellt. Die Fahrt 20.00 Uhr ab S-Oranienburg beziehungsweise Rückfahrt entfällt.		
	Ferientage: Die Fahrten 06.49Uhr; 09.00 Uhr; 11.10 Uhr; 13.10 Uhr; 15.10 Uhr; 17.00 Uhr beziehungsweise Rückfahrten entfallen. Die Fahrten 18.00 Uhr/19.00 Uhr ab S-Oranienburg beziehungsweise Rückfahrten werden auf einen Kleinbusverkehr umgestellt. Die Fahrt 20.00 Uhr ab S-Oranienburg beziehungsweise Rückfahrt entfällt.		
	Samstage; Sonn- und Feiertage: Angebot wird gänzlich auf Kleinbusverkehr umgestellt.		
	Bewertung: Die Angebotsreduzierung 20.00 Uhr erfolgt an Schul- und Ferientagen. Aufgrund der geringeren Fahrgastnachfrage ist mit wesentlicher negativer monetärer Auswirkung nicht zu rechnen. Die Umstellung des Fahrzeugeinsatzes im Zeitraum 18.00 – 20.00 Uhr erfolgt aufgrund geringer Nachfrage. Die Auslastung der Linie ist an Ferientagen geringer. Die Umstellung des Fahrzeugeinsatzes an Samstagen; Sonn- und Feiertagen erfolgt aufgrund geringer Nachfrage.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 350.558 (0)	Fahrplankilometer 2027 gesamt: 305.399	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025: Montag – Freitag: 27 Samstag; Sonn- und Feiertag: 16
801	Samstage; Sonn- und Feiertage: Angebot entfällt		
	Bewertung: Die Auslastung der Fahrten ist als gering zu bezeichnen.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 214.103 (6.430)	Fahrplankilometer 2027 gesamt: 202.432	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025: Montag – Freitag: 11 Samstag; Sonn- und Feiertag: 7
	erbracht (davon Rufbus): 211.035 (2.162)		
802	Samstage; Sonn- und Feiertage: Angebot entfällt		
	Bewertung: Die Erreichbarkeit der Gemeinden und Ortsteile Nassenheide, Löwenberg ist durch den SPNV (Nassenheide Bahnhof; Löwenberg, Bahnhof) gegeben. Die Auslastung der Fahrten ist als gering zu bezeichnen.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 201.062 (8.125)	Fahrplankilometer 2027 gesamt: 190.930	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025: Montag – Freitag: 14 Samstag; Sonn- und Feiertag: 10
	erbracht (davon Rufbus): 195.834 (2.897)		

Linie	Änderungen im Fahrplan/Vergleich 2026 zu 2027		
803	Samstage; Sonn- und Feiertage: Angebot entfällt		
	Bewertung: Die Erreichbarkeit des Ortsteils Nassenheide ist durch den SPNV (Nassenheide Bahnhof) gegeben. Die Auslastung der Fahrten ist als gering zu bezeichnen.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 216.578 (0) erbracht (davon Rufbus): 216.578 (0)	Fahrplankilometer 2027 gesamt: 198.689	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 17 Samstag; Sonn- und Feiertag: 10
805	Schultage: Die Fahrt 20.25 Uhr ab S-Oranienburg beziehungsweise Rückfahrt entfällt.		
	Ferientage: Die Fahrten 06.09 Uhr; 08.23 Uhr; 10.23 Uhr; 12.23 Uhr; 14.23 Uhr; 16.25 Uhr; 18.25 Uhr; 20.25 Uhr beziehungsweise Rückfahrten entfallen.		
	Samstage; Sonn- und Feiertage: Die Fahrt 20:54 Uhr ab S-Oranienburg bzw. Rückfahrt entfällt.		
	Bewertung: Die entfallende Fahrt 20.25 Uhr (Mo-Fr) ab S-Oranienburg kann durch die Linie 825 (S-Oranienburg ab 20.04 Uhr) zwischen S-Oranienburg > Schmachtenhagen, Ernst-Thälmann-Platz kompensiert werden. Die Auslastung der übrigen Fahrten ist als gering zu bezeichnen.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 282.030 (0) erbracht (davon Rufbus): 279.895 (0)	Fahrplankilometer 2027 gesamt: 238.385	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 13 Samstag; Sonn- und Feiertag: 10

Linie	Änderungen im Fahrplan/Vergleich 2026 zu 2027		
806	Schultage: Die Fahrten 05.25 Uhr; 16.25 Uhr; 17.25 Uhr; 18.25 Uhr; 19.25 Uhr; 19.45 Uhr; 20.20 Uhr; 20.40 Uhr ab S-Hermsdorf und 16.47 Uhr; 17.47 Uhr; 18.47 Uhr; 19.07 Uhr; 19.47 Uhr ab Mühlenbeck, Schule entfallen. Die Fahrt 20.59 Uhr ab Schildow, Kirche entfällt.		
	Ferientage: Die Fahrten 05.25 Uhr; 06.25 Uhr; 07.25 Uhr; 08.25 Uhr; 09.25 Uhr; 10.25 Uhr; 11.25 Uhr; 12.25 Uhr; 13.25 Uhr; 14.25; 15.25 Uhr; 16.25 Uhr; 17.25 Uhr; 18.25 Uhr; 19.25 Uhr; 19.45 Uhr; 20.20 Uhr; 20.40 Uhr ab S-Hermsdorf und 05.47 Uhr; 06.47 Uhr; 07.47 Uhr; 08.47 Uhr; 09.47 Uhr; 10.47 Uhr; 11.47 Uhr; 11.47 Uhr; 12.47 Uhr; 13.47 Uhr; 14.47 Uhr; 15.47 Uhr; 16.47 Uhr; 17.47 Uhr; 18.47 Uhr; 19.07 Uhr; 19.47 Uhr ab Mühlenbeck, Schule entfallen. Die Fahrt 20.59 Uhr ab Schildow, Kirche entfällt.		
	Samstage; Sonn- und Feiertage: Die Fahrten 10.44 Uhr; 11.44 Uhr; 12.44 Uhr; 13.44 Uhr; 14.44 Uhr; 15.44 Uhr; 16.44 Uhr; 17.44 Uhr; 18.44 Uhr; 19.44 Uhr; 20.34 Uhr; 21.34 Uhr; 22.30 Uhr; 23.30 Uhr; 00.30 Uhr ab S-Hermsdorf und 10.16 Uhr; 11.16 Uhr; 12.16 Uhr; 13.16 Uhr; 14.16 Uhr; 15.16 Uhr; 16.16 Uhr; 17.16 Uhr; 18.16 Uhr; 19.16 Uhr; 20.14 Uhr; 21.05 Uhr; 22.00 Uhr; 23.00 Uhr; 00.00 Uhr entfallen.		
	Bewertung: Die Angebotsreduzierungen an Schultagen betreffen nicht den schulverkehrsrelevanten Zeitraum und an Ferientagen den gesamten Betriebstag. Negative Auswirkungen für den Schulverkehr sind nicht zu erwarten. Die Auslastung der Linie ist insgesamt als hoch einzuschätzen, wobei zwischen einzelnen Streckenabschnitten und Zeiten zu differenzieren ist.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 493.704 (0) erbracht (davon Rufbus): 493.958 (0)	Fahrplankilometer 2027 gesamt: 414.746	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 24 Samstag; Sonn- und Feiertag: 14

Linie	Änderungen im Fahrplan/Vergleich 2026 zu 2027	
807	Schultage: Im Streckenabschnitt S-Hennigsdorf <> Alsdorfer Straße entfallen die Fahrten 06.01 Uhr; 16.01 Uhr; 17.01 Uhr; 18.01 Uhr ab S-Hennigsdorf. Im Streckenabschnitt S-Hennigsdorf <> Alsdorfer Straße entfallen die Fahrten 04.41 Uhr; 05.40 Uhr; 16.40 Uhr; 17.40 Uhr und 18.41 Uhr ab Alsdorfer Straße. Weiterhin entfallen die Fahrten 19.10 Uhr und 20.10 Uhr zwischen Velten, Hedwigpromenade und Hennigsdorf, Alsdorfer Straße und Rückrichtung 19.23 Uhr; 20.23 Uhr zwischen Hennigsdorf, Alsdorfer Straße und Velten, Hedwigpromenade. Ferientage: Im Streckenabschnitt S-Hennigsdorf <> Alsdorfer Straße entfallen die Fahrten 06.01 Uhr; 07.01 Uhr; 08.01 Uhr; 09.01 Uhr; 10.01 Uhr; 11.01 Uhr; 12.01 Uhr; 13.01 Uhr; 14.01 Uhr; 15.01 Uhr; 16.01 Uhr; 17.01 Uhr; 18.01 Uhr; 19.01 Uhr ab S-Hennigsdorf. Im Streckenabschnitt S-Hennigsdorf <> Alsdorfer Straße entfallen die Fahrten 04.41 Uhr; 05.40 Uhr; 06.40 Uhr; 07.40 Uhr; 08.40 Uhr; 09.40 Uhr; 10.40 Uhr; 11.40 Uhr; 12.40 Uhr; 13.40 Uhr; 14.40 Uhr; 15.40 Uhr; 16.40 Uhr; 17.40 Uhr und 18.41 Uhr ab Alsdorfer Straße. Weiterhin entfallen die Fahrten 19.10 Uhr und 20.10 Uhr zwischen Velten, Hedwigpromenade und Hennigsdorf Alsdorfer Straße und Rückrichtung 19.23 Uhr; 20.23 Uhr zwischen Hennigsdorf, Alsdorfer Straße und Velten, Hedwigpromenade. Samstage; Sonn- und Feiertage: Im Streckenabschnitt S-Hennigsdorf <> Alsdorfer Straße entfallen die Fahrten 08.38 Uhr; 10.38 Uhr; 12.38 Uhr; 14.38 Uhr; 16.38 Uhr; 18.38 Uhr; 19.38 Uhr; 20.38 Uhr ab S-Hennigsdorf. Im Streckenabschnitt S-Hennigsdorf <> Alsdorfer Straße entfallen die Fahrten 07.22 Uhr; 09.22 Uhr; 11.22 Uhr; 13.22 Uhr; 15.22 Uhr; 17.22 Uhr; 18.22 Uhr und 19.22 Uhr ab Alsdorfer Straße. Bewertung: Die Linie 807 wird im Streckenabschnitt S-Hennigsdorf <> Velten, Bahnhof anteilig (eine Fahrt je Stunde) im Zeitraum Montag – Freitag durch die Städte Hennigsdorf und Velten finanziert. Die in der Konzeption berücksichtigten Anpassungen haben keine Auswirkungen auf die durch die Städte finanzierten Fahrten. Die Angebotsreduzierung umfasst Fahrten zwischen den Haltestellen Alsdorfer Straße<> Velten, Hedwigpromenade im Zeitraum 19.00 – 21.00 Uhr. Zusätzlich entfallen Fahrten zwischen den Haltestellen Alsdorfer Straße <> S Hennigsdorf. Eine Differenzierung findet hierbei zwischen Schul- und Ferientagen statt. Die Erreichbarkeit des Siedlungsgebiets Alsdorfer Straße ist im Zeitraum Montag – Freitag bis 20.54 Uhr (neu 19.17 Uhr) gegeben. An Ferientagen wird zukünftig ein 60 Minuten-Takt (alt 20/40 Minuten-Takt) angeboten. An Samstagen; Sonn- und Feiertagen wird ein 120 Minuten-Takt (alt 60 Minuten-Takt) angeboten. Eine Kompensation ist durch die Linie 824 gegeben. Die Linie 824 erschließt den Siedlungsbereich Alsdorfer Straße durch die Haltestellen Waidmannsweg und Marwitzer Straße. Hierbei ist die Angebotsanpassung der Linie 824 zu berücksichtigen.	
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 198.366 (0) erbracht (davon Rufbus): 214.959 (0)	Fahrplankilometer 2027 gesamt: 221.508 mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 17 Samstag; Sonn- und Feiertag: 12
	Die Differenz der angebotenen Fahrplankilometer im Jahr 2025 zu 2027 erklärt sich durch die Tatsache, dass die Taktverdichtung der Linie 807 zum 08.09.2025 realisiert wurde. In der Berechnung der Fahrplankilometer wird die Angebotsverdichtung demzufolge erst ab 2026 voll wirksam. Die durch die Städte Velten und Hennigsdorf finanzierte Leistung umfasst im Jahr 2026 67.000 Fahrplankilometer.	

Linie	Änderungen im Fahrplan/Vergleich 2026 zu 2027		
809	Schultage: Die Fahrten 04.57 Uhr; 16.07 Uhr; 17.07 Uhr; 18.17 Uhr; 19.57 Uhr; 20.57 Uhr ab S-Hennigsdorf und 05.51 Uhr; 17.11 Uhr; 18.15 Uhr; 19.15 Uhr; 20.55 Uhr und 21.55 Uhr ab S-Frohnau entfallen.		
	Ferientage: Die Fahrten 04.57 Uhr; 06.11 Uhr; 07.11 Uhr; 08.11 Uhr; 09.14 Uhr; 10.16 Uhr; 11.16 Uhr; 12.16 Uhr; 13.16 Uhr; 14.07 Uhr; 15.07 Uhr; 16.07 Uhr; 17.07 Uhr; 18.17 Uhr; 19.57 Uhr; 20.57 Uhr ab S-Hennigsdorf und 05.51 Uhr; 07.03 Uhr; 08.11 Uhr; 09.11 Uhr; 10.11 Uhr; 11.11 Uhr; 12.11 Uhr; 13.11 Uhr; 14.09 Uhr; 15.09 Uhr; 16.09 Uhr; 17.11 Uhr; 18.15 Uhr; 19.15 Uhr; 20.55 Uhr und 21.55 Uhr ab S-Frohnau entfallen.		
	Bewertung: Die Angebotsreduzierungen an Schultagen betreffen nicht den schulverkehrsrelevanten Zeitraum. Negative Auswirkungen für den Schulverkehr sind nicht zu erwarten. Die Reduzierung des Taktangebotes umfasst an Schultagen die Tagesrandzeiten und an Ferientagen den gesamten Betriebstag. Die Nachfrage der Fahrten nach 20:00 Uhr lässt sich als gering einschätzen. Wesentliche monetäre Auswirkungen sind nicht anzunehmen.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 345.746 (0) erbracht (davon Rufbus): 346.211 (0)	Fahrplankilometer 2027 gesamt: 265.799	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 25 Samstag; Sonn- und Feiertag: 20
812	Schultage: Die Fahrten 18.01 Uhr; 19.22 Uhr ab Neu Vehlefan, Wendeplatz und 18.43 Uhr; 20.04 Uhr ab Bötzw, Schule entfallen.		
	Ferientage: Die Fahrten 18.01 Uhr; 19.22 Uhr ab Neu Vehlefan, Wendeplatz und 18.43 Uhr; 20.04 Uhr ab Bötzw, Schule entfallen.		
	Samstage; Sonn- und Feiertage: Angebot entfällt		
	Bewertung: Die entfallenden Fahrten werden derzeit im Rahmen eines Kleinbusverkehrs erbracht. Kapazitätsprobleme sind nicht bekannt. Die Auslastung der Fahrten ist als gering zu bewerten.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 174.748 (1.371) erbracht (davon Rufbus): 179.893 (29)	Fahrplankilometer 2027 gesamt: 149.088	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 10 Samstag; Sonn- und Feiertag: 11

Linie	Änderungen im Fahrplan/Vergleich 2026 zu 2027		
814	Schultage: Angebot entfällt		
	Bewertung: Die Linie 814 verkehrt in wesentlichen Streckenabschnitten parallel zum SPNV (RB55) und zu den Linien 800/812. Durch individuelle Wahlentscheidungen der Schülerinnen und Schüler kann es jedoch dazu kommen, dass diese nicht genutzt werden. Hierauf haben Landkreis und Verkehrsunternehmen keinen Einfluss. Eine gesamthafte Abstimmung der Fahrpläne der verbleibenden Linien und die Zuordnung des Fahrzeugeinsatzes sollte erfolgen. Zusätzlich sind die Angebote der RB 55 zu nutzen, was mit längeren Fußwegen zwischen Schulstandort und Bahnhof verbunden ist. Weiterhin sichert die Linie eine zusätzliche Feinerschließung zwischen Marwitz <> Schwante <> Kremmen. Eine Kompensation der entfallenen Leistungen ist zwischen Hennigsdorf <> Marwitz, Turnhalle durch die Linie 824 möglich. Die Auslastung der Fahrten ist im Frühverkehr als hoch einzuschätzen.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 27.396 (0) erbracht (davon Rufbus): 31.157 (0)	Fahrplankilometer 2027 gesamt: 0	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 11
816	Schultage: Die Fahrten 17.44 Uhr; 19.44 Uhr ab Borgsdorf, Schule und 18.12 Uhr; 20.12 Uhr ab Velten, Süd entfallen.		
	Ferientage: Die Fahrten 07.53 Uhr; 09.52 Uhr; 11.52 Uhr; 13.53 Uhr; 15.53 Uhr; 17.52 Uhr; 19.54 Uhr ab Borgsdorf, Schule und 08.25 Uhr; 10.25 Uhr; 12.23 Uhr; 14.23 Uhr; 16.25 Uhr; 18.26 Uhr; 20.26 Uhr ab Velten, Süd entfallen.		
	Samstage; Sonn- und Feiertage: Angebot entfällt		
	Bewertung: Die Leistungsreduzierung umfassen im Zeitraum Montag – Freitag die Spätverbindungen zwischen Velten und Borgsdorf. Die Auslastung der Fahrten ist als gering einzuschätzen. Die Leistungsanpassung in Ferienzeiträumen geht von einer Halbierung des Taktes aus. Die Inanspruchnahme der Linie ist als mäßig zu bezeichnen. Auf ein Angebot am Wochenende wird zukünftig verzichtet. Die Orte Velten und Borgsdorf sind durch den SPNV beziehungsweise Linie 824 erreichbar. Die Auslastung der Fahrten ist als gering zu bezeichnen.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 117.680 (0) erbracht (davon Rufbus): 93.029 (0)	Fahrplankilometer 2027 gesamt: 83.955	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 7 Samstag; Sonn- und Feiertag: 4

Linie	Änderungen im Fahrplan/Vergleich 2026 zu 2027		
824	Schultage: Die Fahrten 04.20 Uhr; 05.20 Uhr; 16.19 Uhr; 17.22 Uhr; 18.22 Uhr ab S-Oranienburg und 05.20 Uhr; 06.18 Uhr; 17.20 Uhr; 18.20 Uhr und 19.20 Uhr ab S-Hennigsdorf entfallen.		
	Ferientage: Die Fahrten 04.22 Uhr; 05.20 Uhr; 06.19 Uhr; 07.19 Uhr; 08.20 Uhr; 09.20 Uhr; 10.20 Uhr; 11.20 Uhr; 12.19 Uhr; 13.19 Uhr; 14.19 Uhr; 15.19 Uhr; 16.19 Uhr; 17.20 Uhr; 18.23 Uhr ab S-Oranienburg und 05.20 Uhr; 06.18 Uhr; 07.18 Uhr; 08.19 Uhr; 09.19 Uhr; 10.19 Uhr; 11.19 Uhr; 12.18 Uhr; 13.18 Uhr; 14.18 Uhr; 15.18 Uhr; 16.18 Uhr; 17.19 Uhr; 18.20 Uhr; 19.20 Uhr ab S-Hennigsdorf entfallen.		
	Samstage: Die Fahrten 06.30 Uhr; 07.29 Uhr; 08.29 Uhr; 09.30 Uhr; 10.29 Uhr; 11.29 Uhr; 12.29 Uhr; 13.29 Uhr; 14.29 Uhr; 15.29 Uhr; 16.29 Uhr; 17.30 Uhr; 18.30 Uhr; 19.30 Uhr; 20.30 Uhr; 21.30 Uhr; 22.30 Uhr 23.30 Uhr ab S-Hennigsdorf und 05.12 Uhr; 06.12 Uhr; 07.10 Uhr; 08.12 Uhr; 09.10 Uhr; 10.10 Uhr; 11.10 Uhr; 12.10 Uhr; 13.10 Uhr; 14.10 Uhr; 15.10 Uhr; 16.10 Uhr; 17.10 Uhr; 18.12 Uhr; 19.12 Uhr; 20.12 Uhr; 21.12 Uhr und 22.12 Uhr ab S-Oranienburg entfallen.		
	Bewertung: Die Angebotsreduzierungen an Schultagen betreffen nicht den schulverkehrsrelevanten Zeitraum. Negative Auswirkungen für den Schulverkehr sind nicht zu erwarten. An Ferientagen und am Wochenende ist die Taktreduktion ganztags vorgesehen. Die Linie 824 ist die am häufigsten nachgefragte Linie der OVG (Fahrgastzahlen).		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 820.468 (0)	Fahrplankilometer 2027 gesamt: 681.095	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 48 Samstag; Sonn- und Feiertag: 41
833	Schultage: Die Fahrten 18.31 Uhr und 19.31 Uhr ab Gransee, Grüner Weg und die Fahrten 19.47 Uhr und 20.47 Uhr ab Zehdenick, Libellenweg entfallen.		
	Ferientage: Die Fahrten 04.36 Uhr ab Gransee, Gymnasium; 06.28 Uhr; 08.32 Uhr; 10.32 Uhr; 12.32 Uhr; 14.32 Uhr; 16.32 Uhr; 18.31 Uhr und 19.31 Uhr ab Gransee, Grüner Weg und die Fahrten 05.22 Uhr; 07.35 Uhr; 09.35 Uhr; 11.34 Uhr; 13.35 Uhr; 15.35 Uhr; 17.35 Uhr; 19.47 Uhr und 20.47 Uhr ab Zehdenick, Libellenweg entfallen.		
	Auswirkungen: Die Leistungsreduzierung umfasst im Zeitraum Montag – Freitag an Schultagen die Spätverbindungen zwischen Gransee und Zehdenick. Die Auslastung der Fahrten ist als gering einzuschätzen. An Ferientagen ist die Taktreduktion ganztags vorgesehen.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 250.495 (32.094)	Fahrplankilometer 2027 gesamt: 207.709	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 14 Samstag; Sonn- und Feiertag: *1)
	erbracht (davon Rufbus): 233.156 (14.165)		

Linie	Änderungen im Fahrplan/Vergleich 2026 zu 2027		
839	Samstage; Sonn- und Feiertage – Sommersaison Osterferien bis 31.10.: Die Fahrten 09.58 Uhr; 11.58 Uhr; 13.58 Uhr; 15.58 Uhr; 17.58 Uhr ab Fürstenberg, Bahnhof und die Fahrten 10.33 Uhr; 12.33 Uhr; 14.33 Uhr; 16.33 Uhr und 18.33 Uhr entfallen.		
	Bewertung: Das im Rahmen der Sommersaison angebotene Taktverkehrskonzept dient der touristischen Erschließung des nördlichen Landkreises. Eine Kompensation erfolgt durch das MOHVER-Angebot.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 132.741 (59.737) erbracht (davon Rufbus): 112.785 (11.396)	Fahrplankilometer 2027 gesamt: 121.070	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 8 Samstag; Sonn- und Feiertag: 6
854	Ferientage; Samstage; Sonn- und Feiertage – Sommersaison Osterferien bis 31.10.: Die Fahrten 10.40 Uhr; 11.40 Uhr; 12.40 Uhr; 14.40 Uhr; 16.11 Uhr ab Gransee, Bahnhof und 11.10 Uhr; 12.10 Uhr; 13.40 Uhr; 15.40 Uhr und 16.40 Uhr entfallen.		
	Bewertung: Das im Rahmen der Sommersaison angebotene Taktverkehrskonzept dient der Anbindung des Ziegeleiparks, hat demzufolge einen touristischen Hintergrund. Eine Kompensation erfolgt durch das noch umzusetzende MOHVERangebot im Raum Zehdenick.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 43.334 (0) erbracht (davon Rufbus): 65.531 (0)	Fahrplankilometer 2027 gesamt: 44.257	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 9 Samstag; Sonn- und Feiertag: 3

Tabelle 23: Angebotskonzept 2027 – 2031: Übersicht Detailanpassungen

Hinweis zu Fahrgastzahlen *1): Die OVG erhebt Fahrgastzahlen mittels AFZS. Hierfür sind alle Fahrzeuge der OVG mit entsprechenden Zählgeräten ausgestattet. Ausgenommen sind Kleinbusse, die technisch bedingt über kein AFZS verfügen. Linien mit dem Vermerk „Linientaxi (LT)“ weisen gegebenenfalls einen Fehler in der Gesamtzahl der erhobenen Fahrgäste auf.

In der folgenden Tabelle sind die Anmerkungen zu Linien enthalten, die keine Fahrplananpassung erfahren werden, deren Angebot sich allerdings ändert (zum Beispiel durch Umstellung auf MOHVER) oder die Rahmenbedingungen unterliegen, die durch Entscheidungen Dritter beeinflusst werden.

Linie	Änderungen im Fahrplan / Vergleich 2026 zu 2027		
822	Bewertung: Die Linie wird im Streckenabschnitt S Hohen Neuendorf – S Birkenwerder – S Bergfelde im Zeitraum Montag bis Freitag vollumfänglich durch die Stadt Hohen Neuendorf finanziert. Die Fahrgastzahlen/Auslastung der Linie unterliegt tageszeitlichen Schwankungen. Überwiegend werden Fahrten im Rahmen des Schulverkehrs stark in Anspruch genommen. Die Anbindung des Schulstandortes Regine Hildebrandt erfolgt im Rahmen des Busverkehrs ausschließlich durch die Linie 822. Sofern der Streckenabschnitt S Hohen Neuendorf <> S Birkenwerder <> S Bergfelde durch die Linie nicht mehr bedient wird, ist der Schulstandort mittels SPNV durch die Linien S1/S8 erreichbar. Zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP ist eine Entscheidung zur weiteren Finanzierung der Linie noch ausstehend. Durch die Stadt Hohen Neuendorf werden im Jahr 2026 93.100 Fahrplankilometer finanziert.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 118.652 (0) erbracht (davon Rufbus): 162.717 (0)	Fahrplankilometer 2027 gesamt: unbekannt; Entscheidung offen	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 10 Samstag; Sonn- und Feiertag: 5
	Anmerkung: Die Fahrplankilometer Planung beinhalten die Linienenerweiterung ab 28.04.2025 nicht.		
823	Bewertung: Der Fahrplan der Linie besteht aus Taktfahrten und für Fahrgäste nutzbare Betriebsfahrten zwischen Betriebshof und S-Oranienburg. Die Taktfahrten der Linie werden vollumfänglich durch die Stadt Oranienburg finanziert. Der Linienverlauf innerhalb der Kreisstadt Oranienburg führt im 60 Minuten-Takt parallel zur Linie 800 (Weiße Stadt) bis zum Betriebshof der OVG. In der Sommersaison verbindet die Linie den Tierpark Germendorf mit dem S-Bahnhof Oranienburg. Die Fahrgastzahlen weisen eine deutlich stärkere Inanspruchnahme der Linie durch die Anbindung des Tierparks aus. Der Tierpark Germendorf ist ohne die Linie 823 nicht mehr erreichbar. Die nächstgelegene Haltestelle ist Germendorf, Dorfstraße, die durch die Linie 824 angefahren wird. Neben einem deutlich längeren Fußweg ist zu beachten, dass die Linie 824 eine Angebotsanpassung erfahren wird. Zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP ist eine Entscheidung zur weiteren Finanzierung der Linie noch ausstehend. Durch die Stadt Oranienburg werden im Jahr 2026 67.200 Fahrplankilometer finanziert.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 61.723 (0) erbracht (davon Rufbus): 105.178 (0)	Fahrplankilometer 2027 gesamt: unbekannt; Entscheidung offen	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 6 Samstag; Sonn- und Feiertag: 6
	Anmerkung: Die Fahrplankilometer Planung beinhalten die saisonbedingten Auswirkungen (Verlängerung bis Tierpark) nicht.		

Linie	Änderungen im Fahrplan / Vergleich 2026 zu 2027		
830	Bewertung: Die Linie verkehrt im Streckenabschnitt Löwenberg <> Gransee über Gutengermendorf und Häsen. An Schultagen werden im Zeitraum 06.00 – 17.00 Uhr Fahrplanfahrten angeboten, zuzüglich verkehrt ein Rufbus bis 20.30 Uhr. An Ferientagen wird ein 120 Minuten-Takt durch Rufbusfahrten angeboten. Ein Angebot an Samstagen, Sonn- und Feiertagen sieht der Fahrplan nicht vor. Im Zuge der Umsetzung des Konzeptes MOHVER im Raum Löwenberg werden die liniengebundenen Rufbusfahrten ersetzt. Die Angebotszeiten inklusive des Wochenendangebotes sind gemäß Abschnitt 5.1.3 geplant. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass durch die Umsetzung des Konzeptes MOHVER ein auf den Kundenwunsch abgestimmtes Mobilitätsangebot vorgehalten wird, welches längere Betriebszeiten und ein Wochenendangebot beinhaltet.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 197.240 (68.122) erbracht (davon Rufbus): 136.570 (7.426)	Fahrplankilometer 2027 gesamt (davon Rufbus): 200.377 (69.071)	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 11 Samstag; Sonn- und Feiertag: *1)
831	Bewertung: Die Linie verkehrt im Streckenabschnitt Löwenberg <> Liebenwalde <> Liebenthal über Liebenberg und Neuholland. An Schultagen wird im Zeitraum 06.00 – 21.30 Uhr ein Fahrplanangebot vorgehalten, welches sich aus Rufbusfahrten und Linienfahrten ergänzt. An Ferientagen wird ein Rufbusangebot in Form eines 120 Minuten-Takt im Fahrplan vorgehalten. Ein Angebot an Samstagen, Sonn- und Feiertagen sieht der Fahrplan nicht vor. Im Zuge der Umsetzung des Konzeptes MOHVER im Raum Löwenberg werden die liniengebundenen Rufbusfahrten ersetzt. Die Angebotszeiten inklusive des Wochenendangebotes sind gemäß Abschnitt 5.1.3 geplant. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass durch die Umsetzung des Konzeptes MOHVER ein auf den Kundenwunsch abgestimmtes Mobilitätsangebot vorgehalten wird, welches vergleichbare Betriebszeiten und ein Wochenendangebot beinhaltet.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 201.970 (147.374) erbracht (davon Rufbus): 73.694 (19.074)	Fahrplankilometer 2027 gesamt (davon Rufbus): 203.567 (147.810)	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 8 Samstag; Sonn- und Feiertag: 9 *1)
832	Bewertung: Die Linie verkehrt im Streckenabschnitt Löwenberg <> Zehdenick über Falkenthal und Grüneberg. An Schultagen wird im Zeitraum 06.00 – 17.00 Uhr ein Fahrplanangebot vorgehalten, welches aus Linienfahrten besteht. An Ferientagen wird ein rudimentäres Rufbusangebot in Form von drei Fahrtenpaaren angeboten. Ein Angebot an Samstagen, Sonn- und Feiertagen sieht der Fahrplan nicht vor. Im Zuge der Umsetzung des Konzeptes MOHVER im Raum Löwenberg werden die liniengebundenen Rufbusfahrten ersetzt. Die Angebotszeiten inklusive des Wochenendangebotes sind gemäß Abschnitt 5.1.3 geplant. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass durch die Umsetzung des Konzeptes MOHVER ein auf den Kundenwunsch abgestimmtes Mobilitätsangebot vorgehalten wird, welches vergleichbare Betriebszeiten und ein Wochenendangebot beinhaltet.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 107.470 (11.909) erbracht (davon Rufbus): 97.632 (2.072)	Fahrplankilometer 2027 gesamt (davon Rufbus): 109.698 (12.104)	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 14

Linie	Änderungen im Fahrplan / Vergleich 2026 zu 2027		
834	Bewertung: Die Linie verkehrt ausschließlich im Rahmen des Schulverkehrs zur Anbindung des Grundschulstandortes in Menz. Die im Fahrplan der Linie enthaltenen Haltestellen werden zusätzlich durch den MOHVER bedient. Bedingt durch den Ausbau des MOHVER Fürstenberg ab 01.06.2026 trifft dies auf alle im Fahrplan angegebenen Haltestellen zu.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 18.606 (3.308) erbracht (davon Rufbus): 15.395 (97)	Fahrplankilometer 2027 gesamt (davon Rufbus): 18.986 (3.363)	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 22
835	Bewertung: Die Linie verkehrt als Ringverkehr zwischen Gransee <> Schönermark <> Schulzendorf <> Rönnebeck <> Meseberg an Schultagen in Form eines angenäherten 60 Minuten-Taktes. Ergänzt wird das Angebot durch den MOHVER Gransee, der auch ein Mobilitätsangebot an Ferientagen beinhaltet. Mit Wirkung zum 01.06.2026 werden alle Haltestellen der Linie 835 durch das Wochenendangebot 08.00 – 18.00 Uhr angefahren.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 96.129 (13.351) erbracht (davon Rufbus): 83.528 (722)	Fahrplankilometer 2027 gesamt (davon Rufbus): 98.174 (13.635)	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 10
836	Bewertung: Die Linie verkehrt zwischen Gransee <> Groß Woltersdorf <> Menz <> Neuglobsow über Rauschendorf, Wolfsruh. An Schultagen werden liniengebundene Fahrten durch diverse Rufbusfahrten ergänzt. Der Angebotszeitraum umfasst 05.30 – 20.30 Uhr. Die Kombination aus Linienfahrten und Rufbusfahrten ergänzt das Angebot zu einem angenäherten 60 Minuten-Takt. An Ferientagen wird ein 120 Minuten-Takt angeboten. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen werden vier Fahrtenpaare in Form eines Rufbusses angeboten. Im Zuge der Umsetzung des Konzeptes MOHVER im Raum Fürstenberg werden die liniengebundenen Rufbusfahrten ersetzt. Die Angebotszeiten inklusive des Wochenendangebotes sind gemäß Abschnitt 5.1.3 geplant. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass durch die Umsetzung des Konzeptes MOHVER ein auf den Kundenwunsch abgestimmtes Mobilitätsangebot vorgehalten wird, welches die derzeitigen Betriebszeiten übertrifft und ein Wochenendangebot beinhaltet.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 253.458 (120.718) erbracht (davon Rufbus): 154.900 (21.718)	Fahrplankilometer 2027 gesamt (davon Rufbus): 255.929 (120.446)	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 8 Samstag; Sonn- und Feiertag: 8

Linie	Änderungen im Fahrplan / Vergleich 2026 zu 2027		
837	Bewertung: Die Linie verkehrt zwischen Gransee <> Ringsleben über Altlüdersdorf, Zabelsdorf, Burgwall und Tornow. An Schultagen werden zwölf Fahrtenpaare, an Ferientagen zehn Fahrtenpaare in Form eines Rufbus-/Kleinbusverkehrs angeboten. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen wird ein liniengebundenes Rufbusangebot in Form eines 60 Minuten-Taktes angeboten. Im Zuge der Umsetzung des Konzeptes MOHVER im Raum Zehdenick werden die liniengebundenen Rufbusfahrten ersetzt. Die Angebotszeiten inklusive des Wochenendangebotes sind gemäß Abschnitt 5.1.3 geplant. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass durch die Umsetzung des Konzeptes MOHVER ein auf den Kundenwunsch abgestimmtes Mobilitätsangebot vorgehalten wird, welches die derzeitigen Betriebszeiten übertrifft und ein Wochenendangebot beinhaltet.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 75.994 (10.071) erbracht (davon Rufbus): 67.032 (896)	Fahrplankilometer 2027 gesamt (davon Rufbus): 77.562 (10.237)	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 5
838	Bewertung: Die Linie verkehrt zwischen Zehdenick <> Fürstenberg über Mildenberg, Zabelsdorf, Zootzen. An Schultagen werden acht Fahrtenpaare, an Ferientagen vier Fahrtenpaare in Form eines Rufbusses angeboten. Ein Angebot an Samstagen, Sonn- und Feiertagen besteht nicht. Im Zuge der Umsetzung des Konzeptes MOHVER im Raum Zehdenick und Fürstenberg werden die liniengebundenen Rufbusfahrten ersetzt. Die Angebotszeiten inklusive des Wochenendangebotes sind gemäß Abschnitt 5.1.3 geplant. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass durch die Umsetzung des Konzeptes MOHVER im Raum Fürstenberg und Zehdenick ein auf den Kundenwunsch abgestimmtes Mobilitätsangebot vorgehalten wird, welches die derzeitigen Betriebszeiten und ein flexibleres Wochenendangebot beinhaltet.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 480.042 (219.148) erbracht (davon Rufbus): 311.970 (49.904)	Fahrplankilometer 2027 gesamt (davon Rufbus): 482.887 (212.862)	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 12 Samstag; Sonn- und Feiertag: 8
841	Bewertung: Die Linie verkehrt zwischen Gransee <> Fürstenberg über Dannenwalde, Altlüdersdorf. An Schultagen werden sechs Fahrtenpaare (Linien- und Rufbusfahrten), an Ferientagen vier Fahrtenpaare in Form eines Rufbusses angeboten. Ein Angebot an Samstagen, Sonn- und Feiertagen besteht nicht. Im Zuge der Umsetzung des Konzeptes MOHVER im Raum Gransee und Fürstenberg werden die liniengebundenen Rufbusfahrten ersetzt. Die Angebotszeiten inklusive des Wochenendangebotes sind gemäß Abschnitt 5.1.3 geplant. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass durch die Umsetzung des Konzeptes MOHVER ein auf den Kundenwunsch abgestimmtes Mobilitätsangebot vorgehalten wird, welches die derzeitigen Betriebszeiten übertrifft und ein Wochenendangebot beinhaltet.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 86.614 (28.253) erbracht (davon Rufbus): 59.765 (1.310)	Fahrplankilometer 2027 gesamt (davon Rufbus): 88.385 (28.782)	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 6

Linie	Änderungen im Fahrplan / Vergleich 2026 zu 2027		
842	Bewertung: Die Linie verkehrt zwischen Zehdenick <> Groß Dölln über Wesendorf, Kappe und Kurtschlag. An Schultagen werden sieben Fahrtenpaare (Linien- und Rufbusfahrten), an Ferientagen vier Fahrtenpaare in Form eines Rufbusses angeboten. Ein Angebot an Samstagen, Sonn- und Feiertagen besteht nicht. Im Zuge der Umsetzung des Konzeptes MOHVER im Raum Zehdenick werden die liniengebundenen Rufbusfahrten ersetzt. Die Angebotszeiten inklusive des Wochenendangebotes sind gemäß Abschnitt 5.1.3 geplant. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass durch die Umsetzung des Konzeptes MOHVER ein auf den Kundenwunsch abgestimmtes Mobilitätsangebot vorgehalten wird, welches die derzeitigen Betriebszeiten übertrifft und ein Wochenendangebot beinhaltet.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 61.642 (25.171) erbracht (davon Rufbus): 40.564 (4.092)	Fahrplankilometer 2027 gesamt (davon Rufbus): 62.897 (25.649)	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 9
843	Bewertung: Die Linie verkehrt zwischen Zehdenick <> Liebenwalde über Krewelin und Höpen. An Schultagen werden acht Fahrtenpaare (Linien- und Rufbusfahrten), an Ferientagen vier Fahrtenpaare in Form eines Rufbusses angeboten. Ein Angebot an Samstagen, Sonn- und Feiertagen besteht aus drei liniengebundenen Rufbusfahrten. Im Zuge der Umsetzung des Konzeptes MOHVER im Raum Zehdenick werden die liniengebundenen Rufbusfahrten ersetzt. Die Angebotszeiten inklusive des Wochenendangebotes sind gemäß Abschnitt 5.1.3 geplant. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass durch die Umsetzung des Konzeptes MOHVER ein auf den Kundenwunsch abgestimmtes Mobilitätsangebot vorgehalten wird, welches die derzeitigen Betriebszeiten übertrifft und ein Wochenendangebot beinhaltet.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 77.906 (27.236) erbracht (davon Rufbus): 54.442 (3.765)	Fahrplankilometer 2027 gesamt (davon Rufbus): 78.573 (26.824)	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 14 Samstag; Sonn- und Feiertag: 16
845	Bewertung: Die Linie verkehrt zwischen Gransee <> Zehdenick über Kraatz, Bergsdorf und Klein Mutz. An Schultagen werden acht Fahrtenpaare (Linien- und Rufbusfahrten), an Ferientagen vier Fahrtenpaare zwischen Bergsdorf <> Zehdenick in Form eines Rufbusses angeboten. Ein Angebot an Samstagen, Sonn- und Feiertagen besteht nicht. Im Zuge der Umsetzung des Konzeptes MOHVER im Raum Zehdenick werden die liniengebundenen Rufbusfahrten ersetzt. Die Angebotszeiten inklusive des Wochenendangebotes sind gemäß Abschnitt 5.1.3 geplant. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass durch die Umsetzung des Konzeptes MOHVER ein auf den Kundenwunsch abgestimmtes Mobilitätsangebot vorgehalten wird, welches die derzeitigen Betriebszeiten übertrifft und ein Wochenendangebot beinhaltet.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 100.381 (6.337) erbracht (davon Rufbus): 94.237 (636)	Fahrplankilometer 2027 gesamt (davon Rufbus): 102.486 (6.441)	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 13

Linie	Änderungen im Fahrplan / Vergleich 2026 zu 2027		
846	Bewertung: Die Linie verkehrt zwischen Fürstenberg <> Althymen über Ravensbrück. An Schultagen werden neun Fahrtenpaare (Linien- und Rufbusfahrten), an Ferientagen drei Fahrtenpaare in Form eines Rufbusses angeboten. Ein Angebot an Samstagen, Sonn- und Feiertagen besteht nicht. Im Zuge der Umsetzung des Konzeptes MOHVER im Raum Fürstenberg werden die liniengebundenen Rufbusfahrten ersetzt. Die Angebotszeiten inklusive des Wochenendangebotes sind gemäß Abschnitt 5.1.3 geplant. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass durch die Umsetzung des Konzeptes MOHVER ein auf den Kundenwunsch abgestimmtes Mobilitätsangebot vorgehalten wird, welches die derzeitigen Betriebszeiten übertrifft und ein Wochenendangebot beinhaltet.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 33.947 (19.184) erbracht (davon Rufbus): 18.491 (4.103)	Fahrplankilometer 2027 gesamt (davon Rufbus): 34.653 (21.045)	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: *1)
847	Bewertung: Die Linie verkehrt zwischen Fürstenberg <> Menz über Buchholz, Burow und Altglobsow. An Schultagen werden fünf Fahrtenpaare (Linien- und Rufbusfahrten), an Ferientagen zwei Fahrtenpaare in Form eines Rufbusses Fürstenberg <> Zernikow angeboten. Ein Angebot an Samstagen, Sonn- und Feiertagen besteht nicht. Im Zuge der Umsetzung des Konzeptes MOHVER im Raum Fürstenberg werden die liniengebundenen Rufbusfahrten ersetzt. Die Angebotszeiten inklusive des Wochenendangebotes sind gemäß Abschnitt 5.1.3 geplant. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass durch die Umsetzung des Konzeptes MOHVER ein auf den Kundenwunsch abgestimmtes Mobilitätsangebot vorgehalten wird, welches die derzeitigen Betriebszeiten übertrifft und ein Wochenendangebot beinhaltet.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 46.216 (32.779) erbracht (davon Rufbus): 16.827 (3.391)	Fahrplankilometer 2027 gesamt (davon Rufbus): 47.179 (33.456)	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 4
848	Bewertung: Die Linie verkehrt zwischen Fürstenberg <> Großmenow über Steinhavelförde, Kleinmenow. An Schultagen werden neun Fahrtenpaare (Linien- und Rufbusfahrten), an Ferientagen drei Fahrtenpaare als Rufbus Fürstenberg <> Großmenow angeboten. Ein Angebot an Samstagen, Sonn- und Feiertagen besteht nicht. Im Zuge der Umsetzung des Konzeptes MOHVER im Raum Fürstenberg werden die liniengebundenen Rufbusfahrten ersetzt. Die Angebotszeiten inklusive des Wochenendangebotes sind gemäß Abschnitt 5.1.3 geplant. Es lässt sich feststellen, dass durch die Umsetzung des Konzeptes MOHVER ein auf den Kundenwunsch abgestimmtes Mobilitätsangebot vorgehalten wird, welches die derzeitigen Betriebszeiten übertrifft und ein Wochenendangebot beinhaltet.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 43.018 (24.743) erbracht (davon Rufbus): 19.333 (1.058)	Fahrplankilometer 2027 gesamt (davon Rufbus): 43.914 (25.250)	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: *1)

Linie	Änderungen im Fahrplan / Vergleich 2026 zu 2027		
850	Bewertung: Die Linie verkehrt zwischen Zehdenick <> Vogelsang. An Schultagen werden sieben Fahrtenpaare (Linien- und Rufbusfahrten) angeboten. Ein Angebot an Ferientagen, Samstagen, Sonn- und Feiertagen besteht nicht. Im Zuge der Umsetzung des Konzeptes MOHVER im Raum Fürstenberg werden die liniengebundenen Rufbusfahrten ersetzt. Die Angebotszeiten inklusive des Wochenendangebotes sind gemäß Abschnitt 5.1.3 geplant. Es lässt sich feststellen, dass durch die Umsetzung des Konzeptes MOHVER ein auf den Kundenwunsch abgestimmtes Mobilitätsangebot vorgehalten wird, welches die derzeitigen Betriebszeiten übertrifft und ein Wochenendangebot beinhaltet.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 36.855 (3.732) erbracht (davon Rufbus): 34.043 (13)	Fahrplankilometer 2027 gesamt (davon Rufbus): 39.438 (4.089)	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 5
851	Bewertung: Die Linie verkehrt ausschließlich im Rahmen des Schulverkehrs zur Anbindung des Grundschulstandortes in Menz. Die im Fahrplan der Linie enthaltenen Haltestellen werden zusätzlich durch den MOHVER bedient. Bedingt durch den Ausbau des MOHVER Fürstenberg ab 01.06.2026 trifft dies auf alle im Fahrplan angegebenen Haltestellen zu.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 23.474 (4.870) erbracht (davon Rufbus): 18.889 (337)	Fahrplankilometer 2027 gesamt (davon Rufbus): 23.950 (4.950)	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 27
857	Bewertung: Die Linie verkehrt als Ringlinie im Streckenabschnitt Löwenberg <> Glambeck über Großmutz und Grieben. An Schultagen wird im Zeitraum 05.30 – 18.30 Uhr ein Fahrplanangebot mit zwölf Fahrten (sieben Linienfahrten, fünf Rufbusfahrten) vorgehalten. An Ferientagen wird ein Rufbusangebot mit acht Fahrtenpaaren angeboten. Ein Angebot an Samstagen, Sonn- und Feiertagen sieht der Fahrplan nicht vor. Im Zuge der Umsetzung des Konzeptes MOHVER im Raum Löwenberg werden die liniengebundenen Rufbusfahrten ersetzt. Die Angebotszeiten inklusive des Wochenendangebotes sind gemäß Abschnitt 5.1.3 geplant. Es lässt sich feststellen, dass durch die Umsetzung des Konzeptes MOHVER ein auf den Kundenwunsch abgestimmtes Mobilitätsangebot vorgehalten wird, welches längere Betriebszeiten und ein Wochenendangebot beinhaltet.		
	Fahrplankilometer 2025 Planung (davon Rufbus): 75.566 (40.602) erbracht (davon Rufbus): 42.447 (5.171)	Fahrplankilometer 2027 gesamt (davon Rufbus): 77.106 (41.398)	mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt 2025 Montag – Freitag: 13

Tabelle 24: Angebotskonzept 2027 – 2031: Übersicht sonstige Linien

Hinweis zu Fahrgastzahlen *1): Die OVG erhebt Fahrgastzahlen mittels AFZS. Hierfür sind alle Fahrzeuge der OVG mit entsprechenden Zählgeräten ausgestattet. Ausgenommen sind Kleinbusse, die technisch bedingt über kein AFZS verfügen. Linien mit dem Vermerk

„Linientaxi (LT)“ weisen gegebenenfalls einen Fehler in der Gesamtzahl der erhobenen Fahrgäste auf.

7.2 weitere Handlungsfelder

Effizienzsteigerung des Angebotes

Über die skizzierte Anpassung des Bedienungsangebotes (siehe Abschnitt 7.1) hinaus sollen weitere Möglichkeiten verfolgt werden, die Betriebsführung möglichst effizient zu gestalten, um so zur Senkung der Betriebskosten beizutragen. Die Struktur der Schulstandorte und deren Schulzeiten führen im Status quo zu einer hohen Spitzennachfrage im Schülerverkehr. Um diese zu bedienen, werden innerhalb der Spitzenstunden zusätzliche Fahrzeuge und Personale benötigt, die nur wenige Fahrten am Tag durchführen. Das führt zu hohen Sprungkosten (Grenzkosten für die zusätzlichen Fahrten), da beispielsweise die jährlichen Abschreibungen für Fahrzeuge nur auf wenige Fahrten verteilt werden können. Neue und erweiterte Schulstandorte verschärfen diese wirtschaftliche Problematik.

Daher soll durch das Verkehrsunternehmen eine weitere Optimierung im Schülerverkehr geprüft und durchgeführt werden, um die Lastspitzen zu senken und damit die Anzahl benötigter Fahrzeuge und Personale in den Spitzenstunden zu reduzieren.

Weiterhin soll die betriebliche Planung im Bereich des Betriebshofes Germendorf auf weitere Optimierungspotenziale hin untersucht werden.

Barrierefreier Ausbau

Um den barrierefreien Haltestellenausbau zielgerichtet zu fördern, soll das bestehende Haltestellenkataster aktualisiert werden. Zudem sollen Möglichkeiten geprüft werden, prioritär auszubauende Haltepunkte bevorzugt zu fördern beziehungsweise prioritär für eine Förderung auszuwählen, wenn die Förderanträge das zur Verfügung stehende Fördervolumen überschreiten.

7.3 Öffentlichkeitsarbeit und Mitwirkung

Die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie relevanter Interessengruppen, insbesondere von Kindern und Jugendlichen, stellt einen wesentlichen Bestandteil der Fortschreibung des Nahverkehrsplans dar. Ziel ist es, unterschiedliche Perspektiven, Erfahrungen und Bedarfe in den Planungsprozess einzubeziehen und so eine bedarfsgerechte sowie zukunftsorientierte Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu unterstützen. Die im Rahmen der Beteiligung gewonnenen Hinweise und Anregungen werden dokumentiert, ausgewertet und – soweit fachlich, rechtlich und wirtschaftlich umsetzbar – in die Umsetzung des Nahverkehrsplans einbezogen. Die Beteiligung dient damit der

Schaffung von Transparenz, der Nachvollziehbarkeit planerischer Entscheidungen sowie der Stärkung der Akzeptanz der verankerten Maßnahmen.

Die Konzeption und Durchführung eines Beteiligungsverfahrens erfolgen zu einem geeigneten Zeitpunkt in einem strukturierten, aufeinander aufbauenden Prozess. Zunächst werden die Ziele der Beteiligung definiert und thematische Schwerpunkte festgelegt. Darauf aufbauend erfolgt die Identifikation und Abgrenzung der relevanten Zielgruppen sowie die Auswahl geeigneter Beteiligungsformate. Anschließend werden die Inhalte und Maßnahmen konzipiert, geeignete Kommunikations- und Informationswege festgelegt sowie die organisatorischen und zeitlichen Rahmenbedingungen geplant. Nach der Umsetzung des Beteiligungsverfahrens werden die eingegangenen Beiträge systematisch dokumentiert, ausgewertet und hinsichtlich ihrer Relevanz für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans geprüft. Die Ergebnisse werden in den weiteren Planungsprozess eingebunden und in geeigneter Form zurückgespiegelt, um Transparenz über die Berücksichtigung der eingebrachten Anregungen zu schaffen.

8 Finanzierung

8.1 Struktur der ÖPNV-Finanzierung

Die Finanzierung des kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg wird durch das ÖPNVG sowie durch die ÖPNVFV geregelt. Verkehrsleistungen im ÖPNV sind entsprechend § 10 Abs. 1 ÖPNVG nach Möglichkeit durch Fahrgelderträge zu decken. Deckungsfehlbeträge werden entsprechend § 10 Abs. 3 ÖPNVG durch die Aufgabenträger getragen, soweit sie diese im Sinne einer Abdeckung gemeinwirtschaftlicher Lasten veranlasst haben und sie in ihrem Gebiet entstehen. Gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG stellt das Land Brandenburg den Landkreisen und kreisfreien Städten jährlich 95,4 Millionen Euro (2026) als zweckgebundene Zuweisung zur Unterstützung bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben zur Verfügung. Diese Landeszuweisung beinhaltet Mittel aus dem Regionalisierungsgesetz und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sowie Mittel aus dem Landeshaushalt.

Die Verteilung der jährlichen Landeszuweisungen auf die kommunalen Aufgabenträger erfolgt über einen festgelegten Schlüssel entsprechend § 1 ÖPNVFV. Es ergibt sich folgende Verteilungsregel:

- Mittel nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG: 95,4 Millionen Euro (2026)
 - 30 Prozent nach dem Verhältnis der Fläche (Aufgabenträger zu Land Brandenburg)
 - 25 Prozent nach dem Verhältnis des fahrplanmäßigen Angebots (Aufgabenträger zu Land Brandenburg)
 - 12,5 Prozent nach dem Verhältnis der vom jeweiligen Aufgabenträger einschließlich kreisangehöriger Kommunen aufgewendeten Eigenmittel für die Förderung des ÖPNV zur Summe der hierfür aufgewendeten kommunalen Eigenmittel im Land
 - 25 Prozent nach dem Verhältnis der Fahrgastzahlen (Aufgabenträger zu Land Brandenburg)
 - 7,5 Prozent nach dem Verhältnis der Gleislänge der Straßenbahn sowie einem Drittel der Netzlänge des Oberleitungsbusses auf dem Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers zur Summe der gesamten Gleis- beziehungsweise Netzlänge im Land

Die Höhe der Landeszuweisungen hängt auch von der Höhe der Eigenmittel der kommunalen Aufgabenträger für das ÖPNV-Angebot ab.

Rund 9,5 Prozent der Landeszuweisungen sind für investive Zwecke einzusetzen und diese Investitionen durch den Aufgabenträger nachzuweisen. Im § 3 ÖPNVFV wird zudem die Berechnungsgrundlage des Verteilungsschlüssels definiert.

Bis Ende 2024 wurden zudem landesbedeutende Busangebote durch das Land Brandenburg finanziell gefördert. Dies wurde in der VVPlusBus vom 24. August 2018 geregelt. Der Förderbetrag von 0,40 Euro je tatsächlich geleisteten Nutzwagenkilometer im PlusBus-Betrieb auf dem Gebiet des Landes Brandenburg wurde ausgereicht, wenn die damit verbundenen Förderbedingungen erfüllt waren. Diese Regelung ist zum 31.12.2024 außer Kraft getreten. Durch die „Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren für die Jahre 2025/2026 (VVPlusBus 2025/2026)“ vom 10. Oktober 2025 erfährt die Finanzierung der PlusBus-Linien eine Finanzierung in Höhe von 0,40 Euro pro Kilometer bis zum 31.12.2026.

Durch das Land Brandenburg werden Zahlungen zum Ausgleich des Mobilitätstickets Brandenburg als Sozialticket mit sozialpolitisch erwünscht niedrigem Tarifniveau gewährt. Die Bedeutung des Tickets wird durch das im Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket deutlich gesenkt.

Weitere wesentliche Finanzierungsquellen sind darüber hinaus:

- Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen
- Ausgleichsleistungen für die Anerkennung des Deutschlandtickets
- Mittel aus dem Ausgleich von Fahrgeldausfällen für die Beförderung von Schwerbehinderten (nach § 228 ff. SGB IX)
- Kostenbeiträge von Kommunen, zum Beispiel Velten, Hennigsdorf, Hohen Neuendorf, Oranienburg
- Investitionszuschüsse des Landes beziehungsweise des Landkreises sowie
- Sonstige Einnahmen (zum Beispiel Vermietung von Werbeflächen).

Finanzielle Ansprüche und Verpflichtungen des Landkreises Oberhavel ergeben sich weiterhin gegenüber den benachbarten Aufgabenträgern zum Ausgleich der zufließenden Landesmittel nach § 1 ÖPNVfV BB für Leistungen der im Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen im jeweils anderen Aufgabenträgergebiet auf kreisgrenzüberschreitenden Linien.

Für folgende Linien besteht eine Finanzierungsvereinbarung mit Dritten (Stand 2026):

- Linie 807 (Taktverdichtung Montag bis Freitag zwischen S Hennigsdorf – Velten, Bahnhof): Stadt Velten und Stadt Hennigsdorf zu jeweils 50 Prozent
- Linie 809 (Anbindung Autobahnamt auf ausgewählten Fahrten): Die Autobahn GmbH
- Linie 822 (S Hohen Neuendorf – S Birkenwerder – S Bergfelde): Stadt Hohen Neuendorf
- Linie 823 (S Oranienburg – Betriebshof Germendorf – (Tierpark): Stadt Oranienburg

Die Förderung beziehungsweise die nicht auskömmliche Förderhöhe (0,40 Euro je Fahrplankilometer) aus der VV PlusBus schränkt die Möglichkeiten der kommunalen Aufgabenträger, auch in der Fläche qualitativ hochwertige ÖPNV-Angebote vorhalten zu können, deutlich ein. Gerade in Flächenländern mit teilweise geringer Bevölkerungsdichte spielen Busangebote aufgrund der geringeren Betriebskosten und flexibleren Linienführung neben dem SPNV eine tragende Rolle bei der Erschließung des Landes. In Mecklenburg-Vorpommern werden beispielsweise landesbedeutsame Buslinien im Stunden- oder Zweistundentakt als zweite Angebotssäule neben dem SPNV durch das Land mit 2,10 Euro je Fahrplankilometer gefördert. Als dritte Säule wird ein landesweit einheitliches Rufbusangebot aufgebaut, das ebenfalls vom Land Mecklenburg-Vorpommern gefördert wird⁹.

Eine vergleichbare Förderung besteht beispielsweise auch in Sachsen-Anhalt (1,73 Euro je Fahrplankilometer im Jahr 2021 mit einer Dynamisierung von 1,8 Prozent je Jahr¹⁰), Thüringen, Niedersachsen und Baden-Württemberg. Im Hinblick auf das Ziel der Landesregierung, bis 2030 einen Modal Split von 60 Prozent im Umweltverbund zu erreichen, sollte der Erhalt und die Erweiterung hochwertiger Busverkehre auch durch das Land Brandenburg weiterhin finanziell gefördert werden.

8.2 Entwicklung von Kosten und Erlösen

Der Betrieb des ÖPNV ist von teilweise deutlichen Kostensteigerungen geprägt. Diese können anhand verschiedener Quellen veranschaulicht werden. Entsprechend des Kostenindex des Landesverbandes Bayerischer Omnibusunternehmen e.V. sind jährliche Kostensteigerungen zwischen zwei und sieben Prozent zu verzeichnen¹¹. Diese entstehen vorrangig durch die Entwicklung der Personalkosten und sind auch in anderen Bundesländern in ähnlicher Höhe zu verzeichnen. Der Preis für Dieselkraftstoff ist zwischen 2015 und 2021 um rund 19 Prozent und zwischen 2021 und 2025 um rund 15 Prozent gestiegen¹².

Die Erlöse des kÖPNV im Landkreis Oberhavel wurden maßgebend durch die Einführung des Deutschlandtickets sowie dessen Heranziehung zur Subventionierung der Schülerbeförderung durch den Landkreis beeinflusst. Durch die Angebotsreduzierungen gemäß Bedienungskonzept (Kapitel 7.1) besteht das Risiko von Erlösrückgängen durch rückläufige Fahrgastzahlen. Gleichsam können auch Angebotsreduzierungen in Ferienzeiten zu

⁹ <https://www.vmv-mbh.de/landesnetz/> (letzter Zugriff: 21.04.2026).

¹⁰ <https://www.landesrecht.sachsen-anhalt.de/bsst/document/VVST-VVST000011778> (letzter Zugriff: 21.04.2026).

¹¹ <https://www.lbo-online.de/themenpositionen/lbokostenindex.html>.

¹² Statistisches Bundesamt, Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz), GP = 19 20 26 005 1.

rückläufigen Fahrgastzahlen bei Arbeitswegen führen. Ebenso wirken Angebotsreduzierungen am Wochenende erfahrungsgemäß auf die Nachfrage im Einkaufs- und Freizeitverkehr mindernd.

8.3 Finanzierungsplan

Der Landkreis Oberhavel nimmt im Planungszeitraum seine Finanzierungsverantwortung als Aufgabenträger wahr und stellt die in den geltenden Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen vereinbarten Mittel bereit. Die wesentlichen Aufwendungen des Landkreises zur Finanzierung des kommunalen ÖPNV entstehen für die Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern durch die Übernahme von Kosten im Ausbildungsverkehr auf Grundlage der Satzung zur Beförderung von Schülerinnen und Schülern sowie durch Zahlung verkehrsvertraglicher Finanzierungsbeiträge für die bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge.

Jahr	Zuweisung Land	Eigenanteil Landkreis	Gesamt
2027	5,0 Millionen Euro	10,7 Millionen Euro	15,7 Millionen Euro
2028	5,0 Millionen Euro	11,1 Millionen Euro	16,1 Millionen Euro
2029	5,0 Millionen Euro	11,5 Millionen Euro	16,5 Millionen Euro
2030	5,0 Millionen Euro	11,9 Millionen Euro	16,9 Millionen Euro
2031	5,0 Millionen Euro	12,3 Millionen Euro	17,3 Millionen Euro

Tabelle 25: ÖPNV-Grundfinanzierung (vorgesehene nichtinvestive Mittel)

Steigende Kostenentwicklungen sind, sofern diese nicht mit dem dargestellten Inflationsausgleich abgebildet werden können, über Angebotsoptimierungen aufzufangen (siehe Kapitel 7).

Zusätzliche ÖPNV-Angebote

Zusätzliche, durch Dritte gewünschte, ÖPNV-Angebote sind vollständig durch Dritte zu finanzieren. Mit dem in Kapitel 7.1 skizzierten Bedienungskonzept stellt der Landkreis Oberhavel ein im Sinne des § 2 Abs. 1 ÖPNVG ausreichendes ÖPNV-Angebot in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises bereit, welches unter Abwägung struktureller Gegebenheiten und der gemessenen Verkehrsnachfrage eine gleichwertige Bedienung im Landkreis Oberhavel gewährleistet. Auch für durch Dritte finanzierte ÖPNV-Angebote sind folgende Punkte zu beachten:

- Die Festlegung der Linienführungen hat in Abstimmung mit der OHBV mbH im Zusammenwirken mit der OVG mbH zu erfolgen.
- Die kreisangehörigen Kommunen oder andere bestellende Dritte sichern die durchgängige Befahrbarkeit der vorgesehenen Straßen mit den Bussen der OVG mbH ab.

- Die ÖPNV-technische Infrastruktur wie Haltestellen, erforderliche Bustaschen oder Wendeschleifen erstellt der Auftraggeber auf eigene Kosten vor Inbetriebnahme der Linie, soweit diese noch nicht vorhanden ist.

8.4 Investitionsplan

Ein Teil der in Abschnitt 8.1 beschriebenen Landeszuweisungen (mindestens 9,5 Prozent) muss durch die kommunalen Aufgabenträger für investive Zwecke nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG verwendet werden.

Der Landkreis Oberhavel nimmt die Verantwortung für die investiven Mittel aus den Landeszuweisungen mittels der Förderrichtlinie des Landkreises Oberhavel über die Vergabe von Zuschüssen für Bau- und Ausbaumaßnahmen an Verknüpfungs- und Zugangsanlagen im Bereich des übrigen ÖPNV wahr. Darin werden Fördergegenstände und Kriterien für förderfähige Maßnahmen sowie die Bemessung der Mittel festgelegt. Außerdem wird das Verfahren der Mittelvergabe und die Kontrolle der Mittelverwendung geregelt. Es besteht kein Rechtsanspruch auf die Gewährung der Zuwendungen. Die Förderentscheidung wird in Abhängigkeit der Haushaltslage durch den Zuwendungsgeber getroffen. Investitionen in Anlagen der Infrastruktur für den kommunalen ÖPNV betreffen mittelfristig hauptsächlich Bushaltestellen. Dafür werden nach der kreislichen Investitionsrichtlinie Zuwendungen im Rahmen einer Höchstbetragsförderung in Höhe von höchstens 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten gewährt. Damit sollen die kreisangehörigen Kommunen bei der Finanzierung ihrer Investitionen durch den Landkreis unterstützt werden. Die nach der kreislichen Richtlinie vorgesehenen Mittel sind jedoch angesichts der Zielstellung zum Erreichen vollständiger Barrierefreiheit allein nicht ausreichend. Eine bedarfsgerechte Investitionstätigkeit der kreisangehörigen Kommunen erfordert daher aus Sicht des Landkreises eine deutlich stärkere finanzielle Unterstützung durch den Bund und/oder das Land Brandenburg, da weder der Landkreis noch die kreisangehörigen Kommunen über ausreichende finanzielle Mittel verfügen.

Die beschriebene Förderrichtlinie des Landkreises Oberhavel befindet sich derzeit in der Überarbeitung. Ziel der Überarbeitung ist eine Digitalisierung des Verfahrens, um das derzeitige überwiegend papierbasierte Antrags- und Bearbeitungsverfahren abzulösen.

Eine Finanzierung erfährt die Förderrichtlinie durch Verwendung eines Anteils aus der Mittelzuweisung des Landes Brandenburg in Höhe von jährlich 150.000 Euro. Die Gesamtsumme wird für investive Maßnahmen verwendet. Sofern innerhalb eines Kalenderjahres die Gesamtsumme nicht in Anspruch genommen wird, werden übrige finanzielle Mittel einer Sonderrücklage zugeführt und für Folgejahre verwendet. Im Zeitraum 2021 bis 2026 wurden insgesamt 41 Maßnahmen entsprechend der Förderrichtlinie des Landkreises in den Städten, Gemeinden sowie dem Amt Gransee und Gemeinden mit zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von circa 1,3 Millionen Euro gefördert. Hierfür wurden durch den Landkreis Oberhavel investive Mittel in Höhe von 656.664 EUR ausgezahlt.

Jahr	ausgereichte Fördermittel
2021	168.068 Euro
2022	38.849 Euro
2023	93.042 Euro
2024	106.839 Euro
2025	200.575 Euro
2026	49.289 Euro

Tabelle 26: Übersicht der investiven Fördermittel je Jahr 2021 – 2026 (Landkreis Oberhavel, Stand 04/2026)

Nachfolgend werden die Investitionsbedarfe aus dem mit den Kommunen des Landkreises Oberhavel abgestimmten 5-Jahresprogramm 2027 bis 2031 dargestellt.

Jahr	Anzahl Maßnahmen	Fördermittelbedarf
2027	12	590.000 Euro
2028	12	410.000 Euro
2029	14	450.000 Euro
2030	12	340.000 Euro
2031	12	340.000 Euro

Tabelle 27: ÖPNV-Investitionsbedarf der kreisangehörigen Kommunen

Weitere Investitionen in Betriebshöfe oder Fahrzeuge insbesondere mit emissionsfreien Antrieben, die außerhalb der regulären Abschreibungen darzustellen sind, sind aufgrund fehlender Eigenmittel des Landkreises nicht vorgesehen.

9 Zusammenfassung

Der Landkreis Oberhavel versteht den ÖPNV als zentralen Bestandteil der Daseinsvorsorge und als Schlüssel zur klimafreundlichen Mobilität. Ziel ist ein integriertes, verlässliches und zukunftsfähiges System, das sowohl den Anforderungen des Klimaschutzes als auch den Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht wird. Dabei werden folgende Leitlinien verfolgt:

- ÖPNV als Alternative zum Pkw stärken, im Einklang mit Klimazielen (CO₂-Reduktion, Umweltverbund)
- Integriertes System Bahn und Bus
- Kombination aus vertakteten Linienverkehren in nachfragestarken Räumen und flexiblen Bedienformen (On-Demand) in ländlichen Gebieten
- Intermodalität fördern (vor allem Fuß- und Radverkehr sowie Bike+Ride)
- stärkere Integration des Schülerverkehrs in Regelangebote zur Effizienzsteigerung
- langfristige Klimaneutralität des ÖPNV in Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg

Dabei ist der Zielkonflikt zwischen Finanzierung des kÖPNV bei begrenzteren Haushaltsmitteln des Landkreises Oberhavel auf der einen Seite und dem Bedarf weiterer Angebotsverbesserungen auf der anderen Seite zu moderieren. Besonders hervorzuheben ist die Zielstellung zum weitestgehenden Erhalt des bestehenden Angebotsniveaus bei gleichzeitiger Begrenzung des Betriebskostenzuschusses auf 15,7 Millionen Euro im Jahr 2027 und einer inflationsbereinigten Stabilität aufgrund der begrenzten Haushaltsmittel. Daraus ergibt sich ein strategischer Fokus auf:

- Effizienzsteigerung
- Priorisierung
- gezielte Weiterentwicklung statt flächigem Ausbau

Mit dem durch die Haushaltslage des Landkreises Oberhavel gegebenen Budget für den ÖPNV konnte ein bestmögliches Angebot ab 2027 erhalten werden. Im Bearbeitungsprozess zwischenzeitlich deutlich höhere Einsparungsbedarfe konnten vermieden werden. Im Zuge der Konzeption des kostenreduzierten Angebotsnetzes wurden folgende Prioritäten gesetzt:

- Schülerverkehr sollte möglichst erhalten werden
- nachfragestarke Linien sollten möglichst erhalten werden
- Linien sollten an prioritären Tagen (Schultagen) weitestgehend erhalten werden und Reduktionen vorrangig an nicht prioritären Tagen (Ferientage, Samstage, Sonn- und Feiertage) vorgenommen werden

- Linien beziehungsweise Fahrten wurden gestrichen, sofern
 - eine parallele Bedienung im SPNV oder im KÖPNV besteht
 - die Mindestkriterien zur Erschließung unterschritten wurden
- Linien beziehungsweise Fahrten mit schwacher Nachfrage wurden gestrichen oder durch bedarfsgesteuerte Verkehre (MOHVER) ersetzt

Im nördlichen Teil des Landkreises kann der Schülerverkehr stabil fortgeführt werden. Dieses Angebot wird durch den bedarfsgesteuerten Verkehr des MOHVER ergänzt. Im südlichen Teil des Landkreises kann der Schülerverkehr stabil fortgeführt werden. Dieser wird auf starken Linien durch Taktverkehre für Pendelnde und andere Fahrtzwecke ergänzt. Touristische Angebote können als freiwillige Leistung des Landkreises für den Planungszeitraum 2027 bis 2031 innerhalb des gegebenen Budgets nicht mehr im Fokus stehen und werden im Rahmen der finanziellen Leistbarkeit saisonal fortgeführt oder ins MOHVER-Angebot verlagert.

Zusätzliche Angebote über das beschriebene Angebotskonzept hinaus können nur durch die Bereitstellung zusätzlicher Budgets Dritter für den ÖPNV-Betrieb ergänzt werden.

Fazit

Der Nahverkehrsplan Oberhavel 2027 bis 2031 steht für einen balancierten Ansatz zwischen Mobilitätsanspruch und finanzieller Realität. Daher wird für die Jahre 2027 bis 2031 die Strategie des Bestandserhaltes des Angebotsniveaus ab 2027 bei weiterer wirtschaftlicher Optimierung und Nutzung flexibler Systeme verfolgt. Eine Evaluation erfolgt ab dem Jahr 2030 im Zuge der Erarbeitung des nachfolgenden Nahverkehrsplanes.

Abkürzungsverzeichnis

AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
BAG ÖPNV	Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger
BbgMobG	Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg
BfA	Bundesagentur für Arbeit
BO Strab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
BO Kraftverkehr	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
CVD	Clean Vehicles Directive (Richtlinie EU 2019/1161)
DFI	Dynamische Fahrgastinformationsanzeige
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
ITCS	Intermodal Transport Control System
kÖPNV (freien Städte)	kommunaler ÖPNV (in Aufgabenträgerschaft der Landkreise und kreisfreien Städte)
LEP HR	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg
LSA	Lichtsignalanlage
LT	Linientaxi
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NEB	Niederbarnimer Eisenbahngesellschaft
NVP	Nahverkehrsplan
OHV	Landkreis Oberhavel
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	ÖPNV-Gesetz
ÖPNVfV	ÖPNV-Finanzierungsverordnung
OVG	Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz

RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
Rili ÖPNV-Invest	Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (Rili ÖPNV-Invest)
SJ	Schuljahr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
UVG	Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
VDV	Verband Deutsche Verkehrsunternehmen
VVPlusBus	Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Plus-Bus-Verkehren (VVPlusBus)
WMR	Weiterer Metropolenraum

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Strukturdaten der Gemeinden (Statistik Berlin-Brandenburg, Bevölkerungsfortschreibung auf Basis Zensus)_____	15
Tabelle 2:	Schülerinnen- und Schülerzahlen (Landkreis Oberhavel)_____	16
Tabelle 3:	Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Gemeinde (BfA) ____	22
Tabelle 4:	Top 10 aufkommensstärkste Pendlerrelationen (BfA) _____	23
Tabelle 5:	Kennzahlen Tourismus 2019 – 2024 _____	26
Tabelle 6:	Angebotsleistung kÖPNV pro Jahr 2020 bis 2025 (Landkreis OHV) _____	32
Tabelle 7:	Verknüpfungspunkte Bahn – Bus _____	39
Tabelle 8:	Nachfrage und prognostiziertes Nachfragewachstum je Streckenabschnitt ____	42
Tabelle 9:	umgesetzte Prüfbedarfe und Maßnahmen (2022 – 2026) _____	47
Tabelle 10:	Prüfaufträge ohne Umsetzungsfolge _____	48
Tabelle 11:	offene Prüfaufträge und Maßnahmen _____	50
Tabelle 12:	Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltestellen _____	51
Tabelle 13:	Richtwerte für die zeitliche Erreichbarkeit zentraler Orte (nach § 5 ÖPNVG) ____	52
Tabelle 14:	ÖPNV-Netzebenen im Landkreis Oberhavel _____	52
Tabelle 15:	Mindestbedienungsstandards im Landkreis Oberhavel _____	54
Tabelle 16:	Mindestanforderungen an flexible Bedienformen _____	55
Tabelle 17:	Verknüpfungspunkte _____	57
Tabelle 18:	Mindestanforderungen für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern _____	59
Tabelle 19:	Mindestanforderungen an Fahrzeuge _____	61
Tabelle 20:	Mindeststandards an Informations- und Kommunikationskanäle _____	62
Tabelle 21:	Regelungen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen _____	63
Tabelle 22:	Mindestausstattung der Haltestellen _____	66
Tabelle 23:	Angebotskonzept 2027 – 2031: Übersicht Detailanpassungen _____	87
Tabelle 24:	Angebotskonzept 2027 – 2031: Übersicht sonstige Linien _____	94
Tabelle 25:	ÖPNV-Grundfinanzierung (vorgesehene nichtinvestive Mittel) _____	100
Tabelle 26:	Übersicht der investiven Fördermittel je Jahr 2021 – 2026 (Landkreis Oberhavel, Stand 04/2026) _____	102
Tabelle 27:	ÖPNV-Investitionsbedarf der kreisangehörigen Kommunen _____	102

Tabelle 28:	Fahrplanangebot im SPNV _____	111
Tabelle 29:	Fahrgastzahl je Linie 2024 _____	117
Tabelle 30:	Planungsrahmen im Angebotskonzept 2027 – 2031 _____	142
Tabelle 31:	Angebotskonzept 2027 – 2031: Übersicht Detailanpassungen _____	144

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Raumstruktur Landkreis Oberhavel	12
Abbildung 2:	Bevölkerungsverteilung	14
Abbildung 3:	Schulstandorte	17
Abbildung 4:	Schülerströme weiterführender Schulen	19
Abbildung 5:	Entwicklung der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (BfA)	20
Abbildung 6:	Gewerbestandorte	21
Abbildung 7:	Pendlerströme innerhalb des Landkreises	24
Abbildung 8:	landkreisüberschreitende Pendlerinnen und Pendler	25
Abbildung 9:	Tourismus- und Freizeitziele	27
Abbildung 10:	Ausschnitt SPNV-Netz Landkreis Oberhavel	30
Abbildung 11:	Ausschnitt S-Bahn-Netz	31
Abbildung 12:	Netzebenen im Bestand	34
Abbildung 13:	Anzahl Fahrplanfahrten an Schultagen	35
Abbildung 14:	Beispiel Bediengebiet MOHVER	37
Abbildung 15:	Anzahl Fahrgäste pro Jahr (LK Oberhavel)	43
Abbildung 16:	Netzebenen im Landkreis Oberhavel	53
Abbildung 17:	Haltestelleneinzugsradien und nicht erschlossene Siedlungsgebiete	73
Abbildung 18:	Anzahl Fahrplanfahrten an Schultagen	77
Abbildung 19:	Linienetzplan Oberhavel (Quelle: VBB, Stand 28.04.2025)	113
Abbildung 20:	Anzahl Fahrplanfahrten an Ferientagen (Sommerfahrplan)	114
Abbildung 21:	Anzahl Fahrplanfahrten an Samstagen (Sommerfahrplan)	115
Abbildung 22:	Anzahl Fahrplanfahrten an Sonn- und Feiertagen (Sommerfahrplan)	116
Abbildung 23:	Anzahl Fahrplanfahrten an Ferientagen (Sommerfahrplan)	135
Abbildung 24:	Anzahl Fahrplanfahrten an Samstagen (Sommerfahrplan)	136
Abbildung 25:	Anzahl Fahrplanfahrten an Sonn- und Feiertagen (Sommerfahrplan)	137

Literaturverzeichnis

- BbgMobG. 2024.** Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg (BbgMobG). [Online] 9. Februar 2024. [Zitat vom: 27. 06 2024.] <https://bravors.brandenburg.de/gesetze/bbgmobg#5>.
- BbgSchulG. 2024.** Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz). [Online] 5. März 2024. [Zitat vom: 5. Mai 2025.] <https://bravors.brandenburg.de/gesetze/bbgschulg>.
- infas, ISB/RWTH Aachen, mobilité, TU Dresden. 2025.** *Evaluation Deutschlandticket 2024*. Bonn : s.n., 2025.
- Landesnahverkehrsplan 2023-2027. 2023.** *Landesnahverkehrsplan 2023-2027*. Potsdam : Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL), Referat 43 ÖPNV, Eisenbahnen, 2023.
- Landkreis Havelland. 01.01.2024.** *Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Infrastruktur des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in den Städten und Gemeinden des Landkreises Havelland*. Rathenow : Landkreis Havelland, 01.01.2024.
- LEP HR. 2019.** *Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg*. Berlin / Potsdam : Senatsverwaltung BErlin und Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg, 2019.
- MIL. 2023.** *#BRANDENBURG BEWEGEN. Landesnahverkehrsplan 2023-2027*. Referat 43 ÖPNV, Eisenbahnen. Potsdam : Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg , 2023.
- Mobilitätskonzept 2040. 2020.** *Landkreis Oberhavel Mobilitätskonzept 2040 - Kreistagsbeschluss 234/BV/2020 vom 18.11.2020*. Oranienburg : Landkreis Oberhavel, 2020.
- Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg. 2023.** *Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg*. Potsdam : Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL), Referat 40, 2023.
- ÖPNVfV. 2025.** Verordnung über die Finanzierung des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg - ÖPNVfV. [Online] 03. Januar 2025. [Zitat vom: 21. Mai 2025.] <https://bravors.brandenburg.de/verordnungen/oepnvfv>.
- ÖPNVG BB. 2024.** Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz - ÖPNVG). [Online] 9. Februar 2024. [Zitat vom: 22. Mai 2025.] <https://bravors.brandenburg.de/gesetze/oepnvvg>.
- Rili ÖPNV-Invest. 2025.** Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (Rili ÖPNV-Invest). [Online] 17. Januar 2025. [Zitat vom: 21. Mai 2025.] https://bravors.brandenburg.de/verwaltungsvorschriften/rili_oepnv_invest_2025.
- Satzung zur Beförderung von Schülerinnen und Schülern für den Landkreis Oberhavel. 2026.** [Online] Landkreis Oberhavel, 29. April 2026. [Zitat vom: 01. Juli 2026.] https://www.oberhavel.de/media/custom/2244_106497_1.PDF?1743062384.
- Schulentwicklungsplan Landkreis Oberhavel - Teilfortschreibung 2024 bis 2027. 2023.** Oranienburg : Landkreis Oberhavel, 2023.
- VBB. 2023.** *Leitfaden Parken am Bahnhof. Errichtung von Bike+Ride- / Park+Ride-Anlagen im Land Brandenburg*. Berlin : VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, 2023.
- VVplusBus. 2023.** Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren. [Online] 17. Mai 2023. [Zitat vom: 02. 12 2024.] https://bravors.brandenburg.de/verwaltungsvorschriften/vvplusbus_2018.

Anhang

Anhang 1: Fahrplanangebot SPNV

Linie	Laufweg	Betreiber	Fahrplanangebot			
			Schule	Ferien	Sams- tag	Sonn- tag
RE 5	(Rostock/Stralsund –) Neustrelitz - Berlin	DB Regio	60	60	60	60
RE 6	Wittenberge – Neuruppin – Kremmen – Hennigsdorf – Berlin	DB Regio	60	60	60	60
RB 12	Templin – Löwenberg – Oranienburg – Berlin	NEB ¹³	60	60	60	60
RB 20	Potsdam – Golm – Hennigsdorf – Oranienburg	DB Regio	60	60	---	---
RB 27	Großschönebeck/Schmachtenhagen/Wensickendorf – Basdorf – Berlin	NEB ¹³	60 ¹⁴	60 ¹⁴	60 ¹⁴	60 ¹⁴
RB 32	Oranienburg – Berlin Ostkreuz – Schönefeld	DB Regio	60	60	60	60
RB 54	Löwenberg – Rheinsberg	NEB ¹³	120	120	120	120
RB 55	Kremmen – Hennigsdorf	DB Regio	60	60	60	60
S 1	Wannsee – Friedrichstraße – Oranienburg	S-Bahn Berlin	20	20	20	20
S 8	Grünau – Ostkreuz – Birkenwerder	S-Bahn Berlin	20	20	20	20
S 25	Teltow – Friedrichstraße – Hennigsdorf	S-Bahn Berlin	20	20	20	20

Tabelle 28: Fahrplanangebot im SPNV

¹³ NEB – Niederbarnimer Eisenbahngesellschaft

¹⁴ ab Basdorf täglich Verstärker zu Halbstundentakt

Anhang 2: Fahrplanangebot Regionalbusverkehr (Fahrplanstand 2025)

[illegible]

Anhang 3: Liniennetzplan Oberhavel

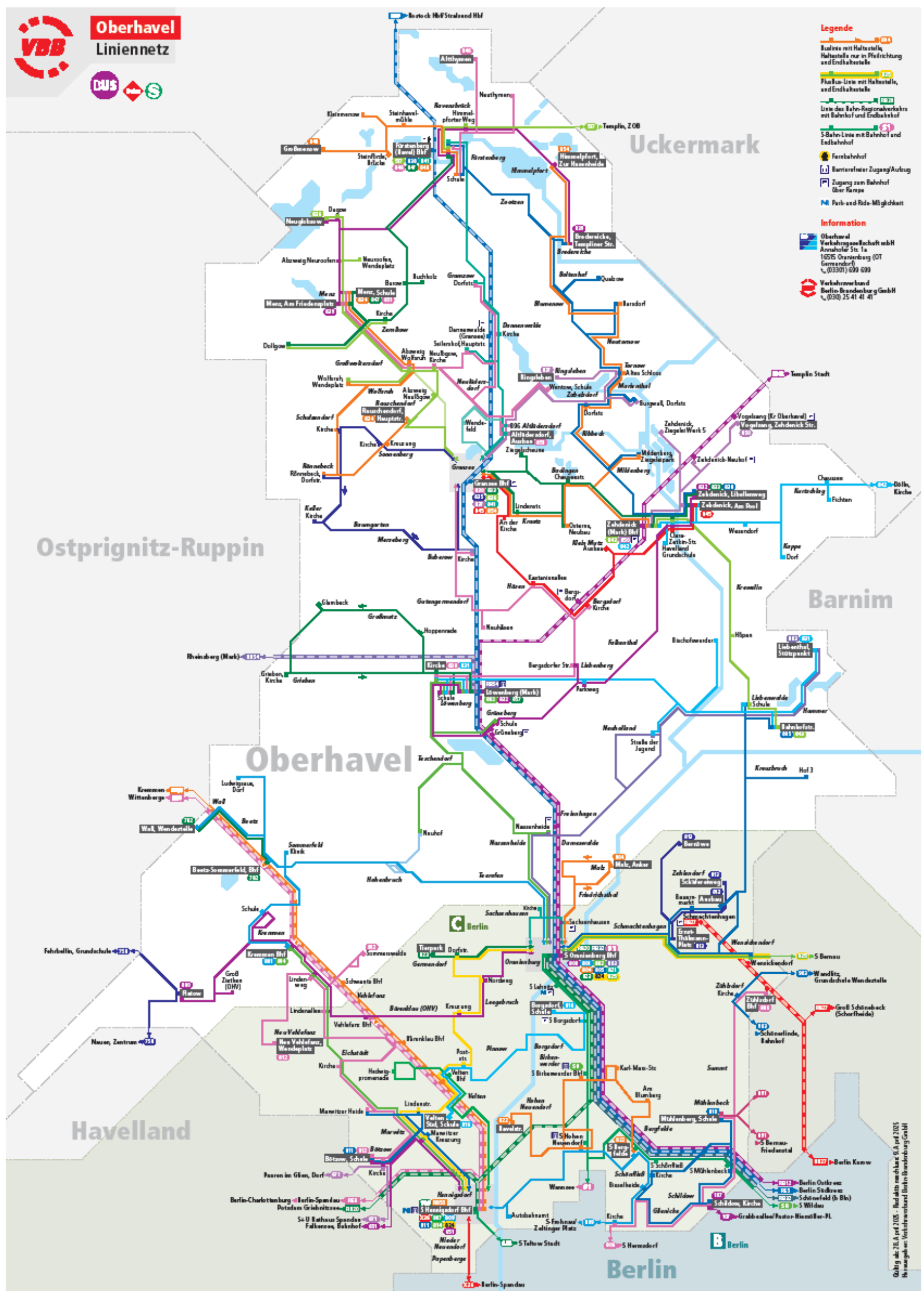


Abbildung 19: Liniennetzplan Oberhavel (Quelle: VBB, Stand 28.04.2025)

Anhang 4: Fahrplanangebot je Verkehrstag (Bestandsangebot)

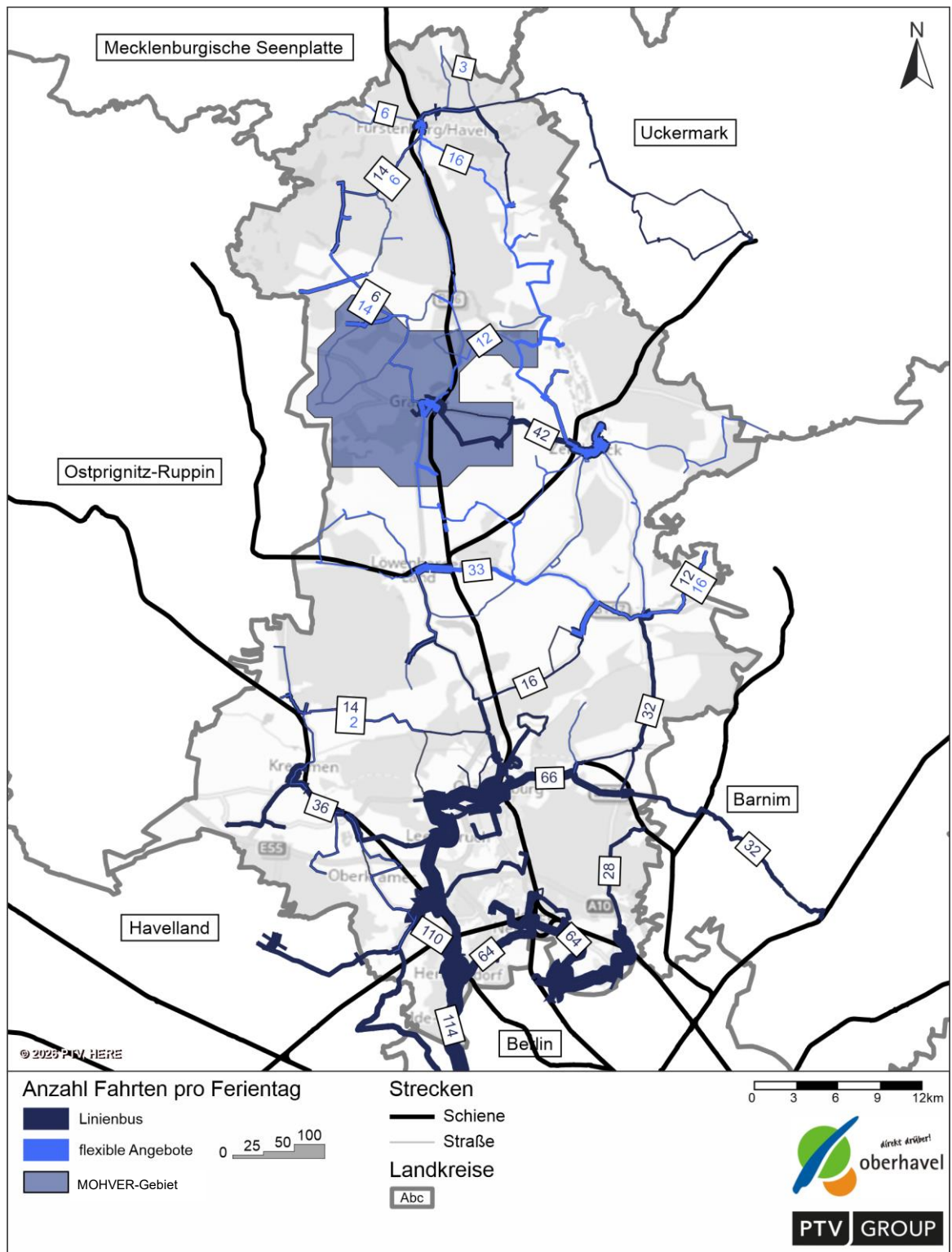


Abbildung 20: Anzahl Fahrplanfahrten an Ferientagen (Sommerfahrplan)

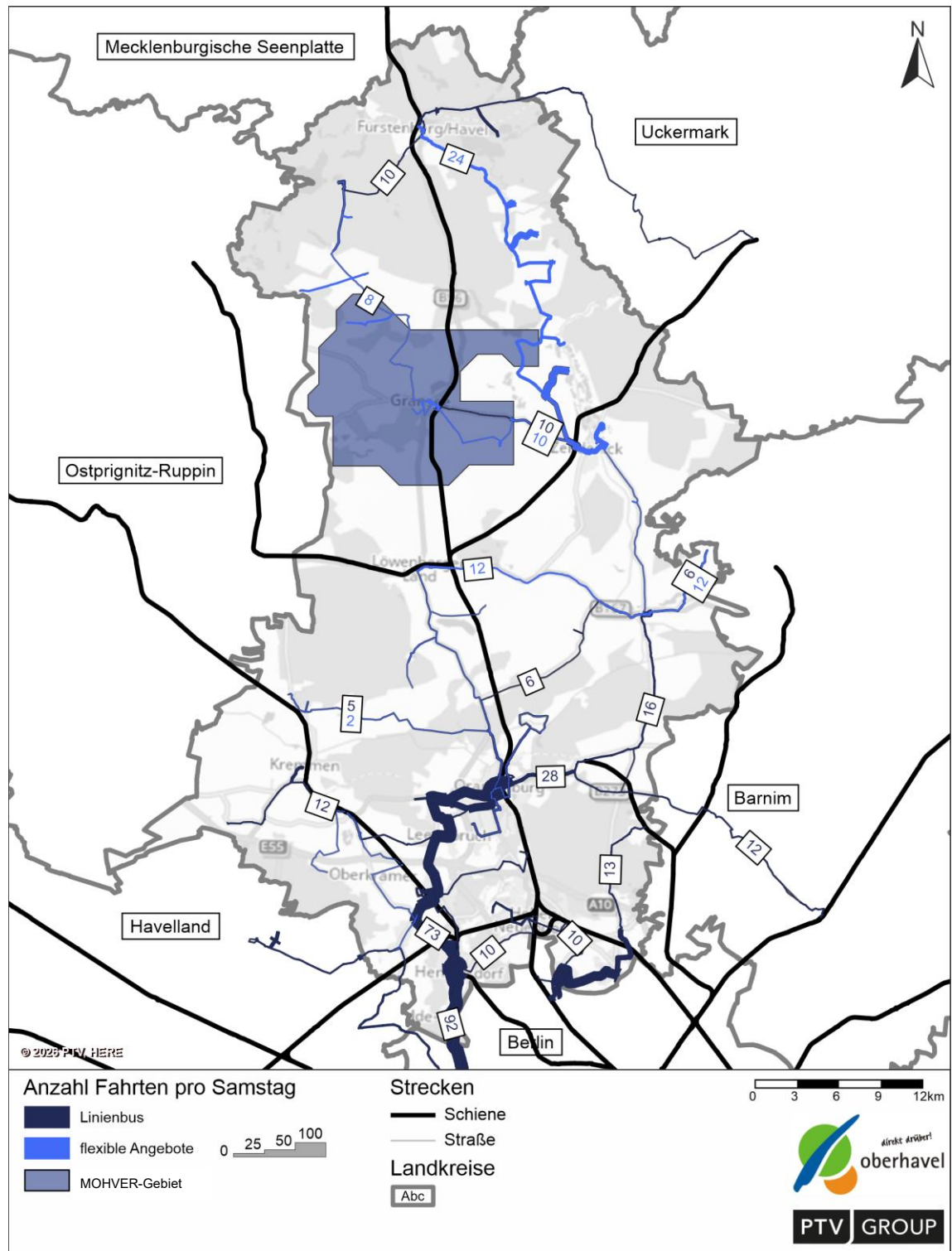


Abbildung 21: Anzahl Fahrplanfahrten an Samstagen (Sommerfahrplan)

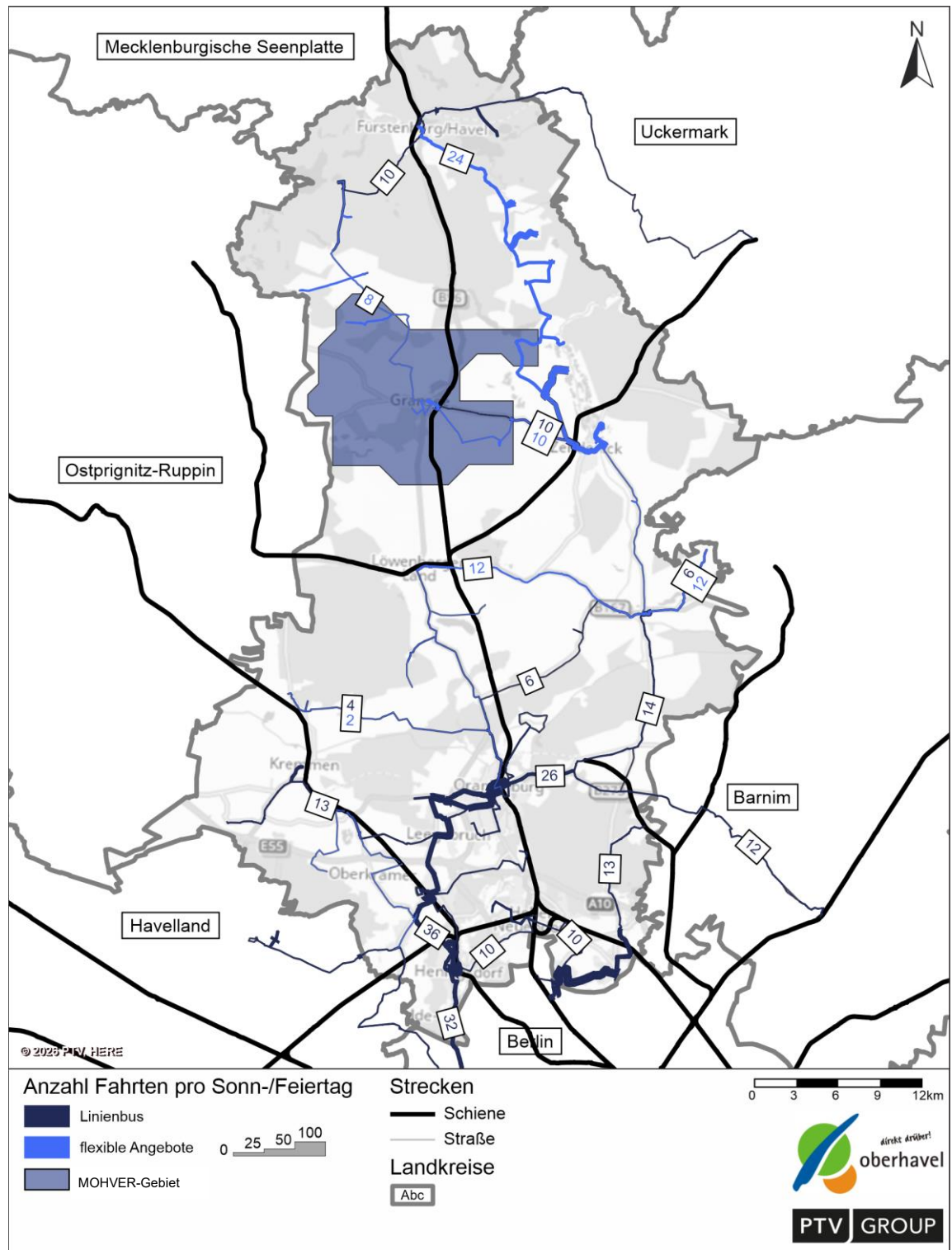


Abbildung 22: Anzahl Fahrplanfahrten an Sonn- und Feiertagen (Sommerfahrplan)

Anhang 5: Fahrgastzahlen je Linie

Linie	Zahl der Fahrgäste			Linie	Zahl der Fahrgäste		
	2022	2023	2024		2022	2023	2024
136	656.973	643.524	522.922	830	52.876	62.054	65.152
800	186.064	233.039	298.359	831	43.383	49.950	51.535
801	78.101	89.150	97.497	832	29.277	38.415	50.426
802	83.463	100.792	107.379	833	134.812	192.029	201.590
803	84.680	94.253	102.215	834	11.978	15.382	12.945
804	280.621	367.257	435.129	835	23.909	31.398	33.517
805	136.117	164.620	145.995	836	40.268	41.605	50.575
806	752.604	752.611	854.499	837	10.064	12.284	13.699
807	82.344	104.176	181.155	838	90.911	136.574	109.178
808	10.298	14.048	14.270	839	41.836	52.310	59.901
809	331.624	398.577	397.265	840 ¹⁷	-	224	1.679
810	64.551	55.601	90.695	841	8.413	14.930	20.995
811	37.957	45.845	47.476	842	17.987	26.699	27.718
812	85.093	103.638	104.606	843	34.828	45.594	41.665
813 ¹⁵	-	-	-	845	27.234	41.867	44.828
814	5.057	6.745	10.704	846	9.709	4.758	353
816	32.464	55.388	68.257	847	7.220	10.442	9.277
821	71.522	90.301	109.874	848	3.925	5.928	1.193
822	113.698	140.998	129.460	850	8.484	11.682	11.409
823 ¹⁶	5.296	5.291	38.191	851	13.053	14.267	16.793
824	1.182.346	1.377.331	1.598.270	854	10.715	14.078	17.558
825 ¹⁷	-	5.946	206.572	857	20.104	24.152	30.480

Tabelle 29: Fahrgastzahl je Linie 2024

¹⁵ keine Zählzeiten vorhanden

¹⁶ bis Juni 2024 nur saisonaler Verkehr

¹⁷ Einführung im Dezember 2022

Anhang 6: Haltestellenliste mit Zuordnung der Haltestellenkategorie

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Haltestellen des SPNV	
Bärenklau (OHV), Bahnhof	B
Beetz-Sommerfeld, Bahnhof	B
Bergsdorf, Bahnhof	C1
Bergfelde, Bahnhof	A
Birkenwerder, Bahnhof	A
Borgsdorf, Bahnhof	A
Dannenwalde (bei Gransee), Bahnhof	C1
Fürstenberg (Havel), Bahnhof	A
Gransee, Bahnhof	A
Grüneberg, Bahnhof	B
Hennigsdorf Bhf	A
Hohen Neuendorf	A
Hohen Neuendorf, West	C1
Kremmen, Bahnhof	B
Lehnitz	A
Löwenberg (Mark), Bahnhof	B
Nassenheide, Bahnhof	B
Mühlenbeck-Mönchmühle	A
Oranienburg Bhf	A
Schönfließ	B
Sachsenhausen, Bahnhof	B
Schmachtenhagen (OHV), Bahnhof	C3
Schwante, Bahnhof	C1
Vehlefan, Bahnhof	B
Velten, Bahnhof	A
Vogelsang (OHV), Bahnhof	C2
Wensickendorf, Bahnhof	C1
Zehdenick, Bahnhof	B
Zehdenick, Neuhof	C1
Zühlsdorf, Bahnhof	C1
Haltestellen Bus	
Abzweig Hoppenrade	C3
Abzweig Seilershof	C3

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Abzweig Tiefenbrunn	C3
Abzweig Wendefeld	C3
Abzweig Wolfsruh	C3
Altglobsow, Kreuzung	C3
Altlüdersdorf, Ausbau	C3
Altlüdersdorf, Ausbau2	C3
Altlüdersdorf, B 96	C2
Altlüdersdorf, Friedhof	C2
Altlüdersdorf Gasse 6	C3
Altthymen	C2
Amalienfelde	C2
Badingen, Chausseestr.	C3
Badingen, Osterner Weg	C3
Bärenklau (OHV), Kirschenallee	C2
Bärenklau (OHV), Pumpenweg	C2
Bärenklau (OHV), Remontehof	C2
Bärenklau (OHV), Wendemarker Weg	C2
Bärenklau, Eichstädter Weg	C3
Barsdorf	C3
Bartelshof	C3
Baumgarten (OHV)	C3
Beetz, Charlottenhof	C3
Beetz, Dorfstr.	C2
Beetz, Försterei Neukammer	C3
Beetz, Kirche	C2
Beetz, Schule	C1
Beetz-Sommerfeld, Bahnhofstr.	C3
Bergfelde, Ahornallee	C2
Bergfelde, Glienicker Str.	C2
Bergfelde, Schönfließer Str.	C1
Bergfelde, Schule	C2
Bergsdorf, Ausbau	C3
Bergsdorf, Dorfstr.	C2
Bergsdorf, Kirche	C2
Bernöwe	C3

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Birkenwerder, Lindenhof Siedlung	C3
Blumenow, Kirche	C2
Boltenhof	C3
Borgsdorf, Alte Trift	C3
Borgsdorf, Berliner Str./Karl-Marx-Str.	C3
Borgsdorf, Kirche	C3
Borgsdorf, Lindenstr./Friedhof	C3
Borgsdorf, Lindenstr./Hauptstr.	C2
Borgsdorf, Schule	C2
Bötzow, Kirche	C2
Bötzow, Kreisverkehr	C3
Bötzow, Schule	C2
Bötzow, Sportplatz	C3
Bötzow, Veltener Str.	C3
Bredereiche, Ausbau	C3
Bredereiche, Blumenower Str.	C3
Bredereiche, Dorfstr.	C3
Bredereiche, Forsthaus	C3
Bredereiche, Templiner Str.	C1
Bredereiche, Zootzener Str.	C2
Buberow, Kirche	C2
Buchholz (bei Altglobsow)	C3
Burgwall, Brücke	C3
Burgwall, Chaussee	C3
Burgwall, Dorfstr.	C3
Burow (bei Altglobsow)	C3
Dagow, Dorf	C3
Dameswalde, Elisabethstr.	C3
Dameswalde, Hellasstr.	C3
Dameswalde, Nassenheider Weg	C3
Dannenwalde (bei Gransee), Kirche	C3
Dollgow	C3
Drögen	C3
Eichstädt, Gewerbepark	C1
Eichstädt, Kirche	C1

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Eichstädt, Schulbus	C3
Falkenthal, Ausbau	C3
Falkenthal, Großer Berg	C2
Falkenthal, Kleiner Berg	C2
Falkenthal, Schule	C2
Falkenthal, Wendestelle	C3
Fichtengrund	C1
Flatow	C1
Flatow, Straße des Friedens	C2
Freienhagen, Dorfstr.	C2
Freienhagen, Siedlung	C3
Friedrichsthal (OHV), Dorfplatz	C1
Friedrichsthal (OHV), Havelaue	C1
Friedrichsthal, Grabowseestr.	C1
Fürstenberg (Havel), Bornmühle	C2
Fürstenberg (Havel), Bürgersee	C3
Fürstenberg (Havel), Farm	C3
Fürstenberg (Havel), Lychener Chaussee	C3
Fürstenberg (Havel), Markt	C2
Fürstenberg (Havel), Rheinsberger Str.	C3
Fürstenberg (Havel), Schleuse	C2
Fürstenberg (Havel), Schule	C2
Fürstenberg, Tunnel	C2
Germendorf, Am Bahndamm	C1
Germendorf, Betriebshof	C3
Germendorf, Dorfstr.	C1
Germendorf, Veltener Str.	C1
Glambeck (OHV)	C3
Glienicke/Nordbahn, Breitscheidstr.	C1
Glienicke/Nordbahn, Elisabethstr.	C2
Glienicke/Nordbahn, Elsässer Str.	C1
Glienicke/Nordbahn, Friedrich-Wegner-Platz	C1
Glienicke/Nordbahn, Kindelwaldpromenade	C2
Glienicke/Nordbahn, Kirche	C1
Glienicke/Nordbahn, Lessingstr.	C1

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Glienicke/Nordbahn, Märkische Allee	C1
Glienicke/Nordbahn, Paul-Singer-Str.	C2
Glienicke/Nordbahn, Sportplatzweg	C1
Gramzow (OHV), B 96	C3
Gramzow (OHV), Dorf	C3
Gramzow, Ausbau	C3
Gransee, Abzweig Ziegelwerk	C3
Gransee, Ausbau	C3
Gransee, B 96	C2
Gransee, Bahnhofstr.	C3
Gransee, Bahnübergang	C3
Gransee, Grüner Weg	C2
Gransee, Gymnasium	C1
Gransee, Kirchplatz	C1
Gransee, Kraatzer Weg	C3
Gransee, Krankenhaus	C2
Gransee, Margaretenhof	C3
Gransee, Menzer Chaussee	C3
Gransee, Ruppiner Str.	C3
Gransee, Ruppiner Str./Wasserwerk	C3
Gransee, Stadtschule 1	C1
Gransee, Wendefelder Weg	C3
Gransee, Ziegelscheune	C3
Grieben, Dorfstr.	C3
Grieben, Friedhofstr.	C2
Grieben, Kirche	C3
Groß Dölln, Kirche	C3
Groß Ziethen (OHV)	C3
Großmenow	C3
Großmutz, Dorfplatz	C3
Großmutz, Dorfstr.	C3
Großmutz, Torfweg	C3
Großwoltersdorf (OHV), Kirche	C2
Großwoltersdorf (OHV), Neubau	C3
Grüneberg, Abzweig	C3

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Grüneberg, Liebenberger Str.	C3
Grüneberg, Schule	C1
Güldenhof	C3
Gutengermendorf, Dorfstr.	C2
Gutengermendorf, Kirche	C2
Hammer, Kita	C1
Hammer, Liebenthaler Str.	C2
Häsen, Kastanienallee	C2
Häsen, Klevesche Häuser	C2
Hennigsdorf, A.-Kolping-Platz	C2
Hennigsdorf, Akazienweg	C1
Hennigsdorf, Alsdorfer Str.	C1
Hennigsdorf, Am Bahndamm	C2
Hennigsdorf, Clara-Schabbel-Str.	C2
Hennigsdorf, Edisonstr.	C3
Hennigsdorf, Feldstr.	C1
Hennigsdorf, Fontaneschule	C1
Hennigsdorf, Fontanestr./Akazienweg	C2
Hennigsdorf, Friedhof	C1
Hennigsdorf, Friedrich-Wolf-Str.	C1
Hennigsdorf, Fußgängertunnel	C2
Hennigsdorf, Gewerbegebiet Nord	C3
Hennigsdorf, Hauptstr.	C1
Hennigsdorf, Heideweg	C2
Hennigsdorf, Humboldtstr.	C2
Hennigsdorf, Kleiststr.	C1
Hennigsdorf, Krankenhaus	C1
Hennigsdorf, Marwitzer Str.	C1
Hennigsdorf, Neubrück	C2
Hennigsdorf, Neuendorfstr.	C1
Hennigsdorf, Reinickendorfer Str.	C1
Hennigsdorf, Schulstr.	C1
Hennigsdorf, Seilerstr.	C1
Hennigsdorf, Stadtklubhaus	C1
Hennigsdorf, Stolpe Süd	C2

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Hennigsdorf, Voltastr.	C2
Hennigsdorf, W.-Küntscher-Str.	C2
Hennigsdorf, Waidmannsweg	C1
Himmelpfort, An der Mühle	C3
Himmelpfort, Klosterstr.	C3
Himmelpfort, Stolpseestr.	C3
Himmelpfort, Zur Hasenheide	C3
Hohen Neuendorf, Berliner Str.	C1
Hohen Neuendorf, Eichenallee	C3
Hohen Neuendorf, F.-Naumann-Str.	C2
Hohen Neuendorf, Friedhof	C3
Hohen Neuendorf, Goethestr.	C1
Hohen Neuendorf, Grillparzerstr.	C2
Hohen Neuendorf, Havelstr.	C2
Hohen Neuendorf, Jägerstr.	C3
Hohen Neuendorf, Niederheide	C2
Hohen Neuendorf, Rotpfuhlen	C3
Hohen Neuendorf, Schönfließer Str.	C1
Hohen Neuendorf, Sportplatz	C1
Hohen Neuendorf, Stolper Str.	C1
Hohen Neuendorf, Waldschule	C2
Hohenbruch, Am Mittelfeld	C3
Hohenbruch, Dorfkern	C3
Hohenbruch, Dorfstr.	C2
Hohenbruch, Hauptgraben	C3
Hohenbruch, Johannisthal	C2
Hohenbruch, Kastanienweg	C3
Hohenbruch, Kirchring	C2
Hohenbruch, Lindenkrug	C3
Hohenbruch, Neuhofer Weg	C3
Hohenbruch, Schleuensch Luch	C3
Hohenbruch, Speicherhof	C3
Hohenbruch, Teerofen	C3
Hohenbruch, Waldesruh	C3
Höpen	C3

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Hoppenrade (OHV)	C3
Kappe, Dorf	C2
Kappe, Försterei	C3
Karlsruhe	C3
Keller, Ausbau	C3
Keller, Kirche	C3
Klein Dölln	C3
Kleinmenow	C3
Klein-Mutz, Ausbau	C2
Klein-Mutz, Bergsdorfer Str.	C3
Klein-Mutz, Dorfplatz	C3
Klein-Mutz, Zehdenicker Str.	C3
Klein Ziethen (OHV)	C3
Kraatz (bei Gransee), An der Kirche	C3
Kraatz (bei Gransee), Ausbau	C3
Kraatz (bei Gransee), Lindenstr.	C2
Kremmen, Am Kanal	C3
Kremmen, Berliner Chaussee	C3
Kremmen, Charlottenau	C3
Kremmen, Kuhsiedlung	C3
Kremmen, Lange Horst	C3
Kremmen, Linumhorst	C3
Kremmen, Markt	C1
Kremmen, Orion	C2
Kremmen, Schule	C1
Kremmen, Sportplatz	C2
Kreuzbruch, Am Bahnhof	C3
Kreuzbruch, Am Festplatz	C3
Kreuzbruch, Berliner Chaussee	C2
Kreuzbruch, Domäne	C3
Kreuzbruch, Forsthaus	C3
Kreuzbruch, Hof 3	C3
Kreuzung Meseberg/Buberow	C3
Krewelin, Ausbau	C3
Krewelin, Dorfstr.	C2

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Krewelin, Kirche	C3
Kurtschlag, Ausbau	C3
Kurtschlag, Chaussee	C3
Kurtschlag, Fichte	C3
Leegebruch, Birkenhof	C1
Leegebruch, Kreuzung	C2
Leegebruch, Nordweg	C1
Leegebruch, Rathaus	C1
Leegebruch, Volkshaus	C1
Liebenberg, Bergsdorfer Str.	C2
Liebenberg, Fichten	C3
Liebenberg, Grüneberger Str.	C3
Liebenberg, Parkweg	C3
Liebenberg, Seeschloß	C3
Liebenthal (OHV), Dachsgrund	C3
Liebenthal (OHV), Dorfstr.	C2
Liebenthal (OHV), Wendestelle	C3
Liebenwalde, Ausbau	C3
Liebenwalde, Bahnhofstr.	C1
Liebenwalde, Berliner Str.	C3
Liebenwalde, Ernst-Thälmann-Str.	C1
Liebenwalde, Hammerallee	C2
Liebenwalde, Havelstr.	C3
Liebenwalde, Neuholländer Chaussee	C3
Liebenwalde, Schleuse	C3
Liebenwalde, Schule	C1
Linde, Dorfstr.	C3
Löwenberg (Mark), Am Sonnenhügel	C2
Löwenberg (Mark), Kirche	C1
Löwenberg (Mark), Schule	C1
Löwenberg, Neuhof	C3
Ludwigsau, Dorf	C3
Malz, Am Gang	C3
Malz, Ambachwiesen	C3
Malz, Anker	C1

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Malz, Dameswalder Weg	C3
Malz, Grabowsee Fähre	C3
Malz, Schleuse	C3
Marienthal, Dorfstr.	C3
Marienthal, Schule	C2
Marienthal, Wiesenweg	C2
Marwitz, Kirche	C3
Marwitz, Lindenstr.	C1
Marwitz, Marwitzer Kreuzung	C1
Marwitz, Turnhalle	C1
Mehlhase (Badingen)	C3
Menz, Am Friedensplatz	C2
Menz, Neuglobsower Str.	C3
Menz, Schule	C1
Meseberg, Dorfstr.	C3
Meseberg, Kirche	C3
Mildenberg, Friedhof	C3
Mildenberg, Heim	C3
Mildenberg, Kirche	C3
Mildenberg, Schule	C1
Mildenberg, Siedlung	C3
Mildenberg, Siedlungsgut	C3
Mildenberg, Ziegeleipark	C3
Mönchmühle, Eschenallee	C3
Mühlenbeck, Berufsförderungswerk	C2
Mühlenbeck, Feldheim	C3
Mühlenbeck, H.-Grüneberg-Str.	C1
Mühlenbeck, Kirche	C1
Mühlenbeck, Schule	C1
Nassenheide, Birkhorst	C3
Nassenheide, Kirche	C1
Nassenheide, Teerofener Weg	C1
Neu Ludwigsau	C3
Neu Vehlefanz, Wendeplatz	C3
Neuglobsow	C2

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Neuhäsen	C2
Neuholland, Bergemannhof	C3
Neuholland, Hamburger Kreuzung	C3
Neuholland, Erzgräber	C3
Neuholland, Kirche	C3
Neuholland, Nassenheider Chaussee	C3
Neuholland, Nassenheider Chaussee 20	C3
Neuholland, Ponyhof	C3
Neuholland, Schneiderhof	C3
Neuholland, Sperberhof	C3
Neuholland, Straße der Jugend	C1
Neuholland, Walterhof	C3
Neulögow, Ausbau	C3
Neulögow, Kirche	C3
Neulöwenberg, Häsener Weg	C3
Neulüdersdorf, Abzweig	C3
Neulüdersdorf, Dorfstr.	C3
Neulüdersdorf, Friedhof	C3
Neuroofen, Abzweig	C3
Neuroofen, Wendeplatz	C3
Neuthymen	C3
Neutornow (OHV), Dorfstr.	C3
Nieder Neuendorf, Bahnhofstr.	C1
Nieder Neuendorf, Havelpromenade	C1
Nieder Neuendorf, Oberjägerweg	C3
Nieder Neuendorf, Zur Baumschule	C1
Oranienburg, A.-Becker-Str.	C1
Oranienburg, A.-Buchmann-Str.	C1
Oranienburg, Aderluch	C3
Oranienburg, Adolf-Mertens-Str.	C1
Oranienburg, Am Flöhnberg	C1
Oranienburg, Ausbau	C3
Oranienburg, Badstr.	C2
Oranienburg, Bernauer Str.	C1
Oranienburg, Birkenallee	C2

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Oranienburg, Breite Str.	C1
Oranienburg, Dr.-H.-Byk-Str.	C2
Oranienburg, Dulongstr.	C3
Oranienburg, Eden	C1
Oranienburg, Finanzamt	C3
Oranienburg, Flotowstr.	C2
Oranienburg, Freiburger Str.	C3
Oranienburg, Friedrichsthaler Str.	C3
Oranienburg, Gericht	C1
Oranienburg, Haller Str.	C2
Oranienburg, Hauptweg	C3
Oranienburg, Heidestr.	C3
Oranienburg, Hubertusstr.	C2
Oranienburg, Johannesberg	C1
Oranienburg, Jugendherberge	C3
Oranienburg, Kitzbühler Str.	C2
Oranienburg, Krankenhaus	C1
Oranienburg, Kremmener Str.	C1
Oranienburg, Oelschlägerstr.	C3
Oranienburg, Orafol	C2
Oranienburg, Petscheltweg	C3
Oranienburg, Polizeischule FH	C3
Oranienburg, Rewestr.	C3
Oranienburg, Saarlandstr.	C2
Oranienburg, Schleuse	C3
Oranienburg, Straße der Einheit	C2
Oranienburg, Straße der Nationen	C3
Oranienburg, Südcenter	C1
Oranienburg, Thaerstr.	C3
Oranienburg, Tiergarten	C2
Oranienburg, Umspannwerk	C1
Oranienburg, Villacher Str.	C2
Oranienburg, Wernigeroder Str.	C2
Oranienburg, Wupperstr.	C1
Osterne, Badinger Weg	C2

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Osterne, Neubau	C2
Papenberge, Spandauer Landstr.	C2
Papenberge, Waldmeisterstr.	C1
Pinnow, Bernsteinsee	C3
Qualzow	C3
Rauschendorf, Am Dorfteich	C3
Rauschendorf, Hauptstr.	C3
Ravensbrück, Dorfstr.	C3
Ravensbrück, Himmelpforter Weg	C3
Ribbeck (OHV)	C2
Ringsleben	C3
Rönnebeck, Ausbau	C3
Rönnebeck, Dorfstr.	C2
Sachsenhausen, Chausseestr.	C2
Sachsenhausen, Friedrichstr.	C2
Sachsenhausen, Gedenkstätte	C1
Sachsenhausen, Kirche	C2
Sachsenhausen, Schule	C1
Sachsenhausen, Waldweg	C3
Schildow, Bahnhofstr.	C1
Schildow, Glienicker Str.	C1
Schildow, Haydnstr.	C2
Schildow, Kirche	C1
Schildow, Schillerstr.	C1
Schmachtenhagen (OHV), Bauernmarkt	C3
Schmachtenhagen (OHV), Ernst-Thälmann-Platz	C2
Schmachtenhagen (OHV), Grätzer Str.	C2
Schmachtenhagen (OHV), Oranienburger Chaussee	C2
Schmachtenhagen (OHV), Ost	C1
Schmachtenhagen (OHV), Schule	C1
Schönermark (bei Gransee), Dorfstr.	C3
Schönermark (bei Gransee), Kirche	C2
Schönermark (bei Gransee), Sonnenberger Str.	C3
Schönfließ (OHV), Am Feldweg	C1
Schönfließ (OHV), Bieselheide	C1

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Schönfließ (OHV), Dorfstr.	C2
Schönfließ (OHV), Kirche	C1
Schulzendorf (OHV), Kirche	C2
Schulzendorf (OHV), Rheinsberger Str.	C3
Schwante, Am Wiesengrund	C3
Schwante, An der Kirche	C1
Schwante, Gemeinschaftsweg	C3
Schwante, Germendorfer Weg	C3
Schwante, Kuckswinkel	C3
Schwante, Lindenweg	C1
Schwante, Mittelweg	C2
Schwante, Mühlenweg	C2
Schwante, Pappelweg	C2
Schwante, Sportplatz	C3
Seilershof, Hauptstr.	C2
Sommerfeld, Kirche	C2
Sommerfeld, Klinik	C2
Sommerfeld, Kremmener Str.	C3
Sommerfeld, Neuendorfer Weg	C3
Sommerfeld, Wesering	C1
Sommerswalde	C3
Sonnenberg, Ausbau	C3
Sonnenberg, Kirche	C2
Sonnenberg, Kreuzung	C3
Staffelde (OHV), Kirche	C2
Steinförde, Brücke	C3
Steinförde, Kleinmenow	C3
Steinhavelmühle	C3
Stolpe (OHV), Autobahnbrücke	C3
Stolpe (OHV), Dorfstr.	C1
Summt, Secura	C2
Summt, Seegarten	C2
Summt, Seering	C2
Summt, Triftweg	C2
Teschendorf, Am Denkmal	C2

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Teschendorf, An der Trift	C1
Teschendorf, Griebener Weg	C3
Teschendorf, Im Hagen	C2
Teschendorf, Neuendorf	C2
Teschendorf, Unterweg	C3
Tornow (OHV), Altes Schloß	C3
Tornow (OHV), Am Fließ	C3
Vehlefanzen, Am Anger	C3
Vehlefanzen, Kienluch	C3
Vehlefanzen, Lindenallee	C3
Vehlefanzen, Perwenitzer Chaussee	C3
Vehlefanzen, Schäferweg	C3
Vehlefanzen, Schule	C1
Velten, Ahornstr.	C2
Velten, Anglerweg	C3
Velten, Bahnstr.	C1
Velten, Business Park	C2
Velten, Carolinenstr.	C2
Velten, Ernst-Thälmann-Str.	C2
Velten, Grundschule Süd	C3
Velten, Hedwigpromenade	C2
Velten, Hennigsdorfer Str.	C2
Velten, Industriegebiet	C1
Velten, Kirche	C1
Velten, Kuschelhain	C1
Velten, Leegebrucher Weg	C3
Velten, Lindensiedlung	C3
Velten, Mühlenstr.	C1
Velten, Poststr.	C1
Velten, Rosa-Luxemburg-Str.	C1
Velten, Viktoriastr.	C3
Velten, Waldsiedlung	C3
Velten, Weimann	C2
Velten, Zeppelinstr.	C1
Vogelsang (OHV), Zehdenicker Str.	C3

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Wall, Gaststätte	C3
Wall, Wendeplatz	C3
Wendefeld	C3
Wendefeld Nr. 10	C3
Wensickendorf, Hauptstr.	C2
Wensickendorf, Triftweg	C3
Wentow, Schule	C3
Wesendorf	C3
Wesendorf, Dorf	C2
Wesendorf, Försterei	C3
Wolfslake	C3
Wolfsruh, Kirche	C3
Wolfsruh, Wendeplatz	C3
Zabelsdorf, Alte Mühle	C3
Zabelsdorf, Dorfstr.	C2
Zabelsdorf, Wentower Str.	C3
Zehdenick, Am Feldrain	C3
Zehdenick, Am Pool	C1
Zehdenick, Amtshaus	C2
Zehdenick, Bahnhofstr.	C2
Zehdenick, Berliner Tor	C2
Zehdenick, Clara-Zetkin-Str.	C1
Zehdenick, Exinschule	C1
Zehdenick, Falkenthaler Chaussee	C3
Zehdenick, Friedhof 2	C3
Zehdenick, Karlshof	C3
Zehdenick, Libellenweg	C2
Zehdenick, Neuhof	C3
Zehdenick, OSZ	C1
Zehdenick, Philipp-Müller-Str.	C3
Zehdenick, Siedlung 2	C3
Zehdenick, Waldschänke	C2
Zehdenick, Wesendorfer Weg	C3
Zehdenick, Ziegelei Werk 3	C3
Zehdenick, Ziegelei Werk 4	C3

Haltestellenname	Haltestellenkategorie
Zehdenick, Ziegelei Werk 5	C3
Zehdenick, Ziegeleiweg	C3
Zehlendorf (OHV), Alte Dorfstr.	C1
Zehlendorf (OHV), Ausbau	C3
Zehlendorf (OHV), Wensickendorfer Str.	C1
Zernikow (OHV), Abzweig	C3
Zernikow (OHV), Kirche	C2
Zernikow, Mühle	C3
Zootzen (OHV), Ausbau	C3
Zootzen (OHV), Dorfstr.	C3
Zootzen (OHV), Waldhof	C3
Zühlsdorf, Elisabethstr.	C2
Zühlsdorf, Friedhof	C2
Zühlsdorf, Kirche	C1
Zühlsdorf, Waldhase	C1
Zühlslake	C3

Anhang 7: Fahrplanangebot je Verkehrstag (Maßnahmenkonzeption)

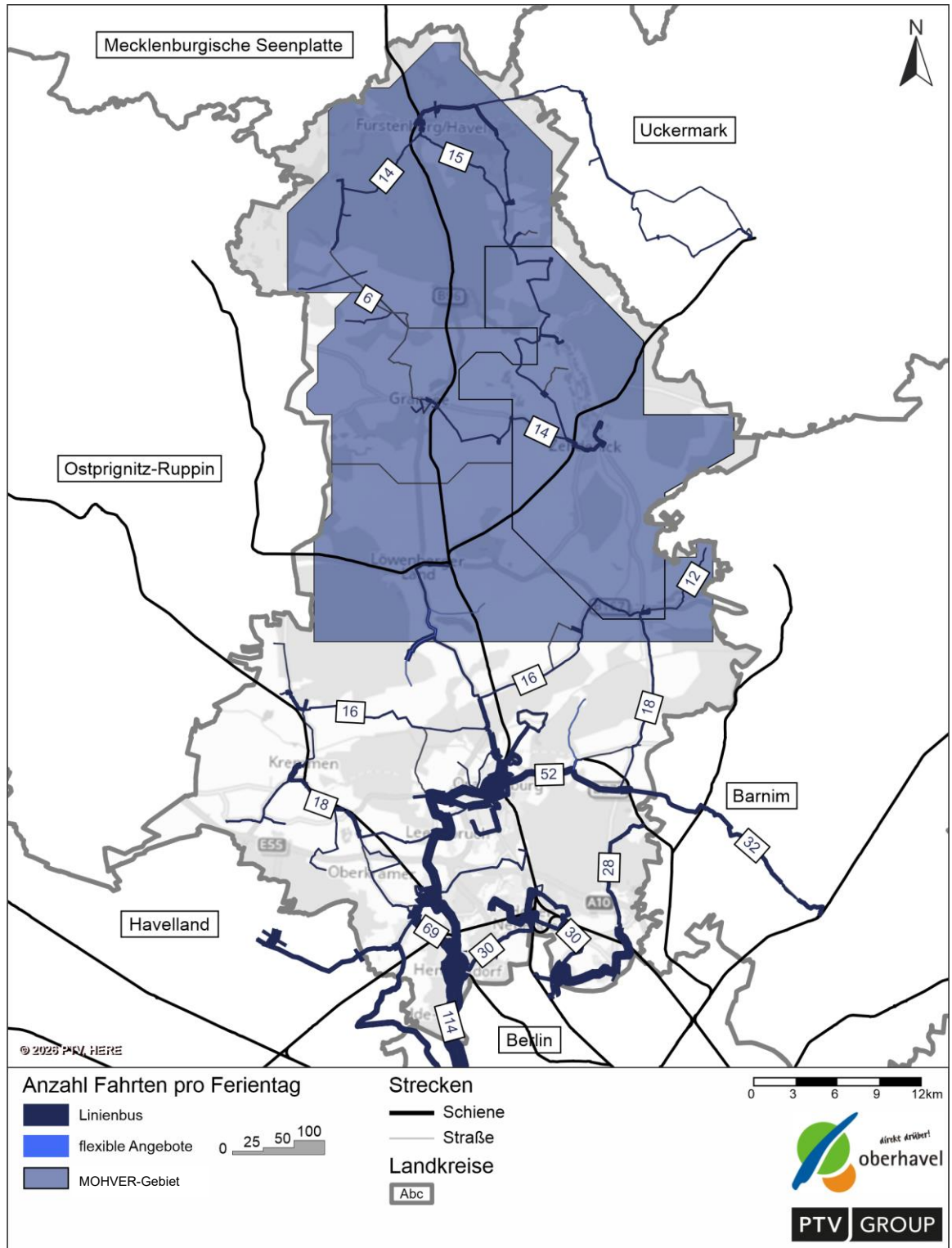


Abbildung 23: Anzahl Fahrplanfahrten an Ferientagen (Sommerfahrplan)

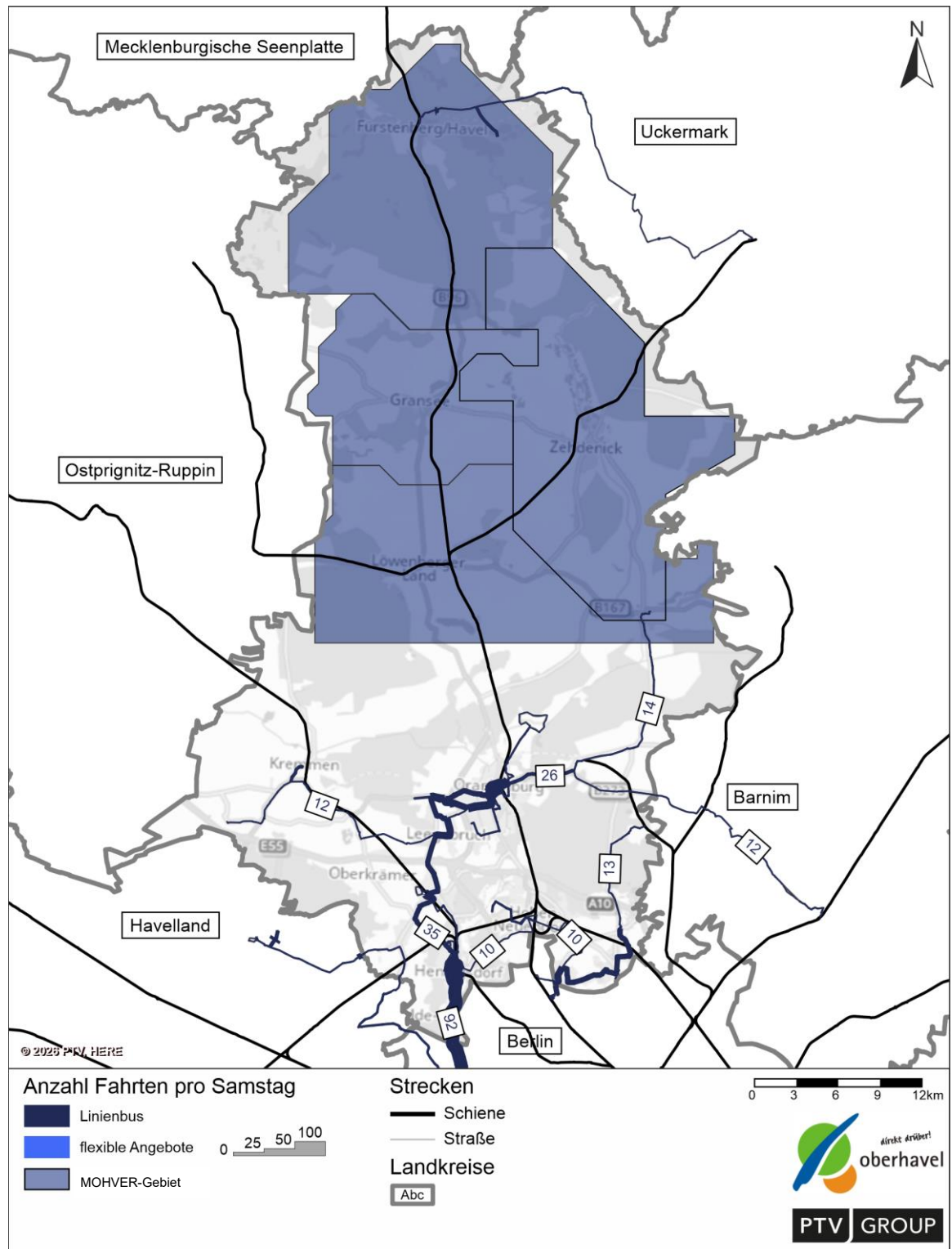


Abbildung 24: Anzahl Fahrplanfahrten an Samstagen (Sommerfahrplan)

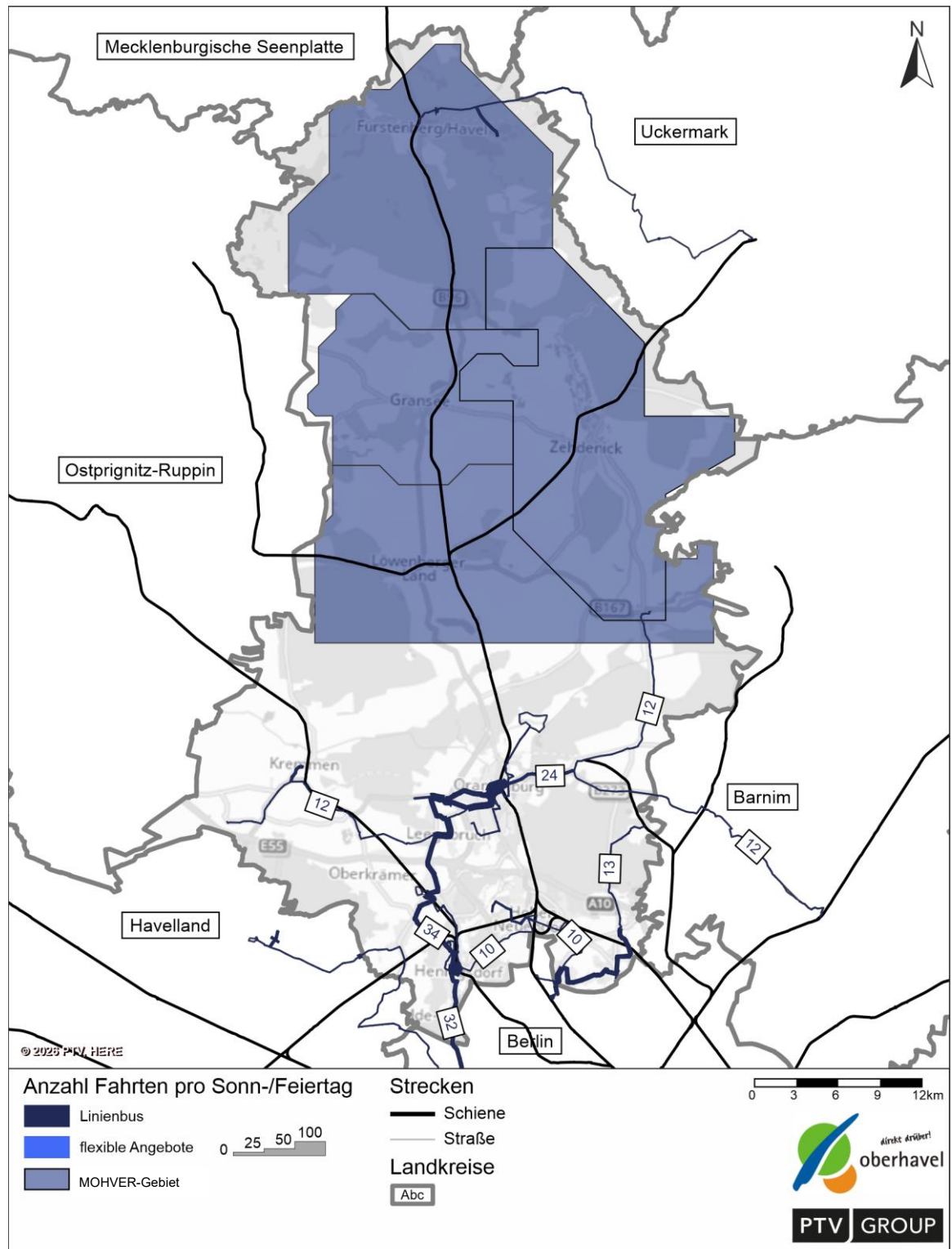


Abbildung 25: Anzahl Fahrplanfahrten an Sonn- und Feiertagen (Sommerfahrplan)

Anhang 8: Vergleich der Angebotsqualitäten vor und mit dem Konzept 2027

Linie	Netz	Relation	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn- und Feiertag
X36 (bis 2027)	I	Berlin Spandau – Hennigsdorf	20-Min-Takt	20-Min-Takt	20-Min-Takt	60-Min-Takt
X36 (ab 2027)		Berlin Spandau – Hennigsdorf	20-Min-Takt	20-Min-Takt	20-Min-Takt	60-Min-Takt
800 (bis 2027)	II	Oranienburg – Kremmen	60-Min-Takt	60-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt
800 (ab 2027)		Oranienburg – Kremmen	60-Min-Takt [Anzahl reduziert]	120-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt
801 (bis 2027)	E	Oranienburg – Beetz – Kremmen	kein Takt	kein Takt	Einzelfahrt	Einzelfahrt
801 (ab 2027)		Oranienburg – Beetz – Kremmen	kein Takt	kein Takt	-	-
802 (bis 2027)	E	Oranienburg – Neuendorf – Löwenberg	60/120-Min-Takt	120-Min-Takt	Einzelfahrt	Einzelfahrt
802 (ab 2027)		Oranienburg – Neuendorf – Löwenberg	60/120-Min-Takt zzgl. Verstärker	120-Min-Takt	-	-
803 (bis 2027)	E	Oranienburg – Liebenwalde – Liebenthal	60/120-Min-Takt	120-Min-Takt	Einzelfahrt	Einzelfahrt
803 (ab 2027)		Oranienburg – Liebenwalde – Liebenthal	120-Min-Takt zzgl. Verstärker	120-Min-Takt	-	-
804 (bis 2027)	I	Oranienburg – Sachsenhausen – Malz	60-Min-Takt	60-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt
804 (ab 2027)		Oranienburg – Sachsenhausen – Malz	60-Min-Takt	60-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt
805 (bis 2027)	II	Oranienburg – Zehlendorf – Liebenwalde	60-Min-Takt	60-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt
805 (ab 2027)		Oranienburg – Zehlendorf – Liebenwalde	60-Min-Takt zzgl. Verstärker	120-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt
806 (bis 2027)	I	(Zühlsdorf) – Mühlenbeck – Schildow – Hermsdorf	60-Min/ 20/40-Min/ 20-Min-Takt	(60-Min) 20/40-Min-Takt	(120-Min) 60-Min-Takt	(120-Min) 60-Min-Takt
806 (ab 2027)		(Zühlsdorf) – Mühlenbeck – Schildow – Hermsdorf	60-Min/ 20/40-Min/ 20-Min-Takt	60-Min-Takt	(120-Min) 60-Min-Takt	(120-Min) 60-Min-Takt
807 (bis 2027)	I	Velten – Hennigsdorf ²	20/40-Min-Takt	20/40-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt
807* (ab 2027)		Velten – Hennigsdorf ²	20/40-Min-Takt	60-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt

Linie	Netz	Relation	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn- und Feiertag
808 (bis 2027)	E	Hennigsdorf – Stolpe	Einzelfahrten	-	-	-
808 (ab 2027)		Hennigsdorf – Stolpe	Einzelfahrten	-	-	-
809* (bis 2027)	I	Hennigsdorf – Hohen Neuendorf – Frohnau	20/40-Min-Takt	20/40-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt
809* (ab 2027)		Hennigsdorf – Hohen Neuendorf – Frohnau	20/40-Min-Takt	60-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt
810 (bis 2027)	E	Mühlenbeck – Schildow – Glienicke – Mühlenbeck	Einzelfahrten	-	-	-
810 (ab 2027)		Mühlenbeck – Schildow – Glienicke – Mühlenbeck	Einzelfahrten	-	-	-
811 (bis 2027)	E	Hennigsdorf – Bötzw	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	-
811 (ab 2027)		Hennigsdorf – Bötzw	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	-
812 (bis 2027)	E	Neu Vehlefan – Schwante – Bärenklau – Bötzw	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	-
812 (ab 2027)		Neu Vehlefan – Schwante – Bärenklau – Bötzw	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	-
813 (bis 2027)	E	Schmachtenhagen – Bernöwe – Zehlendorf	Einzelfahrten	-	-	-
813 (ab 2027)		Schmachtenhagen – Bernöwe – Zehlendorf	Einzelfahrten	-	-	-
814 (bis 2027)		Kremmen – Hennigsdorf	Einzelfahrten	-	-	-
814 (ab 2027)		Kremmen – Hennigsdorf	-	-	-	-
816 (bis 2027)	II	Borgsdorf – Velten	60-Min-Takt	60-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt
816 (ab 2027)		Borgsdorf – Velten	60-Min-Takt	120-Min-Takt	-	-
821 (bis 2027)	E	Oranienburg – Sachsenhausen – Tiergarten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	-
821 (ab 2027)		Oranienburg – Sachsenhausen – Tiergarten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	-
822* (bis 2027)	E	(Bergfelde) – Birkenwerder – Hohen Neuendorf	(60-Min/) 20/40-Min-Takt	(60-Min/) 20/40-Min-Takt	120-Min-Takt in Hohen Neuendorf	
822* (ab 2027)		(Bergfelde) – Birkenwerder – Hohen Neuendorf	(60-Min/) 20/40-Min-Takt	(60-Min/) 20/40-Min-Takt	120-Min-Takt in Hohen Neuendorf	

Linie	Netz	Relation	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn- und Feiertag
823* (bis 2027)	E	Oranienburg – Germendorf	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt
823* (ab 2027)		Oranienburg – Germendorf	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt
824 (bis 2027)	I	Oranienburg – Leegebruch - Hennigsdorf	20-Min-Takt	20-Min-Takt	30-Min-Takt	30-Min-Takt
824 (ab 2027)		Oranienburg – Leegebruch - Hennigsdorf	20-Min-Takt	20/40-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt
825 (bis 2027)	I	Oranienburg – Bernau	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	120-Min-Takt
825 (ab 2027)		Oranienburg – Bernau	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	120-Min-Takt
830 (bis 2027)	E	Gransee - Löwenberg	Einzelfahrten	RufBus	-	-
830 (ab 2027)		Gransee - Löwenberg	Einzelfahrten	MOHVER	MOHVER	MOHVER
831 (bis 2027)	E	Liebenthal - Löwenberg	Einzelfahrten	RufBus	RufBus	RufBus
831 (ab 2027)		Liebenthal - Löwenberg	Einzelfahrten	MOHVER	MOHVER	MOHVER
832 (bis 2027)	E	Zehdenick - Löwenberg	Einzelfahrten	RufBus	-	-
832 (ab 2027)		Zehdenick - Löwenberg	Einzelfahrten	MOHVER	MOHVER	MOHVER
833 (bis 2027)	II	Gransee – Badingen – Zehdenick	60-Min-Takt	60-Min-Takt	RufBus	RufBus
833 (ab 2027)		Gransee – Badingen – Zehdenick	60-Min-Takt	120-Min-Takt	MOHVER	MOHVER
834 (bis 2027)	E	Rauschendorf - Menz	Einzelfahrten	RufBus	-	-
834 (ab 2027)		Rauschendorf - Menz	Einzelfahrten	MOHVER	MOHVER	MOHVER
835 (bis 2027)	E	Gransee – Meseberg - Gransee	Einzelfahrten	MOHVER	MOHVER	MOHVER
835 (ab 2027)		Gransee – Meseberg - Gransee	Einzelfahrten	MOHVER	MOHVER	MOHVER
836 (bis 2027)	E	Gransee - Zernikow - Menz - Neuglobsow	Einzelfahrten	Einzel-fahrt/RufBus	RufBus	RufBus
836 (ab 2027)		Gransee - Zernikow - Menz - Neuglobsow	Einzelfahrten	MOHVER	MOHVER	MOHVER
837 (bis 2027)	E	Gransee - Wentow - Ringsleben	Einzelfahrten	RufBus	-	-
837 (ab 2027)		Gransee - Wentow - Ringsleben	Einzelfahrten	MOHVER	MOHVER	MOHVER

Linie	Netz	Relation	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn- und Feiertag
838 (bis 2027)	E	Zehdenick - Mildenberg - Tornow - Fürstenberg	<i>Einzelfahrten</i>	<i>Einzelfahrten</i>	MOHVER	MOHVER
838 (ab 2027)		Zehdenick - Mildenberg - Tornow - Fürstenberg	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten/ MOHVER	Einzelfahrten/ MOHVER
839 (bis 2027)	E	Bredereiche - Fürstenberg - Neuglobsow	<i>120-Min-Takt/ Einzelfahrten</i>	<i>120-Min-Takt/ Einzelfahrten</i>	<i>120-Min-Takt/ RufBus</i>	<i>120-Min-Takt/ RufBus</i>
839 (ab 2027)		Bredereiche - Fürstenberg - Neuglobsow	120-Min-Takt/ Einzelfahrten	120-Min-Takt/ Einzelfahrten	MOHVER	MOHVER
841 (bis 2027)	E	Gransee - Seilershof - Fürstenberg	<i>Einzelfahrten</i>	<i>RufBus</i>	-	-
841 (ab 2027)		Gransee - Seilershof - Fürstenberg	Einzelfahrten	MOHVER	MOHVER	MOHVER
842 (bis 2027)	E	Zehdenick - Kurtschlag - Groß Dölln	<i>Einzelfahrten</i>	<i>RufBus</i>	-	-
842 (ab 2027)		Zehdenick - Kurtschlag - Groß Dölln	Einzelfahrten	MOHVER	MOHVER	MOHVER
843 (bis 2027)	E	Zehdenick - Krewelin - Liebenwalde	<i>Einzelfahrten</i>	<i>RufBus</i>	<i>RufBus</i>	<i>RufBus</i>
843 (ab 2027)		Zehdenick - Krewelin - Liebenwalde	Einzelfahrten	MOHVER	MOHVER	MOHVER
845 (bis 2027)	E	Gransee - Bergsdorf - Klein Mutz - Zehdenick	<i>Einzelfahrten</i>	<i>RufBus</i>	-	-
845 (ab 2027)		Gransee - Bergsdorf - Klein Mutz - Zehdenick	Einzelfahrten	MOHVER	MOHVER	MOHVER
846 (bis 2027)	E	Fürstenberg- Altthymen	<i>Einzelfahrten/ RufBus</i>	<i>RufBus</i>	-	-
846 (ab 2027)		Fürstenberg- Altthymen	Einzelfahrten/ MOHVER	MOHVER	MOHVER	MOHVER
847 (bis 2027)	E	Fürstenberg - Zernikow - Menz	<i>Einzelfahrten/ RufBus</i>	<i>RufBus</i>	-	-
847 (ab 2027)		Fürstenberg - Zernikow - Menz	Einzelfahrten/ MOHVER	MOHVER	MOHVER	MOHVER
848 (bis 2027)	E	Fürstenberg - Steinförde - Großmenow	<i>Einzelfahrten/ RufBus</i>	<i>RufBus</i>		
848 (ab 2027)		Fürstenberg - Steinförde - Großmenow	Einzelfahrten/ MOHVER	MOHVER	MOHVER	MOHVER

Linie	Netz	Relation	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn- und Feiertag
850 (bis 2027)		Zehdenick - Neuhoof - Vogel-sang	Einzelfahrten	-	-	-
850 (ab 2027)	E	Zehdenick - Neuhoof - Vo-gel-sang	Einzelfahr-ten	MOHVER	MOHVER	MOHVER
851 (bis 2027)		Gramzow - Dannenwalde - Menz	Einzelfahrten	-	-	-
851 (ab 2027)	E	Gramzow - Dannenwalde - Menz	Einzelfahr-ten	MOHVER	MOHVER	MOHVER
854 (bis 2027)		Gransee - Mildenberg Zie-geleipark - Tornow - Him-melpfort	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahr-ten	Einzelfahr-ten
854 (ab 2027)	E	Gransee - Mildenberg Zie-geleipark - Tornow - Him-melpfort	Einzelfahr-ten	MOHVER	MOHVER	MOHVER
857 (bis 2027)		Löwenberg - Groß Mutz - Grieben - Löwenberg	Einzelfahr-ten/RufBus	RufBus	-	-
857 (ab 2027)	E	Löwenberg - Groß Mutz - Grieben - Löwenberg	Einzelfahr-ten/MOHVER	MOHVER	MOHVER	MOHVER

*Linienangebot (teilw.) wird durch Dritte finanziert

Einzelfahrt(en): Bedienung vorrangig zu Schulzwecken

Takte beziehen sich auf den Tagesverkehr, i.d.R. 6-16 Uhr, teilweise bis 18 Uhr, danach größere Taktabstände oder Einzelfahrten

² Takt zwischen S Hennigsdorf <> Alsdorfer Str.

Tabelle 30: Planungsrahmen im Angebotskonzept 2027 – 2031

In der folgenden Tabelle 31 sind die Änderungen im Detail aufgeführt:

Linie	Netz	Relation	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn- und Feiertag
800	II	Oranienburg – Kremmen	18:00 – 20:00 Umstellung auf Kleinbus 20:00 – 22:00 Fahrten entfallen	18:00 – 20:00 Umstellung auf Kleinbus 20:00 – 22:00 Fahrten entfallen	Umstellung auf Kleinbus	Umstellung auf Kleinbus
801	E	Oranienburg – Beetz – Kremmen	kein Takt	kein Takt	3 Fahrten- paare entfal- len	3 Fahrten- paare entfal- len
802	E	Oranienburg – Neuendorf - Löwenberg	60/120-Min- Takt zzgl. Ver- stärker	120-Min-Takt	3 Fahrten- paare entfal- len	3 Fahrten- paare entfal- len

Linie	Netz	Relation	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn- und Feiertag
803	E	Oranienburg – Liebenwalde – Liebenthal	120-Min-Takt zzgl. Verstärker	120-Min-Takt	3 Fahrtenpaare entfallen	3 Fahrtenpaare entfallen
805	II	Oranienburg – Zehlendorf-Liebenwalde	letztes Fahrtenpaar entfällt	8 Fahrtenpaare entfallen	letztes Fahrtenpaar entfällt	letztes Fahrtenpaar entfällt
806	I	(Zühlsdorf) – Mühlenbeck – Schildow – Hermsdorf	vor 06:00 / nach 16:00 Uhr – 20/40 Min-Takt; 6 Fahrtenpaare entfallen	60-Min-Takt; 16 Fahrtenpaare entfallen	120-Min ab Zühlsdorf / 60-Min-Takt ab Mühlenbeck; 13 Fahrtenpaare entfallen	120-Min ab Zühlsdorf / 60-Min-Takt ab Mühlenbeck; 13 Fahrtenpaare entfallen
807*	I	Velten – Hennigsdorf ²	Alsdorfer Str.<>S Hennigsdorf: vor 06:00 / nach 16:00 Uhr – 60 Min-Takt; 7 Fahrtenpaare entfallen	Alsdorfer Str.<>S Hennigsdorf: 60 Min-Takt; 15 Fahrtenpaare entfallen	Alsdorfer Str.<>S-Hennigsdorf: 120 Min-Takt; 8 Fahrtenpaare entfallen	Alsdorfer Str.<>S-Hennigsdorf: 120 Min-Takt; 8 Fahrtenpaare entfallen
809*	I	Hennigsdorf – Hohen Neuendorf – Frohnau	19:00 – 22:00 2 Fahrtenpaare entfallen vor 06:00 / nach 16:00 Uhr – 60 Min-Takt; 6 Fahrtenpaare entfallen	60-Min-Takt; vor 06:00 / nach 16:00 Uhr – 60 Min-Takt; 6 Fahrtenpaare entfallen		
812	E	Neu Vehlefan – Schwante – Bärenklau – Bötzw	19:00 – 22:00 2 Fahrtenpaare entfallen	19:00 – 22:00 2 Fahrtenpaare entfallen	Leistung entfällt	Leistung entfällt
814		Kremmen – Hennigsdorf	Linie entfällt	-	-	-
816	II	Borgsdorf – Velten	vor 06:00 / nach 16:00 Uhr – 120 Min-Takt; 3 Fahrtenpaare entfallen	120-Min-Takt; 8 Fahrtenpaare entfallen	6 Fahrtenpaare entfallen	6 Fahrtenpaare entfallen

Linie	Netz	Relation	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonn- und Feiertag
824	I	Oranienburg – Leegebruch – Hennigsdorf	vor 06:00 / nach 16:00 Uhr – 20/40 Min-Takt; ab 18:00 Uhr 60-Min-Takt; 8 Fahrtenpaare entfallen	20/40 Min-Takt; ab 18:00 Uhr 60-Min-Takt; 19 Fahrtenpaare entfallen	60-Min-Takt; 21 Fahrtenpaare entfallen	
833	II	Gransee – Badingen – Zehdenick	18:30 – 21:30 2 Fahrtenpaare entfallen	120-Min-Takt 5 Fahrtenpaare entfallen 18:30 – 21:30 2 Fahrtenpaare entfallen		
839	E	Bredereiche – Fürstenberg – Neuglobsow			Sommersaison; 5 Fahrtenpaare entfallen	Sommersaison; 5 Fahrtenpaare entfallen
854	E	Gransee – Mildenberg Ziegeleipark – Tornow – Himmlerpfort	Einzelfahrten	Sommersaison; 4 Fahrtenpaare entfallen	Sommersaison; 4 Fahrtenpaare entfallen	Sommersaison; 4 Fahrtenpaare entfallen

Tabelle 31: Angebotskonzept 2027 – 2031: Übersicht Detailanpassungen