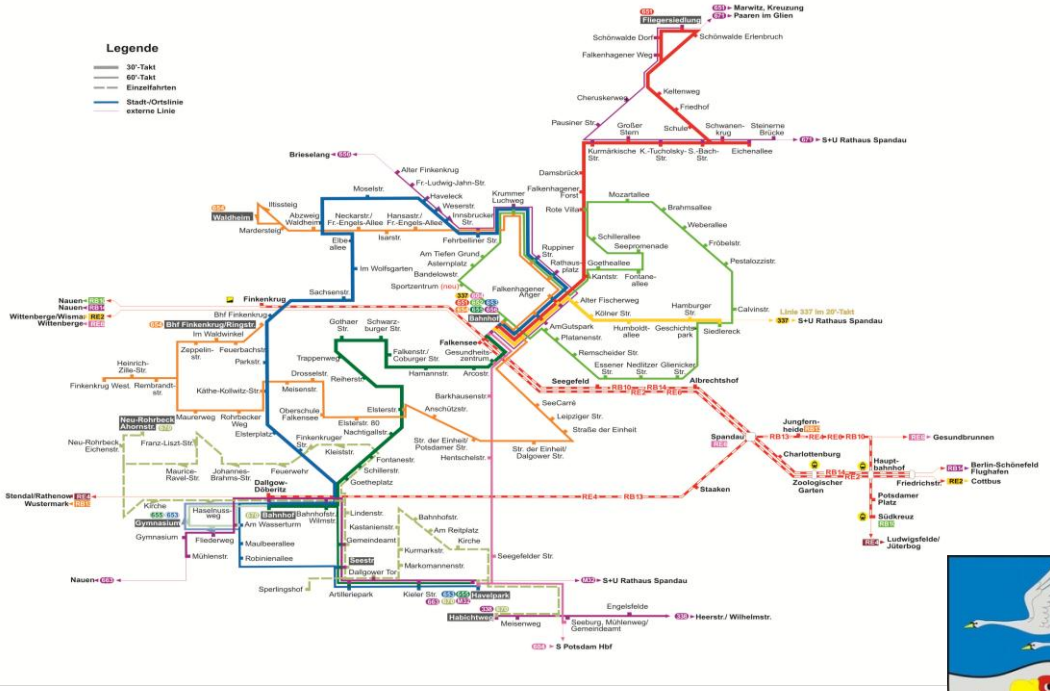
Buskonzept Falkensee und Umland



PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner

Öffentliche Vorstellung des Konzeptentwurfs

Falkensee, 11. Juli 2016

Dr. Ralf Günzel , Boris Eitel

Übersicht

1. Auslöser des Konzepts
2. Zusammenfassung der Bestandsaufnahme - Handlungsbedarf
3. Strategie des Herangehens
4. Maßnahmenkonzept
   - Stadtverkehr – im engeren Sinne
   - Maßnahmen Umlandverkehre, speziell Schülerverkehr
5. Maßnahmenwirkungen
   - Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage
   - finanzielle Auswirkungen
6. Umsetzungsperspektive und Bürgerbeteiligung

Auslöser des Konzepts

1. Strukturdaten- und Potenzialentwicklung

- Falkensee und Umland gehört zu den sich am dynamischsten entwickelnden Räumen bundesweit
- Einwohner Falkensee seit 1990 fast verdoppelt, Dallgow-Döberitz verdreifacht
  (zusammen 51.300 Einw., Gesamtraum 68.500 Einw.)
- Landesprognose für Falkensee bis 2030 von 42.000 auf 44.900 Einw. (wird schon 2020 erreicht sein), viel zu pessimistische Annahme
- weitere Intensivierung der Pendlerverflechtungen, auch mehr Einpendlungen, sich entwickelnde Gewerbegebiete und weitere Ziele

➢ Fahrgastaufkommen im ÖPNV erheblich angestiegen und steigt weiter, wenn entsprechendes Angebot vorhanden

➢ im Nahverkehrsplan diese Tendenz schon vorausgesehen

Auslöser des Konzepts

2. **Verlust des Nullknotens am Bf/ZOB Falkensee**
   - **Folge des Fahrplanwechsels der DB nach Abschluss VDE 8**
   - **Umgestaltung sinnvoll in einem Gesamtkonzept**
3. **Hinweise der Stadt und Bürger auf Defizite und notwendige Angebotsverbesserungen**
   - **viele Zuzüge aus Berlin und anderen Großstädten, hohe Erwartungshaltung an das ÖPNV-System**
   - **Hinweise auf Erschließungsmängel und zusätzliche Bedarfe bei den Umlandverkehren**
   - **Hinweise zum Schülerverkehr**

➢ **Integrierter Gesamtansatz mit Überplanung in gesamtem Bereich, einschl. Schülerverkehr**

Standard laut Nahverkehrsplan

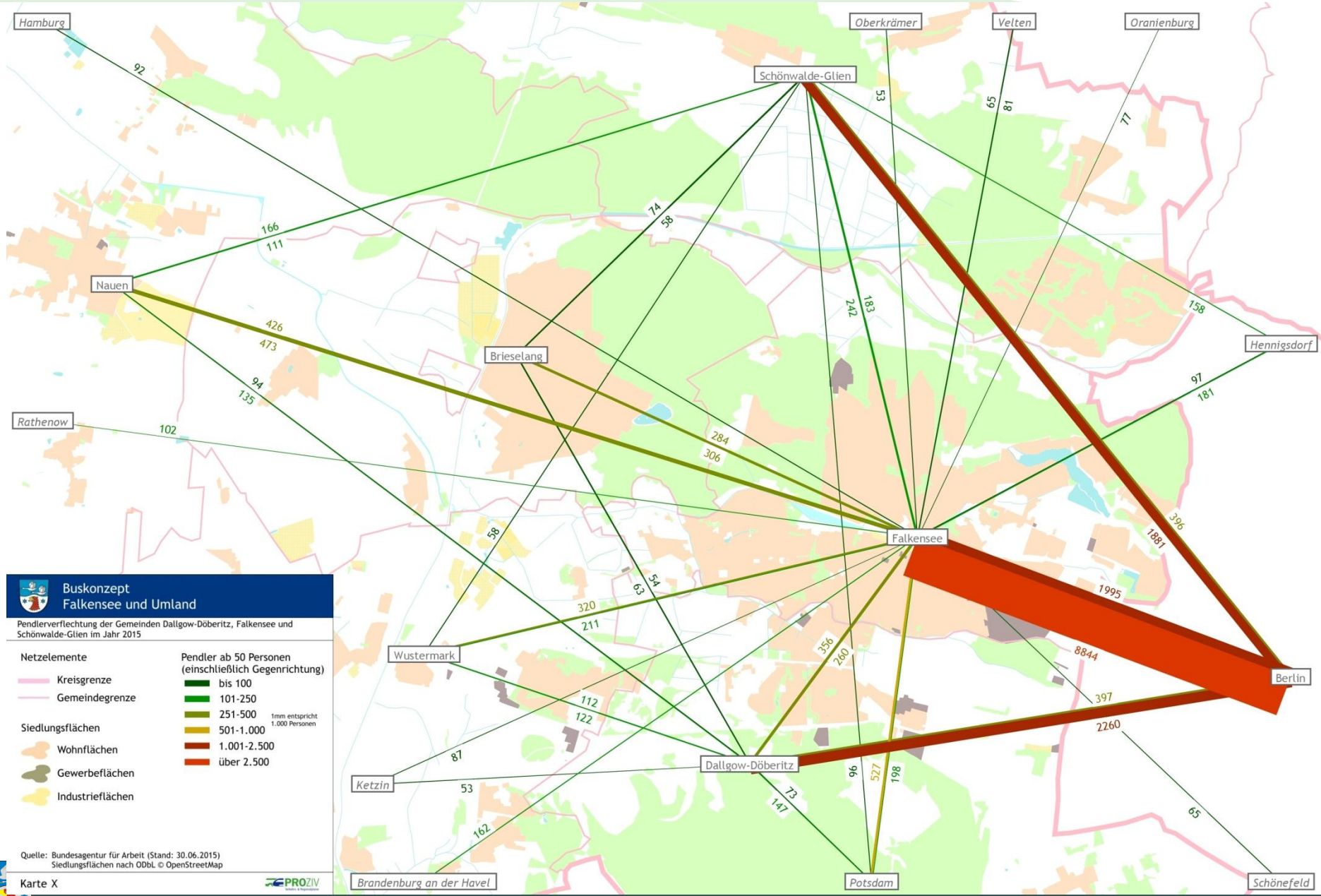
	Rathenow	Nauen	Falkensee, Dallgow-Döberitz	Premnitz
Hauptverkehrszeit	60-min-Takt Kernstadt 30-min-Fahrtenfolge	60-min-Takt Kernstadt 30-min-Fahrtenfolge	60-min-Takt Kernstadt 30-min-Fahrtenfolge	60-min-Takt
Nebenverkehrszeit	60-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	120-min-Takt
Schwachverkehrszeit	mehrere Fahrten, vorzugsweise bedarfsabhängig			

- HVZ = Hauptverkehrszeit = Mo - Freitag 06:00 - 08:30 Uhr und 14:00 - 19:00 Uhr
- NVZ = Nebenverkehrszeit = Mo - Fr 08:30 - 14:00 Uhr
- SVZ = Schwachverkehrszeit = Mo - Fr vor 06:00 Uhr und nach 19:00 Uhr, Wochenende

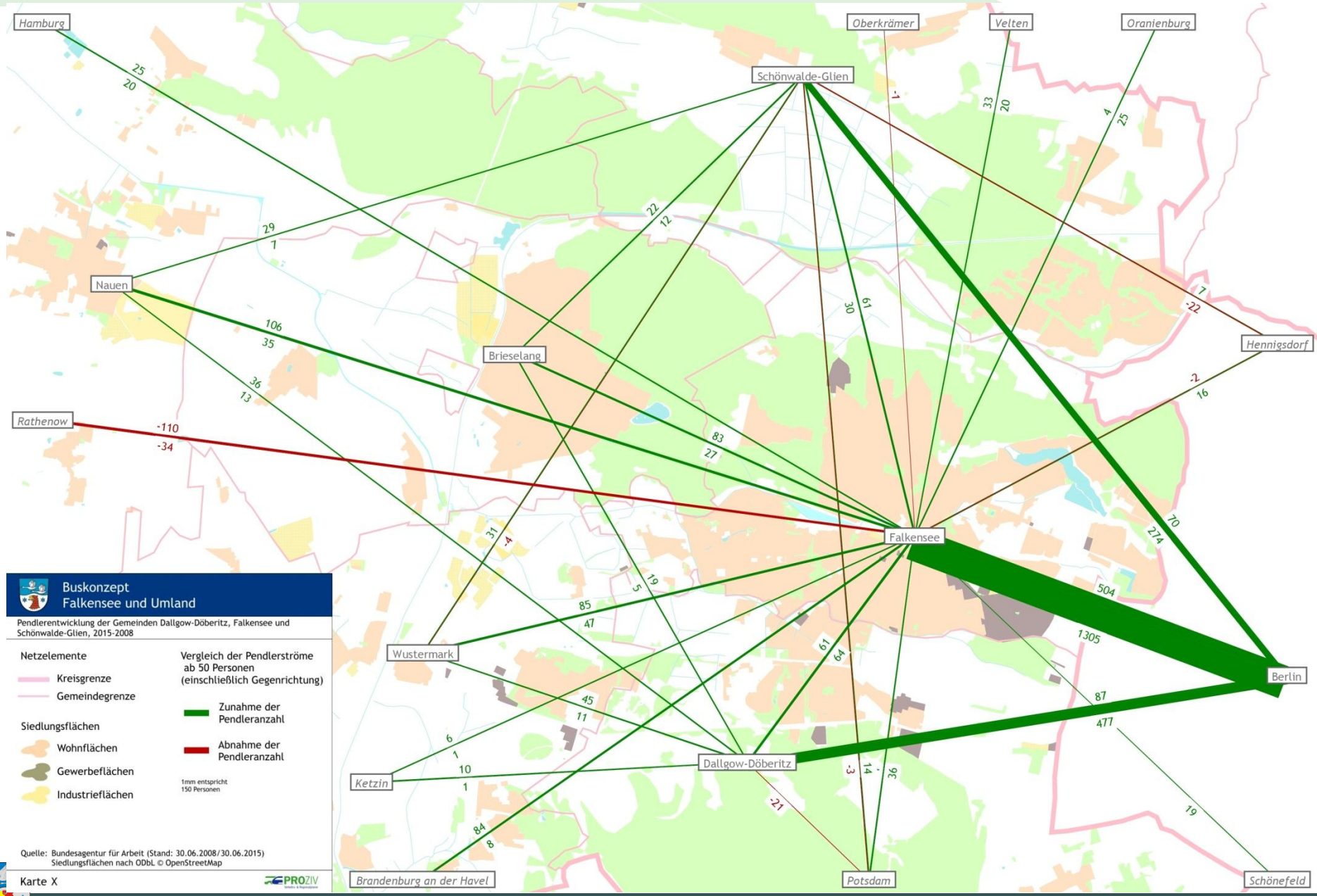
➢ **Kann als allgemeiner Mindeststandard zwar weiter gelten, reicht für Falkensee/Dallgow-Döberitz aber nicht mehr aus (und wird auch jetzt schon übertroffen)**

Pendler 2015

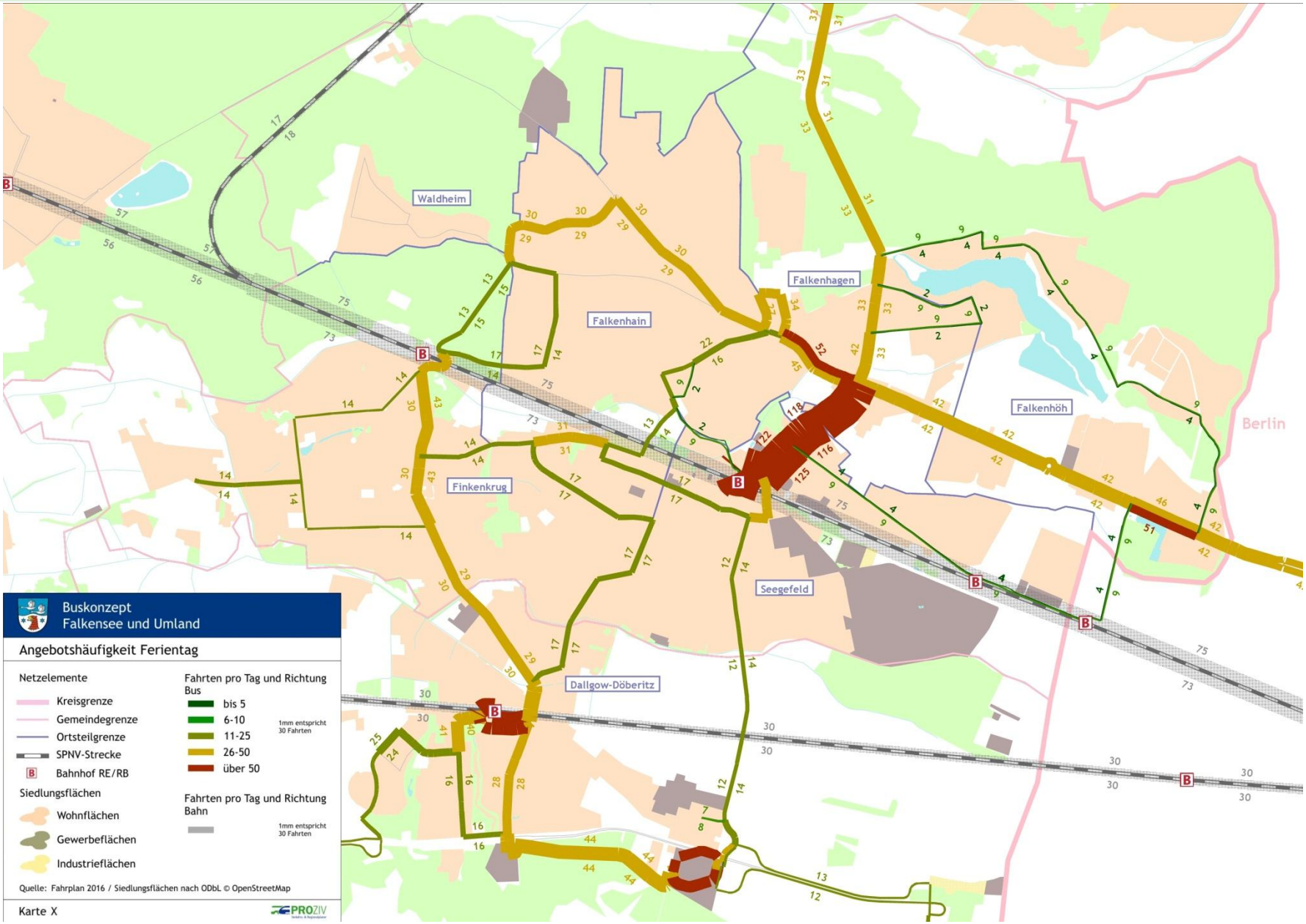
von/nach Falkensee, Dallgow-Döberitz, Schönwalde

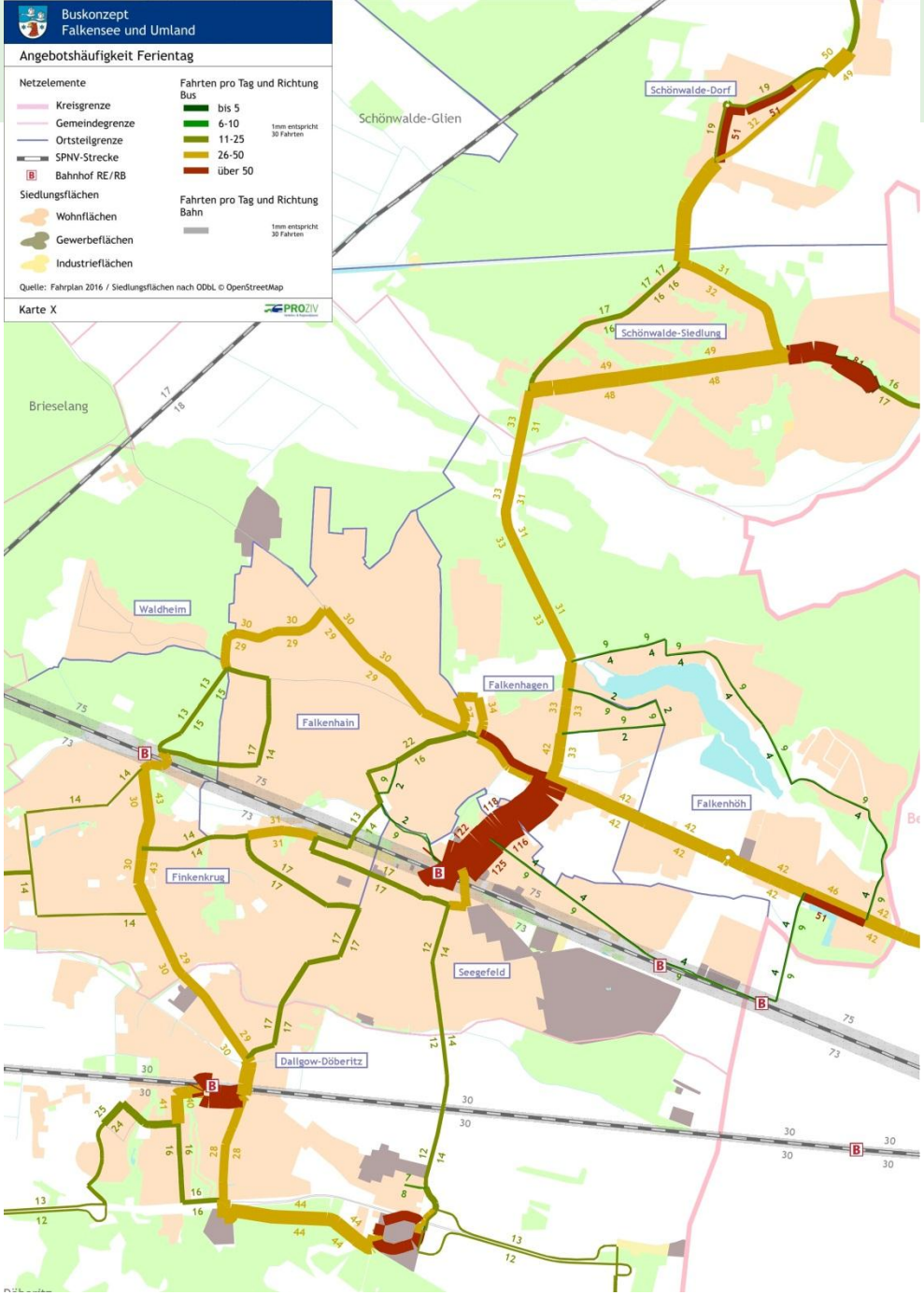


Pendler 2015 gegenüber 2008

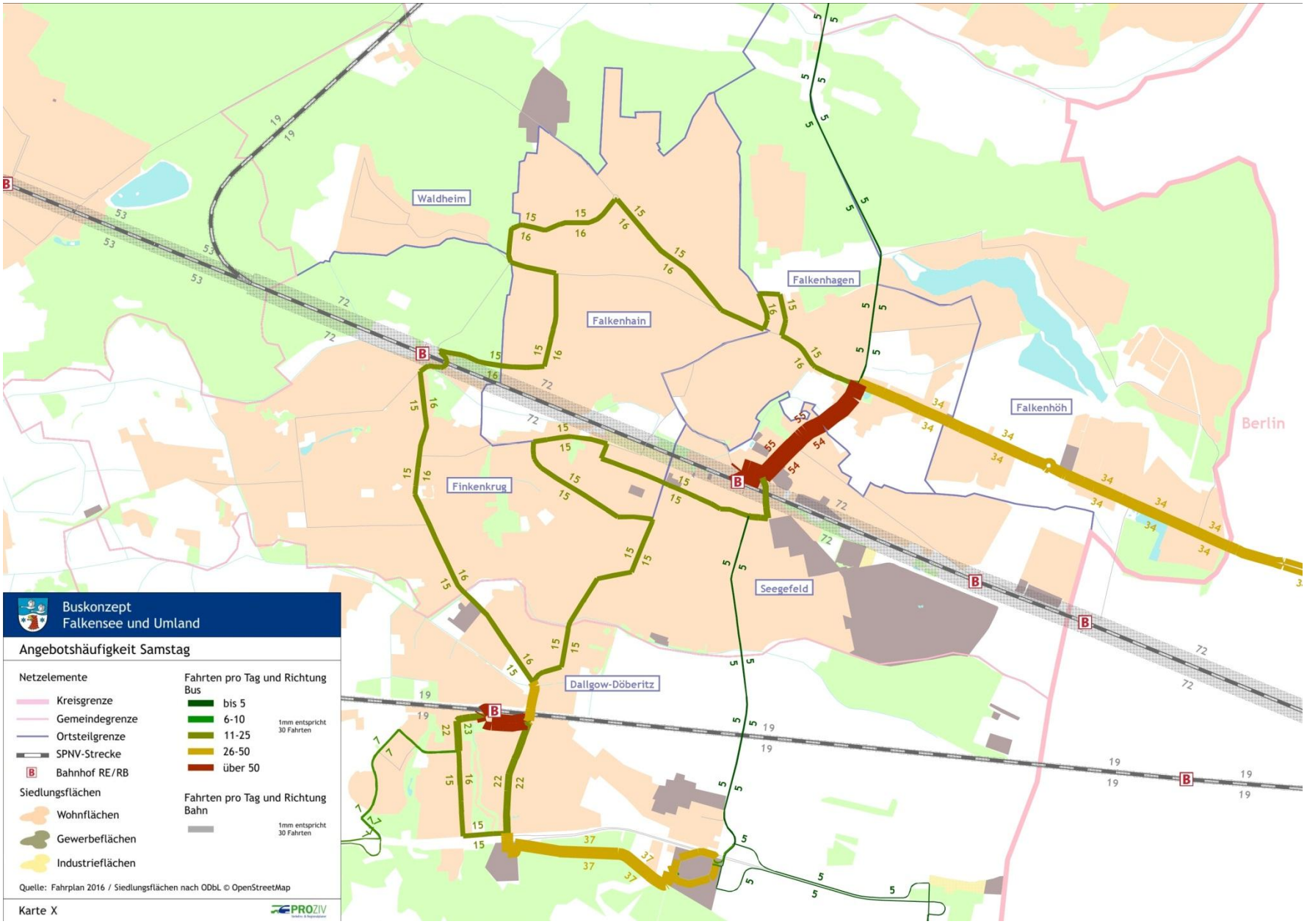


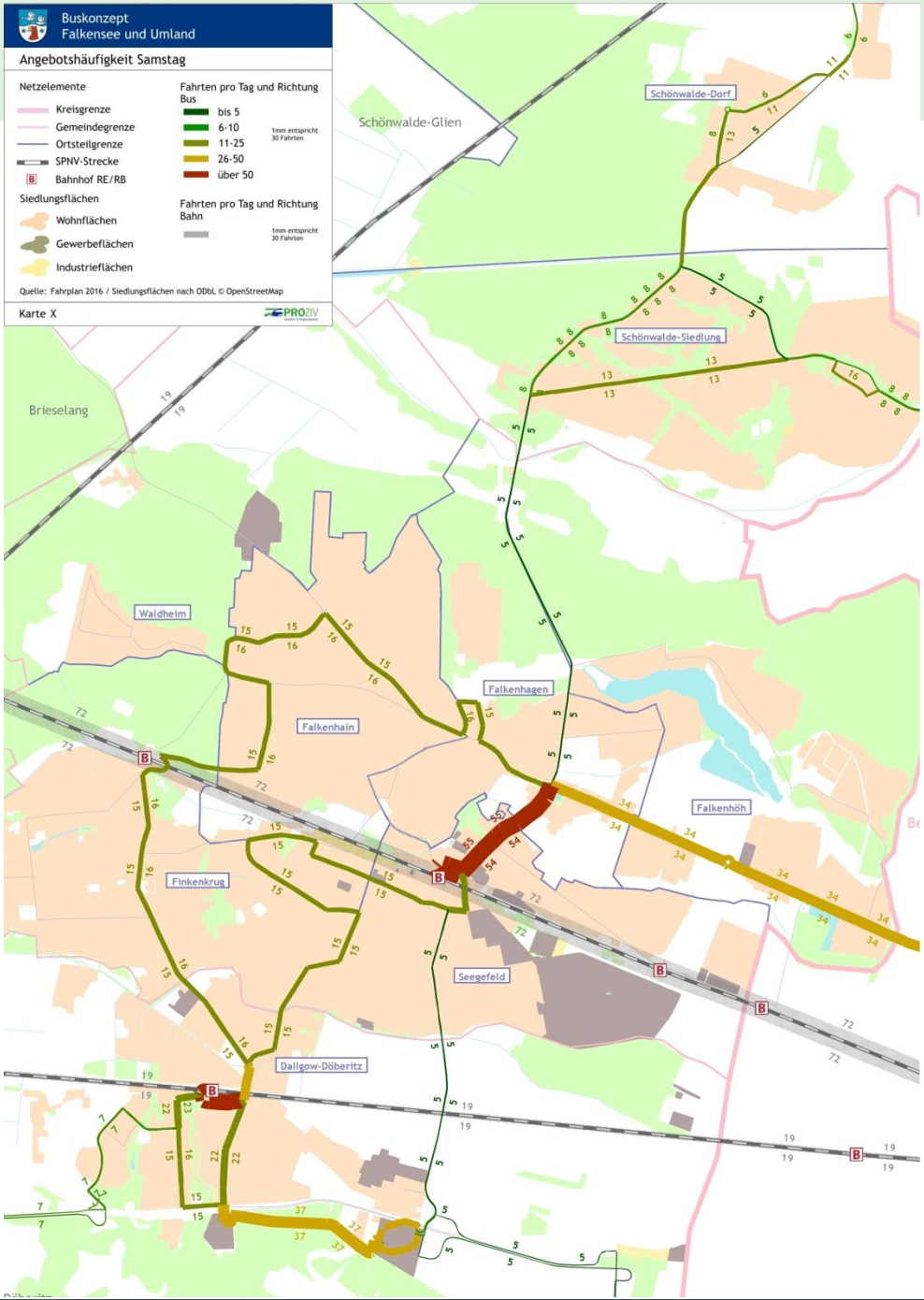
Angebotshäufigkeit Ferientag 2016



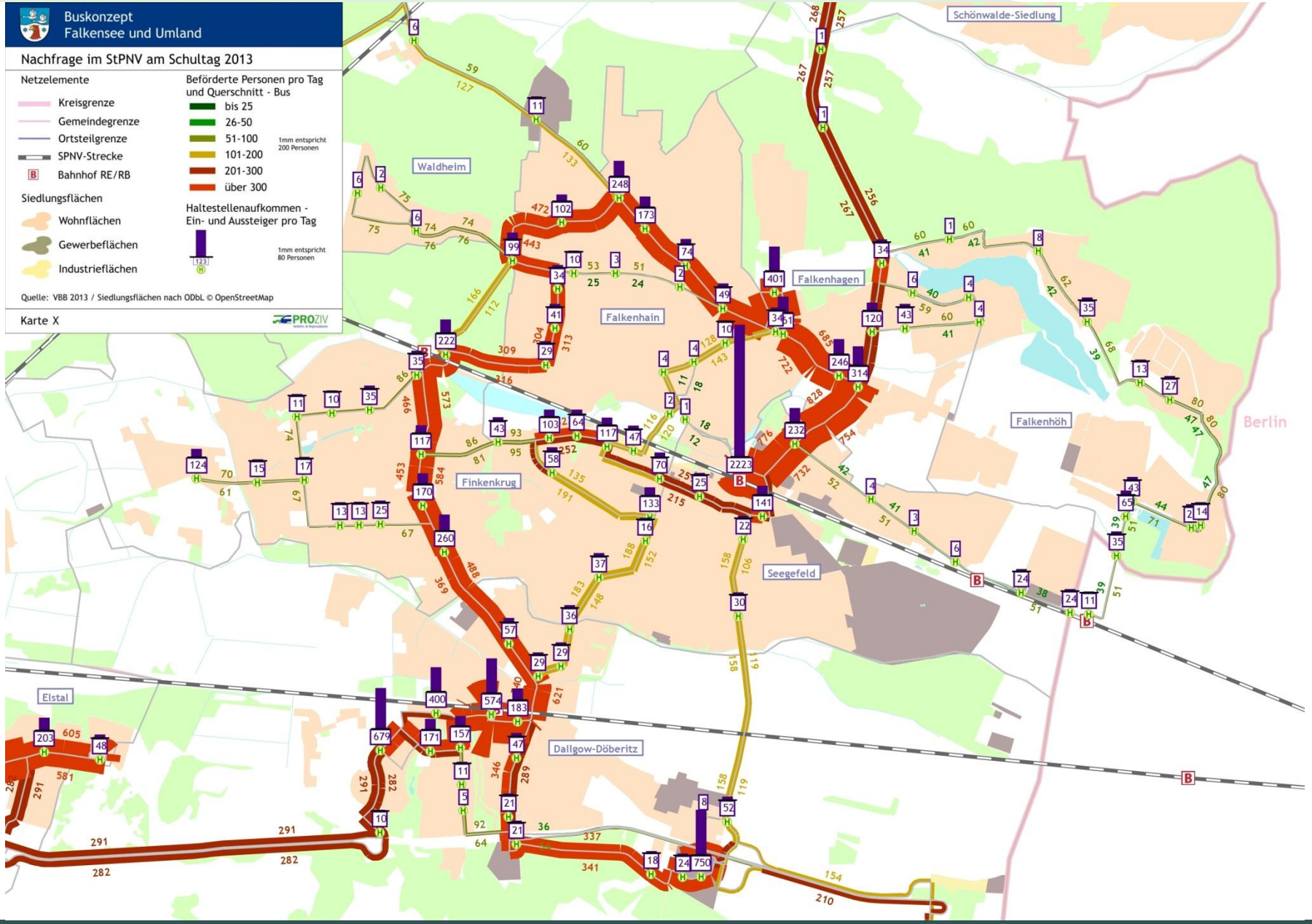

Buskonzept
Falkensee und Umland
Angebotshäufigkeit Ferientag
Netzelemente
Kreisgrenze
Gemeindegrenze
Ortsteilgrenze
SPNV-Strecke
Bahnhof RE/RB
Siedlungsflächen
Wohnflächen
Gewerbeflächen
Industrieflächen
Fahrten pro Tag und Richtung Bus
bis 5
6-10
11-25
26-50
über 50
1mm entspricht 30 Fahrten
Fahrten pro Tag und Richtung Bahn
1mm entspricht 30 Fahrten
Quelle: Fahrplan 2016 / Siedlungsflächen nach ODbL © OpenStreetMap
Karte X
PROZIV
Schönwalde-Glien
Schönwalde-Dorf
Schönwalde-Siedlung
Brieselang
Waldheim
Falkenhagen
Falkenhain
Falkenhöh
Finkenkrug
Seegefeld
Dallgow-Döberitz

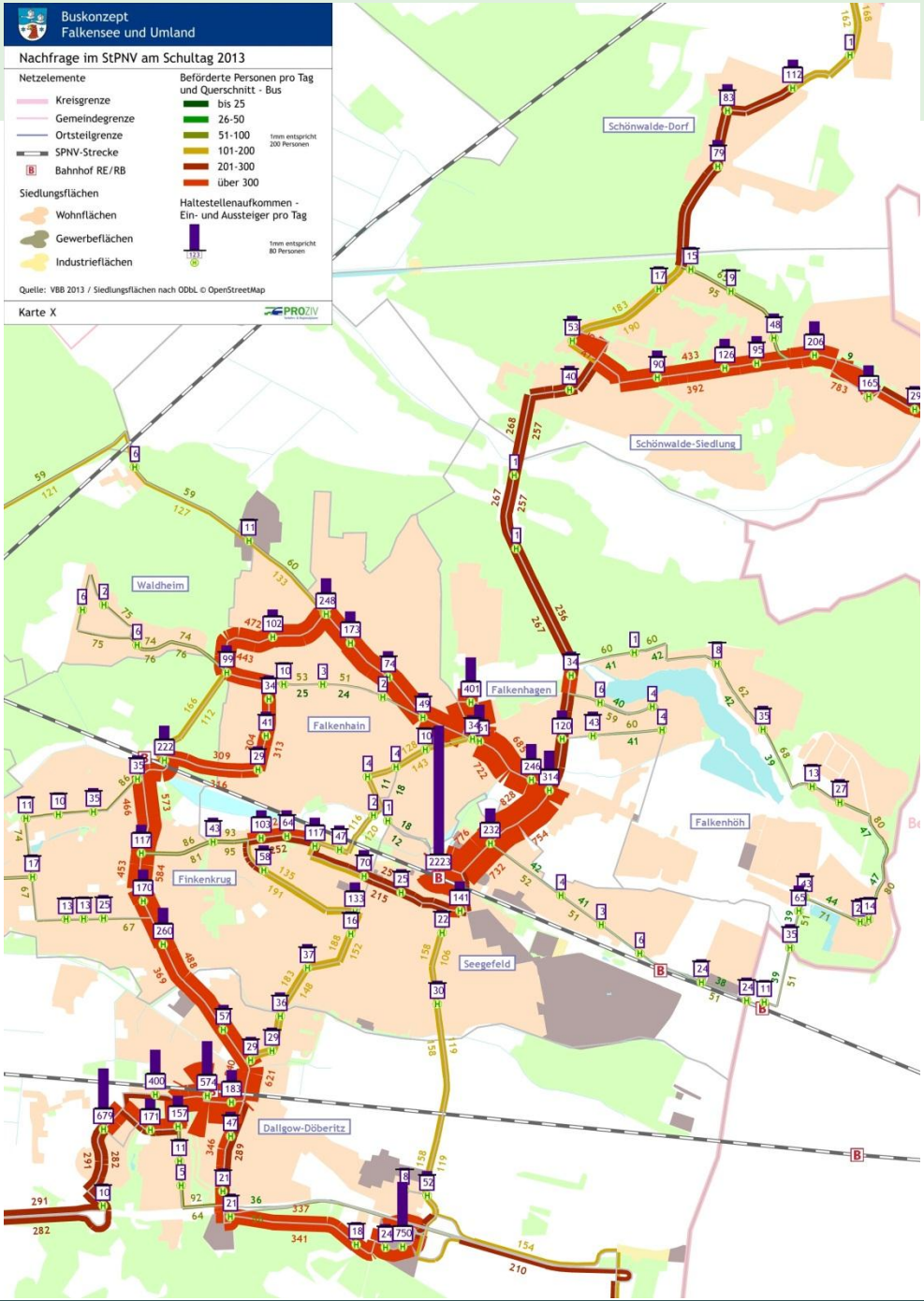
Angebotshäufigkeit Samstag 2016



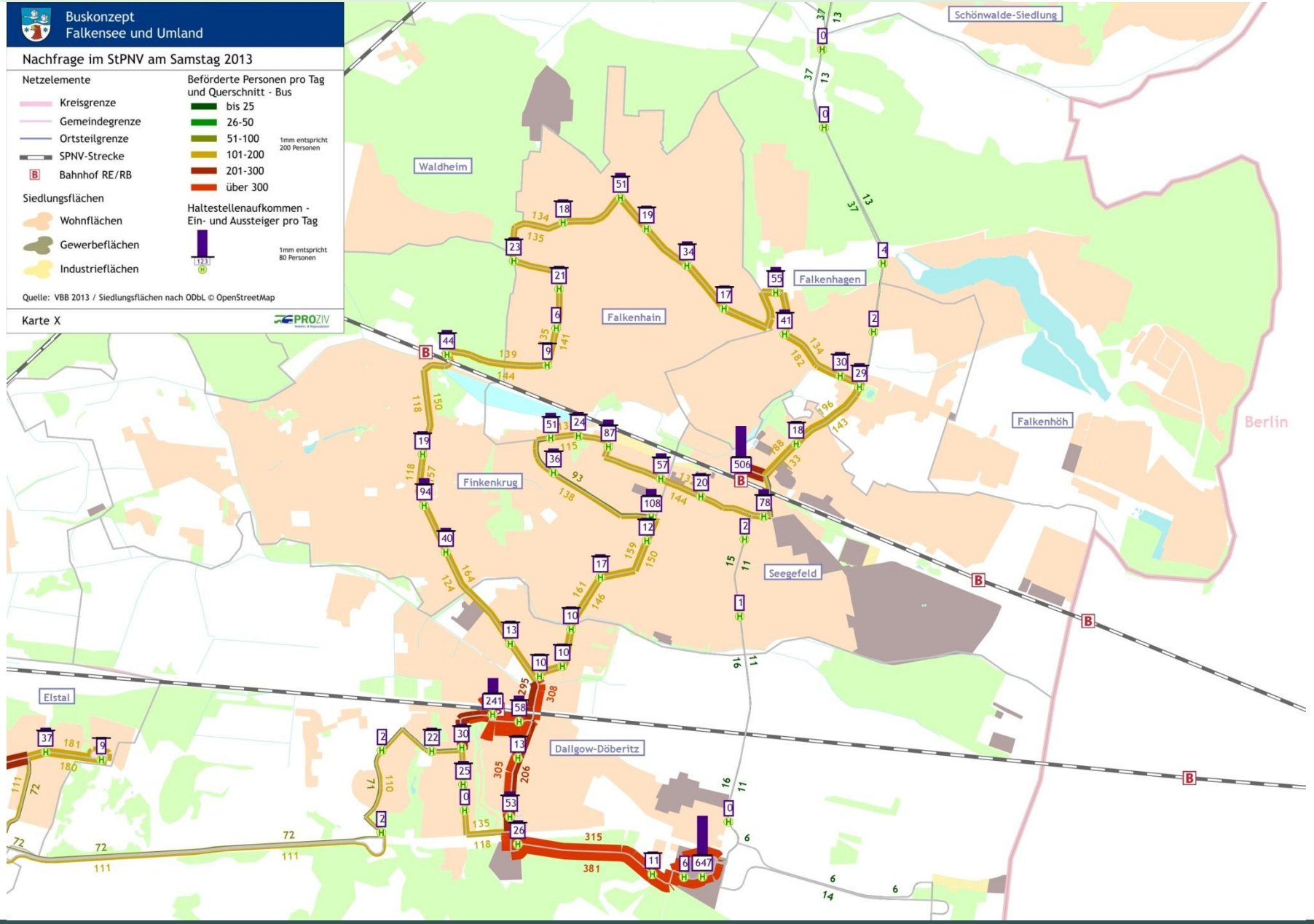

Buskonzept
Falkensee und Umland
Angebotshäufigkeit Samstag
Netzelemente
Kreisgrenze
Gemeindegrenze
Ortsteilgrenze
SPNV-Strecke
Bahnhof RE/RB
Siedlungsflächen
Wohnflächen
Gewerbeflächen
Industrieflächen
Fahrten pro Tag und Richtung Bus
bis 5
6-10
11-25
26-50
über 50
1mm entspricht 30 Fahrten
Fahrten pro Tag und Richtung Bahn
1mm entspricht 30 Fahrten
Quelle: Fahrplan 2016 / Siedlungsflächen nach ODbL © OpenStreetMap
Karte X
PROZIV
Schönwalde-Glien
Schönwalde-Dorf
Schönwalde-Siedlung
Brieselang
Waldheim
Falkenhagen
Falkenhain
Falkenhöh
Finkenkrug
Seegefeld
Dallgow-Döberitz

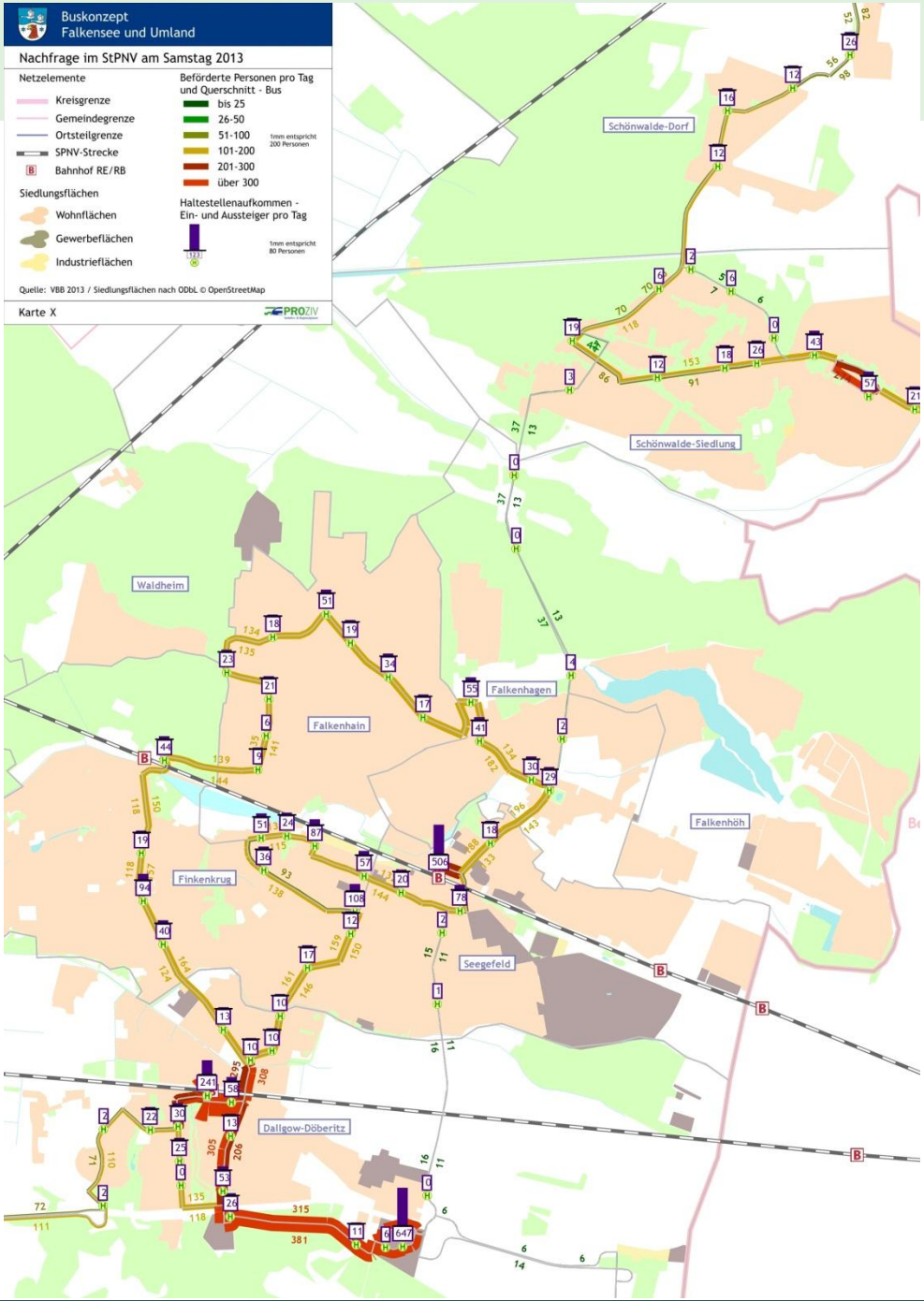
Fahrgastnachfrage Schultag 2013



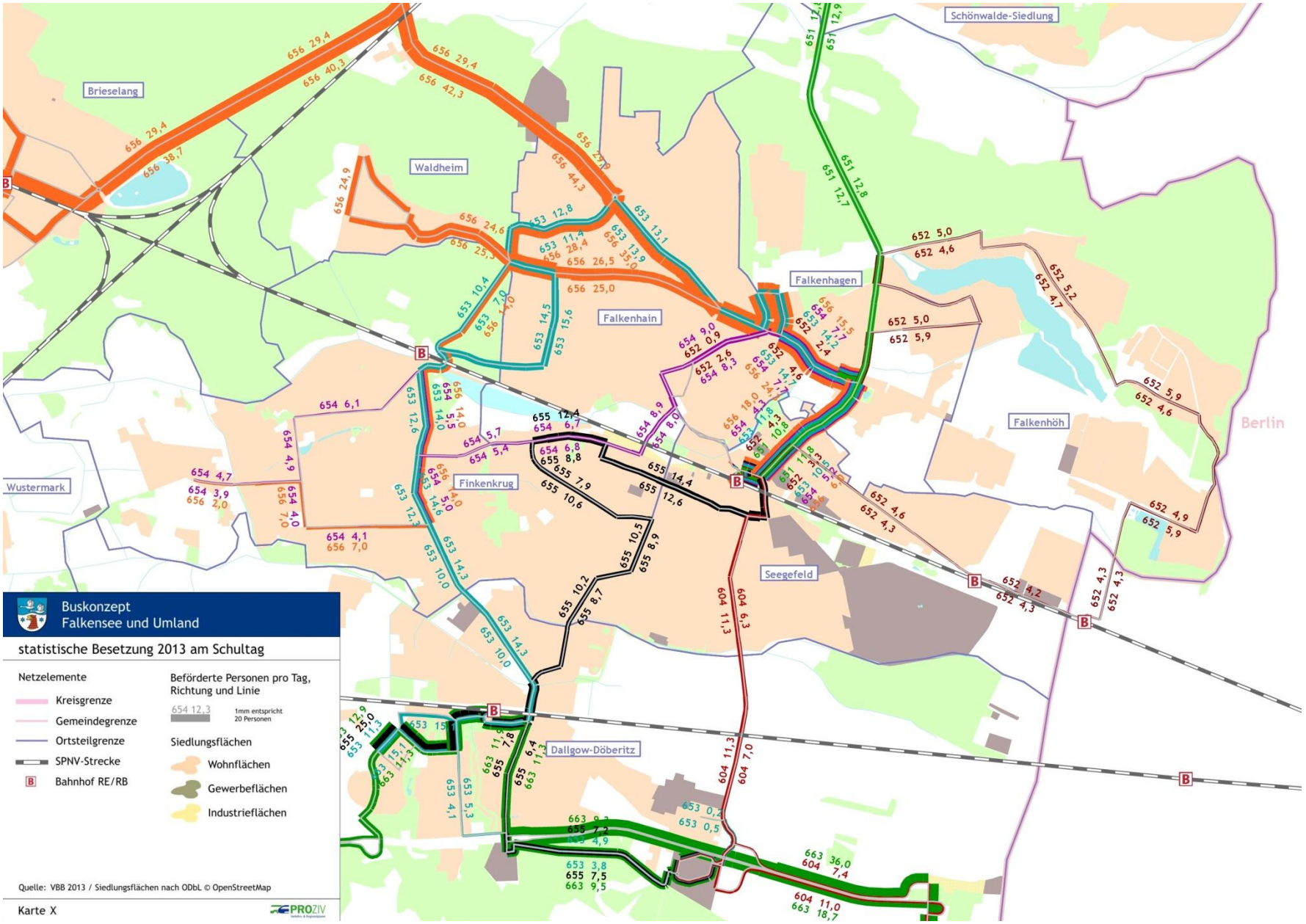

Buskonzept
Falkensee und Umland
Nachfrage im StPNV am Schultag 2013
Netzelemente
Kreisgrenze
Gemeindegrenze
Ortsteilgrenze
SPNV-Strecke
Bahnhof RE/RB
Beförderte Personen pro Tag und Querschnitt - Bus
bis 25
26-50
51-100
101-200
201-300
über 300
1mm entspricht 200 Personen
Siedlungsflächen
Wohnflächen
Gewerbeflächen
Industrieflächen
Haltestellenaufkommen - Ein- und Aussteiger pro Tag
1mm entspricht 80 Personen
Quelle: VBB 2013 / Siedlungsflächen nach ODbL © OpenStreetMap
Karte X
PROZIV
Schönwalde-Dorf
Schönwalde-Siedlung
Waldheim
Falkenhagen
Falkenhain
Falkenhöh
Finkenkrug
Seegefeld
Dallgow-Döberitz

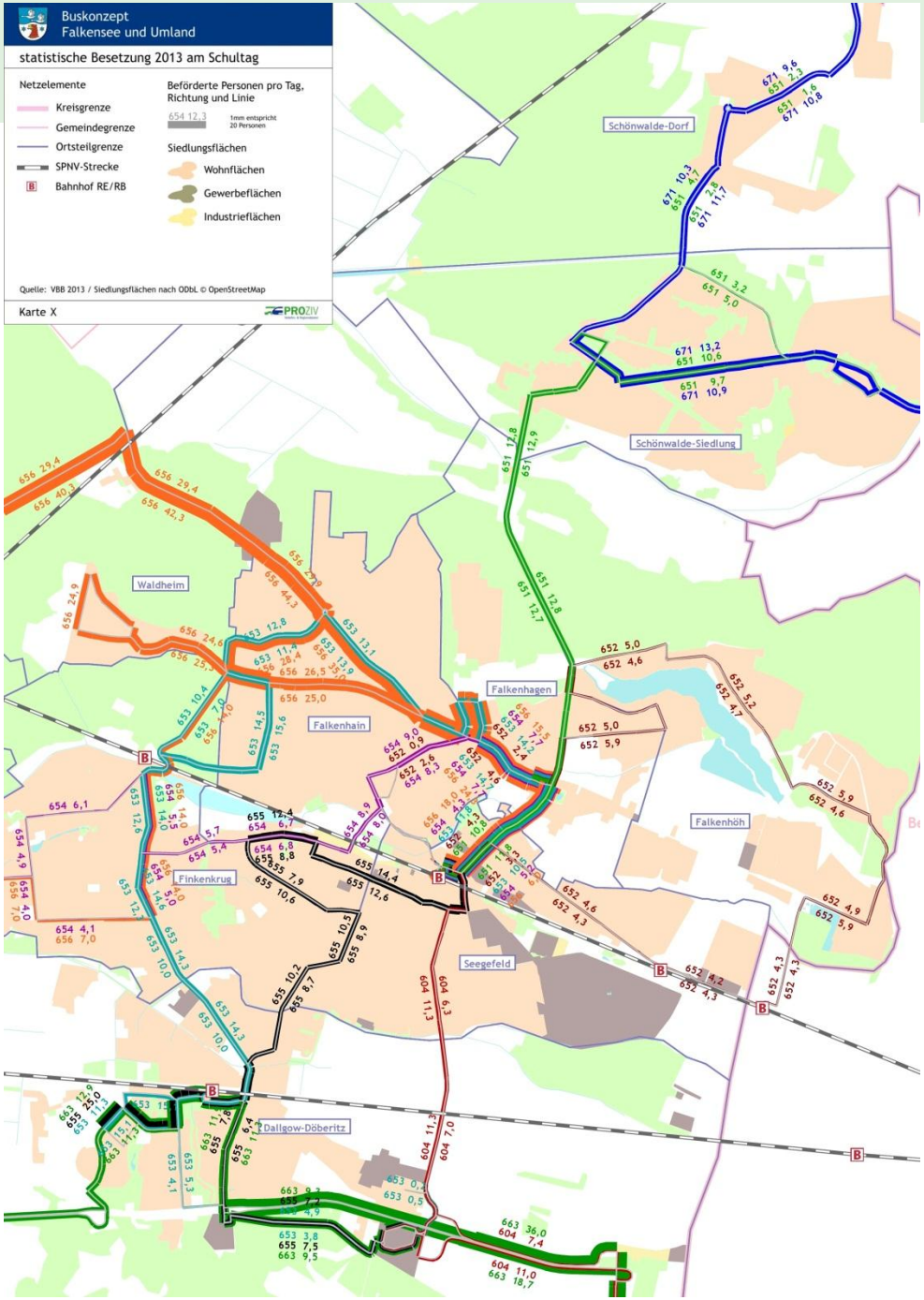
Fahrgastnachfrage Samstag 2013



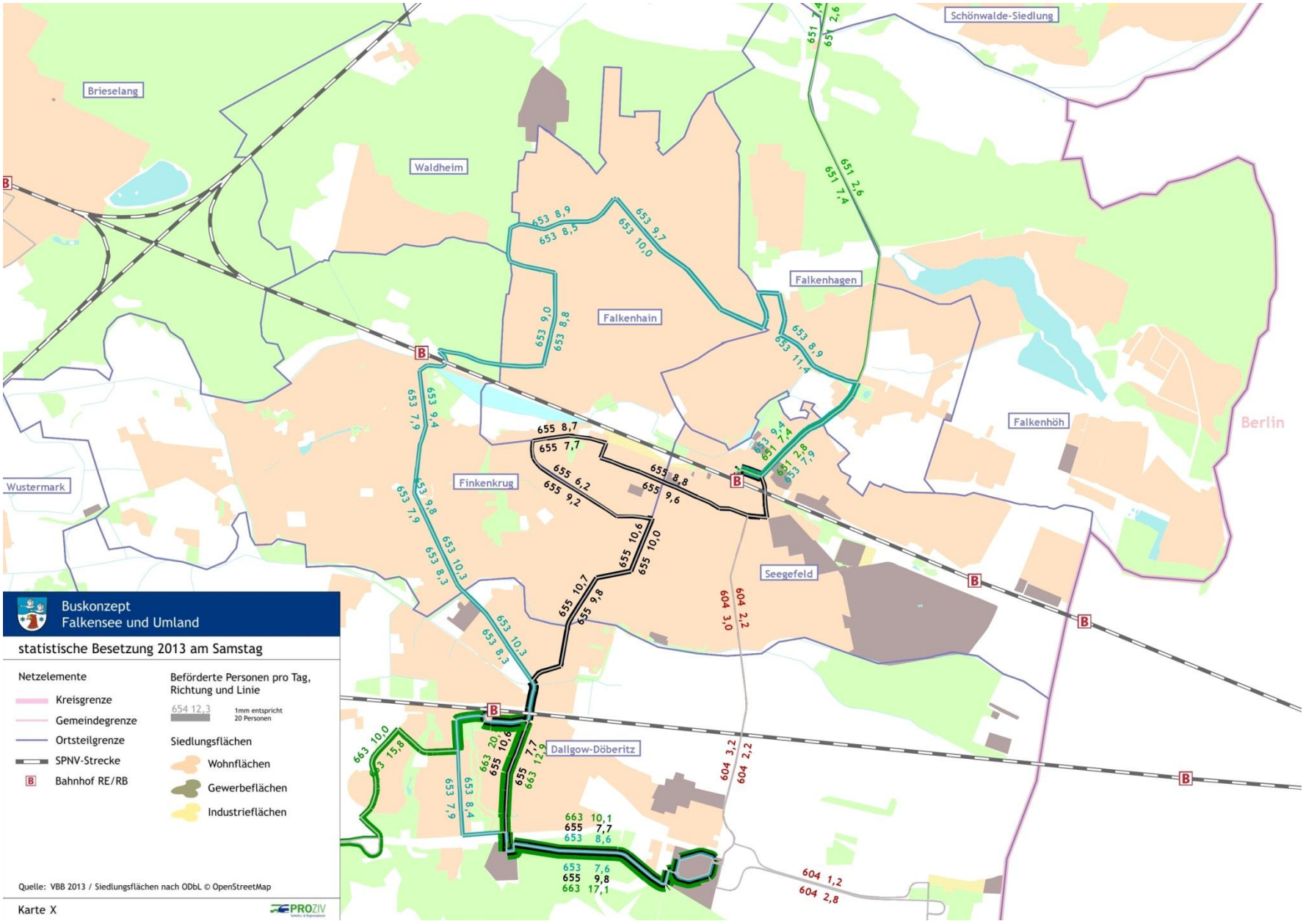

Buskonzept
Falkensee und Umland
Nachfrage im StPNV am Samstag 2013
Netzelemente
Kreisgrenze
Gemeindegrenze
Ortsteilgrenze
SPNV-Strecke
Bahnhof RE/RB
Beförderte Personen pro Tag und Querschnitt - Bus
bis 25
26-50
51-100
101-200
201-300
über 300
1mm entspricht 200 Personen
Siedlungsflächen
Wohnflächen
Gewerbeflächen
Industrieflächen
Haltestellenaufkommen - Ein- und Aussteiger pro Tag
1mm entspricht 80 Personen
Quelle: VBB 2013 / Siedlungsflächen nach ODbL © OpenStreetMap
Karte X
PROZIV
Schönwalde-Dorf
Schönwalde-Siedlung
Waldheim
Falkenhagen
Falkenhain
Falkenhöh
Finkenkrug
Seegefeld
Dallgow-Döberitz

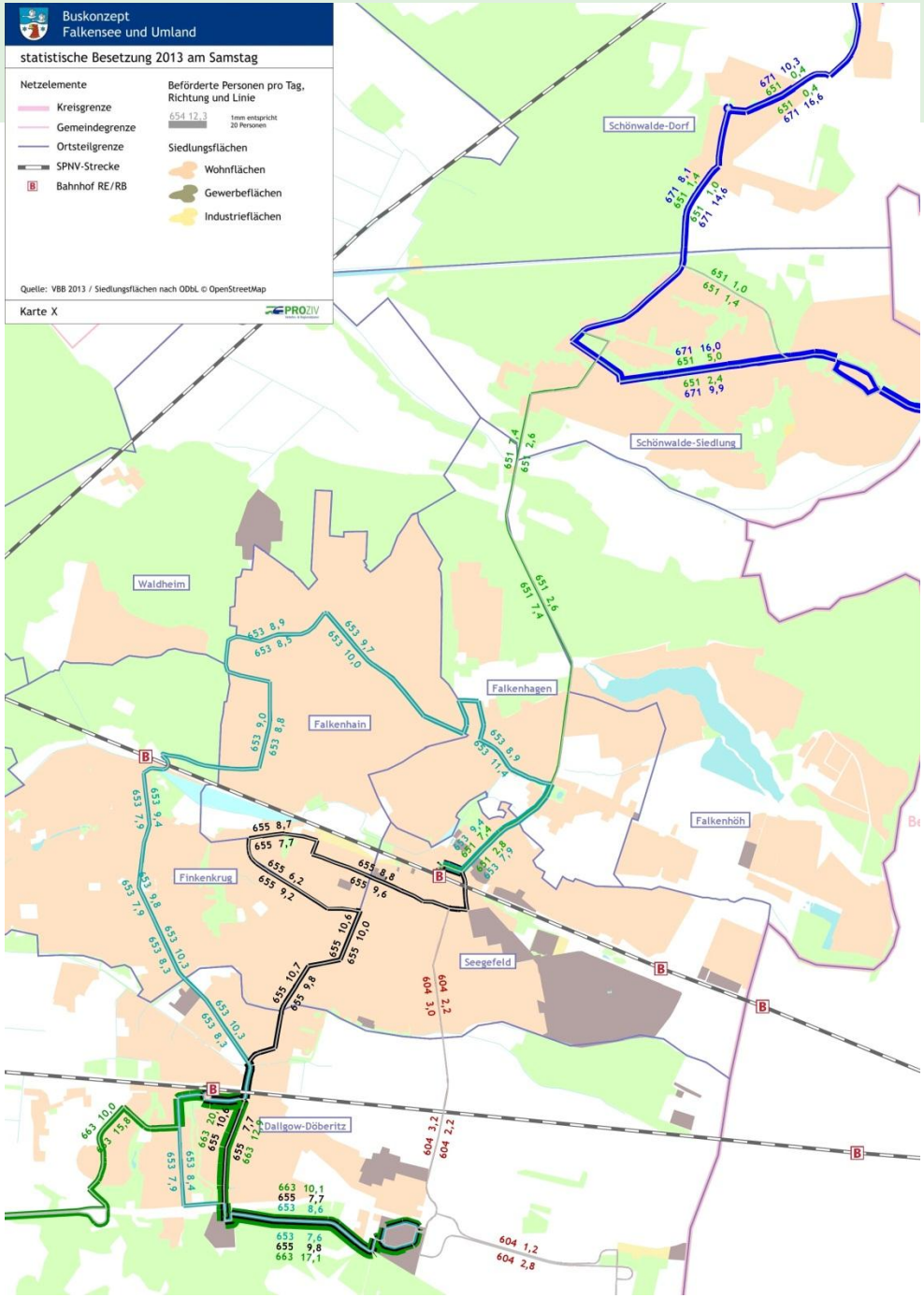
Statistische Busbesetzung Schultag 2013



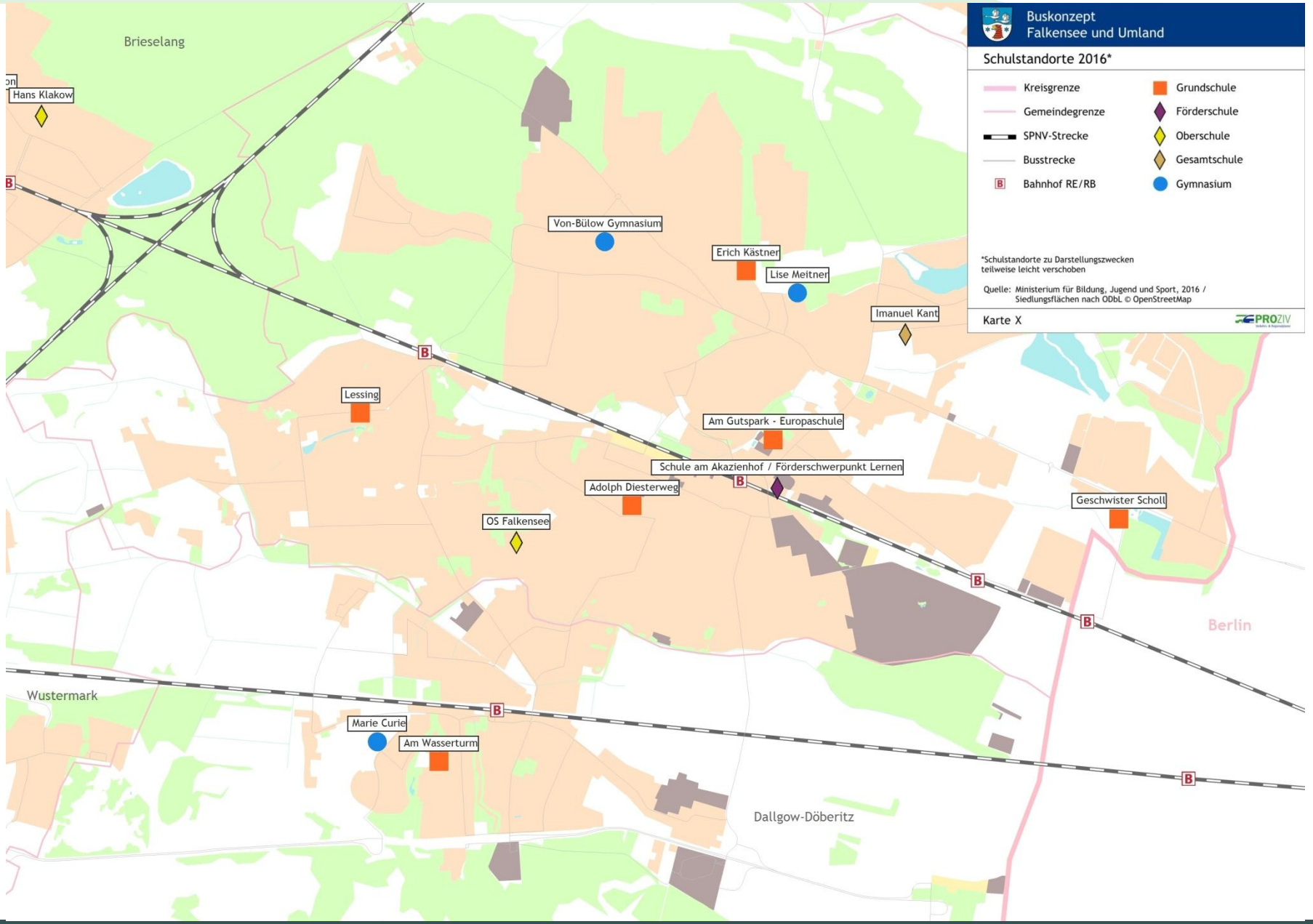

Buskonzept
Falkensee und Umland
statistische Besetzung 2013 am Schultag
Netzelemente
Kreisgrenze
Gemeindegrenze
Ortsteilgrenze
SPNV-Strecke
Bahnhof RE/RB
Beförderte Personen pro Tag, Richtung und Linie
654 12,3
1mm entspricht 20 Personen
Siedlungsflächen
Wohnflächen
Gewerbeflächen
Industrieflächen
Quelle: VBB 2013 / Siedlungsflächen nach ODbL © OpenStreetMap
Karte X
PROZIV
Schönwalde-Dorf
Schönwalde-Siedlung
Waldheim
Falkenhagen
Falkenhain
Falkenhöh
Finkenkrug
Seegefeld
Dallgow-Döberitz

Statistische Busbesetzung Samstag 2013

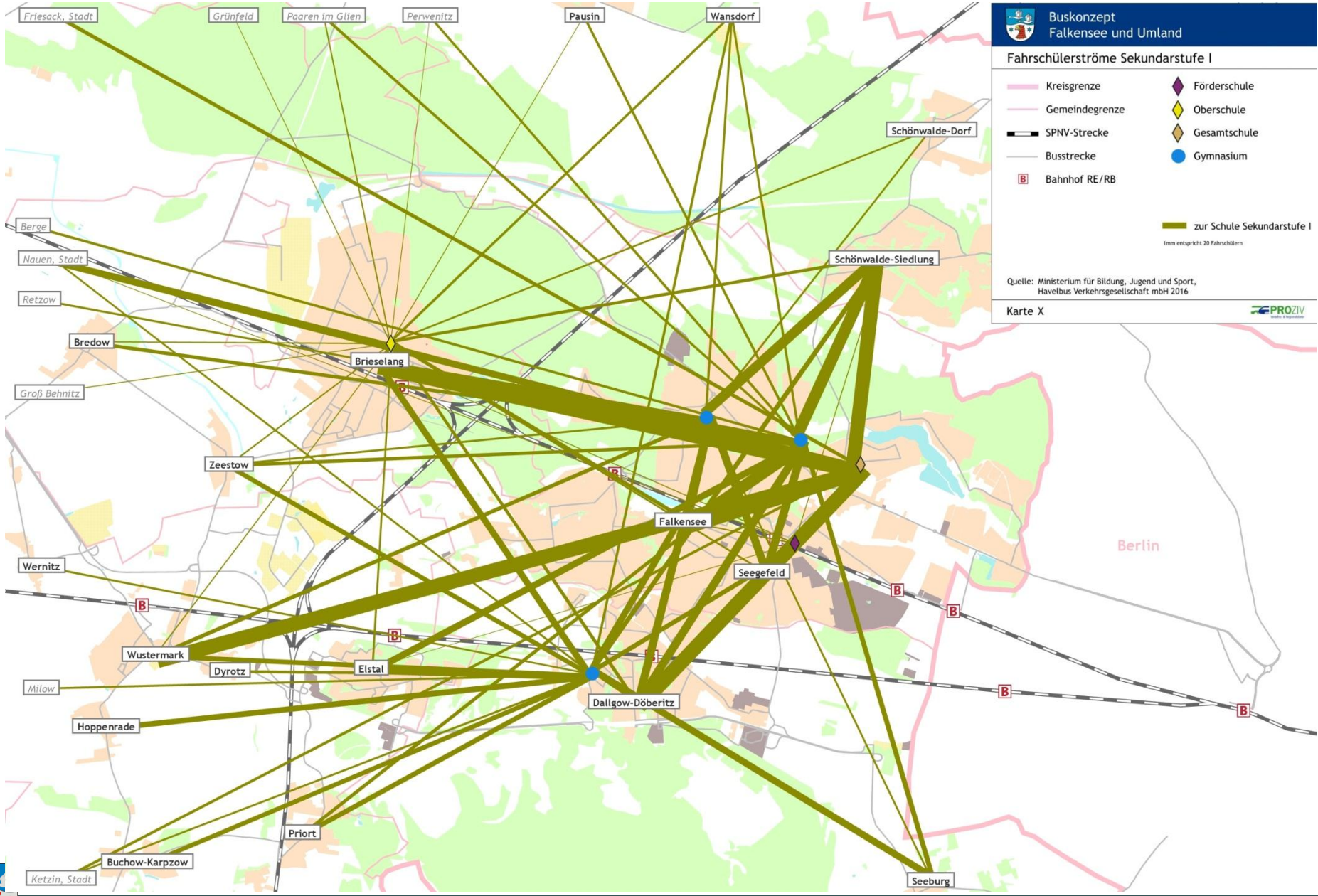



Buskonzept
Falkensee und Umland
statistische Besetzung 2013 am Samstag
Netzelemente
Kreisgrenze
Gemeindegrenze
Ortsteilgrenze
SPNV-Strecke
Bahnhof RE/RB
Beförderte Personen pro Tag, Richtung und Linie
654 12,3
1mm entspricht 20 Personen
Siedlungsflächen
Wohnflächen
Gewerbeflächen
Industrieflächen
Quelle: VBB 2013 / Siedlungsflächen nach ODbL © OpenStreetMap
Karte X
PROZIV
Schönwalde-Dorf
Schönwalde-Siedlung
Waldheim
Falkenhain
Falkenhagen
Falkenhöh
Finkenkrug
Seegefeld
Dallgow-Döberitz

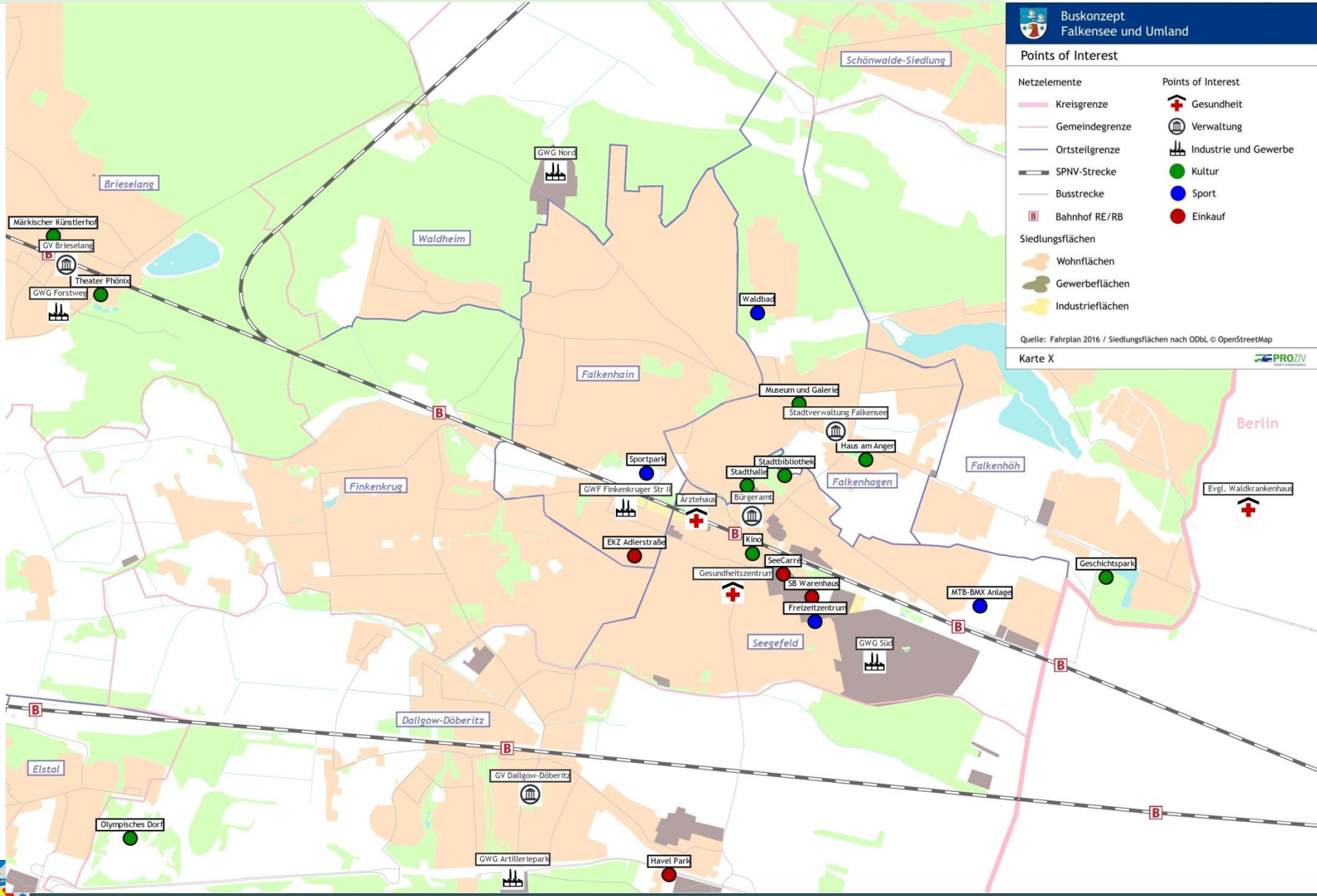
POI Schulen


Brieselang
Hans Klakow
Von-Bülow Gymnasium
Erich Kästner
Lise Meitner
Imanuel Kant
Lessing
Am Gutspark - Europaschule
Schule am Akazienhof / Förderschwerpunkt Lernen
Adolph Diesterweg
Geschwister Scholl
OS Falkensee
Berlin
Wustermark
Marie Curie
Am Wasserturm
Dallgow-Döberitz
B
Buskonzept
Falkensee und Umland
Schulstandorte 2016*
Kreisgrenze
Gemeindegrenze
SPNV-Strecke
Busstrecke
Bahnhof RE/RB
Grundschule
Förderschule
Oberschule
Gesamtschule
Gymnasium
*Schulstandorte zu Darstellungszwecken teilweise leicht verschoben
Quelle: Ministerium für Bildung, Jugend und Sport, 2016 / Siedlungsflächen nach ODbL © OpenStreetMap
Karte X
PROZIV

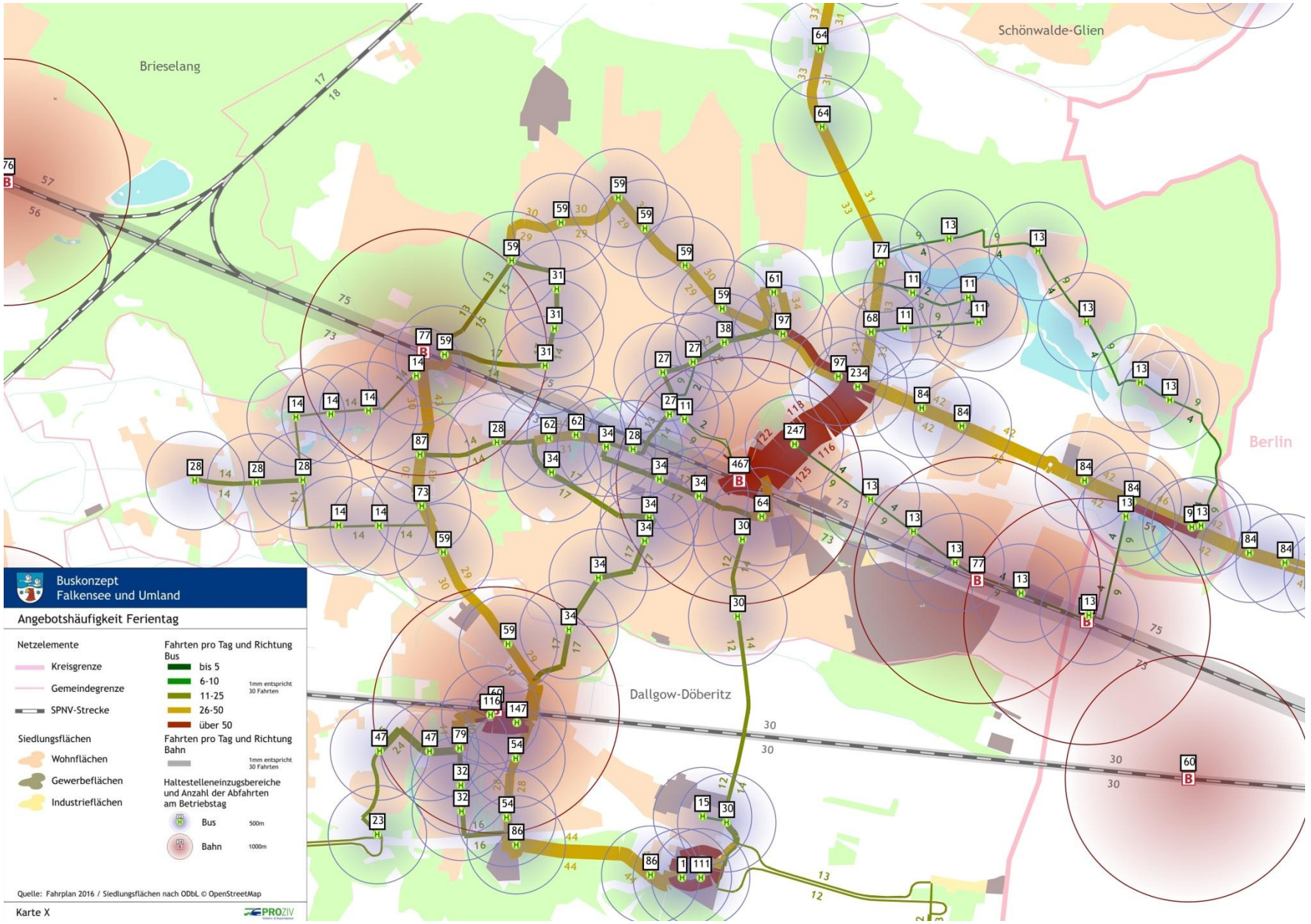
Verflechtungen im Schülerverkehr (nur Sek I)

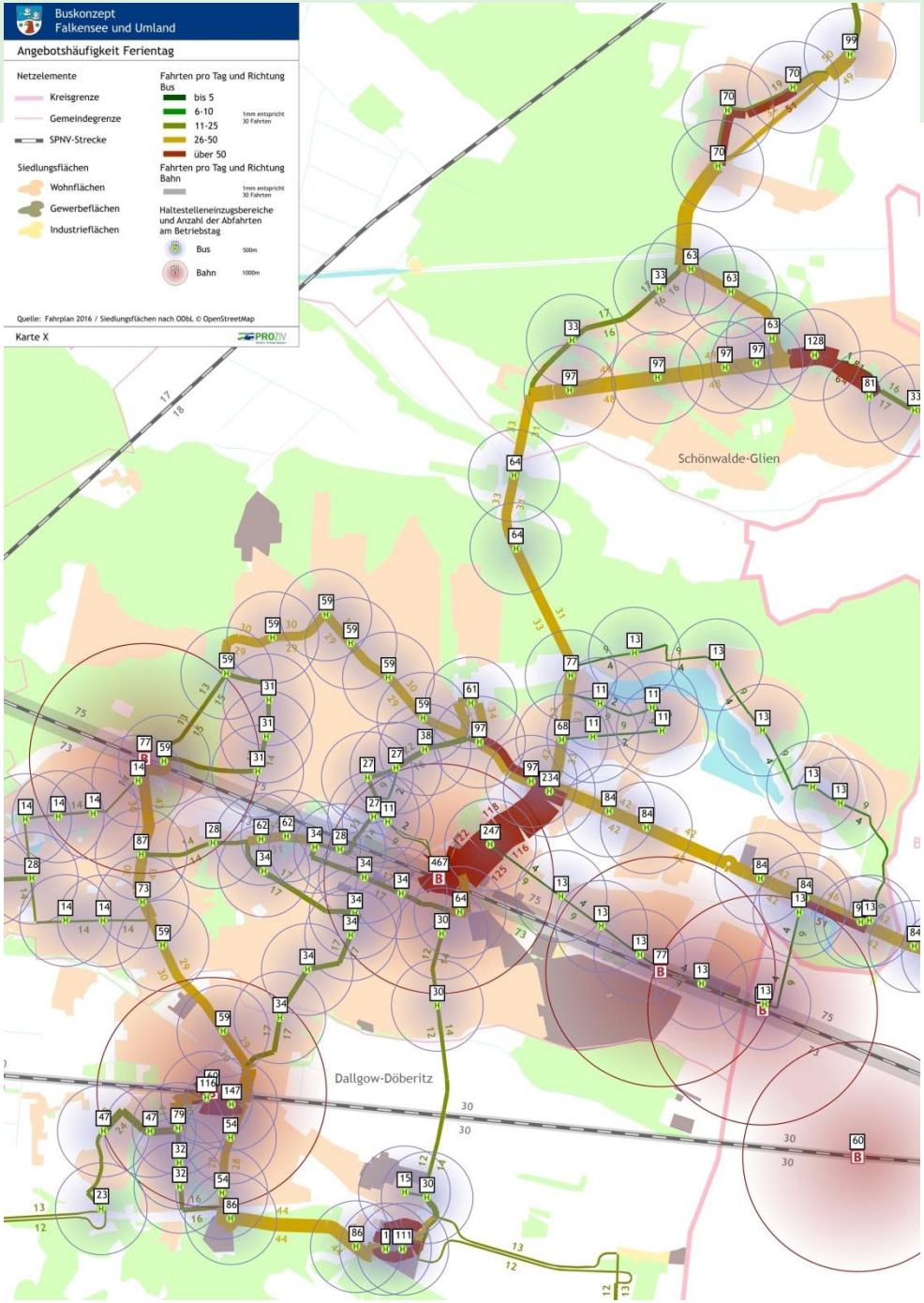


POI Sonstige

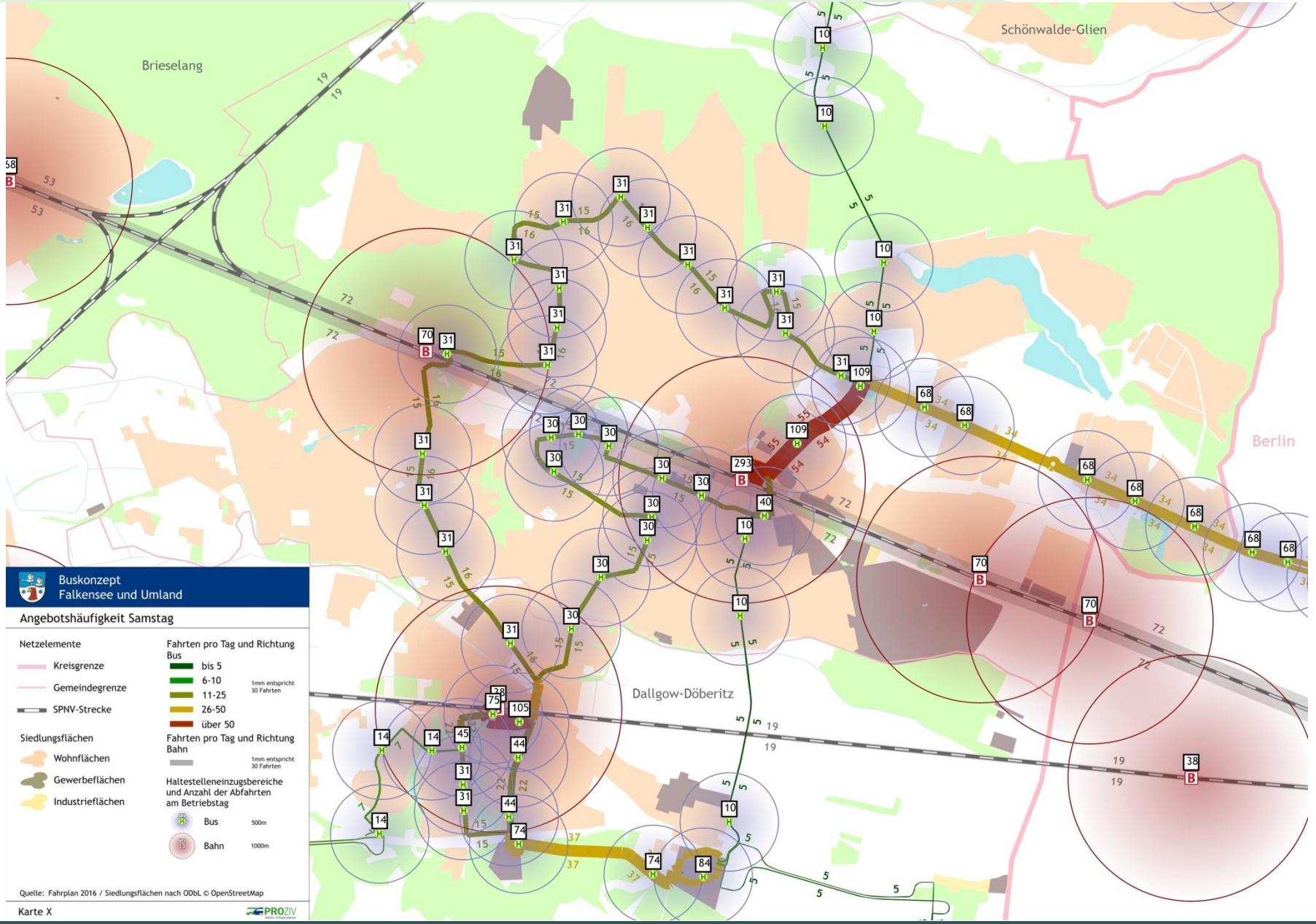


Flächenerschließung Ferientag 2016




Buskonzept
Falkensee und Umland
Angebotshäufigkeit Ferientag
Netzelemente
Kreisgrenze
Gemeindegrenze
SPNV-Strecke
Siedlungsflächen
Wohnflächen
Gewerbeflächen
Industrieflächen
Fahrten pro Tag und Richtung
Bus
bis 5
6-10
11-25
26-50
über 50
1mm entspricht 30 Fahrten
Fahrten pro Tag und Richtung
Bahn
1mm entspricht 30 Fahrten
Haltestelleneinzugsbereiche und Anzahl der Abfahrten am Betriebstag
Bus 500m
Bahn 1000m
Quelle: Fahrplan 2016 / Siedlungsflächen nach ODbL © OpenStreetMap
Karte X
PROZIV
Schönwalde-Glien
Dallgow-Döberitz

Flächenerschließung Samstag 2016



Positive Effekte von Angebotsveränderungen

Linie	Änderung Jahresfahrleistung 2007 - 2013	Änderung Anzahl Fahrgäste 2007 - 2013
604/338	-7,4%	-1,9%
651	11,3%	24,9%
652	54,1%	22,7%
653	85,4%	120,8%
654	75,7%	129,6%
655	22,0%	68,8%
656	-1,8%	-11,2%
663	-3,5%	49,2%
670	k. A.	k. A.
671	-15,1%	18,4%
Gesamt	**10,3%**	**47,4%**

Zahlen zeigen, dass die These vom stabilen Gesamtpotenzial für den ÖPNV nicht stimmt, zumindest nicht in Stadtverkehren und verdichteten Räumen !

Herangehen – Prämissen (nach Funktionalitäts- und Potenzialprüfung)

1. **Planungsraum im engeren Sinne:**
   Falkensee und Dallgow-Döberitz sowie in der Verbindung mit Schönwalde
   Planungsraum im weiteren Sinne:
   auch Brieselang, Wustermark, Elstal, (Ketzin) hinsichtlich Verbindungsfunktionen und Schülerverkehr
2. **Beibehaltung der bewährten Grundstruktur des Netzes**
   - **sich verdichtende Radiallinien in den Verkehrsachsen mit Rendezvous am Bf/ZOB**
   - **ergänzende Erschließungslinien für die Achsenzwischenräume, ebenfalls mit Rendezvous am Bf/ZOB**
3. **Standardvorgaben für Stadtverkehre für Falkensee/Dallgow-Döberitz auszuweiten:**
   - **Grundtakt auch über HVZ hinaus und SVZ auszuweiten (Bedienung auf allen Linien bis 23 Uhr)**
   - **30-min-Fahrtenfolge nicht nur für Kernstadt und HVZ, sondern deutlich erweitert**
   - **alle Ortsteile an allen Tagesarten angebotsorientiert zu bedienen**

Herangehen – Prämissen (nach Funktionalitäts- und Potenzialprüfung)

4. **Rendezvousgestaltung:**
   - durch weite Spreizung der SPNV-Halte über gesamte Stunde keine 1-Takt-Lösung möglich oder nur mit extremer Priorisierung
   - Lösung mit höchster Verknüpfungsquote (am besten lastrichtungsbezogen) zu finden
   - leichte Priorisierung auf RB-Linien (RE 6 weniger Aufkommen, RE 2 bereits überlastet)

5. **Weitere Vorgaben:**
   - Beseitigung aller Erschließungsdefizite, i. d. R. jede Haltestelle im Stadtgebiet an allen Tagen in HVZ und SVZ mindestens stündlich zu bedienen
   - Erschließungsfunktionen wegen wachsendem Binnennachfragepotenzial aufzuwerten
   - Verbesserung der Anschlüsse auch an den Bf. Dallgow-Döberitz und Finkenkrug
   - Qualitätsprüfung der Schülerverkehre und Prüfung auf Einspareffekte durch Unterrichtszeitenstaffelung

Maßnahmenkonzept - Zielnetz

- Neufestlegung der Bedienungszeiträume und Verkehrszeiten
- Kategorisierung der Linien und Festlegung von Angebotshäufigkeiten
- Festlegung der Rendezvouszeiten am Bf Falkensee
- Netzplanung und Fahrplankonstruktion
- Planung der verkehrlichen, regionalwirtschaftlichen, betrieblichen und finanziellen Auswirkungen
- Umsetzungskonzept und Beteiligungsverfahren

Bedienungsstandards

Betriebstag	Tageszeit						
	5 – 6	6 – 9	9 – 10	10 – 13	13 – 19	19 – 20	20 – 23
Montag – Freitag	SVZ	HVZ	NVZ	NVZ	HVZ	NVZ	SVZ
Samstag		SVZ	SVZ	NVZ	NVZ	NVZ	SVZ
Sonn-/Feiertag			SVZ	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ

- **Grundsätzlich Ausdehnung der Bedienzeiten, mit gezielten Angebotsverstärkungen**
- **Angebotshäufigkeit**
  - **Bedienung aller Haltestellen mind. 1x pro Stunde (Mindestangebot an allen Tagen, nur wenige Ausnahmen)**
- **Einteilung der Linien in 3 Kategorien**

Linienkategorisierung

- **Kategorie A – „Hauptlinien“**
  Bedienung täglich in HVZ/NVZ mind. im 30-min-Takt, in SVZ mind. im 60-min-Takt
  Linien 337, 651, 653, 655

- **Kategorie B – „Nebenlinien“**
  Bedienung täglich im 60-min-Takt
  Linien 604, 652, 654

- **Weitere Linien ohne Standards mit besonderen Funktionen**
  Linien 338, 649, 656, 662, 663, 670, 671

Maßnahmen (linienbezogen)

337	• hohe Taktfolge entspricht der Nachfrage, keine Veränderung vorgesehen (BVG-Linie)
604	• weiter im 60-min-Takt in HVZ nach Potsdam, Aufhebung der Brechung in NVZ mit Umstieg 638 zwar sinnvoll, Durchbindung aber nicht durch Nachfrage gerechtfertigt • aber ganztägiger 60-min-Takt (in NVZ gebrochen) empfohlen • Wochenendbedienung ebenso im 60-min-Takt
651	• bereits ganztägig im 30-min-Takt, weitere Verdichtung gegenwärtig noch nicht erforderlich • Abschnitt Schönwalde, Dorf – Hennigsdorf wenig Nachfrage, künftig nur noch Mo-Fr nach Marwitz, Kreuzung mit Anschluss an OVG 824 (20-min-Takt) • Beseitigung der Erschließungdefizite Südrand Siedlung und Dorf, Ackerstraße verkehrstechnisch nicht möglich • Anschüsse im Schülerverkehr mit Linie 671 in Richtung Paaren durch zwei zusätzliche Fahrten Schönwalde – Paaren (ohne Wansdorf und Bötzow) zur Schließung der Taktlücken nach Paaren (ohne Mehrfahrzeuge)
652	• wesentliche Angebotsausdehnung: 60-min-Takt ganztägig und in beide Richtungen (daher 30-min-Fahrtenfolge), deshalb Abfahrtzeiten nach Richtungen am ZOB Falkensee um ca. 30 min versetzt; Sa, So 60-min-Takt • Linienführung zwischen Bf und Am Tiefen Grund über Ringpromenade, Bandelowstr., Sonnenstr. (Bedienung der Hst Asternplatz, Bandelowstr., Sportzentrum der Linie 654alt) • in SVZ auch mit Rufbusfahrten durchführbar
653	• bereits ganztägig im 30-min-Takt, perspektivisch wird 20-min-Takt erforderlich werden (aber noch nicht Bestandteil des Konzepts) • Führung aller Fahrten durch die Neckarstr. • Verknüpfung am ZOB Falkensee mit Linie 655 → umsteigefreie Verbindungen zum Gesundheitszentrum, SeeCarré, Stadtzentrum • 30-min-Takt auch samstags, So 60-min-Takt

Maßnahmen (linienbezogen)

654	Gegenwärtig eher nachfrageschwach, aber mit hohem Potenzial. Wesentliche Änderungen bei Bedienungshäufigkeit und Linienführung: • tägliche Bedienung im 60-min-Takt, in SVZ ggf. flexibel • Start/Ziel Bf Finkenkrug mit Anschluss zu RB, zwischen Bf Finkenkrug und Kollwitzstr. über Finkenkrug West auf bisherigem Linienweg, aber in beide Richtungen, ab Kollwitzstr. über Meisenstr. – Amselstr. – Elsterstr. – Str. der Einheit – Leipziger Str. – Barkhausenstr. – Dallgower Str. zum ZOB • dabei Erschließung Gewerbegebiet Süd und Wohngebiet um Straße der Einheit und Elsterstr. • Anbindung Waldheim über Friedrich-Engels-Allee (bisherige Führung der Linie 656) • Hst Rosenstr. und Sportpark nicht mehr bedient, Hst Dohlenweg durch neue Hst Meisenstr. ersetzt • Sportpark künftig über Linie 652 bedient
655	• Abschnitt Bf Falkensee – Bf Dallgow-Döb. Verdichtung in HVZ und NVZ auf 30-min-Takt • Teil der 30-min-Verstärker bedient dann Dallgow-Döberitz, Gymnasium • samstags zwischen Bf Dallgow-Döb. und Havelpark 30-min-Takt wegen hoher Nachfrage überlegt, aber nicht verplant (erhebliche Mehrleistung), So 60-min-Takt • zusätzliche Direktverbindungen zum Rathaus Falkensee und nördlichen Stadtgebieten durch Durchbindung auf Linie 653 am ZOB Falkensee
656	• Konzentration auf integrierten Schülerverkehr Brieselang – Falkensee • direkte Linienführung über Nauener Str. (ohne Friedrich-Engels-Allee und OT Waldheim, neu durch Linie 654) • Erweiterung der Kapazitätsreserven

Maßnahmen (linienbezogen)

338	• aus Linie 604 herausgelöst, Angebot soll unverändert bleiben • veränderte Taktlage für günstige Anschlüsse in Seeburg in/aus Richtung Falkensee sowie Karolinenhöhe in/aus Richtung Potsdam • weitere Anschlussmöglichkeiten Heerstr./Wilhelmstr. in Berlin
649	• zusätzliche Schüler aus Schönwalde sollen in Brieselang beschult werden • zusätzliche Hin- und Rückfahrten werden in Linie 649 integriert • kein zusätzlicher Bus erforderlich
662	• Verbindung Elstal – Falkenrehde – Wustermark • Verlängerung bis Oberschule Ketzin zur Verbesserung für Schüler aus Dallgow-Döberitz: Zubringer: RE 4 und Linie 653 • Falls Schüler nicht im Einzugsbereich der Linie 653 und RE4 wohnen, muss die Linie 662 zusätzlich bis Dallgow-Döberitz verlängert werden (→Detailprüfung erforderlich) zusätzliche Leistung Falkenrehde – Ketzin bereits kalkuliert
663	• Verbindung Dallgow-Döberitz – Elstal – Nauen • Mo-Fr 60-min-Takt, Sa 120-min-Takt (künftig überlegenswert 60-min-Takt, aber noch nicht vorgesehen)
670	• Bürgerbus Dallgow-Döberitz • Gute Gesamtentwicklung der Linie absehbar • Linienweg verkehrstechnisch nicht in Linienverkehr mit Bussen zu integrieren → Weiterbetrieb unverändert
671	• Paaren – Schönwalde – Rathaus Spandau • Taktverdichtung am Wochenende zur Erreichung der Kategorie B perspektivisch denkbar, gegenwärtig noch nicht vorgesehen • Verknüpfung aller Fahrten mit Linie 651 umlauftechnisch weitestgehend gelöst (i.d.R. Kurmärkische Str.), im Schülerverkehr Anschlüsse realisiert

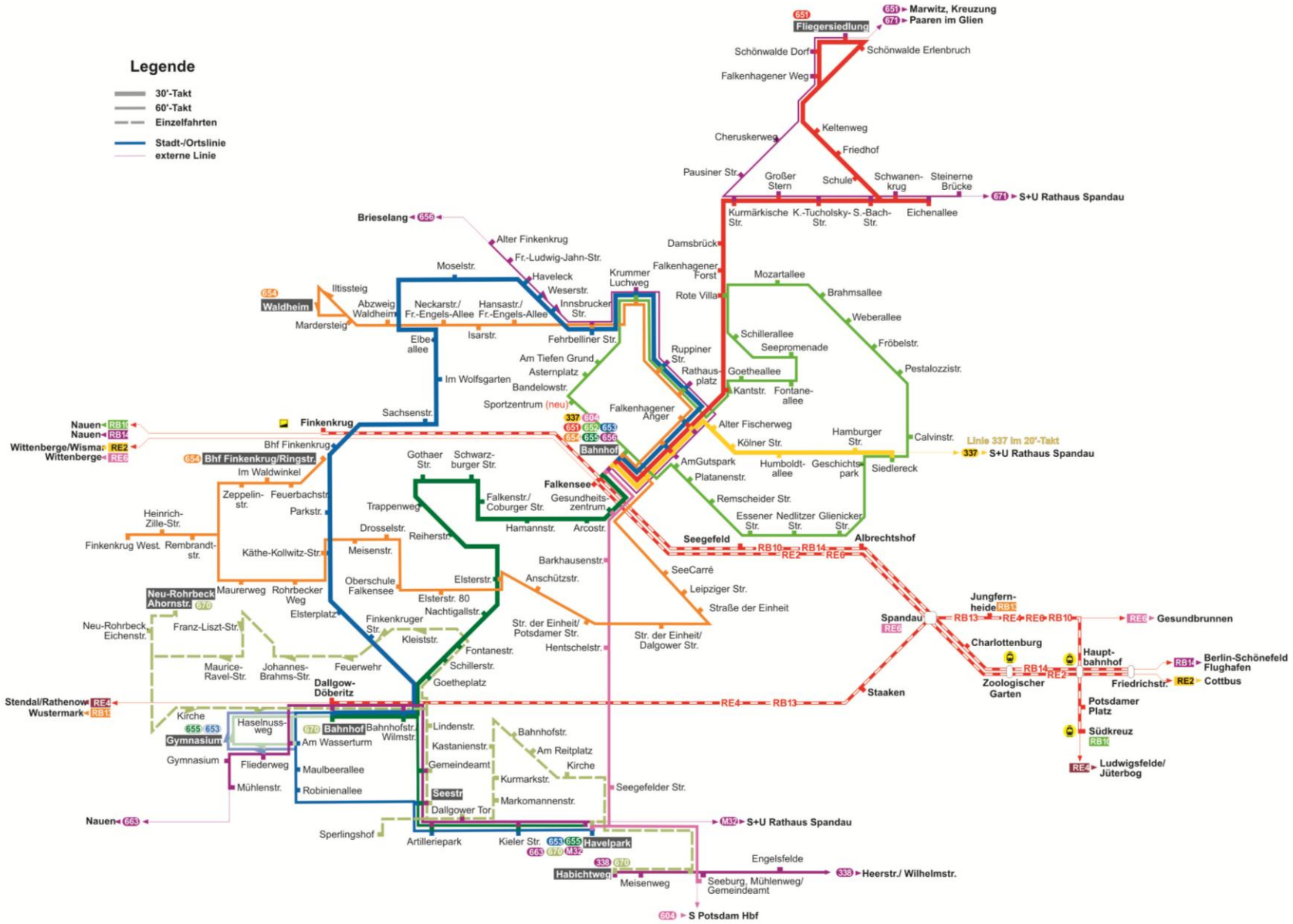
Ankunft-/Abfahrtszeiten Bf/ZOB Falkensee

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

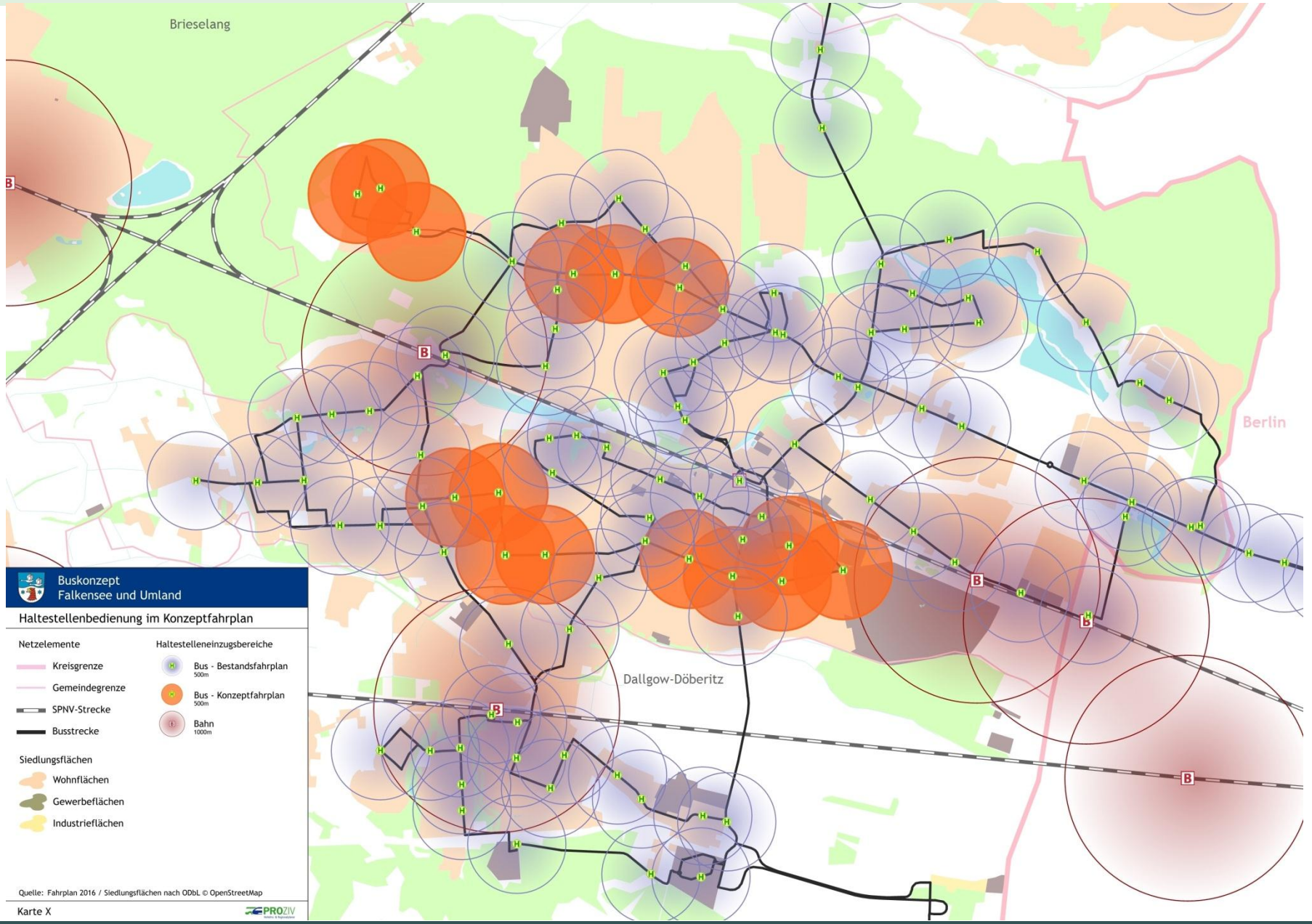
Ankunft	Linie	von Richtung	in Richtung	Abfahrt
05	652	linksrum		
06	RB14	Berlin Stadtbahn	Nauen	06
10	651	Schönwalde		
12	655	Havelpark		
12	653	Dallgow-Döberitz		
12	604	Potsdam		
12	654	Waldheim	Finkenkrug Bahnhof	13
	653		Havelpark	13
	655		Havelpark	13
14	RE2	Wittenberge	Berlin Stadtbahn	14
15	654	Finkenkrug Bahnhof	Waldheim	15
	604		Potsdam Hbf	18
	651		Schönwalde	20
	652		linksrum	21
24	RB10	Nauen	Berlin Hbf (tief)	24
29	RE6	Berlin-Spandau	Neuruppin	29
30	RE6	Neuruppin	Berlin-Spandau	30
35	652	rechtsrum		
38	RB10	Berlin Hbf (tief)	Nauen	38
40	651	Schönwalde		
42	655	Dallgow-Döberitz		
42	653	Havelpark		
	653		Dallgow-Döberitz	43
	655		Dallgow-Döberitz	43
46	RE2	Berlin Stadtbahn	Wittenberge	46
49	RB14	Nauen	Berlin Stadtbahn	49
	651		Schönwalde	50
	652		rechtsrum	55

Neues Liniennetz mit Taktung

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner



Erschließung Konzeptfahrplan Ferientag und WE



Entwicklung der Fahrplanleistungen

Linie	IST-Stand	Zielnetz		
	Leistung	Leistung	Differenz	%
338/604	240.927	297.815	+56.888	123,6
649	100.536	104.589	+4.053	104,0
651	256.146	277.667	+21.521	108,4
652	70.769	157.916	+87.147	223,1
653	272.154	306.006	+33.852	112,4
654	63.301	223.936	+160.635	353,8
655	118.082	186.301	+68.219	157,8
656	22.513	17.884	-4.629	79,4
662	107.488	122.737	+15.249	114,2
663	278.785	278.785	0	100,0
670	35.052	35.052	0	100,0
671	342.021	342.021	0	100,0
Summe	1.907.774	2.350.709	+442.935	123,2

Entwicklung der Fahrgastnachfrage [LBeff]

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Linie	2007	2010	2013	13/07 (%)	2025	25/13 (%)	25-13
604	164.719	172.712	161.530	98,1%	195.526	121,0%	33.996
651	142.440	190.238	177.974	124,9%	217.101	122,0%	39.126
652	49.219	66.490	60.384	122,7%	88.621	146,8%	28.237
653	262.169	508.318	578.973	220,8%	738.905	127,6%	159.932
654	41.077	75.966	94.310	229,6%	382.363	405,4%	288.054
655	139.992	249.699	236.331	168,8%	455.119	192,6%	218.788
Sum	**799.616**	**1.263.422**	**1.309.502**	**163,8%**	**2.077.636**	**158,7%**	**768.134**
649	45.048	86.515	102.127	226,7%	113.587	111,2%	11.460
656	87.338	57.146	77.533	88,8%	60.343	77,8%	-17.190
662	7.377	108.284	211.738	2.870,1%	219.378	103,6%	7.640
663	271.683	340.333	405.267	149,2%	-	-	-
670	-	-	-	-	15.000	-	15.000
671	290.912	255.998	344.444	118,4%	-	-	-
Sum	**702.359**	**848.276**	**1.141.109**	**162,5%**			**16.910**
GSum	**1.501.975**	**2.111.698**	**2.450.611**	**163,2%**			**785.044**

Wirtschaftlichkeit – Ausgleichsbedarf (pro Jahr)

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Kalkulativer Kostenansatz

- Vollkostensatz, abzügl. Vorhaltungskosten Fahrzeuge (kein zusätzlicher Fahrzeugbedarf)
- 2,04 €/Fpl-km * 442.935 Fpl-km = 903.600 €

Kalkulativer Einnahmenansatz

- Fahrgelderlöse und Einnahmenaufteilung VBB (im C-Bereich) + allg. Landesförd. + Surrogate (ehem. 45a PBefG, SGB IX)
- Summe Einnahmen 0,896 €/Beff. * 785.044 Beff. = 703.400 € Einnahmen

Saldierung

- Aufwandunterdeckung mittelfristig ca. 200.000 €/a

  aber

- gilt erst ab etwa 3. Jahr nach Umsetzung, bis dahin baut sich Fahrgastnachfrage erst auf
- jährl. rückläufiges Defizit zwischen 350 TEUR und 200 TEUR bis 2019/20
- Risiken bei Zuführung Landesmittel ab 2020 nach Ergebnis Revision Regionalisierungsmittel/Länderfinanzausgleich
- 17 neue Haltestellen mit 28 Masten zu finanzieren

Qualitätsbetrachtung zum Schülerverkehr

- zusätzliche Bedarfe wurden integriert
- Einsparmöglichkeiten bei Bussen durch Staffelung von Unterrichtszeiten wurden nicht festgestellt
  - Staffelung (anders als 2006) weitestgehend vorhanden, damaliges Hauptpotenzial nicht mehr vorhanden
  - durch inzwischen dichteres, weitgehend vertaktetes Angebot kaum noch Ansatzpunkte für Gestaltung
- Reisezeiten und Wartezeiten nach neuen Fahrplänen geprüft
  - entsprechen Vorgaben aus Satzung und Nahverkehrsplan
  - teilweise Verbesserungen
  - einzelne lange Reisezeiten durch Umstiege ggf. noch in Einzelfallprüfung; bei sehr langen Schulwegen aber nicht immer zu vermeiden

Verkehrlicher und regionalwirtschaftlicher Wert

- **Zunahme der Fahrgastzahlen ist bedeutend, aber moderat angenommen**
- **dennoch Modal-Split-Beeinflussung und Beitrag zur Umweltqualität erheblich**
- **Wesentlicher sind Folgewirkungen verbesserten ÖPNV-Angebotes:**
  - **weitere Erhaltung und Stärkung der Stadt und des Teilraumes hinsichtlich standörtlicher Attraktivität für Wohnen, Arbeiten usw.,**
  - **zusätzliches Wachstum schafft erweiterte Nachfragepotenziale**
  - ➢ **„Aufwärtsspirale“**

Umsetzungsperspektive

- **zunächst geplant war Umsetzung zum Fahrplanwechsel Dezember 2016**
- **durch SPNV-Bauarbeiten nicht sinnvoll**
- **Umsetzungsmöglichkeit ab 19. März 2017, z. B. nach Frühjahrsferien am 23. April 2017**
- **da keine Anpassung von Unterrichtszeiten an Schulen vorgehen, besteht aber auch keine Abhängigkeit von Schulen**

➢ **variable Umsetzbarkeit**

Bürgerbeteiligung

- **Präsentation steht ab sofort auf den Internetseiten von Havelbus zur Verfügung www.havelbus.de**
- **bis 20.07.2016 wird dort zusätzlich noch eine Textfassung mit Erläuterungen und weiteren Karten sowie den Konzeptfahrplänen bereitgestellt**
- **Bürger und Institutionen werden gebeten, bis zum 30.09.2016 Hinweise und Anregungen an folgende Email-Adresse bei Havelbus zu senden:**

VK-Falkensee2017@havelbus.de

- **Jeder Hinweis wird beachtet !**

Vielen Dank für Ihr Interesse !!