

# NAHVERKEHRSPLAN 2023 BIS 2026

Landkreis Barnim

Stand 12. Oktober 2022



# 1 Inhaltsverzeichnis

1	INHALTSVERZEICHNIS.....	1
2	ABBILDUNGSVERZEICHNIS .....	4
3	TABELLENVERZEICHNIS.....	4
	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS.....	6
	DEFINITIONEN .....	7
1	POLITISCHE ZIELSETZUNGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN.....	9
1.1	LEITBILDER UND ENTWICKLUNGSVORGABEN .....	9
1.1.1	Leitbild des Landkreises Barnim .....	9
1.1.2	Leitbild des ÖPNV im Landkreis Barnim .....	9
1.2	RECHTSRAHMEN .....	10
1.2.1	Gesetzliche Vorgaben EU-Ebene.....	11
1.2.2	Gesetzliche Vorgaben Bundesebene .....	12
1.2.3	Gesetzliche Vorgaben Land Brandenburg.....	13
1.3	STRUKTURELLE ENTWICKLUNG.....	15
1.3.1	Bevölkerung.....	16
1.3.2	Landesplanung und Raumordnung.....	16
1.3.3	Bildung .....	18
1.3.4	Wirtschaft und Erwerbsstruktur .....	20
1.3.5	Tourismus.....	21
1.3.6	Statistik zu Menschen mit Behinderung im Landkreis .....	21
1.3.7	Pendlerströme.....	22
2	IST-ANALYSE ÖPNV .....	23
2.1	LINIENBÜNDELUNG.....	23
2.2	SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV) .....	25
2.3	ÜBRIGER ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÜÖPNV) .....	28
2.4	ALTERNATIVE BEDIENFORMEN.....	35
2.5	VERKNÜPFUNG ZWISCHEN DEM ÜÖPNV UND DEM SPNV.....	35
2.5.1	Verknüpfungen Eberswalde Hauptbahnhof:.....	36
2.5.2	Verknüpfungen Bernau bei Berlin:.....	39
2.5.3	Verknüpfungen Werneuchen: .....	39
2.5.4	Verknüpfungen Wandlitz: .....	40
2.5.5	Verknüpfungen Joachimsthal:.....	40
2.5.6	Verknüpfungen Biesenthal: .....	40

2.5.7	Verknüpfungen Groß Schönebeck:.....	41
2.5.8	Verknüpfungen Schönwalde:.....	41
2.5.9	Verknüpfungen Blumberg:.....	41
2.5.10	Verknüpfungen Ahrensfelde-Friedhof:.....	42
2.5.11	Verknüpfungen Berlin-Hohenschönhausen:.....	42
2.5.12	Verknüpfungen Ahrensfelde:.....	42
2.5.13	Verknüpfungen Angermünde:.....	43
2.6	BESTANDSAUFNAHME.....	44
2.6.1	Fahrgastinformation.....	44
2.6.2	Haltestellenausstattung.....	45
2.6.3	Fahrzeugausstattung.....	46
2.6.4	Intermodale Verknüpfung zum Individualverkehr.....	46
<b>3</b>	<b>SOLL-KONZEPTION ÖPNV.....</b>	<b>49</b>
3.1	SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV).....	49
3.2	ÜBRIGER ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÜÖPNV).....	50
3.2.1	Stadtverkehr Eberswalde.....	51
3.2.2	Regionalverkehr Bereich Eberswalde.....	51
3.2.3	Stadtverkehr Bernau bei Berlin.....	54
3.2.4	Regionalverkehr Bereich Bernau bei Berlin.....	56
3.2.5	Schulverkehr.....	57
3.3	ALTERNATIVE BEDIENFORMEN.....	58
3.4	VERKNÜPFUNG ZWISCHEN DEM ÜÖPNV UND DEM SPNV.....	59
3.4.1	Verknüpfungen Eberswalde Hauptbahnhof:.....	59
3.4.2	Verknüpfungen Bernau bei Berlin:.....	60
3.4.3	Verknüpfungen Werneuchen:.....	60
3.4.4	Verknüpfungen Wandlitz:.....	60
3.4.5	Verknüpfungen Joachimsthal:.....	60
3.4.6	Verknüpfungen Groß Schönebeck:.....	60
3.4.7	Verknüpfungen Blumberg:.....	60
3.4.8	Berlin-Hohenschönhausen:.....	61
3.4.9	Verknüpfungen Angermünde:.....	61
3.5	KATEGORIEN DER LINIEN.....	61
3.6	QUALITÄTSVORGABEN.....	61
3.6.1	Fahrgastinformation.....	62
3.6.2	Haltestellenausstattung.....	62
3.6.3	Fahrzeugausstattung – allgemein.....	64
3.6.4	Fahrzeugausstattung – Barrierefreiheit.....	65
3.6.5	Pünktlichkeit.....	66
3.6.6	Sicherheit.....	66
3.6.7	Sauberkeit.....	67
3.6.8	Personal.....	67
3.6.9	Intermodale Verknüpfung zum Individualverkehr.....	67
3.6.10	Klimaschutz.....	68
3.6.11	Zusammenfassung.....	69
<b>4</b>	<b>GLEICHSTELLUNG.....</b>	<b>70</b>

4.1	BARRIEREFREIHEIT .....	70
4.2	VEREINBARKEIT VON BERUF UND FAMILIE / GLEICHSTELLUNG .....	71
5	ORGANISATION UND MARKETING .....	72
5.1	DER VERKEHRSVERBUND BERLIN-BRANDENBURG.....	72
5.2	ORGANISATION IM LANDKREIS BARNIM.....	72
5.3	MARKETING.....	73
6	FINANZIERUNG.....	74
6.1	INFRASTRUKTURFÖRDERUNG.....	74
6.2	FINANZIERUNG DER VERKEHRSLAISTUNG.....	74
	QUELLEN .....	76

## 2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zentralörtliche Gliederung und Gemeindestruktur .....	17
Abbildung 2: Schul- und Kindertagesstättenstandorte im Landkreis Barnim, 2021 .....	19
Abbildung 3: SPNV-Angebot im Landkreis Barnim.....	27
Abbildung 4: Liniennetz der Stadt Eberswalde .....	31
Abbildung 5: Derzeitiges Stadtliniennetz Bernau bei Berlin .....	32
Abbildung 6: Zielnetz Stadtverkehr Eberswalde.....	53
Abbildung 7: Zielnetz Stadtverkehr Bernau bei Berlin.....	55

## 3 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verteilungsschlüssel für die Grundförderung.....	14
Tabelle 2 Verteilungsschlüssel Zuweisungen Ausbildungsverkehr .....	15
Tabelle 3: Bevölkerung im Landkreis Barnim Stichtag 31.12.2020.....	16
Tabelle 4 Grundschulkinder im Landkreis Barnim.....	18
Tabelle 5 Oberschülerinnen und -schüler im Landkreis Barnim .....	20
Tabelle 6: Übersicht touristische Ziele im Landkreis Barnim .....	21
Tabelle 7: Anzahl behinderter und schwerbehinderter Menschen im Landkreis.....	22
Tabelle 8 Gemeindedaten Beschäftigungsstatistik Bundesagentur für Arbeit 2021 .....	22
Tabelle 9 Linienbündel 1 Niederbarnim .....	23
Tabelle 10 Linienbündel 2 Oberbarnim .....	24
Tabelle 11 SPNV-Angebote im Landkreis Barnim 2021/ 2022 .....	26
Tabelle 12 Regionallinien der BBG .....	29
Tabelle 13 Regionallinien nicht kreiseigener Unternehmen .....	30
Tabelle 14 Stadtverkehr Eberswalde.....	33
Tabelle 15 Stadtverkehr Bernau bei Berlin.....	33
Tabelle 16 Regionalverkehr Bereich Bad Freienwalde .....	34
Tabelle 17 Regionalverkehr Bereich Bernau bei Berlin .....	34
Tabelle 18 Regionalverkehr Bereich Eberswalde .....	35
Tabelle 19 RE 3 aus Richtung Berlin .....	36
Tabelle 20 RE 3 in Richtung Berlin.....	36
Tabelle 21 RE 3 aus Richtung Angermünde .....	36
Tabelle 22 RE 3 in Richtung Angermünde.....	37
Tabelle 23 RB 24 aus Richtung Berlin .....	37
Tabelle 24 RB 24 in Richtung Berlin.....	37
Tabelle 25 RB 60 in Richtung Bad Freienwalde .....	37
Tabelle 26 RB 60 aus Richtung Bad Freienwalde.....	38
Tabelle 27 RB 63 in Richtung Joachimsthal .....	38
Tabelle 28 RB 63 aus Richtung Joachimsthal .....	38
Tabelle 29 RE 3 aus Richtung Berlin .....	39
Tabelle 30 RE 3 in Richtung Berlin.....	39
Tabelle 31 RB 24 aus Richtung Berlin .....	39
Tabelle 32 RB 24 in Richtung Berlin.....	39
Tabelle 33 RB 25 aus Richtung Berlin .....	39
Tabelle 34 RB 25 in Richtung Berlin.....	39
Tabelle 35 RB 27 aus Richtung Berlin .....	40
Tabelle 36 RB 27 in Richtung Berlin.....	40

Tabelle 37 RB 27 aus Richtung Groß Schönebeck .....	40
Tabelle 38 RB 27 in Richtung Groß Schönebeck .....	40
Tabelle 39 RB 63 aus Richtung Eberswalde.....	40
Tabelle 40 RB 63 in Richtung Eberswalde .....	40
Tabelle 41 RB 24 aus Richtung Berlin .....	40
Tabelle 42 RB 24 in Richtung Berlin.....	41
Tabelle 43 RB 24 in Richtung Eberswalde .....	41
Tabelle 44 RB 27 aus Richtung Berlin .....	41
Tabelle 45 RB 27 aus Richtung Berlin .....	41
Tabelle 46RB 27 in Richtung Berlin.....	41
Tabelle 47 RB 27 aus Richtung Groß Schönebeck .....	41
Tabelle 48 RB 27 in Richtung Basdorf und Zühlsdorf .....	41
Tabelle 49 RB 25 aus Richtung Berlin .....	41
Tabelle 50 RB 25 in Richtung Berlin.....	41
Tabelle 51 RB 25 aus Richtung Werneuchen .....	42
Tabelle 52 RB 25 in Richtung Werneuchen.....	42
Tabelle 53 RB 25 aus Richtung Berlin .....	42
Tabelle 54 RB 25 in Richtung Berlin.....	42
Tabelle 55 RB 25 aus Richtung Werneuchen .....	42
Tabelle 56 RB 25 in Richtung Werneuchen.....	42
Tabelle 57 RB 24 in Richtung Eberswalde .....	42
Tabelle 58 RB 24 aus Richtung Eberswalde.....	42
Tabelle 59 RB 25 aus Richtung Berlin .....	42
Tabelle 60 RB 25 in Richtung Berlin.....	43
Tabelle 61 RE 3 aus Richtung Berlin .....	43
Tabelle 62 RE 3 in Richtung Berlin.....	43
Tabelle 63 Dynamische Anzeigen an Haltestellen .....	44
Tabelle 64: Haltestellen-Erhebungsbogen - Basisdaten .....	45
Tabelle 65: Haltestellen-Erhebungsbogen – Barrierefreiheit .....	46
Tabelle 66: Fahrzeugtypen im Bus-Linienverkehr im Landkreis Barnim.....	46
Tabelle 67: Bike-and-Ride-Anlagen im Landkreis Barnim .....	47
Tabelle 68: Park-and-Ride- Anlagen im Landkreis.....	48
Tabelle 69 Takt- und Betriebszeiten Regionalverkehr Eberswalde.....	52
Tabelle 70 Takt- und Betriebszeiten Stadtverkehr Eberswalde .....	53
Tabelle 71 Takt- und Betriebszeiten Stadtverkehr Bernau bei Berlin .....	54
Tabelle 72 Takt- und Betriebszeiten Regionalverkehr Bernau bei Berlin.....	57
Tabelle 73: Kategorien von Haltestellen.....	62
Tabelle 74: Haltestellenstandards.....	63
Tabelle 75: Barrierefreiheit nach Haltestellenkategorien .....	63
Tabelle 76: Mindestanforderungen für barrierefreie Haltestellen .....	64
Tabelle 77: Mindeststandards für Fahrzeuge .....	65
Tabelle 78: Mindeststandards Barrierefreiheit von Fahrzeugen.....	66
Tabelle 79 Qualitätsvorgaben Nahverkehrsplan 2023- 2026.....	69

## Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
A.ö.R.	Anstalt öffentlichen Rechts
B+R	Bike-and-Ride
BBG	Barnimer Busgesellschaft mbH
BO-Kraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BbgSchulG	Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz)
BGG	Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
DB	Deutsche Bahn
DFI	Dynamische Fahrgastinformationen
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
GdB	Grad der Behinderung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
HNEE	Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde
HVZ	Hauptverkehrszeit
IHK	Industrie- und Handelskammer
KOM	Kraftomnibus
KV	Kreisverwaltung
LBV	Landesamt für Bauen und Verkehr (Genehmigungsbehörde des Landes Brandenburg)
LEP HR	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NEB	Niederbarnimer Eisenbahn AG
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
Nwkm	Nutzwagenkilometer
Obus/ O-Bus	Oberleitungsbus
ODEG	Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH
OE	Ostdeutsche Eisenbahn
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (SPNV und üÖPNV)
ÖPNVG	ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg
P+R	Park-and-Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Regionalbahn
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)
S	S-Bahnlinie
SGB	Sozialgesetzbuch
SPNV	Öffentlicher Schienenpersonennahverkehr (gem. AEG und RegG)

SVZ	Schwachverkehrszeit
TGE	Technologie- und Gewerbetpark Eberswalde
üÖPNV	übriger, kommunaler ÖPNV = Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (gemäß PBefG und RegG)VG Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH
VAK	Vorankündiger
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg/ VBB GmbH
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VO	Verordnung
VSG	Verkehrsservicegesellschaft mbH
VU	Verkehrsunternehmen (Inhaber von Liniengenehmigungen)
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

## Definitionen

**Auferlegung von Gemeinwohlverpflichtungen:**

Im Sinne des EU-Rechts eine öffentlich-rechtlich begründete und ausgleichspflichtige Beauftragung von privaten und/ oder kommunalen Unternehmen zu Gemeinwohlverpflichtungen.

**Ausreichende Verkehrsbedienung:**

Sicherstellung einer ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen über die Festlegungen im Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers.

**Betriebszeit:**

Zeiten, innerhalb derer ein Busverkehr auf der jeweiligen Linie angeboten wird; in nicht angegebenen Zeiträumen findet kein Busverkehr statt.

**Beihilfe (EU-rechtlicher Begriff):**

Seitens der öffentlichen Hand gewährte Gelder und Vorteile gemäß dem AEUV.

**Gemeinwohlverpflichtungen:**

Leistungen im Bereich von Betrieb, Beförderung und Tarif, die das Verkehrsunternehmen aus eigenem wirtschaftlichem Interesse nicht erbringen würde (EuGH Urteil v. 24.07.2003).

**Grundangebot:**

Das Grundangebot ist die im 3. Kapitel „Soll-Konzeption ÖPNV“ beschriebene Leistung im übrigen öffentlichen Personennahverkehr und wird durch den Landkreis Barnim finanziert. Demzufolge sind alle Leistungen, die in diesem Kapitel nicht beschrieben sind, Leistungen über das Grundangebot hinaus und sind durch den jeweiligen Besteller (andere Landkreise, Städte und Gemeinden u. ä.) zu finanzieren.

**Schullinie:**

Die Linie verkehrt ausschließlich an Schultagen und sollte die Erschließung der jeweiligen Schulstandorte in einem Zeitfenster von 30 bis 10 Minuten vor Unterrichtsbeginn sowie maximal zu drei Unterrichtsendzeiten in einem Zeitfenster von 10 bis 30 Minuten nach Unterrichtsende sicherstellen.

**Taktlinie:**

Diese Linie verkehrt täglich in einem festen Taktgefüge. Die Taktzeit beträgt mindestens 60 Minuten. Das Angebot muss montags bis freitags mindestens in der Zeit von 06:00 Uhr bis 20:00 Uhr und am Wochenende und an Feiertagen mindestens in der Zeit von 08:00 Uhr bis 20:00 Uhr gewährleistet

sein. Sie muss an einem Verknüpfungspunkt zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) einen Anschluss zwischen Bus und Bahn mit einer maximalen Übergangszeit von 15 Minuten sicherstellen.

Taktzeit:

Die Taktzeit definiert den regelmäßigen Abstand zwischen zwei Abfahrtszeiten.

Zubringerlinie:

Eine solche Linie übernimmt eine Zubringerfunktion zu den Taktlinien bzw. zum SPNV und kann sowohl im konventionellen Linienverkehr als auch im bedarfsorientierten Linienverkehr angeboten werden. Sie orientiert sich dabei am Taktgefüge der entsprechenden Taktlinie, verkehrt aber nicht den ganzen Tag in alle Richtungen im gleichen Taktgefüge.

Zuschuss (umsatzsteuerrechtlicher Begriff):

Zur Abgrenzung gegenüber umsatzsteuerpflichtigem Entgelt.

Zuwendung, Bezuschussung (haushaltsrechtlicher Begriff):

Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen für Leistungen an Stellen außerhalb der Verwaltung zur Erfüllung bestimmter Zwecke (§ 23 BHO).

# NAHVERKEHRSPLAN FÜR DEN PLANUNGSZEITRAUM 2023 BIS 2026

## 1 POLITISCHE ZIELSETZUNGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN

### 1.1 LEITBILDER UND ENTWICKLUNGSVORGABEN

#### 1.1.1 LEITBILD DES LANDKREISES BARNIM

Der Landkreis Barnim ist ein weltoffener und zukunftsorientierter Landkreis, dessen Schwerpunkte auf Nachhaltigkeit, Innovationskraft und der Sicherung von Lebensqualität einschließlich der Gewährleistung der öffentlichen Ordnung liegen. Zentrale Bausteine sind vernetztes Handeln und der Ausbau von Kompetenzfeldern hinsichtlich Bildung, rationeller Energieverwendung, Umweltschutz und wirtschaftlicher Stabilität. Der Landkreis gewinnt zunehmend an Qualität als Lebens- und Arbeitsort. Die Kreisverwaltung versteht sich als bürgerorientierte Dienstleisterin.

#### 1.1.2 LEITBILD DES ÖPNV IM LANDKREIS BARNIM

Die Lebensqualität einer Region ist unmittelbar mit einem ÖPNV verbunden. Gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein wichtiges Kriterium für einen attraktiven Wirtschaftsstandort. Betriebe und Arbeitnehmer siedeln sich leichter an. Menschen verlegen ihren Lebensmittelpunkt in den Barnim und fühlen sich hier dauerhaft zu Hause. Vor den Toren der Metropole Berlin ist der Landkreis für viele Menschen ein interessanter Wohn- und Arbeitsstandort, der sich durch einen attraktiven und leistungsstarken Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auszeichnet.

Im Rahmen der Daseinsvorsorge übernimmt der Landkreis Barnim die Aufgabenträgerschaft für den übrigen Öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV) und eine wichtige Rolle in der Sicherung der allgemeinen Mobilität und Schülerbeförderung. Ein gut organisiertes und verlässliches ÖPNV-System passt sich auf der Basis moderner Bedienstandards den veränderten gesellschaftlichen Rahmenbedingungen an. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels lautet das Ziel, den üÖPNV zu einer gern gewählten Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu entwickeln.

Angesichts der globalen Herausforderung des Klimawandels und dem erklärten Ziel der Klimaneutralität bis 2045 ist die Mobilitätswende hin zu einem klimaneutralen ÖPNV prioritär umzusetzen. Als Grundlage für die Umsetzung weiterführender Maßnahmen sind alternative Antriebs- und Bedienformen im Nahverkehrsplan durch Konzepte und Strategien dargelegt und planerisch festgeschrieben. Im Sinne der Mobilitätswende zählen dazu die Angebotsoptimierung im Teilraum Südlicher Barnim, die intermodale Vernetzung und Vertaktung, ein niederschwelliges Rufbusangebot sowie die Barrierefreiheit.

Mit der Förderung zum Kauf von sechs Wasserstoffbussen sowie der bevorstehenden Errichtung einer Wasserstofftankstelle in Bernau bei Berlin für das Jahr 2022 entsteht ein Leuchtturmprojekt zur Verkehrswende der BBG.

Das ÖPNV-Angebot der kommenden Jahre orientiert sich an folgenden Grundsätzen:

- Die Gestaltung des Angebotes im übrigen ÖPNV erfolgt gemäß dem ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg grundsätzlich nachfrageorientiert (Grundangebot, siehe unter Definitionen auf Seite 7).
- Angebote, die über das Grundangebot hinausgehen, werden in der Regel durch den jeweiligen Besteller finanziert und durch den Landkreis geprüft und beauftragt.
- Das Liniennetz im Landkreis Barnim soll zukünftig in Richtung eines Taktverkehrs weiterentwickelt werden.
- Das Busangebot orientiert sich im Wesentlichen am SPNV-Angebot. Hinsichtlich notwendiger Verbesserungen im SPNV-Angebot wird sich der Landkreis bei den dafür zuständigen Stellen

einsetzen. Der Landkreis bekennt sich zu nachfrageorientierten Streckenreaktivierungen, Taktverdichtungen und einem Ausbau des SPNV-Angebotes in der Region.

- Um das Angebot im üÖPNV möglichst optimal mit dem SPNV zu verbinden, sind Verknüpfungspunkte festzulegen.
- **Die touristischen Schwerpunkte im Landkreis Barnim werden als Angebote der „Reiseregion Barnimer Land“ vermarktet. Die touristischen Ziele in den jeweiligen Teilgebieten sind möglichst durch Takt- und Zubringerlinien mit dem ÖPNV zu erschließen.** Dabei wird, entsprechend der grundsätzlichen Nachfrageorientierung, eine sich an den Besucherzahlen orientierende ÖPNV-Anbindung angestrebt.
- Ein mittelfristig zu erarbeitendes Konzept für die Verknüpfung zwischen Bus- und Radverkehr im ländlichen Raum soll dazu dienen, dem Fahrrad als Zubringer zu den Taktlinien des Busverkehrs künftig mehr Bedeutung beizumessen.
- An zentralen Umsteigepunkten sollen möglichst Verknüpfungen zu Fahrrad, stationärem Car-/Bike-Sharing und in angemessenem Umfang Park & Ride bereitgehalten werden. Vorrangiges Ziel ist es, Angebote zu schaffen, die eine durchgehende Nutzung der ÖPNV ermöglichen.
- Durch die Erweiterung des Rufbussystems sollen vor allem eine effektivere Auslastung vorhandener Kapazitäten, aber auch eine Verbesserung der Attraktivität des üÖPNV erreicht werden.
- Der ÖPNV im Landkreis leistet einen Beitrag zur Erreichung globaler und regionaler Klimaziele; einerseits durch eine starke Konkurrenz zum MIV und andererseits durch eine Reduzierung des eigenen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes (Europäische Clean Vehicles Directive, Saubere Fahrzeuge Gesetz).
- Um Gefahren und Flächenverbräuchen, die vom MIV auch unabhängig von dessen Antriebstechnik verursacht werden, entgegenzuwirken, sollte dem ÖPNV grundsätzlich Vorrang in der Planung gegeben werden.

## 1.2 RECHTSRAHMEN

Bei der Planung, Finanzierung und Durchführung des ÖPNV greifen zahlreiche Gesetze, Vorgaben und Regelungen ineinander. Dies betrifft Vorgaben auf EU Ebene, Regelungen des Bundes und des Landes Brandenburg, aber auch verbindliche Beschlüsse des Kreistages Barnim, die direkt wirksam werden bei der Gestaltung des üÖPNV. In den letzten Jahren gab es zahlreiche Veränderungen des Status quo. Es ist davon auszugehen, dass auch in den kommenden Jahren weitere Novellierungen hinzukommen. Daher kann der hier skizzierte Rahmen nur wesentliche Bedingungen aufzeigen.

Im Jahr 2013 wurde das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) an den europäischen Rechtsrahmen angepasst. Seither existieren aufeinander abgestimmte gesetzliche Vorschriften auf bundesdeutscher und europäischer Ebene, die unter anderem die Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV berühren. Diese Vorschriften regeln u. a. die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen. Für den SPNV ist das Land Brandenburg zuständig. Im Landesnahverkehrsplan legt es die Ziele und Formen der Umsetzung des PBefG für den SPNV fest. Der Landkreis Barnim muss in seiner Funktion als Aufgabenträger des kommunalen, übrigen öffentlichen Personennahverkehrs unter anderem frühzeitig Art und Umfang der Verkehrsleistungen und die Qualitätsanforderungen an ihre Erbringung festlegen. Ein möglicher Weg dies zu tun ist die Aufstellung eines Nahverkehrsplans. Dieser dient als Grundlage für die Vergabe von Verkehrsleistungen. Er kann als Instrument auch bei eventuellen Einsprüchen Dritter nach erfolgter Vergabe herangezogen werden.

Gemäß § 8 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg können die für den üÖPNV zuständigen Aufgabenträger Nahverkehrspläne aufstellen, wobei folgende Punkte zu beachten sind:

- Der Nahverkehrsplan hat keine unmittelbare Bindungswirkung, sondern ist ein zentrales Planungsinstrument des Aufgabenträgers.

- Er ist das Regelungsinstrument des Aufgabenträgers zur Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung (§ 8 Absatz 3, Satz 2 PBefG).
- Der Nahverkehrsplan soll nach § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG Vorgaben enthalten zu:
  - Umfang der Verkehrsleistung,
  - Qualität der Verkehrsleistung,
  - Umweltqualität,
  - verkehrsmittelübergreifender Integration der Verkehrsleistungen.
- Der Nahverkehrsplan kann Vorgaben enthalten zu:
  - allgemeinen Zielen und Rahmenbestimmungen,
  - Marketing,
  - Tarif,
  - Vertrieb,
  - Kommunikation und Service.
- Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (§ 8 Absatz 3, Satz 8 PBefG) und hat damit eine politisch-steuernde Funktion.
- Der Nahverkehrsplan muss Vorgaben zur Barrierefreiheit enthalten (§ 8 Absatz 3, Satz 3 PBefG).

#### 1.2.1 GESETZLICHE VORGABEN EU-EBENE

Seit dem 03.12.2009 gilt verbindlich und unmittelbar in jedem Mitgliedsstaat die EU-Verordnung 1370/2007. Sie gehört wie alle gemeinschaftsrechtlichen Rechtsakte einer eigenständigen Rechtsordnung an, die gegenüber dem nationalen Recht vorrangig ist.

Die EU-Verordnung 1370/2007 legt u.a. fest, wie in den EU-Mitgliedsstaaten unter Einhaltung des europäischen Gemeinschaftsrechts gemeinwirtschaftliche Personenverkehrsdienste gewährleistet werden können, die zahlreicher, sicherer, höherwertiger oder preisgünstiger sind als diejenigen, die im freien Markt angeboten werden würden. Dies soll durch einen regulierten Wettbewerb erreicht werden.

Die EU-Verordnung fordert, dass ausschließliche Rechte und/ oder Ausgleichsleistungen für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu gewähren sind. Unter einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag versteht man einen rechtsverbindlichen Akt, in dem die Übereinkunft zwischen einer zuständigen Behörde und einem Betreiber eines öffentlichen Dienstes bekundet und der Betreiber eines öffentlichen Dienstes mit der Verwaltung und Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten betraut wird. Dabei unterliegen die Personenverkehrsdienste gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.

Neben der wettbewerblichen Vergabe sieht die Verordnung vier Varianten vor, in denen die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages an einen bestimmten Betreiber eines öffentlichen Dienstes ohne Durchführung eines vorherigen wettbewerblichen Vergabeverfahrens erfolgen kann. Dies wird als Direktvergabe bezeichnet. Diese vier Fälle sind:

- Direktvergabe an einen internen Betreiber  
 Jede zuständige örtliche Behörde kann gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung beschließen, eine ÖPNV-Leistung selbst zu erbringen oder an einen internen Betreiber direkt zu vergeben. Ein interner Betreiber ist dabei definiert als eigenständige juristische Person, über die die zuständige Behörde eine Kontrolle ausübt, die der über ihre eigenen Dienststellen entspricht. Weiter darf der interne Betreiber nach Artikel 5 Absatz 2 lit. b) der Verordnung nicht außerhalb des Zuständigkeitsgebietes der zuständigen örtlichen Behörde an organisierten wettbewerblichen Verfahren für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten teilnehmen. Auch ist er dazu verpflichtet, den überwiegenden Teil des öffentlichen Personenverkehrsdienstes selbst zu erbringen.

- Direktvergabe bei Kleinaufträgen und an kleine oder mittlere Unternehmen  
Eine Direktvergabe nach Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung für kleinere Aufträge und solche Aufträge, die an ein kleines oder mittleres Unternehmen vergeben werden sollen, ist zulässig. Es handelt sich dabei um Aufträge, die einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von weniger als 1 **Mio. € oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300.000 km** aufweisen. Bei Unternehmen mit weniger als 23 Fahrzeugen liegen die Werte doppelt so hoch.
- Weitere Direktvergaben  
Im Falle der Unterbrechung des Verkehrsdienstes oder bei unmittelbarer Gefahr des Eintretens einer solchen Situation kann bis zu zwei Jahre eine Notmaßnahme durch eine Direktvergabe nach Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung erfolgen.
- Vorrangklauseln für das nationale Recht  
Der nationale Gesetzgeber hat die Möglichkeit, weitere Direktvergaben gesetzlich im jeweiligen nationalen Recht zu verankern.

### 1.2.2 GESETZLICHE VORGABEN BUNDESEBENE

Die EU-Verordnung wird in Deutschland durch das Regionalisierungsgesetz (RegG) und das zuletzt im Jahr 2021 novellierte Personenbeförderungsgesetz umgesetzt bzw. konkretisiert.

#### Regionalisierungsgesetz (RegG)

Das RegG überträgt sowohl die Aufgaben- als auch die Finanzverantwortung für den üÖPNV und den SPNV vom Bund an die Länder, unter anderem mit dem Ziel der Trennung von politischer und unternehmerischer Verantwortung.

Das RegG erklärt die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zu einer Aufgabe der Daseinsvorsorge (§ 1 RegG). Den Ländern wird zur Finanzierung des ÖPNV ein jährlich definierter Betrag aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes als sogenannte Regionalisierungsmittel zur Verfügung gestellt.

#### Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Im August 2021 trat das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Kraft. Darin ist neben der Anpassung an die europäischen Vorgaben der EU-Verordnung 1370/2007 Folgendes geregelt:

- Rechtssicherheit für gestaltende Verfahren der Aufgabenträger / Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre  
Verkehrsleistungen im öffentlichen Personenverkehr sind eigenwirtschaftlich zu erbringen. Vor einer Vergabe der Verkehrsleistung (Ausschreibung / Direktvergabe) muss die zuständige Behörde prüfen, ob es eigenwirtschaftliche Anträge für die Bedienung des Verkehrs gibt. Ein Verkehr ist eigenwirtschaftlich, wenn er sich vollständig aus den folgenden Einnahmen finanziert:
  - Fahrgeldeinnahmen;
  - am Markt erzielte sonstige Einnahmen;
  - Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG (Ausgleichszahlungen für die Ausgabe rabattierter Schülerfahrausweise);
  - Ausgleichszahlungen nach § 145 ff. SGB IX (Ausgleichszahlungen für die kostenfreie Beförderung von Menschen mit Schwerbehinderungen).
- Direktvergabe im ÖPNV  
Gemäß § 8a Absatz 5 PBefG sind alle Optionen der EU-Verordnung 1370/2007 zulässig. Eine Vorabkennzeichnung spätestens ein Jahr vor der Direktvergabe ist zwingend erforderlich.

- **Gesteigerte Bedeutung des Nahverkehrsplans**  
 Dem Nahverkehrsplan kommt eine weitergehende Bedeutung im Genehmigungsverfahren für eine Linienverkehrsgenehmigung nach § 13 Abs. 2a PBefG zu. Danach kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr nicht mit dem Nahverkehrsplan in Einklang steht. Bei der Entscheidung der Genehmigungsbehörde zwischen zwei Konkurrenzanträgen hat nach § 8 Abs. 2a PBefG die Genehmigungsbehörde die Auswahl des Verkehrsunternehmens danach vorzunehmen, wer die bessere Verkehrsbedienung anbietet. Hierbei sind insbesondere die Vorgaben des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen. Die Vorgaben des Nahverkehrsplans u.a. zu Umfang und Qualität der Verkehrsleistung erhalten folglich im Genehmigungsverfahren eine gesteigerte Bedeutung und können so die Ermessensentscheidung der Genehmigungsbehörde beeinflussen.
  
- **Barrierefreiheit im ÖPNV**  
 Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen in einer Weise zu berücksichtigen, die vollständige Barrierefreiheit bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs gewährleistet (§ 8 Abs. 3, Satz 3). Die Frist zur Umsetzung (1. Januar 2022) gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden (§ 8 Abs. 3, Satz 4). Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den in § 8 Abs. 3, Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen. Im Nahverkehrsplan sind Aussagen über diesbezügliche zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen.
  
- **Marktöffnung für den Fernbuslinienverkehr**  
 Der Fernbuslinienverkehr ist weitestgehend liberalisiert worden. Die Genehmigungsbedingungen bezüglich der Beförderungsentgelte und der Fahrpläne sind gemäß § 45 Abs. 2 erleichtert worden. Auch besteht kein Konkurrenzschutz bezüglich anderer Fernbuslinien. Es besteht lediglich gemäß § 42a ein Unterwegsbedienungsverbot. Dort wird auch geregelt, dass die Entfernung zwischen zwei Haltestellen auf einer Linie nicht geringer als 50 km und die Reisezeit mit dem SPNV nicht geringer als 60 Minuten sein darf.
  
- **Erweiterte Einbeziehung neuer Bedienformen**  
 Neue Mobilitätsformen und Angebotsformen haben inzwischen einen festen, gesetzlichen Rahmen erhalten. Das betrifft insbesondere Pooling-Dienste und Bedarfsfahrten, aber auch die Möglichkeiten der Aufgabenträger, diese Angebote zu regulieren. Zudem sind die Möglichkeiten zur Umsetzung von bestellbaren Angeboten im öffentlichen Personennahverkehr erweitert worden, um insbesondere im ländlichen Raum neue Angebote zu schaffen.

### 1.2.3 GESETZLICHE VORGABEN LAND BRANDENBURG

Die Regelung organisations- und planungsrechtlicher Grundlagen für den ÖPNV liegt ausschließlich bei den Ländern. Im Zuge der Regionalisierung Anfang der 1990er Jahre haben nahezu alle Bundesländer eigene ÖPNV-Gesetze erlassen.

#### ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg

Zum 1. Januar 1996 trat im Land Brandenburg das ÖPNV-Gesetz erstmals in Kraft und wurde zuletzt rückwirkend zum 01. Januar 2022 novelliert. Im ÖPNV-Gesetz hat die Landesregierung den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge definiert. Aufgabenträger für den SPNV ist das Land. Für den übrigen ÖPNV tragen die Kreise und kreisfreien Städte die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung. Im Jahr 2005 ist das ÖPNV-Gesetz grundlegend modernisiert worden. Soweit es der bundesgesetzliche Rahmen zuließ, wurden alle ÖPNV-Fördermittel zusammengefasst und fließen seither als

zweckgebundene Pauschalzuweisung an die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger. Die konkrete Ausgestaltung geschieht ausschließlich durch die Aufgabenträger vor Ort. Damit haben die Kreise und kreisfreien Städte die Möglichkeit, auf ihre lokalen Bedürfnisse bezogen den übrigen ÖPNV eigenverantwortlich zu gestalten. Im Jahr 2008 wurden mit Inkrafttreten des § 10a ÖPNV-Gesetz und der neuen Finanzierungsvereinbarung die Ausgleichsmittel für den Ausbildungsverkehr nach einem dynamischen Schlüssel ebenfalls den Aufgabenträgern zugewiesen. Die zweckgebundene Pauschalzuweisung an die kommunalen Aufgabenträger ist dabei um 2 Millionen € reduziert worden.

Die Novellierung zum 1. Januar 2014 führte zu einer Erhöhung der pauschalierten Zuweisung an die kommunalen Aufgabenträger von jährlich 83 Mio. € auf 85 Mio. €. Diese Summe wurde auch in der letzten Aktualisierung 2022 nur geringfügig auf 86 Mio. € erhöht. Da das Land seinen Finanzierungsanteil inflationsbereinigt demnach stark reduziert, ist ein Ausbau des üÖPNV-Angebotes aus den Mitteln der pauschalierten Zuweisung an die Kommunen gemäß ÖPNVG derzeit nicht möglich. Die Höhe der Mittel wurde auch durch den Wegfall des Entflechtungsgesetzes ab 2020 nicht wesentlich verändert, da das Land die Kompensationsmittel (höherer Anteil der Umsatzsteuer) für diesen Aufgabenbereich vorsieht. Seit dem Jahr 2005 sind im Land Brandenburg durchschnittlich 4,6 Mio. € pro Jahr an Fördermitteln zusätzlich für die Infrastruktur von Straßenbahnen und Oberleitungsbussen ausgereicht worden. Diese Einzelförderung wurde in das System der pauschalierten Zuweisung ab 2014 integriert. Das jährliche Fördervolumen wurde um 5 Millionen € pro Jahr aufgestockt und den betroffenen kommunalen Aufgabenträgern zugewiesen. Ebenfalls stellt das Land Brandenburg außerhalb des ÖPNV-Gesetzes zusätzlich ca. 300.000 € bis 400.000 € zur Förderung von alternativen Bedienformen wie Rufbussen und Anrufsammeltaxis zur Verfügung. Diese Förderung ist aktuell bis Ende 2022 befristet.

#### VERGABE DER MITTEL NACH DEM 2005 EINGEFÜHRTEN DYNAMISCHEN SCHLÜSSEL

Komponente	Anteil	Anmerkung
Fläche (Strukturkomponente)	30%	Verhältnis der Fläche des jeweiligen Aufgabenträgers zur Gesamtfläche des Landes
Fahrplankilometer (Aufwandskomponente)	20%	Verhältnis des fahrplanmäßigen Angebots im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers zur Summe des gesamten fahrplanmäßigen Angebots im Land
Kommunale Eigenmittel (Aufwandskomponente)	20%	Verhältnis der vom jeweiligen Aufgabenträger einschließlich kreisangehöriger Gemeinden aufgewendeten kommunalen Eigenmittel für die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs zur Summe der hierfür aufgewendeten kommunalen Eigenmittel im Land
Zahl der Fahrgäste (Erfolgskomponente)	30%	Verhältnis der Fahrgastzahlen im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers zur Gesamtzahl der Fahrgäste im Land
Summe	100%	

Tabelle 1: Verteilungsschlüssel für die Grundförderung

Bei der Berechnung der Strukturkomponente „Fläche“ wird die vom Amt für Statistik Berlin-Brandenburg festgestellte und zum 01.01. eines Jahres aktuell veröffentlichte Flächengröße verwendet. Für die Berechnung der Aufwandskomponente „Fahrplankilometer“ werden die veröffentlichten und genehmigten Fahrplankilometer von Verkehren nach § 42 PBefG berücksichtigt. Eine Ausnahme stellen landesbedeutsame Buslinien dar, die zukünftig direkt vom Land Brandenburg finanziert und bei der Berechnung des Verteilungsschlüssels (s. Tabelle 1) nicht berücksichtigt werden. Bei Bedarfsverkehren fließen die tatsächlich erbrachten Leistungen nach „Fahrplankilometer“ in die Berechnungen mit ein.

Die Erfolgskomponente „Kommunale Eigenmittel“ berücksichtigt sämtliche vom kommunalen Aufgabenträger aufgebracht eigenen Haushaltsmittel sowie die der kreisangehörigen Gebietskörperschaften.

Zur Berechnung der Erfolgskomponente „Zahl der Fahrgäste“ werden die Zahlen aus der Einnahmeaufteilungsstatistik des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) und geeignete Instrumente zu ihrer Fortschreibung zugrunde gelegt. Es werden dabei alle Fahrgäste im

Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers berücksichtigt, mit Ausnahme der Fahrgäste im Ausbildungsverkehr mit Zeitkarten sowie Schwerbehinderte gemäß § 148 Sozialgesetzbuch IX. Umsteiger werden nur einfach gezählt. Fahrgäste, die nur den Schienenpersonennahverkehr oder landesbedeutende Buslinien benutzen, werden zu 50% angerechnet. Um eine wettbewerbskonforme Finanzierung zu erreichen, müssen die kommunalen Aufgabenträger die Landesmittel über Vereinbarungen an die Verkehrsunternehmen auszahlen.

Die Verantwortung für den Schülerverkehr liegt entsprechend § 112 Absatz 1 des brandenburgischen Schulgesetzes (BbgSchulG) bei den Landkreisen und kreisfreien Städten. Durch Satzung bestimmen diese im Rahmen des Gesetzes über die konkreten Bedingungen der Durchführung der Schülerbeförderung und der Fahrtkostenerstattung. Seit dem 01.01.2008 sind die kommunalen Aufgabenträger für den Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aus der Beförderung von Schülern und Schülerinnen und Auszubildenden zuständig. Dafür erhalten diese vom Land entsprechende finanzielle Mittel. Mit der Änderung des § 45a PBefG auf Bundesebene konnte diese zweite Stufe der Finanzierungsreform realisiert werden. Die bisher an die Verkehrsunternehmen direkt ausgezahlten Mittel für den teilweisen Ausgleich von Mindereinnahmen durch ermäßigte Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr fließen seit dem Inkrafttreten der Finanzierungsverordnung zum 01.01.2008 nunmehr in die Schlüsselzuweisungen für die Aufgabenträger gemäß § 10 ÖPNVG. Die Vergabe der Mittel erfolgt nach einem Schlüssel, der die Fläche, die Anzahl der Schüler und Schülerinnen und Studierenden sowie die Fahrplankilometer wie folgt berücksichtigt:

**VERTEILUNGSSCHLÜSSEL ZUWEISUNGEN AUSBILDUNGSVERKEHR (FOLGEMITTEL § 45A PBefG)**

Komponente	Anteil	Anmerkung
Fläche	30%	Verhältnis der Fläche des jeweiligen Aufgabenträgers zur Gesamtfläche des Landes
Fahrplankilometer	40%	Verhältnis des fahrplanmäßigen Angebots im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers zur Summe des gesamten fahrplanmäßigen Angebots im Land
Zahl der Schüler und Schülerinnen und Studierenden	30%	Verhältnis der Fahrgastzahlen im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers zur Gesamtzahl der Fahrgäste im Land
Summe	100%	

Tabelle 2 Verteilungsschlüssel Zuweisungen Ausbildungsverkehr

Diese Mittel sind insgesamt zweckgebunden für den ÖPNV einzusetzen.

**1.3 STRUKTURELLE ENTWICKLUNG**

Für die Ermittlung der künftigen Fahrgastnachfrage im ÖPNV ist neben der Angebotsgestaltung und dem Vorhandensein von Alternativ- und Konkurrenzangeboten in erster Linie die demographische, sozio-ökonomische und siedlungsstrukturelle Entwicklung von Bedeutung. Als Hauptstrukturmerkmale mit Einfluss auf die Ausgestaltung des ÖPNV im Landkreis Barnim werden daher betrachtet:

- Bevölkerungsentwicklung,
- Landesplanung und Raumordnung,
- Bildung und Schulstandorte,
- Wirtschafts- und Erwerbsstruktur,
- Tourismusschwerpunkte,
- Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen und
- Schüler- und Pendlerströme.

Jede dieser Größen übt besondere Einflüsse auf die Verkehrserzeugung nach bestimmten Fahrtzwecken sowie auf die Art und Weise der Beförderung aus. Die sich daraus ergebenden Verkehrsströme (Quelle-Ziel-Beziehungen) sind stark von der standortbezogenen

Potenzialentwicklung abhängig. Die konkrete Routenwahl von Reisenden wird maßgeblich durch die vorhandenen Fahrmöglichkeiten bestimmt.

### 1.3.1 BEVÖLKERUNG

Die Tabelle 3 zeigt den aktuellen Bevölkerungsstand der Ämter und amtsfreien Gemeinden im Landkreis Barnim im Jahr 2020.

#### BEVÖLKERUNG IM LANDKREIS BARNIM

Amt / Gemeinde	Bevölkerung
Ahrensfelde	13.959
Bernau bei Berlin	40.908
Amt Biesenthal-Barnim	11.547
Amt Britz- Chorin- Oderberg	10.148
Eberswalde	40.965
Amt Joachimsthal (Schorfheide)	5.276
Panketal	20.2661
Schorfheide	10.191
Wandlitz	23.485
Werneuchen	9.226
Landkreis Barnim	187 343

Tabelle 3: Bevölkerung im Landkreis Barnim Stichtag 31.12.2020, Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

Fast zwei Drittel der Bevölkerung leben im Berliner Umland bzw. in den vier größten Gemeinden Eberswalde, Bernau bei Berlin, Panketal und Wandlitz. Es zeigt sich ein Gefälle zwischen dem dichter besiedelten Süden und dem dünnbesiedelten Norden des Landkreises. Die Bevölkerung ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Insbesondere in den metropolnahen Teilräumen des Landkreises war dieser Anstieg sehr dynamisch. Neben dem Status Quo ist insbesondere die Bevölkerungsentwicklung in den kommenden Jahren entscheidend für die Angebotsgestaltung im ÖPNV. In der Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Brandenburg 2020 bis 2030 (auf Basis der Daten von 2019) geht das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg und das LBV von einem stetigen Wachstum im Barnim aus. In der mittleren von drei Szenarien wird der Barnim in dieser Zeit um 7,5 % (ca. 14.000 Menschen) wachsen. Einen weiteren wichtigen Einfluss auf die Ausgestaltung des ÖPNV übt die Altersstruktur der Bevölkerung aus. Der Anteil der über 65-jährigen im Landkreis Barnim ist bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt mit 21,4 % vergleichsweise hoch. Für das Jahr 2030 wird dieser Anteil auf 39,6 % prognostiziert (Vorausberechnung Brandenburg, LBV & Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2021).

### 1.3.2 LANDESPLANUNG UND RAUMORDNUNG

Auch Landesplanung und Raumordnung sind für die Nachfrageermittlung im ÖPNV von Bedeutung. Der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) ist seit 2019 in Kraft und ersetzt den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B). Der LEP HR regelt u.a. das Zentrale-Orte-System abschließend. Der LEP HR definiert die raumordnerischen Grundsätze als überörtliche und zusammenfassende Planung für den Raum Berlin-Brandenburg und setzt damit einen Rahmen für die künftige räumliche Entwicklung in der Hauptstadtregion. Auf die Planung des Nahverkehrs im Landkreis Barnim haben folgende Festlegungen des Landesentwicklungsplanes Einfluss:

#### Hauptstadtregion

Der LEP HR beschreibt die Einbindung der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg in nationale und internationale räumliche Zusammenhänge. Von besonderer Bedeutung sind dabei die länderübergreifenden Beziehungen zu Polen und zum gesamten osteuropäischen Raum.

## Zentrale-Orte-System

Der LEP HR definiert das System der Zentralen Orte durch die Ausweisung von Metropole, Ober- und Mittelzentren, die als räumlich-funktionale Schwerpunkte wichtige Aufgaben der Daseinsvorsorge für ihr jeweiliges Umland übernehmen und zu erfüllen haben. Darüber hinaus soll ein Grundangebot innerhalb der amtsfreien Gemeinden und Ämter im Land Brandenburg gewährleistet werden, insbesondere in den zwischenzeitlich regionalplanerisch bestimmten Grundfunktionalen Schwerpunkorten. Abbildung 1 zeigt neben der Metropole Berlin auch die Lagen der Oberzentren sowie die insgesamt 50 Mittelzentren in Brandenburg. Im Landkreis Barnim fungieren die Städte Bernau bei Berlin und Eberswalde als Mittelzentren.

## ZENTRALÖRTLICHE GLIEDERUNG DER GEMEINDESTRUKTUR

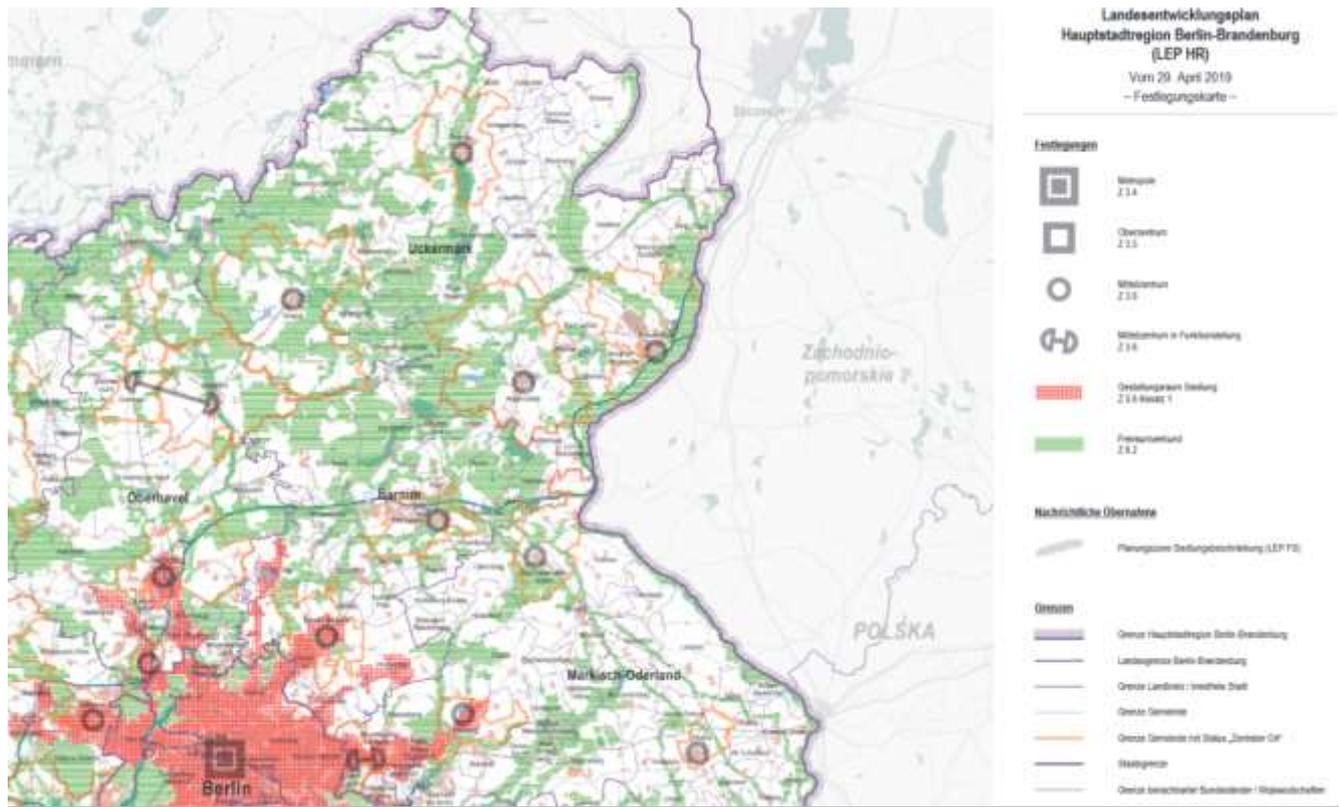


Abbildung 1: Zentralörtliche Gliederung und Gemeindestruktur, Quelle: LEP HR 2019; Ausschnitt

## Siedlungsentwicklung

Eine künftige Siedlungsentwicklung Brandenburger Gemeinden wird insbesondere in Gebieten mit leistungsfähiger Schienenanbindung (Gestaltungsraum Siedlung) sowie in den Zentralen Orten gesehen. Wohnsiedlungsflächenentwicklung im übrigen Raum soll sich im Wesentlichen auf die Innenentwicklung orientieren. Der gewerblichen Ansiedlung wird im gesamten Planungsraum ausreichend Spielraum gegeben, wobei auch hier der Schwerpunkt auf den Zentralen Orten liegt.

## Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung

Die Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung hat besonderen Einfluss auf die Ausgestaltung des Verkehrsangebotes im Landkreis. So werden im LEP HR zur Sicherung der übergeordneten **Erreichbarkeit der Metropolregion und der Zentralen Orte sogenannte „transnationale Verkehrskorridore“** sowie ein **Basisnetz großräumiger und überregionaler Verkehrsverbindungen** definiert. Über diese festgelegten transnationalen Verkehrskorridore ist die großräumige Vernetzung der Hauptstadtregion innerhalb Europas zu sichern und zu entwickeln. Der Landkreis Barnim ist im Wesentlichen Bestandteil des Korridors Szczecin / Baltischer Raum. Des Weiteren sollen großräumige und überregionale Verkehrsverbindungen zwischen den zentralen Orten vorrangig gesichert und

nachfragegerecht entwickelt werden. Gemäß LEP HR soll die zügige Erreichbarkeit der Metropole aus den Oberzentren oder eines Oberzentrums aus den Mittelzentren und benachbarten Oberzentren im Individualverkehr und mit öffentlichen Verkehrsmitteln gesichert sein. Die Festlegungen des LEP HR sind von nachgeordneten Planungsebenen der räumlichen Planung und von Fachplanungen bei allen raumbedeutsamen Planungen, Vorhaben und sonstigen Maßnahmen, durch die Raum in Anspruch genommen oder die räumliche Entwicklung eines Gebietes beeinflusst werden, zu beachten (Ziele der Raumordnung) bzw. zu berücksichtigen (Grundsätze der Raumordnung).

### 1.3.3 BILDUNG

Für die Planung eines nachfrageorientierten ÖPNV-Angebotes ist die Entwicklung der Schul- bzw. Bildungsstandorte von ausschlaggebender Bedeutung. Eine wichtige Grundlage für diese Planung ist die jeweils gültige Kindertagesstättenbedarfs- und Schulentwicklungsplanung des Landkreises Barnim. Die aktuell gültige Planung gilt für den Planungszeitraum August 2022 bis Juli 2027 (s. Tabelle 4).

#### Schulstandorte

Aktuell entstehen an mehreren Standorten im Landkreis neue Schulen und Kitas, um dem anhaltenden Bevölkerungswachstum durch Zuzug gerecht zu werden. Abbildung 2 zeigt die Verteilung der einzelnen Schultypen im Landkreis Barnim. Es ist zu erkennen, dass sowohl jedes Amt, als auch jede amtsfreie Gemeinde oder Stadt mindestens eine Grundschule aufweist.

#### GRUNDSCHULKINDER NACH KOMMUNE, PROGNOSE BIS 2026/ 27

Kommune	2022/ 23	2023/ 24	2024/ 25	2025/ 26	2026/ 27
Stadt Eberswalde	2.401	2.483	2.485	2.460	2.434
Gemeinde Schorfheide,	538	573	732	608	613
Amt Biesenthal-Barnim	818	845	867	880	872
Amt Britz – Chorin – Oderberg	462	466	480	499	516
Amt Joachimsthal (Schorfheide)	292	301	317	323	323
Stadt Bernau bei Berlin	2.558	2.631	2.641	2.690	2.694
Stadt Werneuchen	595	596	637	663	671
Gemeinde Ahrensfelde	814	900	940	989	1.045
Gemeinde Panketal,	1.258	1.272	1.328	1.322	1.282
Gmeinde Wandlitz	1.426	1.437	1.476	1.528	1.546
Landkreis Gesamt	19.592	20.375	21.082	21.708	22.204

Tabelle 4 Grundschul Kinder im Landkreis Barnim

STANDORTE VON SCHULEN UND KINDERTAGESSTÄTTEN, LANDKREIS BARNIM 2021

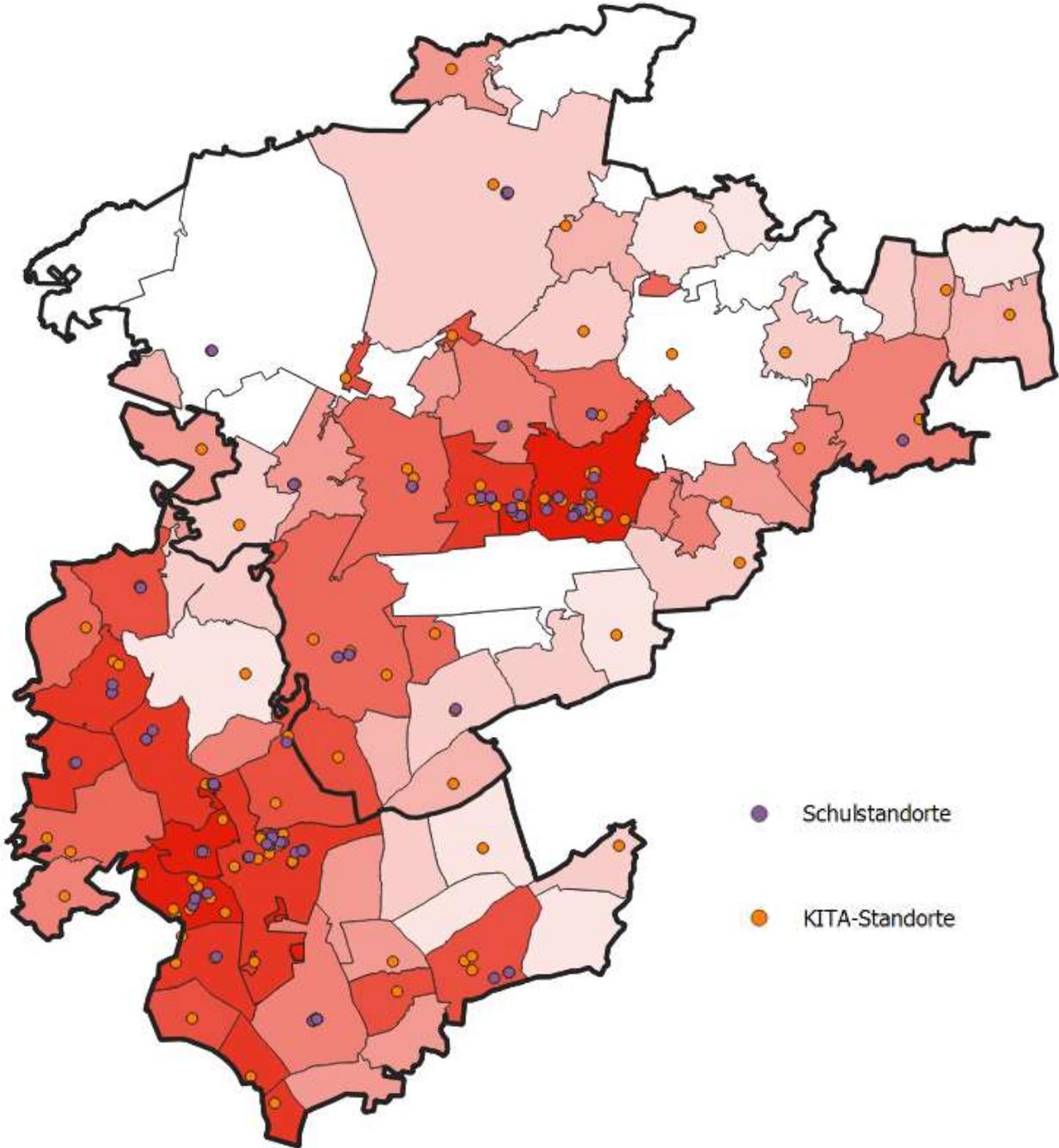


Abbildung 2: Schul- und Kindertagesstättenstandorte im Landkreis Barnim, 2021

## SCHÜLER UND SCHÜLERINNEN WEITERFÜHRENDER SCHULEN, PROGNOSE BIS 2026/ 27

	2022/ 23	2023/ 24	2024/ 25	2025/ 26	2026/ 27
Planungsbereich I, davon an:	3.078	3.176	3.306	3.460	3.626
Ober- und Gesamtschulen, Sek. I	1.373	1.390	1.459	1.511	1.614
Gymnasien, Sek. I	946	996	1.034	1.070	1.143
Gymnasien, Sek. II	413	399	416	459	452
Gesamtschulen und berufl. Gymnasien, Sek. II	346	391	397	420	417
Planungsbereich II, davon an:	5.501	5.799	6.084	6.314	6.582
Ober- und Gesamtschulen, Sek. I	2.194	2.253	2.349	2.406	2.499
Gymnasien, Sek. I	2.041	2.156	2.250	2.311	2.400
Gymnasien, Sek. II	740	806	864	947	1.002
Gesamtschulen und berufl. Gymnasien, Sek. II	526	584	621	650	681
Landkreis Gesamt	8.579	8.975	9.390	9.774	10.208

Tabelle 5 Oberschülerinnen und -schüler im Landkreis Barnim

### Hochschule für nachhaltige Entwicklung (HNE) Eberswalde

Die Hochschule für nachhaltige Entwicklung in Eberswalde hat in den letzten Jahren, nicht zuletzt auch wegen der stetig steigenden Studierendenzahlen, immer mehr an Bedeutung gewonnen. An der Hochschule waren im Sommersemester 2021 ca. 2.200 Studierende in 17 Studiengängen immatrikuliert. Neben dem Stadtcampus in der Schicklerstraße existiert der Waldcampus in der Alfred-Möller-Straße mit dem dazugehörigen Forstbotanischen Garten Am Zainhammer. Der Waldcampus ist durch die Buslinie 914 innerhalb des Stadtverkehrs Eberswalde angebunden.

### 1.3.4 WIRTSCHAFT UND ERWERBSSTRUKTUR

Für die Gestaltung eines nachfrageorientierten ÖPNV-Angebotes, das eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt, ist die Wirtschafts- und Erwerbsstruktur im Landkreis Barnim von Bedeutung. Die IHK Ostbrandenburg zählt 2021 rund 10.302 IHK-zugehörige Unternehmen für den Landkreis Barnim. Den größten Anteil an den Unternehmen hat der Einzelhandel, es folgen das Baugewerbe und der Großhandel. Im gastronomischen Bereich sind im Landkreis Barnim über 500 Betriebe gemeldet. Weitere wichtige wirtschaftliche Schwerpunkte bilden die Branchen Tourismus, Gesundheit, Energie und Metall.

Die Kreisstadt Eberswalde ist einer von 15 Regionalen Wachstumskernen im Land Brandenburg. Im Jahr 2004 begann die damalige brandenburgische Landesregierung damit, ihre Wirtschaftsförderung regional und sektoral neu auszurichten. Für Eberswalde heißt das, dass die Branchen:

- Automotive,
- Energie,
- Ernährung,
- Gesundheit,
- Holz,
- Kunststoff / Chemie,
- Metall, Papier,

- Logistik und
- Schienenverkehrstechnik

aufgrund ihres angenommenen Wachstumspotenzials besonders gefördert werden. Einen wesentlichen Wirtschaftsfaktor im Landkreis Barnim stellt der Tourismus dar, worauf im folgenden Kapitel näher eingegangen wird.

### 1.3.5 TOURISMUS

Zu einer Stärkung des Landkreises Barnim als Tourismusregion gehört nach wie vor die verbesserte Erschließung der touristischen Attraktionen durch den ÖPNV. Tabelle 6 gibt einen Überblick zu ausgewählten touristischen Standorten im Landkreis Barnim. Zu beachten ist, dass insbesondere wegen der Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen einige touristische Ziele 2020/21 deutlich weniger Gäste hatten als üblich.

#### TOURISTISCHE ZIELE IM LANDKREIS BARNIM

Touristisches Ziel	Gäste-/ Besucherzahl	Jahr
Zoologischer Garten Eberswalde	313.000	2021
Schiffshebewerk Niederfinow	105.000	2019
Kloster Chorin	81.000	2019
Seezeit Ressor	80.000	2019
Familiengarten Eberswalde	75.000	2019
Luftfahrtmuseum Finowfurt	75.000	2019
Naturbeobachtungspunkt Althüttendorf	15.000	2021
Barnim Panorama - Naturparkzentrum / Agrarmuseum Wandlitz	15.000	2019
Kletterwald Schorfheide	15.000	2019
Jagdschloss / Touristinformation Schorfheide	12.000	2019
BIORAMA-Projekt Joachimsthal	11.000	2021
Stadtmuseum / Tourist-Information Eberswalde	10.000	2019

Tabelle 6: Übersicht touristische Ziele im Landkreis Barnim, Quelle: WITO 2022

Darüber hinaus wurden im Zuge der Beteiligung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans von den einzelnen Ämtern und Gemeinden im Landkreis für sie wichtige touristische Schwerpunkte benannt, die in der Linienkonzeption Berücksichtigung finden. Das ÖPNV-Angebot sollte darüber hinaus Ziele in benachbarten Landkreisen mitbedenken und dafür sorgen, dass mögliche Anschlüsse geschaffen bzw. gesichert werden. Auch bei einem Fokus auf den Landkreis Barnim sollte insbesondere im touristischen Kontext die gesamte Region bei der Planung berücksichtigt und beteiligt werden.

### 1.3.6 STATISTIK ZU MENSCHEN MIT BEHINDERUNG IM LANDKREIS

Für die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Barnim spielen Angaben zu Menschen mit Behinderung eine entscheidende Rolle. Eine Maßeinheit für die Funktionsbeeinträchtigung ist der Grad der Behinderung (GdB). Im Landkreis Barnim leben 24.007 Personen mit einem GdB von 50 oder mehr (Stand: 31. Dezember 2019, s. Tabelle 7). In absoluten Zahlen ist das der höchste Wert aller Landkreise und kreisfreien Städte im Land Brandenburg.

## MENSCHEN MIT BEHINDERUNGEN IM LANDKREIS BARNIM

Grad der Behinderung	Anzahl der Menschen
50	8881
60	4550
70	3096
80	3612
90	1478
100	6791
Gesamt	28408

Tabelle 7: Anzahl behinderter und schwerbehinderter Menschen im Landkreis, Quelle: LASV 2022

### 1.3.7 PENDLERSTRÖME

Die Pendlerströme der Schülerinnen und Schüler im Landkreis Barnim sind dem Band 3 Kindertagesstättenbedarfs- und Schulentwicklungsplan 2022 bis 2027 des Landkreises Barnim zu entnehmen, tabellarisch dargestellt je Wohnort und Zielschule sowie dem Anteil am ÖPNV.

Die Berufspendlerströme sozialversicherungspflichtig Beschäftigter der Bundesagentur für Arbeit, Stichtag 30. Juni 2021 zählen auf Kreisebene 18.143 Einpendler und 41.094 Auspendler. 33.789 Menschen leben in der Nähe ihres Arbeitsortes und pendeln nicht.

### BERUFSPENDLER LANDKREIS BARNIM

	Wohnort	Männer	Frauen	Arbeitsort	Wohnort gleich Arbeitsort	Einpendler	Auspender	Zahl der Betriebe
Ahrensfelde	6.046	2.914	3.132	5.362	523	4.836	5.523	478
Althüttendorf	272	143	129	148	27	121	245	20
Bernau bei Berlin	17.436	8.663	8.773	11.703	4.442	7.243	12.994	976
Biesenthal, Stadt	2.481	1.257	1.224	2.073	542	1.528	1.939	153
Breydin	341	172	169	81	20	61	321	16
Britz	887	450	437	875	87	779	800	53
Chorin	949	463	486	344	71	273	878	43
Eberswalde, Stadt	15.093	7.783	7.310	17.001	7.922	9.072	7.171	1.019
Friedrichswalde	313	158	155		31		282	23
Hohenfinow	205	107	98		6		199	
Joachimsthal, Stadt	1.243	620	623	654	256	398	987	91
Liepe	273	141	132	71	16	55	257	14
Lunow-Stolzenhagen	433	221	212	115	57	58	376	25
Marienwerder	669	339	330	382	46	336	623	54
Melchow	381	190	191	108	15	93	366	11
Niederfinow	257	130	127	110	18	92	239	18
Oderberg, Stadt	715	389	326	184	73	111	642	37
Panketal	8.452	4.111	4.341	2.630	611	2.013	7.841	401
Parsteinsee	202	112	90	62	21	41	181	16
Rüdnitz	890	439	451	197	28	167	862	27
Schorfheide	4.114	2.083	2.031	2.431	664	1.764	3.450	276
Sydower Fließ	402	193	209	87	21	66	381	17
Wandlitz	9.283	4.591	4.692	4.424	1.648	2.774	7.635	616
Werneuchen, Stadt	4.157	2.111	2.046	2.779	654	2.120	3.503	225
Ziethen	199	101	98	5.362	9		190	
Barnim	75.693	37.881	37.812	51.990	33.789	18.143	41.904	4.623

Tabelle 8 Gemeindedaten Beschäftigungsstatistik Bundesagentur für Arbeit 2021

## 2 IST-ANALYSE ÖPNV

In diesem Kapitel wird die aktuelle Situation im ÖPNV im Landkreis Barnim analysiert.

### 2.1 LINIENBÜNDELUNG

Die Linienbündelung stellt für den Landkreis Barnim eine Grundlage für die Sicherung der ausreichenden Bedienung im ÖPNV zu wirtschaftlichen Bedingungen für das Gesamtnetz dar. Die Bildung von Linienbündeln verfolgt daher insbesondere den Zweck der Sicherung einer dauerhaften kostengünstigen Verkehrsbedienung. Nach § 9 Absatz 2 Personenbeförderungsgesetz kann die Genehmigung für eine Linie oder mehrere Linien gebündelt erteilt werden. Der Landkreis Barnim legt hiermit verbindlich Linienbündel für sein Aufgabenträgergebiet fest. Die Linienbündelung wurde auf Basis folgender Kriterien vorgenommen:

- Sicherung der ausreichenden Bedienung im gesamten Aufgabenträgergebiet,
- Gewährleistung einer integrierten Verkehrsbedienung,
- Sicherstellung der definierten Bedienstandards,
- Ausgleich guter und schlechter Risiken der bestehenden Linien im Sinne eines wirtschaftlichen Ausgleiches zwischen ertragsstarken und ertragschwachen Linien,
- Enge verkehrliche Verflechtung von Linien, z.B.
  - durch Umsteigebeziehungen im Rahmen von Pendler- oder Schülerströmen oder
  - von Zubringer- und Hauptlinien,
- Betriebliche Optimierung, z.B. durch
  - Umlaufverknüpfung und
  - Fahrzeugvorhaltung,
- Abstimmung von Fahrplänen der Verkehrsträger,
- Anschlusssicherung und Kundeninformation.

Auf Grundlage der vorgenannten Kriterien werden die folgenden zwei Linienbündel für den Barnim festgelegt:

#### BÜNDEL 1: NIEDERBARNIM (STAND 2022)

Linie	Strecke
259	Landesgrenze Berlin/Brandenburg – Schwanebeck – Landesgrenze Berlin/Brandenburg (Betrieb BVG)
390	S Ahrensfelde - Eiche - Mehrow - S Ahrensfelde
867	S Zepernick - Musikerviertel - S Zepernick
868	Bernau Süd - S Bernau - Bernau Rathaus - Bernau Friedenstal - S Zepernick
869	S Bernau - Bahnhofs-Passage - Ladeburg - Lobetal
870	Schwanebecker Chaussee - Lindow - S Bernau Bhf - Puschkiniertel - Panke-Park
871	Schwanebeck, Schule – Genfer Platz – Schwanebeck, Schule
872	Schwanebeck – S Friedenstal - Bernau Barnim Gymnasium
890	Bernau – Lanke – Ruhlsdorf – Marienwerder
891	Bernau - Wandlitz - (Zühlsdorf) - Basdorf - Schönerlinde - Zepernick - Bernau
892	Bernau - Birkenhöhe - Birkholz - Schwanebeck
893	Zepernick - S Buch - Klinikum Buch - Lindenberg - S Hohenschönhausen - Prerower Platz (Bln)
894	Bernau - Wandlitz - (Stolzenhagen)
895	Bernau - (Schwanebeck) - Blumberg - (Krummensee) - Seefeld - Werneuchen
896	Bernau - Rüdnitz - Biesenthal
897	Bernau - Wandlitz - (Klosterfelde)
898	Bernau > Börnicke - Krummensee - Werneuchen
899	Bernau / Schwanebeck - Birkenhöhe - Blumberg
900	Bernau - Schönow - Zepernick - Schwanebeck
901	Bernau - Zepernick - Schwanebeck > Ahrensfelde - Mehrow - Eiche - Blumberg
902	Groß Schönebeck - Marienwerder - Klosterfelde - Stolzenhagen - Wandlitz
906	Wegendorf - Werneuchen - Hirschfelde
907	Bernau - Albertshof - Schönfeld - Tempelfelde - Grüntal - Danewitz - Biesenthal
908	Bernau - Börnicke - Schönfeld - Werneuchen
909	Bernau - Lobetal / Rüdnitz - Danewitz - Grüntal - Biesenthal - Wandlitz

Tabelle 9 Linienbündel 1 Niederbarnim

## BÜNDEL 2: OBERBARNIM (STAND 2022)

Linie	Strecke
861	Nordend - Markt - Hauptbahnhof - Kleiner Stern - Brandenburgisches Viertel - Hauptbahnhof - Markt - Nordend
862	Ostend - Markt - Hauptbahnhof - Brandenburgisches Viertel - Kleiner Stern - Hauptbahnhof - Ostend
863	Nordend - Leibnizviertel - Hauptbahnhof - Westend
864	Eberswalde, Busbahnhof - Kleiner Stern - Lichterfelde - Clara-Zetkin-Siedlung
865	Eberswalde, Busbahnhof - Westend - Zoo - Markt - Gropius-Krankenhaus
866	Eberswalde, Busbahnhof - TGE - Finow
904	Groß Väter / Dölln, Heide / Schluf - Groß Schönebeck - Böhmerheide
905	Groß Schönebeck - Zerpenschleuse / Marienwerder / Eichhorst - Finowfurt
910	Südend - Markt - Hauptbahnhof - Kleiner Stern - Finowfurt
911	Altenhof - Joachimsthal
912	Eberswalde, Busbahnhof - Britz - Chorin - Serwest - Brodowin
913	Eberswalde, Busbahnhof - Melchow - Biesenthal
914	Eberswalde, Busbahnhof - Waldcampus - Markt - Leibnizviertel - Eberswalde, Busbahnhof
915	Eberswalde - Lichterfelde - Werbellin - Altenhof - (Joachimsthal)
916	Eberswalde - Niederfinow - Liepe - Oderberg
917	Finowfurt - Eichhorst - Joachimsthal
918	Eberswalde - Trampe - Grüntal - Tempelfelde - Schönfeld - Werneuchen
919	Eberswalde, Busbahnhof - Spechthausen - Schönholz - Melchow - Grüntal
920	Ringenwalde - Friedrichswalde - Joachimsthal - Groß Ziethen - Angermünde
921	Eberswalde - Britz - Joachimsthal Joachimsthal - Parlow-Glambeck
922	Eberswalde - Markt - Britz - Golzow - Senftenhütte (- Joachimsthal)
923	Eberswalde - Tiefensee - Strausberg

Tabelle 10 Linienbündel 2 Oberbarnim

## 2.2 SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV)

Im Fahrplanjahr 2021 / 2022 bestehen im Landkreis Barnim folgende SPNV-Angebote:

Linie	Relation	Takt	Zugänge im LK	Betreiber
RE 3	<p><b>Stralsund</b>   <b>Schwedt</b></p> <p><b>Angermünde</b> <b>Eberswalde</b> <b>Bernau bei Berlin</b> <b>Berlin Nord-Süd-Tunnel</b></p> <p><b>Lutherstadt Wittenberg</b>   <b>Falkenberg</b></p>	<p>Angermünde bzw. Schwedt/Oder: 1-h-Takt Angermünde – Lutherstadt Wittenberg/Falkenberg: 1-h-Takt Angermünde – Stralsund: 2-h-Takt Eberswalde – Berlin: einzelne Fahrten</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chorin</li> <li>- Britz</li> <li>- Eberswalde Hbf.</li> <li>- Bernau bei Berlin</li> </ul>	DB Regio (bis 2026)
RB 24	<p><b>Eberswalde</b> <b>Melchow</b> <b>Bisenthal</b> <b>Rüdnitz</b> <b>Bernau bei Berlin</b> <b>Berlin-Lichtenberg</b></p>	<p>1-h-Takt (Zukünftig mit Anbindung an BER)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eberswalde Hbf.</li> <li>- Melchow</li> <li>- Biesenthal</li> <li>- Rüdnitz</li> <li>- Bernau bei Berlin</li> </ul>	DB Regio (bis 2024)
RB 25	<p><b>Werneuchen</b> <b>Seefeld</b> <b>Blumberg</b> <b>Ahrensfelde</b> <b>Berlin-Lichtenberg</b></p>	<p>1-h-Takt Vermutlich ab 2024: 30-Minutentakt</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ahrensfelde-Friedhof</li> <li>- Ahrensfelde Nord</li> <li>- Blumberg- Rehahn</li> <li>- Blumberg, Bhf.</li> <li>- Seefeld</li> <li>- Werneuchen</li> </ul>	NEB (bis 2024)
RB 27	<p><b>Schmachtenhagen</b>   <b>Groß Schönebeck</b> <b>Wensickendorf</b>   <b>Wandlitz</b></p> <p><b>Basdorf</b></p> <p><b>Berlin Gesundbrunnen</b>   <b>Berlin Karow</b></p>	<p>Wensickendorf – Berlin-Karow: 1-h-Takt Groß Schönebeck – Berlin-Karow: 1-h-Takt Werktags finden zu den Hauptverkehrszeiten zudem Fahrten von und nach Berlin-Gesundbrunnen statt. Eine Taktverdichtung zu einem 30-Minuten-Takt ist bestellt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Groß Schönebeck</li> <li>- Klandorf</li> <li>- Ruhlsdorf-Zerpenschleuse</li> <li>- Klosterfelde</li> <li>- Wandlitzsee</li> <li>- Wandlitz</li> <li>- Basdorf</li> <li>- Schönwalde</li> <li>- Schönerlinde</li> </ul>	NEB (bis 2036)
RB 60	<p><b>Eberswalde</b> <b>Niederfinow</b> <b>Bad Freienwalde</b> <b>Wriezen</b> <b>Frankfurt (Oder)</b></p>	<p>Eberswalde – Wriezen: 1-h-Takt Wriezen – Frankfurt (Oder): 2-h-Takt. Eine Verdichtung zum 1-h-Takt von Eberswalde bis Frankfurt ist beauftragt</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eberswalde Hbf.</li> <li>- Niederfinow</li> </ul>	NEB (bis 2024)
RB 63	<p><b>Joachimsthal</b> <b>Althüttendorf</b> <b>Britz</b> <b>Eberswalde (Templin)*</b></p>	<p>1-h-Takt (zz. im Probebetrieb von Joachimsthal bis Templin im 2-Studentakt)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eberswalde Hbf.</li> <li>- Britz</li> <li>- Golzow</li> <li>- Althüttendorf</li> <li>- Joachimsthal</li> <li>- Kaiserbahnhof</li> <li>- Joachimsthal (- Friedrichswalde)*</li> </ul>	NEB (bis 2024)

Linie	Relation	Takt	Zugänge im LK	Betreiber
RE 66	<b>Stettin</b> <b>Angermünde</b> <b>Eberswalde</b> <b>Bernau</b> <b>Berlin-Gesundbrunnen</b>	Angermünde – Szczecin: 2-h-Takt 3 Zugpaare täglich durchgehend zwischen Berlin Gesundbrunnen und Szczecin; (baubedingte Änderungen 2023-2026)	- Eberswalde Hbf. - Bernau bei Berlin	DB Regio (bis 12/2022)
S 2	<b>Bernau</b> <b>Bernau-Friedenstal</b> <b>Zepernick</b> <b>Röntgental</b> <b>Berlin</b> <b>Blankenfelde</b>	Bernau bei Berlin – Blankenfelde: 20-Minutentakt Abschnitt Berlin-Buch – Berlin-Lichtenrade: 10-Minutentakt	- Bernau bei Berlin - Bernau-Friedenstal - Zepernick - Röntgental	S Bahn Berlin
S 7	<b>Ahrensfelde</b> <b>Berlin-Lichtenberg</b> <b>Alexanderplatz</b> <b>Zoologischer Garten</b> <b>Wannsee</b> <b>Potsdam</b>	10-Minutentakt, in Tagesrandzeiten 20-Minutentakt	keine	S Bahn Berlin

Tabelle 11 SPNV-Angebote im Landkreis Barnim 2021/ 2022 (\*: Probetrieb bis 12/2022)

Seit der Eröffnung des Berliner Nord-Süd-Tunnels im Jahr 2006 verkehrt die Linie RE 3 durch diesen Tunnel mit Halt u. a. in Berlin Hauptbahnhof, Potsdamer Platz und Südkreuz. Dies hat zu einer erheblichen Fahrzeitverkürzung aus dem Landkreis Barnim nach Berlin geführt. Die Linien RB 25, RB 27, RB 60 und RB 63 werden seit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 von der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) betrieben. Die RB 24 verbindet Eberswalde, Melchow, Biesenthal, Rüdnitz und Bernau bei Berlin stündlich mit den Berliner Bahnhöfen Ostkreuz und Lichtenberg. Sie wird als Teil des Netzes Elbe Spree von der DB Regio Nordost betrieben. Die Linie RB 66 verkehrt mit insgesamt acht Fahrtenpaaren zwischen Angermünde und Szczecin. Drei Fahrtenpaare fahren täglich als RE 66 über Eberswalde und Bernau bei Berlin bis Berlin Gesundbrunnen. An Freitagen sind es vier Fahrtenpaare.

Nach Fertigstellung des zweigleisigen, elektrifizierten Ausbaus der Gesamtstrecke nach Szczecin wird der RE 9 diese Fahrten durchgehend von Szczecin über Eberswalde und Bernau bei Berlin durch den Berlin Nord-Süd-Tunnel im Zwei-Stunden-Takt übernehmen. Auch die S-Bahnlinie S 7 hat eine wichtige Erschließungs- bzw. Anbindungsfunktion für Teile des südlichen Kreisgebietes obgleich der Endbahnhof Ahrensfelde, im Gegensatz zur gleichnamigen Gemeinde, auf dem Territorium des Landes Berlin liegt. Die S-Bahnlinie S 2 verkehrt zwischen Blankenfelde und Bernau bei Berlin. Die Linien des Regionalverkehrs sowie wesentliche Zugangsstellen zum SPNV sind in Abbildung 3 dargestellt.

## SPNV-ANGEBOT IM LANDKREIS BARNIM

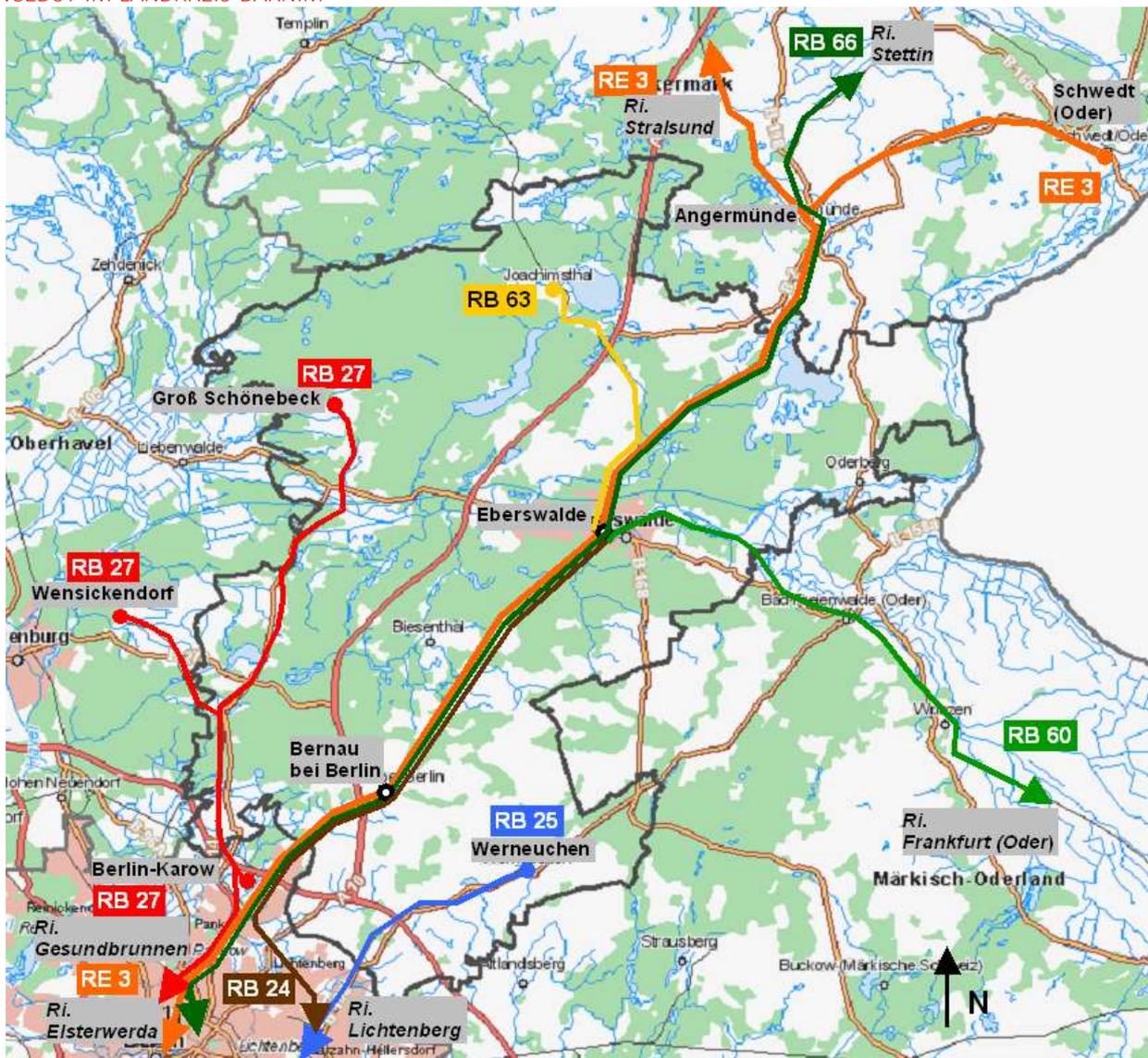


Abbildung 3: SPNV-Angebot im Landkreis Barnim

Der Bahnhof in Eberswalde wird zusätzlich von auf der Strecke verkehrenden Fernverkehrszügen bedient. In Bernau bei Berlin besteht eine eingeschränkte Zugangsmöglichkeit. Mit dem Fahrplanwechsel 2021/ 22 verkehren folgenden Relationen mit Halt im Landkreis Barnim (z. T. nicht an allen Tagen / nur im Sommer):

- IC: Oldenburg – Bremen – Hannover – Berlin – Eberswalde – Prenzlau – Stralsund
- ICE: München – Nürnberg – Leipzig – Berlin – Eberswalde – Angermünde – Stralsund – Binz
- ICE: Ostseebad Binz – Stralsund – Eberswalde – Berlin – Hannover – Essen – Köln
- ICE: Ostseebad Binz – Stralsund - Angermünde – Eberswalde - Dresden

Für die Fernverkehrszüge (IC/ICE) existieren Mitnahmeregelungen, so dass diese mit VBB-Tickets u.a. in der Uckermark, dem Barnim und der Stadt Berlin benutzt werden können.

## 2.3 ÜBRIGER ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÜÖPNV)

Das Linienverkehrsangebot des ÜÖPNV umfasst in der Fahrplanperiode 2021/ 2022:

- 46 Linien werden direkt vom Landkreis Barnim beauftragt. Zusätzlich werden sieben Linien von einem im Landkreis Märkisch-Oderland gelegenen Betriebshof Bad Freienwalde betrieben. Das Liniennetz setzt sich aus zehn Stadtlinien, 34 Regionallinien und zwei O-Bus-Linien zusammen.
- sechs Linien kreisfremder Unternehmen ergänzen das Liniennetz der BBG, die sich wie folgt unterteilen:
  - drei Linien der Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH (UVG),
  - zwei Linien der Berliner Verkehrsbetriebe A. ö. R. (BVG) in gemeinsamen Betrieb,
  - eine Linie der Berliner Verkehrsbetriebe A. ö. R. (BVG).
- zehn der 33 Regionallinien der BBG überschreiten die Kreisgrenze:
  - vier Linien nach Berlin (390, 893, 891, 901)
  - eine Linie in den Landkreis Oberhavel,
  - drei Linien in den Landkreis Märkisch-Oderland (916, 923, 906),
  - zwei Linie in den Landkreis Uckermark (904, 920).
- 18 Linien haben eine wichtige Zubringerfunktion zum Regionalexpress RE 3 und zur S-Bahnlinie S 2. Dabei werden die Anschlüsse in der Regel am Bahnhof Bernau bei Berlin gewährt, da dort auch ein Umsteigen zu den Regionalexpress- und Regionalbahnzügen möglich ist. Eine weitere Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn besteht in Zepernick. Der S-Bahnhof Röntgental wird nicht unmittelbar durch den Bus angefahren.

Die gegenwärtig innerhalb des Kreisgebiets erbrachte Gesamtfahrplanleistung, an der die BBG einen Anteil von 95 % hat, beträgt ca. 6,2 Millionen Fahrplankilometer pro Jahr. Diese werden gemäß Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvereinbarung durch den Landkreis Barnim bestellt und finanziert.

Der Landkreis Barnim verfügt insgesamt über ein dichtes ÖPNV-Netz. Es ist aber im mittleren und nördlichen Teil des Kreisgebiets entsprechend der Siedlungsstruktur deutlich dünnmaschiger. Während die Bahnangebote überwiegend in Nord-Süd-Achsen verlaufen, bietet der straßengebundene ÖPNV neben der Bedienung weniger Achsen vor allem einen ausgeprägten Flächenverkehr. Hauptgegenstand ist jedoch in allen Teilbereichen, mit Ausnahme der beiden Stadtverkehre und des Verkehrs im Berliner Umland, der Schülerverkehr.

### Regionalverkehr / PlusBus

Das Regionalliniennetz erschließt alle Gemeinden und größeren Ortsteile des Landkreises mit einer jährlichen Nutzfahrleistung von ca. vier Millionen Fahrplankilometern. Das Regionalverkehrsangebot ist vorrangig auf die Erfordernisse des Schülerverkehrs ausgerichtet und dient darüber hinaus der nahräumlichen Erschließung in Ergänzung des auf Bernau bei Berlin und Eberswalde ausgerichteten SPNV-Netzes. Die Schwerpunkte des SPNV-Netzes liegen auf den Mittelzentren Eberswalde und Bernau bei Berlin sowie den Orten Wandlitz, Werneuchen und Joachimsthal. Innerhalb des Berliner Umlandes sind aufgrund der höheren Fahrgastnachfrage mehr schülerverkehrsunabhängige Angebote vorhanden. Das trifft insbesondere für das Leistungsangebot im Raum Bernau bei Berlin, Zepernick, Schwanebeck und Lindenberg zu. In diesem Bereich besteht eine Kooperation durch den gemeinsamen Betrieb der Linie 893 mit der BVG. Zur Verbesserung des Angebots und zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes sind weitere gemeinsame bzw. aufgeteilte Fahrten in diesem Bereich denkbar.

Zurzeit verkehren im Kreisgebiet zwei PlusBus-Linien die Bernau mit Wandlitz (894) bzw. Biesenthal (896) verbinden. Für diese Verbindungen gelten die besonderen Anforderungen des VBB, die Busse fahren somit verlässlich an Wochentagen und Wochenenden und ergänzen den SPNV.

REGIONALLINIEN DES KREISEIGENEN UNTERNEHMENS (BBG):

Linie	Streckenverlauf
873	Bad Freienwalde - Schiffmühle - Hohenwutzen - Hohensaaten ( - Oderberg)
874	Bad Freienwalde - Neuenhagen - Bralitz - Oderberg
878	Bad Freienwalde - Falkenberg - Heckelberg - Beerbaum/Belersdorf–Freudenberg
881	Bad Freienwalde - Hohenfinow - Falkenberg - Bad Freienwalde
882	Bad Freienwalde - Leuenberg - Heckelberg - Tiefensee - Werneuchen
883	Bad Freienwalde - Falkenberg - Eberswalde
887	Bad Freienwalde - Leuenberg - Tiefensee - Werneuchen
890	Bernau – Lanke – Ruhlsdorf – Marienwerder
891	Bernau - Wandlitz - (Zühlsdorf) - Basdorf - Schönerlinde - Zepernick - Bernau
892	Bernau Busbahnhof - Birkenhöhe - Birkholz - Schule Schwanebeck
893	Zepernick - S Buch - Klinikum Buch - Lindenberg - S Hohenschönhausen - Prerower Platz (Bln)
894	Bernau - Wandlitz - (Stolzenhagen)
895	Bernau - (Schwanebeck) - Blumberg - (Krummensee) - Seefeld - Werneuchen
896	Bernau - Rüdnitz - Biesenthal
897	Bernau - Wandlitz - (Klosterfelde)
898	Bernau > Börnicke - Krummensee - Werneuchen
899	Bernau / Schwanebeck - Birkenhöhe - Blumberg
901	Bernau - Zepernick - Schwanebeck > Ahrensfelde - Mehrow - Eiche - Blumberg
902	Groß Schönebeck - Marienwerder - Klosterfelde - Stolzenhagen - Wandlitz
904	Groß Väter / Dölln, Heide / Schluft - Groß Schönebeck - Böhmerheide
905	Groß Schönebeck - Zerpenschleuse / Marienwerder / Eichhorst - Finowfurt
907	Bernau - Albertshof - Schönfeld - Tempelfelde - Grüntal - Danewitz - Biesenthal
908	Bernau - Börnicke - Schönfeld – Werneuchen
909	Bernau - Lobetal / Rüdnitz - Danewitz - Grüntal - Biesenthal - Wandlitz
911	Altenhof – Joachimsthal
912	Eberswalde, Busbahnhof – Britz - Chorin - Serwest - Brodowin
913	Eberswalde, Busbahnhof - Melchow - Biesenthal
915	Eberswalde - Lichterfelde - Werbellin - Altenhof - (Joachimsthal)
916	Eberswalde - Niederfinow - Liepe – Oderberg
917	Finowfurt - Eichhorst – Joachimsthal
918	Eberswalde - Trampe - Grüntal - Tempelfelde - Schönfeld - Werneuchen
919	Eberswalde, Busbahnhof – Spechthausen – Schönholz - Melchow - Grüntal
920	Ringental - Friedrichswalde - Joachimsthal - Groß Ziethen - Angermünde
921	Eberswalde - Britz - Joachimsthal - Parlow-Glambeck
922	Eberswalde - Markt - Britz - Golzow - Senftenhütte (- Joachimsthal)
923	Eberswalde - Tiefensee – Strausberg

Tabelle 12 Regionallinien der BBG

## REGIONALLINIEN NICHT-KREISEIGENER UNTERNEHMEN:

Linie	Streckenverlauf
259	S Bahnhof Buch - Schwanebeck - Lindenberg - Malchow - Berlin-Weißensee
390	Lindenberg Klarahöh - S Bahnhof Ahrensfelde - Eiche - Mehrow - Blumberg*
463	Angermünde, Bahnhof - Neukünkendorf - Gellmersdorf - Parstein - Lüdersdorf - Stolzenhagen - Lunow
479	Eberswalde Busbahnhof - Sandkrug - Chorin - Serwest - Angermünde - Schwedt/Oder
515	Templin - Ringenwalde - Friedrichswalde - Joachimsthal
893	Zepernick - S Buch - Klinikum Buch - Lindenberg - S Hohenschönhausen - Prerower Platz (Bln)*

Tabelle 13 Regionallinien nicht kreiseigener Unternehmen (\*: gemeinsamer Betrieb mit dem kreiseigenen Verkehrsunternehmen)

### Stadtverkehr Eberswalde

Das derzeitige Angebot im Stadtverkehr des Mittelzentrums Eberswalde (Stand Fahrplan Dezember 2021) besteht aus zwei O-Buslinien und fünf Kraftomnibuslinien (KOM) (s. Abbildung 4).

Dabei erschließt die O-Buslinie 861 (Nordend - Markt - Hauptbahnhof - Kleiner Stern - Brandenburgisches Viertel - Hauptbahnhof - Markt - Nordend) den Bereich Eberswalde Nordend, den Innenstadtbereich rund um den Marktplatz, den Hauptbahnhof, den Bereich Finow und das Brandenburgische Viertel.

Die O-Buslinie 862 (Ostend - Markt - Hauptbahnhof - Brandenburgisches Viertel - Kleiner Stern - Hauptbahnhof - Ostend) deckt den Bereich Eberswalde Ostend, den Innenstadtbereich rund um den Marktplatz, den Hauptbahnhof, den Bereich Finow und das Brandenburgische Viertel ab. Die beiden O-Buslinien verkehren im Zeitraum Mo - Fr 6 Uhr bis 19 Uhr im 15 Minutentakt. In der Zeit von 18 Uhr bis 20 Uhr besteht auf beiden Linien jeweils 30-Minutentakt, danach bis zum Betriebsschluss um 23 Uhr ein 60-Minutentakt. An Samstagen; Sonn- und Feiertagen im Zeitraum 06:00 - 19:00 ein 30 Minutentakt. Tagesrandlagen 60 Minutentakt.

Die Linie 864 (Busbahnhof - Kleiner Stern - Lichterfelde - Clara-Zetkin-Siedlung) erschließt den Ortsteil Lichterfelde der Gemeinde Schorfheide und die Clara-Zetkin-Siedlung. Sie verkehrt montags bis freitags in der Zeit von 4 Uhr bis 9 Uhr und von 11 Uhr bis 18 Uhr im 60-Minutentakt. Am Wochenende werden acht Fahrtenpaare angeboten.

Mit der Linie 865 (Busbahnhof - Westend - Zoo - Markt - Gropius-Krankenhaus) werden der Bereich Westend, das Forßmann-Krankenhaus, Zoo, der Innenstadtbereich rund um den Marktplatz und das Gropius-Krankenhaus erschlossen. Sie verkehrt montags bis freitags in der Zeit von 5 Uhr bis 20 Uhr und samstags und sonntags in der Zeit von 8 Uhr bis 19 Uhr im 60-Minutentakt.

Die Linie 866 (Busbahnhof - TGE - Kleiner Stern) bietet Mo-Fr eine stündliche Anbindung des Technologie - und Gewerbeparks Eberswalde aus und in Richtung Kleiner Stern bzw. Busbahnhof.

Linie 910 verkehrt an Mo - Fr im 30 Minutentakt (Zeitraum 6 Uhr bis 19 Uhr) und an Tagesrandlagen ein 60 Minutentakt. An Samstagen; Sonn- und Feiertagen wird ein 120 Minutentakt angeboten. Die Linie verbindet die Innenstadt mit Südend und nach Finowfurt.

Linie 914 bindet den Hauptbahnhof von Eberswalde in Richtung Markt, Oberstufenzentrum, Arbeitsamt an und zugleich das Wald Solar-Heim und den Waldcampus der HNEE an.

## LINIENNETZ DER STADT EBERSWALDE

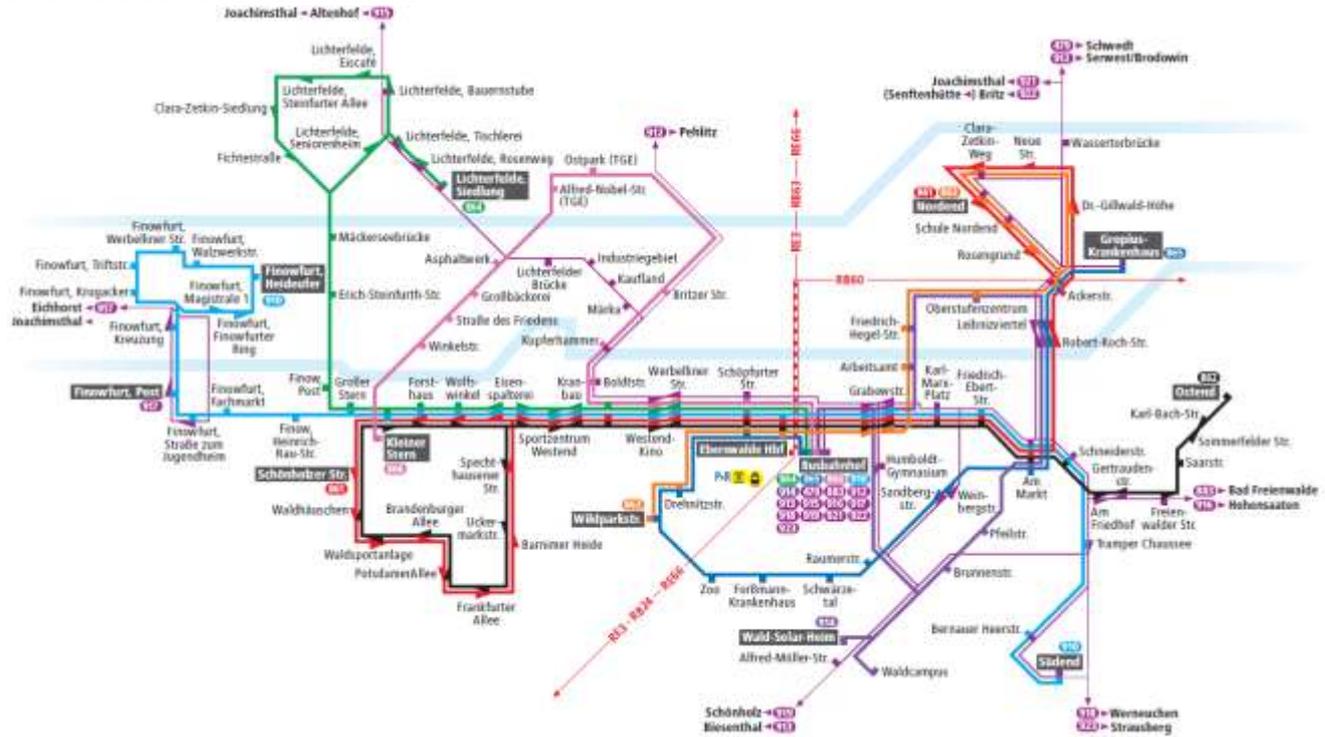


Abbildung 4: Liniennetz der Stadt Eberswalde

Stadtverkehr Bernau bei Berlin

Im Mittelzentrum Bernau bei Berlin verkehren zwei Stadtlinien (s. Abbildung 5).

Die Stadtlinie 868 (Süd - S Bahnhof Bernau bei Berlin - Innenstadt - Friedenstal - Schönow - S Bahnhof Zepernick) bindet dabei Bernau Süd, Bernau Friedenstal und Schönow an die S-Bahn und den Regionalverkehr am Bahnhof Bernau bei Berlin sowie die Bernauer Innenstadt an. Sie verkehrt in der Zeit von 4:30 Uhr bis 20:30 Uhr im 20-Minutentakt. Vom S Bahnhof Zepernick in Richtung Schönow und Bernau Friedenstal besteht dieser 20-Minutentakt bis 23 Uhr.

Die Stadtlinie 869 (Lindow - Innenstadt - S Bahnhof Bernau - Bahnhofs-Passage - Puschkinsiedlung - Krankenhaus - Ladeburg - Lobetal) bindet Lindow, Ladeburg, Lobetal und die Puschkinsiedlung an die S-Bahn und den Regionalverkehr am Bahnhof Bernau bei Berlin, die Bernauer Innenstadt, die Bahnhofs-Passage und das Krankenhaus an. Diese Linie verkehrt in der Zeit von 6 Uhr bis 18 Uhr im 120-Minutentakt und wird zu bestimmten Zeiten auf einen 60-Minutentakt verdichtet.

Die Linie 900 übernimmt Anbindung OT Schönow (bzw. dessen Feinerschließung) aus und in Richtung S-Bernau bzw. S-Zepernick. Zusätzlich werden die Wohngebiete im Verlauf der Schönower Chaussee und das Wachsende Industriegebiet Potsdamer Allee angebunden. Die Linie verkehrt Mo - Fr im 60-Minutentakt im Zeitraum 4 Uhr - 22 Uhr. An Wochenenden- und Feiertagen im Zeitraum von 6 Uhr bis 22 Uhr.

Die Linie 892 übernimmt die Anbindung der Ortsteile Birkholz; Birkholzaue in Richtung Schwanebeck bzw. Bernau.

## STADTLINIENNETZ BERNAU BEI BERLIN

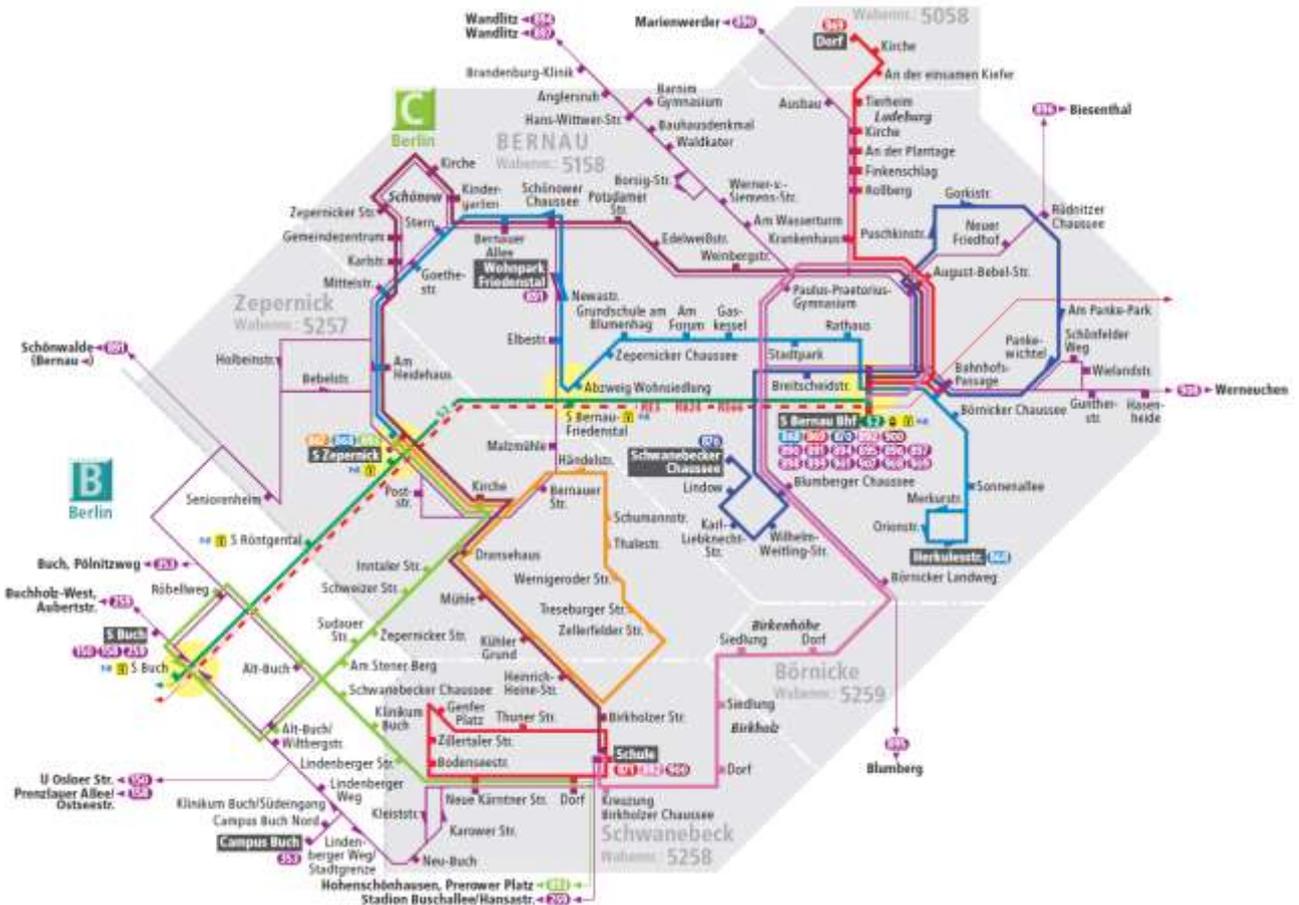


Abbildung 5: Derzeitiges Stadtliniennetz Bernau bei Berlin (zusätzlich verkehrt Linie 872 seit 08.2022)

### Berlin-Umland-Verkehr

Seit 2014 wird das Buskonzept für den Raum Buch-Panketal-Ahrensfelde umgesetzt. Dabei werden die Linien im Landkreis Barnim und in Berlin von den jeweiligen Betreibern untereinander abgestimmt, um Parallelverkehre zu vermeiden und das Angebot insgesamt zu verbessern.

Im Folgenden sind die Taktverkehre und ihre jeweiligen Betriebszeiten im Landkreis Barnim getrennt nach Stadt- und Regionalverkehr in Tabellenform dargestellt:

## STADTVERKEHR EBERSWALDE

Linie	Streckenverlauf	Taktzeit	Betriebszeit
861	Nordend - Markt - Hauptbahnhof - Kleiner Stern - Brandenburgisches Viertel - Hauptbahnhof - Markt - Nordend	Montag bis Freitag: 12 Minuten 15-Minuten 12 Minuten 30 Minuten 60 Minuten Samstag bis Sonntag: 60 Minuten 30 Minuten 60 Minuten	6 – 8:30 Uhr 8:30 – 13 Uhr 13 – 18 Uhr 18 – 20 Uhr 20 – 23 Uhr  5 – 8 Uhr 8 – 18 Uhr 18 – 23 Uhr
862	Ostend - Markt - Hauptbahnhof - Brandenburgisches Viertel - Kleiner Stern - Hauptbahnhof - Ostend	Montag bis Freitag: 12 Minuten 15 Minuten 12 Minuten 30 Minuten 60 Minuten Samstag bis Sonntag: 60 Minuten 30 Minuten 60 Minuten	6 - 8:30 Uhr 8:30 – 13 Uhr 13 – 18 Uhr 18 – 20 Uhr 20 – 2 Uhr  5 – 8 Uhr 8 – 18 Uhr 18 – 23 Uhr
864	Eberswalde, Busbahnhof - Kleiner Stern - Lichterfelde - Clara- Zetkin-Siedlung	Montag bis Freitag: 60 Minuten 60 Minuten	4 – 9 Uhr 11 – 18 Uhr
865	Eberswalde, Busbahnhof - Westend - Zoo - Markt - Gropius- Krankenhaus	Montag bis Freitag: 60 Minuten Samstag bis Sonntag: 60 Minuten	5:30 – 18:30 Uhr 8:30 – 18:30 Uhr
866	Eberswalde, Busbahnhof - Technologie- und Gewerbepark - Kleiner Stern	Montag bis Freitag 60 Minuten	4 – 18 Uhr
914	Hauptbahnhof - Waldcampus - Markt - Leibnizviertel - Hauptbahnhof	Montag bis Freitag 60 Minuten Samstag bis Sonntag 120 Minuten	8 – 16 Uhr 9 – 17 Uhr

Tabelle 14 Stadtverkehr Eberswalde

## STADTVERKEHR BERNAU BEI BERLIN

Linie	Streckenverlauf	Taktzeit	Betriebszeit
868	Bernau Süd - S Bernau - Bernau Rathaus - Bernau Friedenstal - S Zepernick	Montag bis Freitag: 20 Minuten Samstag bis Sonntag: 60 Minuten	4:30 – 23 Uhr 7:30 – 21 Uhr
870	Schwanebecker Chaussee - Lindow - S Bernau Bhf - Puschkinviertel - Panke-Park	Montag bis Freitag 60 Minuten Samstag bis Samstag: 20 - 40 Minuten	4:30 - 21:30 Uhr 7 - 22 Uhr
869	S Bernau - Bahnhofs-Passage - Ladeburg - Lobetal	Montag bis Freitag: 60 Minuten 120 Minuten 60 Minuten	5 – 8 Uhr 8 – 13 Uhr 13 – 18 Uhr
892	Bernau - Birkenhöhe - Birkholz - Schwanebeck	Montag bis Freitag 60 Minuten 120 Minuten 60 Minuten	5 – 8 Uhr 8 – 12 Uhr; 18 bis 20 Uhr 12 - 18 Uhr

Tabelle 15 Stadtverkehr Bernau bei Berlin

**REGIONALVERKEHR BEREICH BAD FREIENWALDE**

Linie	Streckenverlauf	Taktzeit	Betriebszeit
887	Bad Freienwalde - Leuenberg - Tiefensee - Werneuchen	Montag bis Freitag: 60 Minuten 120 Minuten Samstag bis Sonntag: 120 Minuten	5 – 7 Uhr 7 – 19 Uhr 9 – 17 Uhr

Tabelle 16 Regionalverkehr Bereich Bad Freienwalde

**REGIONALVERKEHR BEREICH BERNAU BEI BERLIN**

Linie	Streckenverlauf	Taktzeit	Betriebszeit
867	S Zepernick - Musikerviertel - S Zepernick	Montag bis Freitag: 60 Minuten Samstag bis Sonntag: 60 Minuten	4:30 – 20:30 Uhr 7:30 – 18:30 Uhr
890	Bernau – Lanke – Ruhlsdorf – Marienwerder	Montag bis Freitag: (Schullinie) 60 Minuten 60 Minuten	4 – 8 Uhr 11 – 18 Uhr
891	Bernau - Wandlitz - (Zühlsdorf) - Basdorf - Schönerlinde - Zepernick - Bernau	Montag bis Freitag: 60 Minuten 60 Minuten	5:30 – 7:30 Uhr 12:30 – 17:30 Uhr
893	Zepernick - S Buch - Klinikum Buch - Lindenberg - S Hohenschönhausen - Prerower Platz (Bln)	Montag bis Freitag: 20 Minuten Samstag bis Sonntag: 60 Minuten	4:30 – 22:30 Uhr 6 – 20 Uhr
894	Bernau - Wandlitz - (Stolzenhagen)	Montag bis Freitag: 30 Minuten 60 Minuten 30 Minuten 60 Minuten	4:30 – 9 Uhr 9 – 11 Uhr 11 – 18 Uhr 18 – 20 Uhr
895	Bernau - (Schwanebeck) - Blumberg - (Krummensee) - Seefeld - Werneuchen	Montag bis Freitag: 60 Minuten 60 Minuten	
896	Bernau - Rüdnitz - Biesenthal	Montag bis Freitag: 60 Minuten	4 – 20 Uhr
897	Bernau – Wandlitz – (Klosterfelde)	Montag bis Freitag 60 Minuten Takt 12/15 Minuten	4:30 – 5:30; 15 – 16 Uhr 6 – 8: 30; 12-15 Uhr
898	Bernau - Börnicke - Krummensee - Werneuchen	Montag bis Freitag 30 Minuten 60 Minuten	6 – 7:30 Uhr 11 – 16 Uhr
899	Bernau / Schwanebeck - Birkenhöhe - Blumberg	Montag bis Freitag 60 Minuten	11 -15 Uhr
900	Bernau - Schönow - Zepernick - Schwanebeck	Montag bis Freitag: 60 Minuten 60 Minuten	6: – 8 Uhr 12 – 18 Uhr
908	Bernau - Börnicke - Schönfeld - Werneuchen	Montag bis Freitag: 60 Minuten 60 Minuten	5 – 10 Uhr 12 – 17 Uhr
909	Bernau - Lobetal / Rüdnitz - Danewitz - Grüntal - Biesenthal - Wandlitz	Montag bis Freitag 15 Minuten 30 Minuten	6 – 7 Uhr 13 – 16 Uhr

Tabelle 17 Regionalverkehr Bereich Bernau bei Berlin (Taktzeiten können in den Randlagen abweichen)

## REGIONALVERKEHR BEREICH EBERSWALDE

Linie	Streckenverlauf	Taktzeit	Betriebszeit
910	Südend - Markt - Hauptbahnhof - Kleiner Stern - Finowfurt	Montag bis Freitag: 30 Minuten 60 Minuten 30 Minuten 60 Minuten	4:30 – 9:30 Uhr 9:30 – 12:30 Uhr 12:30 – 18 Uhr 18 – 23 Uhr
915	Eberswalde - Lichterfelde - Werbellin - Altenhof - (Joachimsthal)	Montag bis Freitag: 60 Minuten	4:30 – 17:30 Uhr
916	Eberswalde - Niederfinow - Liepe - Oderberg	Montag bis Freitag: 60 Minuten 60 Minuten	4 – 8 Uhr 11 – 17 Uhr
917	Finowfurt - Eichhorst - Joachimsthal	Samstag bis Sonntag: 120 Minuten	6 – 18 Uhr
918	Eberswalde - Trampe - Grüntal - Tempelfelde - Schönfeld - Werneuchen	Montag bis Freitag: (Schullinie) 60 Minuten 60 Minuten	5 – 8 Uhr 12 – 17 Uhr

Tabelle 18 Regionalverkehr Bereich Eberswalde

### 2.4 ALTERNATIVE BEDIENFORMEN

Aktuell werden im Landkreis Barnim auf den folgenden Linien Rufbusleistungen angeboten:

- 479 Eberswalde Busbahnhof - Sandkrug - Chorin - Serwest - Angermünde - Schwedt/Oder (UVG)
- 911 Joachimsthal Kaiserbahnhof - Joachimsthal - Michen
- 916 Eberswalde Busbahnhof - Sommerfelde - Tornow - Hohenfinow - Niederfinow - Liepe
- 919 Eberswalde - Schönholz
- 921 Joachimsthal - Parlow - Glambeck

Im Stadtgebiet von Eberswalde besteht ein Rufbusangebot zwischen dem Bahnhofsvorplatz in Eberswalde und den Ortsteilen Tornow, Sommerfelde, Niederfinow, Hohenfinow und Liepe in der Zeit zwischen 20 Uhr und 23 Uhr, das nach den gleichen Modalitäten vorgehalten wird. Eine weitere Linie, die als Rufbus betrieben wird ist die 921, die zwischen Joachimsthal Schule - Joachimsthal Bahnhof - Parlow - Glambeck - Joachimsthal Bahnhof - Joachimsthal Schule verkehrt. Bei den übrigen oben aufgeführten Linien 479 und 911 handelt es sich jeweils um eine einzige Rufbusfahrt je Linie.

### 2.5 VERKNÜPFUNG ZWISCHEN DEM ÜÖPNV UND DEM SPNV

Der SPNV ist an den genannten Verknüpfungspunkten mit dem Busverkehr im Landkreis Barnim verknüpft. Die Anschlusszeiten variieren im Tagesverlauf, ein Anschluss zur jeweils letzten Fahrt wird seitens des Verkehrsunternehmens überwacht.

## 2.5.1 VERKNÜPFUNGEN EBERSWALDE HAUPTBAHNHOF:

### RE 3 AUS RICHTUNG BERLIN

zur Linie	in Richtung	in der Stunde
861	Nordend	Montag bis Freitag: 6 – 23 Uhr Samstag bis Sonntag: 9 – 18 Uhr
861	Kleiner Stern	Montag bis Freitag: 6 – 22 Uhr Samstag bis Sonntag: 6 – 23 Uhr
862	Ostend	Montag bis Freitag: 7 – 22 Uhr Samstag bis Sonntag: 6 – 23 Uhr
862	Brandenburgisches Viertel	Montag bis Freitag: 6 - 18 Samstag bis Sonntag: 8 – 17 Uhr
864	Clara-Zetkin-Siedlung	Montag bis Freitag: 6 - 9, 11 – 18 Uhr Samstag bis Sonntag: 13, 17 Uhr
865	Zoo, Gropius-Krankenhaus	Montag bis Freitag: 5 – 18 Uhr Samstag bis Sonntag: 8 – 18 Uhr
910	Südend	Montag bis Freitag: 6 - 10, 14 – 19 Uhr
910	Finowfurt	Montag bis Freitag: 5 - 9, 13 – 19 Uhr
912	Brodowin	Montag bis Freitag: 14, 15 (S), 16 Uhr
915	Altenhof	Montag bis Freitag: 12 – 19 Uhr
916	Oderberg	Montag bis Freitag: 8, 11 – 19 Uhr Samstag bis Sonntag: 9, 12, 15 Uhr
910/917	Finowfurt, Joachimsthal	Samstag bis Sonntag: 9 – 19, alle 2 Std.
910/917	Lichterfelde, Joachimsthal	Samstag bis Sonntag: 10 – 20, alle 2 Std.
918	Werneuchen	Montag bis Freitag: 6 - 10, 14 – 17 Uhr
922	Golzow	Montag bis Freitag: 6, 8, 13, 15 Uhr

Tabelle 19 RE 3 aus Richtung Berlin

### RE 3 IN RICHTUNG BERLIN

von Linie	aus Richtung	in der Stunde
861	Nordend	Montag bis Freitag: 4 – 21 Uhr Samstag bis Sonntag: 8 – 17 Uhr
861	Kleiner Stern	Montag bis Freitag: 4 – 23 Uhr Samstag bis Sonntag: 5 - 23 Uhr
862	Ostend	Montag bis Freitag: 4 – 17 Uhr Samstag bis Sonntag: 5 – 7 Uhr
862	Brandenburgisches Viertel	Montag bis Freitag: 5 – 18 Uhr
910	Südend	Montag bis Freitag: 4 – 17 Uhr
910	Finowfurt	Montag bis Freitag: 5 – 23 Uhr
912	Brodowin	Montag bis Freitag: 6, 9, 6 (S), 17 Uhr
915	Altenhof	Montag bis Freitag: 5 – 11 Uhr, jede Std.
916	Oderberg	Montag bis Freitag: 5 - 9, 12 – 20 Uhr
910	Finowfurt	Samstag bis Sonntag: 9 – 21 Uhr, alle 2 Std.
918	Werneuchen	Montag bis Freitag: 7-9, 11, 17, 18 Uhr
922	Golzow	Montag bis Freitag: 16, 17 Uhr

Tabelle 20 RE 3 in Richtung Berlin

### RE 3 AUS RICHTUNG ANGERMÜNDE

zur Linie	in Richtung	in der Stunde
861	Nordend	Montag bis Freitag: 4 – 20 Uhr
861	Kleiner Stern	Montag bis Freitag: 4 – 19 Uhr
862	Ostend	Montag bis Freitag: 5 – 18 Uhr Samstag bis Sonntag: 6 – 18 Uhr
862	Brandenburgisches Viertel	Montag bis Freitag: 6 – 18 Uhr Samstag bis Sonntag: 9 – 18 Uhr
910	Südend	Montag bis Freitag: 6 – 10, 14 – 19 Uhr
916	Oderberg	Montag bis Freitag: 4, 5, 7, 12 (S) Uhr
910	Finowfurt, Joachimsthal	Samstag bis Sonntag: 9 – 21, alle 2 Std.
917	Lichterfelde, Joachimsthal	Samstag bis Sonntag: 10 – 20, alle 2 Std.
918	Werneuchen	Montag bis Freitag: 6 – 10, 14 – 17 Uhr

Tabelle 21 RE 3 aus Richtung Angermünde

### RE 3 IN RICHTUNG ANGERMÜNDE

von Linie	aus Richtung	in der Stunde
861	Nordend	Montag bis Freitag: 4 – 20 Uhr
861	Kleiner Stern	Montag bis Freitag: 5 – 18 Uhr
862	Ostend	Montag bis Freitag: 5 – 19 Uhr Samstag bis Sonntag: 9 – 18 Uhr
862	Brandenburgisches Viertel	Montag bis Freitag: 5 – 20 Uhr Samstag bis Sonntag: 8 – 18 Uhr

Tabelle 22 RE 3 in Richtung Angermünde

### RB 24 AUS RICHTUNG BERLIN

zur Linie	in Richtung	in der Stunde
861	Nordend	Montag bis Freitag: 5 – 19 Uhr
861	Kleiner Stern	Montag bis Freitag: 5 – 19 Uhr
862	Ostend	Montag bis Freitag: 5 – 17 Uhr Samstag bis Sonntag: 8 – 17 Uhr
862	Brandenburgisches Viertel	Montag bis Freitag: 5 – 19 Uhr Samstag bis Sonntag: 9 – 18 Uhr
910	Südend	Montag bis Freitag: 6, 7 Uhr
912	Brodowin	Montag bis Freitag: 13 Uhr (S)
916	Oderberg	Montag bis Freitag: 7, 12 (S) Uhr

Tabelle 23 RB 24 aus Richtung Berlin

### RB 24 IN RICHTUNG BERLIN

von Linie	aus Richtung	in der Stunde
861	Nordend	Montag bis Freitag: 5 – 20 Uhr
861	Kleiner Stern	Montag bis Freitag: 5 – 20 Uhr
862	Ostend	Montag bis Freitag: 6 – 21 Uhr Samstag bis Sonntag: 9 – 17 Uhr
862	Brandenburgisches Viertel	Montag bis Freitag: 5 – 18 Uhr Samstag bis Sonntag: 9 – 18 Uhr
865	Zoo, Gropius-Krankenhaus	Montag bis Freitag: 6 – 19 Uhr Samstag bis Sonntag: 9 – 19 Uhr
918	Werneuchen	Montag bis Freitag: 16 Uhr

Tabelle 24 RB 24 in Richtung Berlin

### RB 60 IN RICHTUNG BAD FREIENWALDE

von Linie	aus Richtung	in der Stunde
861	Nordend	Montag bis Freitag: 5 – 19 Uhr Samstag bis Sonntag: 5 – 19, 21 Uhr
861	Kleiner Stern	Montag bis Freitag: 5 – 19, 21 Uhr Samstag bis Sonntag: 9 – 18 Uhr
862	Ostend	Montag bis Freitag: 5 – 18 Uhr Samstag bis Sonntag: 9 – 19 Uhr
862	Brandenburgisches Viertel	Montag bis Freitag: 5 – 18 Uhr Samstag bis Sonntag: 6 – 8, 21 Uhr
865	Zoo, Gropius-Krankenhaus	Montag bis Freitag: 6 – 19 Uhr Samstag bis Sonntag: 9 – 19 Uhr
910	Südend	Montag bis Freitag: 6 – 10, 14 – 19 Uhr
910	Finowfurt	Montag bis Freitag: 6 – 9, 13 – 19 Uhr
912	Brodowin	Montag bis Freitag: 15 Uhr (S)
918	Werneuchen	Montag bis Freitag: 16 Uhr
922	Golzow	Montag bis Freitag: 5, 6, 7, 9 Uhr

Tabelle 25 RB 60 in Richtung Bad Freienwalde

### RB 60 AUS RICHTUNG BAD FREIENWALDE

zur Linie	in Richtung	in der Stunde
861	Nordend	Montag bis Freitag: 6 – 19 Uhr
861	Kleiner Stern	Montag bis Freitag: 6 – 19 Uhr
862	Ostend	Montag bis Freitag: 6 – 19 Uhr
862	Brandenburgisches Viertel	Montag bis Freitag: 6 – 19 Uhr
910	Südend	Montag bis Freitag: 6, 7 Uhr
912	Brodowin	Montag bis Freitag: 7, 12 Uhr (S)
916	Oderberg	Montag bis Freitag: 10 – 13 Uhr (S)

Tabelle 26 RB 60 aus Richtung Bad Freienwalde

### RB 63 IN RICHTUNG JOACHIMSTHAL

von Linie	aus Richtung	in der Stunde
861	Nordend	Montag bis Freitag: 5 – 21 Uhr Samstag bis Sonntag: 12 – 17 Uhr
861	Kleiner Stern	Montag bis Freitag: 5 – 17 Uhr Samstag bis Sonntag: 9 – 21 Uhr
862	Ostend	Montag bis Freitag: 6 – 17 Uhr Samstag bis Sonntag: 18 – 20 Uhr
862	Brandenburgisches Viertel	Montag bis Freitag: 5 – 19 Uhr Samstag bis Sonntag: 6 – 11 Uhr
865	Zoo, Gropius-Krankenhaus	täglich: 6 – 11 Uhr
910	Südend	Montag bis Freitag: 12 – 17 Uhr
910	Finowfurt	Montag bis Freitag: 12 – 18 Uhr
916	Oderberg	Montag bis Freitag: 12 - 16, 18, 20 Uhr
917	Finowfurt, Joachimsthal	Samstag bis Sonntag: 13 – 19, alle 2 Std.
917	Lichterfelde, Joachimsthal	Samstag bis Sonntag: 14 – 20, alle 2 Std
918	Werneuchen	Montag bis Freitag: 13, 17, 18 Uhr

Tabelle 27 RB 63 in Richtung Joachimsthal

### RB 63 AUS RICHTUNG JOACHIMSTHAL

zur Linie	in Richtung	in der Stunde
861	Nordend	Montag bis Freitag: 5 – 17 Uhr Samstag bis Sonntag: 5 – 12 Uhr
861	Kleiner Stern	Montag bis Freitag: 5 – 19 Uhr Samstag bis Sonntag: 9 – 12 Uhr
862	Ostend	Montag bis Freitag: 7 – 19 Uhr Samstag bis Sonntag: 6 - 8, 12 – 17 Uhr
862	Brandenburgisches Viertel	Montag bis Freitag: 5 – 19 Uhr
864	Clara-Zetkin-Siedlung	Montag bis Freitag: 5 – 12 Uhr
865	Zoo, Gropius-Krankenhaus	Montag bis Freitag: 5 – 12 Uhr Samstag bis Sonntag: 5 – 12 Uhr
910	Südend	Montag bis Freitag: 6 – 10 Uhr
910	Finowfurt	Montag bis Freitag: 5 – 9 Uhr
916	Oderberg	Montag bis Freitag: 8, 11, 12 Uhr
917	Finowfurt, Joachimsthal	Samstag bis Sonntag: 9, 11 Uhr
917	Lichterfelde, Joachimsthal	Samstag bis Sonntag: 10, 12 Uhr
918	Werneuchen	Montag bis Freitag: 6, 8, 10 Uhr
922	Golzow	Montag bis Freitag: 5, 6, 8 Uhr

Tabelle 28 RB 63 aus Richtung Joachimsthal

## 2.5.2 VERKNÜPFUNGEN BERNAU BEI BERLIN:

### RE 3 AUS RICHTUNG BERLIN

zur Linie	in Richtung	in der Stunde
868	Süd	Montag bis Freitag: 6 – 20 Uhr
868	Schönow	Montag bis Freitag: 6 – 21 Uhr
869	Lindow	Montag bis Freitag: 14 – 17 Uhr
869	Ladeburg, Lobetal	Montag bis Freitag: 6, 7, 9, 11, 13 – 18 Uhr
890	Marlenwerder	Montag bis Freitag: 16 (F), 17 Uhr
894	Wandlitz	Montag bis Freitag: 6 – 20 Uhr
895	Blumberg	Montag bis Freitag: 7 Uhr (S)
896	Biesenthal	Montag bis Freitag: 6 – 20 Uhr

Tabelle 29 RE 3 aus Richtung Berlin

### RE 3 IN RICHTUNG BERLIN

von Linie	aus Richtung	in der Stunde
868	Süd	Montag bis Freitag: 5 – 21 Uhr
868	Schönow	Montag bis Freitag: 6 – 20 Uhr
869	Lindow	Montag bis Freitag: 6, 7, 9, 11, 13 – 18 Uhr
890	Marlenwerder	Montag bis Freitag: 8, 17 Uhr (S)
894	Wandlitz	Montag bis Freitag: 6, 8 – 15, 17 – 21 Uhr
895	Blumberg	Montag bis Freitag: 6, 7 (S) Uhr
896	Biesenthal	Montag bis Freitag: 5 – 20 Uhr

Tabelle 30 RE 3 in Richtung Berlin

### RB 24 AUS RICHTUNG BERLIN

zur Linie	in Richtung	in der Stunde
868	Süd	Montag bis Freitag: 5 – 20 Uhr
868	Schönow	Montag bis Freitag: 5 – 20 Uhr
869	Lindow	Montag bis Freitag: 6, 7, 9, 11, 13 – 18 Uhr
895	Blumberg	Montag bis Freitag: 13 – 15 Uhr (S)

Tabelle 31 RB 24 aus Richtung Berlin

### RB 24 IN RICHTUNG BERLIN

von Linie	in Richtung	in der Stunde
868	Süd	Montag bis Freitag: 5 – 20 Uhr Samstag bis Sonntag: 8 – 20 Uhr
868	Schönow	Montag bis Freitag: 5 – 20 Uhr
869	Lindow	Montag bis Freitag: 6, 7, 9, 11, 13 – 18 Uhr
895	Blumberg	Montag bis Freitag: 13 – 15 (S) Uhr

Tabelle 32 RB 24 in Richtung Berlin

## 2.5.3 VERKNÜPFUNGEN WERNEUCHEN:

### REGIONALBAHN RB 25 AUS RICHTUNG BERLIN

zur Linie	in Richtung	in der Stunde
887	Bad Freienwalde	Montag bis Freitag: 6, 7, 8 – 20, alle 2 Std Samstag bis Sonntag: 10 – 18, alle 2 Std.
908	Bernau bei Berlin	Montag bis Freitag: 6 – 11, 13 – 18 Uhr
918	Eberswalde	Montag bis Freitag: 7, 9, 11, 15, 17, 18 Uhr

Tabelle 33 RB 25 aus Richtung Berlin

### REGIONALBAHN RB 25 IN RICHTUNG BERLIN

von Linie	aus Richtung	in der Stunde
887	Bad Freienwalde	Montag bis Freitag: 6 – 8, 8 – 20, alle 2 Std. Samstag bis Sonntag: 10 – 18 Uhr, alle 2 Std.
908	Bernau bei Berlin	Montag bis Freitag: 6 – 11, 13 – 18 Uhr
918	Eberswalde	Montag bis Freitag: 6 – 9, 11, 13 (S), 17, 18 Uhr

Tabelle 34 RB 25 in Richtung Berlin

## 2.5.4 VERKNÜPFUNGEN WANDLITZ:

### REGIONALBAHN RB 27 AUS RICHTUNG BERLIN

zur Linie	in Richtung	in der Stunde
894	Bernau bei Berlin	Montag bis Freitag: 6, 7, 12, 14, 16 Uhr
902	Stolzenhagen	Montag bis Freitag: 6, 13, 15 Uhr (S)
909	Lanke	Montag bis Freitag: 14, 15 Uhr (S)

Tabelle 35 RB 27 aus Richtung Berlin

### REGIONALBAHN RB 27 IN RICHTUNG BERLIN

von Linie	aus Richtung	in der Stunde
894	Bernau bei Berlin	Montag bis Freitag: 5 – 20 Uhr
903	Bernau bei Berlin	Samstag bis Sonntag: 8 – 18 Uhr, alle 2 Std

Tabelle 36 RB 27 in Richtung Berlin

### REGIONALBAHN RB 27 AUS RICHTUNG GROß SCHÖNEBECK

zur Linie	in Richtung	in der Stunde
894	Bernau bei Berlin	Montag bis Freitag: 5 – 20 Uhr
909	Lanke	Montag bis Freitag: 14, 15 Uhr (S)

Tabelle 37 RB 27 aus Richtung Groß Schönebeck

### REGIONALBAHN RB 27 IN RICHTUNG GROß SCHÖNEBECK

von Linie	aus Richtung	in der Stunde
894	Bernau bei Berlin	Montag bis Freitag: 5 – 20 Uhr
903	Bernau bei Berlin	Samstag bis Sonntag: 8 – 18, alle 2 Std

Tabelle 38 RB 27 in Richtung Groß Schönebeck

## 2.5.5 VERKNÜPFUNGEN JOACHIMSTHAL:

### REGIONALBAHN RB 63 AUS RICHTUNG EBERSWALDE

zur Linie	in Richtung	in der Stunde
515	Templin	Montag bis Freitag: 11, 14 – 17 Uhr Samstag bis Sonntag: 9, 14, 18 Uhr
911	Michen und Altenhof	Montag bis Freitag: 14, 15 Uhr (S)
917	Altenhof, Lichterfelde	Samstag bis Sonntag: 10 Uhr
917	Eichhorst, Finowfurt	Samstag bis Sonntag: 10 Uhr
920	Angermünde	Montag bis Freitag: 15, 16, 17 Uhr
921	Parlow-Glambeck	Montag bis Freitag: 15, 16, 17 Uhr (S)

Tabelle 39 RB 63 aus Richtung Eberswalde

### REGIONALBAHN RB 63 IN RICHTUNG EBERSWALDE

von Linie	aus Richtung	in der Stunde
515	Templin	Montag bis Freitag: 5 - 7, 10, 14 – 17 Uhr Samstag bis Sonntag: 9, 14, 18 Uhr
911	Michen und Altenhof	Montag bis Freitag: 15 Uhr (S)
917	Altenhof, Lichterfelde	Samstag bis Sonntag: 14 – 20 Uhr, alle 2 Std
917	Eichhorst, Finowfurt	Samstag bis Sonntag: 14 – 20, alle 2 Std.
921	Parlow-Glambeck	Montag bis Freitag: 6, 14, 15 Uhr (S)

Tabelle 40 RB 63 in Richtung Eberswalde

## 2.5.6 VERKNÜPFUNGEN BIESENTHAL:

### REGIONALBAHN RB 24 AUS RICHTUNG BERLIN

zur Linie	in Richtung	in der Stunde
909	Rüdnitz, Danewitz	Montag bis Freitag: 7, 15 Uhr (S)

Tabelle 41 RB 24 aus Richtung Berlin

#### REGIONALBAHN RB 24 IN RICHTUNG BERLIN

von Linie	aus Richtung	in der Stunde
907	Rüdnitz, Danewitz	Montag bis Freitag: 10, 16 Uhr

Tabelle 42 RB 24 in Richtung Berlin

#### REGIONALBAHN RB 24 IN RICHTUNG EBERSWALDE

von Linie	aus Richtung	in der Stunde
907	Danewitz	Montag bis Freitag: 6 Uhr
909	Lanke	Montag bis Freitag: 15, 16 Uhr (S)
909	Rüdnitz, Danewitz	Montag bis Freitag: 7 Uhr (S)

Tabelle 43 RB 24 in Richtung Eberswalde

### 2.5.7 VERKNÜPFUNGEN GROß SCHÖNEBECK:

#### REGIONALBAHN RB 27 AUS RICHTUNG BERLIN

zur Linie	in Richtung	in der Stunde
904	Schluf	Montag bis Freitag: 17:00 (S)
905	Eichhorst, Finowfurt	Montag bis Freitag: 09:00, 11:00
905	Marienwerder, Finowfurt	Montag bis Freitag: 05:00

Tabelle 44 RB 27 aus Richtung Berlin

### 2.5.8 VERKNÜPFUNGEN SCHÖNWALDE:

#### REGIONALBAHN RB 27 AUS RICHTUNG BERLIN

zur Linie	in Richtung	in der Stunde
891	Zepernick	Montag bis Freitag: 6 – 8, 13 – 16 Uhr

Tabelle 45 RB 27 aus Richtung Berlin

#### REGIONALBAHN RB 27 IN RICHTUNG BERLIN

von Linie	aus Richtung	in der Stunde
891	Zepernick	Montag bis Freitag: 6 – 8, 13 – 16 Uhr

Tabelle 46 RB 27 in Richtung Berlin

#### REGIONALBAHN RB 27 AUS RICHTUNG GROß SCHÖNEBECK

zur Linie	in Richtung	in der Stunde
891	Zepernick	Montag bis Freitag: 6 – 8, 13 – 16 Uhr

Tabelle 47 RB 27 aus Richtung Groß Schönebeck

#### REGIONALBAHN RB 27 IN RICHTUNG BASDORF UND ZÜHLSDORF

von Linie	aus Richtung	in der Stunde
891	Zepernick	Montag bis Freitag: 6 – 8, 13 – 16 Uhr

Tabelle 48 RB 27 in Richtung Basdorf und Zühlsdorf

### 2.5.9 VERKNÜPFUNGEN BLUMBERG:

#### REGIONALBAHN RB 25 AUS RICHTUNG BERLIN

zur Linie	in Richtung	in der Stunde
390	Mehrow, Eiche	Montag bis Freitag: 5, 6, 10 – 17 Uhr
895	Birkholzaue	Montag bis Freitag: 7, 14 (S), 15 (S), 16 – 18 Uhr

Tabelle 49 RB 25 aus Richtung Berlin

#### REGIONALBAHN RB 25 IN RICHTUNG BERLIN

von Linie	aus Richtung	in der Stunde
895	Birkholzaue	Montag bis Freitag: 5, 6, 8, 14, 15 (S), 16 (S) Uhr

Tabelle 50 RB 25 in Richtung Berlin

#### REGIONALBAHN RB 25 AUS RICHTUNG WERNEUCHEN

zur Linie	in Richtung	in der Stunde
895	Birkholzaue	Montag bis Freitag: 5, 8 Uhr

Tabelle 51 RB 25 aus Richtung Werneuchen

#### REGIONALBAHN RB 25 IN RICHTUNG WERNEUCHEN

von Linie	aus Richtung	in der Stunde
390	Mehrow, Eiche	Montag bis Freitag: 6, 7, 11, 12 Uhr (S)
895	Birkholzaue	Montag bis Freitag: 5 (S), 10 (S), 14 (S), 15 (S), 16 – 18 Uhr

Tabelle 52 RB 25 in Richtung Werneuchen

#### 2.5.10 VERKNÜPFUNGEN AHRENSFELDE-FRIEDHOF:

##### REGIONALBAHN RB 25 AUS RICHTUNG BERLIN

zur Linie	in Richtung	in der Stunde
390	Mehrow, Eiche	Montag bis Freitag: 6, 7 Uhr

Tabelle 53 RB 25 aus Richtung Berlin

##### REGIONALBAHN RB 25 IN RICHTUNG BERLIN

von Linie	aus Richtung	in der Stunde
390	Mehrow, Eiche	Montag bis Freitag: 6, 7, 11, 12:00 Uhr (S)
390	Lindenberg	Montag bis Freitag: 7 – 17, alle 2 Std.

Tabelle 54 RB 25 in Richtung Berlin

##### REGIONALBAHN RB 25 AUS RICHTUNG WERNEUCHEN

zur Linie	in Richtung	in der Stunde
390	Mehrow, Eiche	Montag bis Freitag: 13, 14, 16 Uhr (S)
390	Lindenberg	Montag bis Freitag: 13 – 16 Uhr (S)

Tabelle 55 RB 25 aus Richtung Werneuchen

##### REGIONALBAHN RB 25 IN RICHTUNG WERNEUCHEN

von Linie	aus Richtung	in der Stunde
390	Mehrow, Eiche	Montag bis Freitag: 6 – 17 Uhr (S)
390	Lindenberg	Montag bis Freitag: 13, 14, 16 Uhr (S)

Tabelle 56 RB 25 in Richtung Werneuchen

#### 2.5.11 VERKNÜPFUNGEN BERLIN-HOHENSCHÖNHAUSEN:

##### REGIONALBAHN RB 24 IN RICHTUNG EBERSWALDE

von Linie	aus Richtung	in der Stunde
893	Schwanebeck, Lindenberg	Montag bis Freitag: 6 – 21 Uhr Samstag bis Sonntag 8 – 20 Uhr

Tabelle 57 RB 24 in Richtung Eberswalde

##### REGIONALBAHN RB 24 AUS RICHTUNG EBERSWALDE

zur Linie	in Richtung	in der Stunde
893	Schwanebeck, Lindenberg	Montag bis Freitag: 5 – 19 Uhr Samstag bis Sonntag: 6 – 19 Uhr

Tabelle 58 RB 24 aus Richtung Eberswalde

#### 2.5.12 VERKNÜPFUNGEN AHRENSFELDE:

##### REGIONALBAHN RB 25 AUS RICHTUNG BERLIN

zur Linie	in Richtung	in der Stunde
390	Mehrow, Eiche	Montag bis Freitag: 5 – 8 Uhr
390	Lindenberg	Montag bis Freitag: 17 Uhr

Tabelle 59 RB 25 aus Richtung Berlin

REGIONALBAHN RB 25 IN RICHTUNG BERLIN

von Linie	aus Richtung	in der Stunde
390	Lindenberg	Montag bis Freitag: 11 – 17 Uhr, alle 2 Std.

Tabelle 60 RB 25 in Richtung Berlin

2.5.13 VERKNÜPFUNGEN ANGERMÜNDE:

REGIONALEXPRESS RE 3 AUS RICHTUNG BERLIN

zur Linie	in Richtung	in der Stunde
463	Lunow	Montag bis Freitag: 5, 6 (S), 9, 13 (S), 15 (S), 16 Uhr
920	Joachimsthal	Montag bis Freitag: 7 (F), 13, 15 Uhr

Tabelle 61 RE 3 aus Richtung Berlin

REGIONALEXPRESS RE 3 IN RICHTUNG BERLIN

von Linie	aus Richtung	in der Stunde
463	Lunow	Montag bis Freitag: 6, 7 (S), 8, 10, 12 (F), 17 Uhr
920	Joachimsthal	Montag bis Freitag: 7, 13, 17 Uhr (S)

Tabelle 62 RE 3 in Richtung Berlin

## 2.6 BESTANDSAUFNAHME

### 2.6.1 FAHRGASTINFORMATION

Grundsätzlich sind alle Haltestellen im Landkreis Barnim mit Aushangfahrplänen der verkehrenden Linien ausgestattet. 29 Bushaltestellen sind mit dynamischen Anzeigen ausgestattet, die Ist-Informationen wiedergeben können. Zum Zeitpunkt der Schriftlegung waren einige der aufgeführten dynamische Fahrgastinformationen (DFI) noch nicht installiert / erneuert.

#### HALTESTELLEN MIT DYNAMISCHER FAHRGASTINFORMATIONEN

Position	Typ	Ausführung
Bernau bei Berlin, Barnim-Gymnasium	DFI	doppelseitig
Bernau bei Berlin, S-Bahnhof A	DFI	einseitig
Bernau bei Berlin, S-Bahnhof B	DFI	einseitig
Bernau bei Berlin, S-Bahnhof C	DFI	einseitig
Bernau bei Berlin, S-Bahnhof D	DFI	einseitig
Bernau bei Berlin, August-Bebel-Str.	DFI	doppelseitig
Bernau bei Berlin, Ladestr.	DFI	doppelseitig
Paulus-Praetorius-Gymnasium	DFI	doppelseitig (in Planung)
Pankepark	DFI	einseitig (in Planung)
Bahnbrücke ZOB	DFI	doppelseitig (in Planung)
S-Bahnhof-Panketal	DFI	doppelseitig (in Planung)
Grundschule Blumberg	DFI	Einseitig (in Planung)
Schulstandort Schwanebeck	DFI	Einseitig (in Planung)
Lindow Endhaltestelle	DFI	Einseitig (in Planung)
S Friedenstal	DFI	einseitig
Grundschule Lindenberg	DFI	doppelseitig
Eberswalde, Hauptbahnhof	DFI	einseitig
Eberswalde, Leibnizviertel	DFI	doppelseitig
Eberswalde, Markt Ri. Bahnhof	DFI	doppelseitig
Eberswalde, Markt Ri. N-O	DFI	doppelseitig
Eberswalde, Grabowstr. Ri. Bahnhof	DFI	doppelseitig
Eberswalde, Grabowstr. Ri. Markt	DFI	doppelseitig
Eberswalde, Karl-Marx-Platz Ri. Bahnhof	DFI	doppelseitig
Eberswalde, Karl-Marx-Platz Ri. Markt	DFI	doppelseitig
Eberswalde, Potsdamer Allee Ri. Eberswalde	DFI	doppelseitig
Eberswalde, Hauptbahnhof Ri. Finow	DFI	doppelseitig
Eberswalde, Hauptbahnhof Ri. Markt	DFI	doppelseitig
Eisenspalterei Ri. Eberswalde	DFI	doppelseitig
Finow, Kleiner Stern	DFI	doppelseitig

Tabelle 63 Dynamische Anzeigen an Haltestellen

Die BBG betreibt weiterhin ein Kunden-Center am Markt in Eberswalde, in welchem Kunden Informationen zu Verkehrsangeboten erhalten und Fahrscheine erwerben können. Des Weiteren beinhaltet die Webseite der BBG folgende Inhalte:

- Fahrpläne aller Linien im Landkreis Barnim,
- Baustelleninformationen,
- Vorab-Informationen zu Fahrplanänderungen,
- Linien- und Tarifinformation sowie
- Link zur Online-Fahrinfo des VBB.

## 2.6.2 HALTESTELLENAUSSTATTUNG

### Allgemein

Das vorhandene Haltestellenkataster enthält Basisdaten zu den 904 Haltestellen im Landkreis sowie Daten zu ihrer Barrierefreiheit. Folgende Merkmale zu den Basisdaten der Haltestellen liegen vor:

#### BASISDATEN NACH HALTESTELLENKATASTER

Merkmale	Beschreibung
<b>Lage</b>	
Haltestellenname	
Gemeinde	
Haltestellenlage	Richtung der Linie oder Himmelsrichtung
Verkehrende Linien	
GPS-Koordinaten	
Tarifzone	
<b>Bauliche Ausstattung</b>	
Haltestellenmast	ja / nein
Bauform	Busbucht, Buskap, Straßenhalt
Straßenbelag	Asphalt, Pflaster, Sonstiges
Sonderbord	ja / nein
Kantenhöhe	[cm]
Wartehäuschen	ja / nein
Bauweise Wartehäuschen	Transparent, Holz, Mauerwerk, Metall
Sitzplätze	[Anzahl]
Überdachte Sitzplätze	[Anzahl]
Fahrplan vorhanden	ja / nein
Linienetzplan vorhanden	ja / nein
Umgebungsplan vorhanden	ja / nein
Dynamische Anzeiger	ja / nein
Infoterminal	ja / nein
Akustische Fahrgastinfo	ja / nein
Beleuchtung	direkt/ indirekt/ keine
Abfallbehälter	ja / nein
Telefon/ Notruf	ja / nein
<b>Umfeld</b>	
Überdachte Fahrradständer	[Anzahl]
Nicht-überdachte Fahrradständer	[Anzahl]

Tabelle 64: Haltestellen-Erhebungsbogen - Basisdaten

## Barrierefreiheit

### HALTESTELLENMERKMALE NACH SCHWERPUNKT BARRIEREFREIHEIT:

Merkmal	Beschreibung	
Überdachte Rollstuhlstellplätze (mind. 1,50 x 1,50 m Bewegungsfläche)	[Anzahl]	
Höhe Fahrplanaushang 1	oben [cm]	unten [cm]
Ggf. Höhe Fahrplanaushang 2	oben [cm]	unten [cm]
Höhe Netzplanaushang 1	oben [cm]	unten [cm]
Ggf. Höhe Netzplanaushang 2	oben [cm]	unten [cm]
Höhe Umgebungsplanaushang 1	oben [cm]	unten [cm]
Ggf. Höhe Umgebungsplanaushang 2	oben [cm]	unten [cm]
Rangierfläche vor Abfallbehälter (mind. 1,50 x 1,50 m Bewegungsfläche)	ja / nein	
Einwurfhöhe Abfallbehälter	[cm]	
Rangierfläche vor Notrufsäule (mind. 1,50 x 1,50 m Bewegungsfläche)	ja / nein	
Höhe Sprechfeld 1	[cm]	
Höhe Sprechfeld 2	[cm]	
Auffindestreifen	ja / nein	
Einstiegsfeld	ja / nein	
Leitstreifen	ja / nein	
Abzweigefeld	ja / nein	
Richtungsfeld	ja / nein	
Querneigung	[°]	
Längsneigung	[°]	
Ist die Haltestelle barrierefrei?	ja / nein	

Tabelle 65: Haltestellen-Erhebungsbogen – Barrierefreiheit

## 2.6.3 FAHRZEUGAUSSTATTUNG

### Allgemein

#### FAHRZEUGTYPEN IM ÜÖPNV DES LANDKREISES BARNIM:

Typ	BBG	Subunternehmer	Summe
Klein- oder Midibus	1	2	3
Niederflurbus	57	27	84
Standardlinienbus	5	-	5
15-m-Bus Niederflur	3	-	3
Gelenkbus Niederflur	23	1	24
O-Bus	12	-	12
Gesamt	101	30	131

Tabelle 66: Fahrzeugtypen im Bus-Linienverkehr im Landkreis Barnim, Quelle: BBG

Neben Klein- und Midibussen verkehren im Landkreis Standardbusse und Niederflurbusse, teilweise in Gelenkbauweise. Im Stadtverkehr Eberswalde verkehrt zudem der O-Bus.

### Barrierefreiheit

Wie oben erwähnt verkehren 131 Busse im kommunalen Linienverkehr im Landkreis Barnim. Davon sind 123 Niederflurbusse, was einem Anteil von 94 % entspricht.

## 2.6.4 INTERMODALE VERKNÜPFUNG ZUM INDIVIDUALVERKEHR

Die intermodale Verknüpfung zum Individualverkehr umfasst die Verknüpfung zwischen dem üÖPNV und dem Radverkehr bzw. mit dem MIV.

## ÖPNV und Radverkehr

Verknüpfungen zwischen dem ÖPNV und dem Radverkehr bestehen beim intermodalen Übergang zwischen diesen Verkehrsträgern sowie durch die Fahrradmitnahme im ÖPNV. Hier muss zwischen der Verknüpfung mit dem SPNV und dem üÖPNV differenziert werden.

## Abstellanlagen / Bike-and-Ride

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Bahnhöfen und Bushaltestellen sollen den Zugang zum SPNV verbessern und das Einzugsgebiet für potenzielle Nutzer/-innen vergrößern. An vielen Bahnstationen im Landkreis gibt es Fahrradabstellanlagen, die auch mit der Unterstützung durch den Landkreis errichtet wurden. Im Jahr 2013 wurde am Bahnhof Bernau bei Berlin ein für Brandenburg bis dato einmaliges Fahrradparkhaus in Betrieb genommen. Dieses bietet Platz für 570 überdachte Fahrradstellplätze auf drei Ebenen und erfreut sich großer Beliebtheit. Das 2021 eröffnete Fahrradparkhaus in Eberswalde bietet Platz für über 600 Fahrräder und wurde bereits mit dem Verkehrswendepreis ausgezeichnet. Optimale Fahrradabstellanlagen sind durch folgende Merkmale gekennzeichnet:

- Wetterschutz,
- befestigter Untergrund,
- Haltebügel o. ä.,
- günstige Lage zum Bahnhofszugang bzw. zum Bahnsteig.

Tabelle 67 zeigt eine Übersicht von Bike-and-Ride-Anlagen an Bahnhöfen im Landkreis Barnim. Dabei wird zwischen optimalen Stellplätzen und nicht optimalen Stellplätzen gemäß der oben benannten Merkmale differenziert.

### BIKE-AND-RIDE-STELLPLÄTZE AN BAHNÖFEN IM LANDKREIS BARNIM

Bahnhof	insgesamt	optimal	nicht optimal
Ahrensfelde Friedhof	0	0	0
Ahrensfelde Nord	0	0	0
Althüttendorf	0	0	0
Basdorf	139	110	29
Bernau bei Berlin	1.014	650	364
Bernau Friedenstal	177	100	77
Biesenthal	118	88	30
Blumberg	20	20	0
Blumberg Rehhahn	20	20	0
Britz	60	0	60
Chorin	0	0	0
Eberswalde Hauptbahnhof	800	764	36
Friedrichswalde	0	0	0
Groß Schönebeck	14	14	0
Joachimsthal	14	0	14
Joachimsthal Kaiserbahnhof	8	0	8
Klandorf	0	0	0
Klosterfelde	48	48	0
Melchow	33	0	33
Niederfinow	12	0	12
Röntgental	134	14	120
Rüdnitz	56	56	0
Ruhlsdorf-Zerpenschleuse	8	0	8
Schönwalde	37	30	7
Wandlitz	42	32	10
Wandlitzsee	59	56	3
Werneuchen	89	44	45
Zepernick	604	66	538

Tabelle 67: Bike-and-Ride-Anlagen im Landkreis Barnim, Quelle: VBB

Für die Ausstattung der Bushaltestellen sind in der Regel die jeweiligen Ämter und Gemeinden im Landkreis zuständig. Die Bestandsaufnahme von Radabstellanlagen an Bushaltestellen erfolgt im Zuge der Erstellung des Haltestellenkatasters.

#### Fahrradmitnahme im ÖPNV

Die Fahrradmitnahme in den Regionalzügen sowie in der S-Bahn ist in den gekennzeichneten Wagen möglich. Ein Mitnahmeanspruch besteht jedoch nicht. Teilweise können auch in den Linienbussen im Landkreis Fahrräder mitgeführt werden. Dazu gibt es Vereinbarung zu Stadtbuslinien (z.Z. 861/862) in ausgewählten Tagesrandlagen.

#### ÖPNV und Motorisierter Individualverkehr

An nahezu allen Bahnhöfen im Landkreis besteht ein Angebot an P+R-Plätzen, auf denen Pkw abgestellt werden können und um die Reise mit der Bahn fortzusetzen.

#### PARK-AND-RIDE-PLÄTZE AN BAHNHÖFEN IM LANDKREIS BARNIM

Bahnhof	insgesamt	Park-and-Ride	Sonstige
Ahrensfelde Friedhof	10	0	10
Ahrensfelde Nord	8	0	8
Althüttendorf	15	0	15
Basdorf	120	90	30
Bernau bei Berlin	166	126	40
Bernau Friedenstal	294	209	85
Biesenthal	30	15	15
Blumberg	47	47	0
Blumberg Rehhahn	4	4	0
Britz	48	48	0
Chorin	0	0	0
Eberswalde Hauptbahnhof	373	353	20
Friedrichswalde	0	0	0
Groß Schönebeck	43	28	15
Joachimsthal	25	0	25
Joachimsthal Kaiserbahnhof	8	0	8
Klandorf	8	0	8
Klosterfelde	75	75	0
Melchow	7	7	0
Niederfinow	15	0	15
Röntgental	41	41	0
Rüdnitz	40	40	0
Ruhlsdorf-Zerpenschleuse	6	0	6
Schönwalde	29	29	0
Wandlitz	32	32	0
Wandlitzsee	103	43	60
Werneuchen	90	40	50
Zepernick	179	149	30

Tabelle 68: Park-and-Ride- Anlagen im Landkreis, Quelle: VBB 2021

Dank des dichten Netzes an Haltestellen spielt im Gegensatz zum schienengebundenen ÖPNV die Verknüpfung zwischen dem Busverkehr und dem motorisierten Individualverkehr nahezu keine Rolle im Landkreis Barnim.

## 3 SOLL-KONZEPTION ÖPNV

### 3.1 SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV)

#### Regionalexpress

Eine erhebliche Bedeutung für die verkehrliche Erschließung des Landkreises Barnim hat die Regionalexpress Linie RE 3. Der RE 3 verkehrt zwischen (Schwedt / Stralsund) – Angermünde und Berlin Hbf im 60-Minutentakt sowie mit einzelnen Verstärkerfahrten. Die Linie stellt derzeit die stündliche Anbindung an die Metropole Berlin sicher. Weiter verbindet sie die beiden Mittelzentren des Landkreises Barnim, Eberswalde und Bernau bei Berlin, miteinander. Der Landkreis Barnim als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV sieht es daher als eine seiner wichtigen Aufgaben an, sich kontinuierlich beim Land Brandenburg als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) für eine Verdichtung des Angebotes mindestens zwischen Berlin und Eberswalde einzusetzen. Die Taktfolge auf diesem Abschnitt sollte während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans von 60 Minuten auf einen echten 30 Minuten-Takt verdichtet werden, wobei an Tagesspitzen auch ein 20-Minuten Takt geboten ist. Der Landkreis Barnim verfolgt, insbesondere auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, folgendes Zielkonzept:

#### Anbindung an Berlin / Angermünde

Die Verbindung Angermünde – Eberswalde – Bernau bei Berlin – Berlin (Nord-Süd-Tunnel) zunächst im 30-Minutentakt z. B. durch das auch vom VBB favorisierte Zielkonzept:

- RE3 (Stralsund/Schwedt) – Angermünde – Eberswalde – Bernau – Berlin im 60-Minutentakt
- RE9 (Szczecin) – Angermünde – Eberswalde – Bernau im 120-Minutentakt
- ICE/IC – Verbindungen (Stralsund/Binz) – Angermünde – Eberswalde – Bernau – Berlin im 120-Minutentakt

Das setzt voraus, dass die VBB-Tickets in den Zügen des Fernverkehrs auch weiterhin anerkannt werden. Es muss zudem vertraglich sichergestellt sein, dass Ausfälle im Fernverkehr (etwa in den Wintermonaten) immer durch den Regionalverkehr ausgeglichen werden. Bis zum Start des RE9 sollte eine andere Lösung herbeigeführt werden.

Entsprechend der Regeln des Landesnahverkehrsplans sollte die Verbindung auf einen 20-Minuten Takt verdichtet werden, wenn die entsprechenden Fahrgastzahlen erreicht werden. Schon jetzt sind auf der Relation des RE 3 täglich 10 000 Fahrgäste unterwegs. Verstärkerfahrten zu Tagesspitzen sollten zusätzlich zur Verfügung stehen.

#### Regionalbahn

Die Regionalbahnen verbinden im Landkreis zahlreiche Ortschaften untereinander und mit anderen Regionen in Berlin und Brandenburg. Der SPNV ist dabei ein Rückgrat für zahlreiche Ansprüche an einen modernen ÖPNV von Schülerbeförderung bis Tourismus. Ziel ist es daher, die bestehenden Verbindungen zu erhalten, zu verdichten und auszubauen. Insbesondere die Regionalbahnlinien RB 25, RB 27 und RB 63 bieten hierbei Potenziale.

- RB 25: Berlin Lichtenberg - Werneuchen;
- RB 27: Gesundbrunnen (Karow) – Groß Schönebeck / Schmachtenhagen
- RB 60: Eberswalde - Wriezen - Frankfurt/Oder;
- RB 62: Eberswalde - Angermünde - Prenzlau;
- RB 63: Eberswalde – Joachimsthal – (Templin).
- RB 24: Eberswalde – Senftenberg (zukünftig Flughafen BER)

### Heidekrautbahn

Die Reaktivierung der Stammstrecke wird vom Landkreis begrüßt und eröffnet für die Gemeinden und Ortsteile mit Bahnanschluss eine wichtige Perspektive zur zeitgemäßen Erschließung durch den ÖPNV.

### Regionalbahn 63

Ein nachhaltiger ÖPNV im Land Brandenburg darf nicht nur auf Berlin zugeschnitten sein, sondern muss zwingend auch Verbindungen innerhalb des Landes Brandenburg/ Querverbindungen enthalten. Daher ist es wichtig, auch zukünftig für ein nachfragegerechtes SPNV Angebot zwischen Eberswalde (ggf. verlängert bis Bernau) und Templin zu sorgen. Dies könnte insbesondere durch eine Durchbindung der RB 12 von Templin bis Eberswalde geschehen.

### S-Bahn

Eine wesentliche Bedeutung für die Erschließung des Berliner Umlandes und die Anbindung des Mittelzentrums Bernau bei Berlin an die Metropole Berlin hat die S-Bahnlinie S 2 (Bernau bei Berlin – Berlin-Buch – Berlin, Nord-Süd-Bahn – Berlin-Lichtenrade – Blankenfelde). Auf dieser Linie sind in der nahen Zukunft keine nennenswerten Veränderungen geplant. Der Landkreis Barnim sieht aber die Notwendigkeit einer Taktverdichtung vom derzeitigen 20-Minutentakt zwischen Bernau bei Berlin und Berlin Buch auf einen 10-Minutentakt. Eine Umsetzung vor dem Jahr 2030 bleibt dabei das planerische Ziel des Landkreises.

### Bahnverbindung Berlin – Szczecin

Die Strecke von Szczecin nach Berlin wird vollständig elektrifiziert und durchgehend auf 160 km/ h ausgebaut. Damit verkürzt sich die Fahrzeit zwischen Berlin und Szczecin auf 90 Minuten. Der Ausbau dieser Strecke ist für die wirtschaftliche Entwicklung auch des Landkreises Barnim von erheblicher Bedeutung. Sie führt die Metropolregion Berlin-Brandenburg, zu der auch der Landkreis Barnim zählt, und die Metropolregion Szczecin näher zusammen. Dieser Streckenausbau wird dazu führen, dass weitere direkte Zugverbindungen zwischen Berlin und Szczecin eingerichtet werden, die auch der Erschließung des Landkreises Barnim zugute kommen werden. Auch ist davon auszugehen, dass dadurch wieder vermehrt Fernzüge in Eberswalde und Bernau bei Berlin halten werden. Der Landkreis Barnim hat deshalb in der Vergangenheit im Rahmen seiner Möglichkeiten den Streckenausbau unterstützt und begrüßt das Zustandekommen dieses Abkommens ausdrücklich. Auch weiterhin wird sich der Landkreis im Rahmen seiner Möglichkeiten dafür einsetzen, dass der Lärmschutz entlang der Strecke im Interesse der Anwohnerinnen und Anwohner angemessen berücksichtigt wird und durch die Einführung moderner Zugbeeinflussungssysteme kürzere Schrankenschließzeiten umgesetzt werden können.

### Fernverkehr

Der Landkreis Barnim wird seinen Einfluss dafür geltend machen, das Angebot an Zügen des Fernverkehrs zu erweitern. Insgesamt sollte das Netz aus ICE/ IC/ EC Zügen dazu führen, dass pro Richtung ein Stundentakt erreicht wird, welcher sich langfristig mit dem RE 9 und den bereits bestehenden stündliche Verbindungen des RE 3 zu einem Halbstunden-Takt auf der Strecke Angermünde <-> Berlin (Nord-Süd-Tunnel) verdichtet. Angestrebt werden in diesem Zusammenhang auch weiterhin umsteigefreie Verbindungen an die Ostsee, nach München und ins Ruhrgebiet. **Perspektivisch könnten auch Ziele wie Gdańsk und Praha über Eberswalde und Bernau bei Berlin verbunden werden.**

### 3.2 ÜBRIGER ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÜÖPNV)

Der Landkreis Barnim strebt für den Zeitraum 2023 bis 2026 das unten benannte Angebot im übrigen Öffentlichen Personennahverkehr als Zielkonzept an. Die Umsetzung hängt von der Finanzierbarkeit der einzelnen Maßnahmen und weiteren Entwicklungen auf den Ebenen Land, Bund und EU ab.

Auch zukünftig Hofft der Landkreis das bestehende PlusBus-Netz zu erhalten und auszubauen. Das vom VBB besonders geförderte und vermarktete Produkt PlusBus stellt damit eine zuverlässige Ergänzung des SPNV dar. Die weitere Landesfinanzierung für die nächsten Jahre ist noch nicht gesichert.

### 3.2.1 STADTVERKEHR EBERSWALDE

Im Stadtverkehr Eberswalde sollen weitere Gebiete mit dem O-Bus erschlossen werden. Dies gilt insbesondere für die Buslinie 910 (Eberswalde Südend - Markt - Busbahnhof - Kleiner Stern - Finowfurt). Auch die beabsichtigte Erweiterung des O-Bus in Ostend soll das Angebot zukünftig erweitern. Als Vorzugsvariante gilt hier die Befahrung über die Saarstraße.

Es soll geprüft werden, ob die Linie 865 (Busbahnhof - Westend – Zoo – Krankenhaus - Markt - Gropius-Krankenhaus) durch eine angepasste Taktverdichtung eine bessere Anbindung u.a. an den Bahnverkehr bietet, möglicherweise ebenfalls hybrid als O-Bus- / Batteriebetrieb.

Zur Angebotsverbesserung soll auch geprüft werden, wo Linienverläufe optimiert werden können, um eine bessere Erschließung bestehender und zukünftiger Wohngebiete (u.a. Ostend, Finow, Leibnizviertel, Rudolf-Breitscheid-Straße, Clara-Zetkin-Siedlung, etc.) sicherzustellen.

Auf der Linie 866 soll geprüft werden, ob eine angepasste Taktverdichtung die Anbindung von Hauptbahnhof und TGE sinnvoll ergänzen kann.

Die für den Stadtverkehr Eberswalde vorgeschlagenen Maßnahmen stellen eine Optimierung des vorhandenen Linienangebotes dar und bedeuten nicht eine Ausweitung des Grundangebotes.

### 3.2.2 REGIONALVERKEHR BEREICH EBERSWALDE

Für den Regionalverkehr im Bereich Eberswalde werden folgende Änderungen am Fahrplan (Stand Sommer 2022) angestrebt bzw. geprüft.

- Zur besseren und bedarfsgerechten Anbindung soll ein Rufbus-System den nördlichen Teil des Landkreises erschließen (siehe Kapitel Rufbus). Über die bestehenden Linien soll dabei eine Einbindung nach Eberswalde bzw. zu den Umsteigepunkten im üÖPNV / SPNV ermöglicht werden.
- Bei fortbestehen der Finanzierung durch das Land Brandenburg wäre zu prüfen, ob Oderberg und Eberswalde als PlusBus-Linie verbunden werden können. In Oderberg sollte dabei ein Anschluss nach Bad Freienwalde / Angermünde ermöglicht werden, bzw. Durchbindung Eberswalde - Oderberg – Angermünde.
- Perspektivisch sind weitere Angebote auch zur Erschließung touristischer Ziele an Wochenenden zu prüfen – etwa in Bezug auf das Kloster Chorin / Brodowin / Oderbruch / Grumsiner Forst / Schorfheide./ Werbelinsee

Es werden für diesen Bereich im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans die folgenden Linien mit Takt- und Betriebszeiten angestrebt:

## TAKT- UND BETRIEBSZEITEN REGIONALVERKEHR EBERSWALDE

Linie	Streckenverlauf	Taktzeit	Betriebszeit
863	Nordend - Leibnizviertel - Hauptbahnhof - Westend	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen	Vorgaben Schülerverkehr
904	Groß Väter / Dölln, Heide / Schluff - Groß Schönebeck - Bohmerheide	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen
905	Groß Schönebeck - Zerpenschleuse / Marienwerder / Eichhorst - Finowfurt	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen
911	Altenhof - Joachimsthal	Vorgaben Schülerverkehr	Vorgaben Schülerverkehr
912	Eberswalde, Busbahnhof - Britz - Chorin - Serwest - Brodowin	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen
913	Eberswalde, Busbahnhof - Melchow - Biesenthal	Vorgaben Schülerverkehr	Vorgaben Schülerverkehr
915	Eberswalde - Lichterfelde - Werbellin - Altenhof - (Joachimsthal)	Montag bis Freitag: 60 Minuten Samstag bis Sonntag: 60 Minuten	4:30 - 20:30 Uhr 8:30 - 20:30 Uhr
916	Eberswalde - Niederfinow - Liepe - Oderberg (ggf. PlusBus)	Montag bis Freitag: 60 Minuten Samstag bis Sonntag: 120 Minuten	4 - 20 Uhr 9 - 19 Uhr
917	Finowfurt - Eichhorst - Joachimsthal	Samstag bis Sonntag: 120 Minuten	9 - 20 Uhr
918	Eberswalde - Trampe - Grüntal - Tempelfelde - Schönfeld - Werneuchen	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen
919	Eberswalde, Busbahnhof - Spechthausen - Schönholz - Melchow - Grüntal	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen
920	Ringenwalde - Friedrichswalde - Joachimsthal - Groß Ziethen - Angermünde	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen
921	Eberswalde - Britz - Joachimsthal - Parlow-Glambeck	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen
922	Eberswalde - Markt - Britz - Golzow - Senftenhütte (- Joachimsthal)	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen
923	Eberswalde - Tiefensee - Strausberg	Vorgaben Schülerverkehr und Anbindung Behördenzentrum	Vorgaben Schülerverkehr und Anbindung Behördenzentrum

Tabelle 69 Takt- und Betriebszeiten Regionalverkehr Eberswalde

Darüber hinaus verkehren in diesem Bereich die Linien 873, 874, 881, 882 und 883 gemäß Streckenverlauf in Tabelle 12 Regionallinien der BBG dieses Nahverkehrsplans. Diese verkehren von Bad Freienwalde (Landkreis Märkisch-Oderland) aus und gehören zum Aufgabenträgerbereich des Landkreises Märkisch-Oderland. Des Weiteren werden die Linien 463, 479 und 515 gemäß Streckenverlauf in Tabelle 13 Regionallinien nicht kreiseigener Unternehmen durch den Landkreis Uckermark angeboten. Grundsätzlich wird eine Verbesserung der kreisübergreifenden Verbindungen angestrebt.

## ZIELNETZ STADTVERKEHR EBERSWALDE

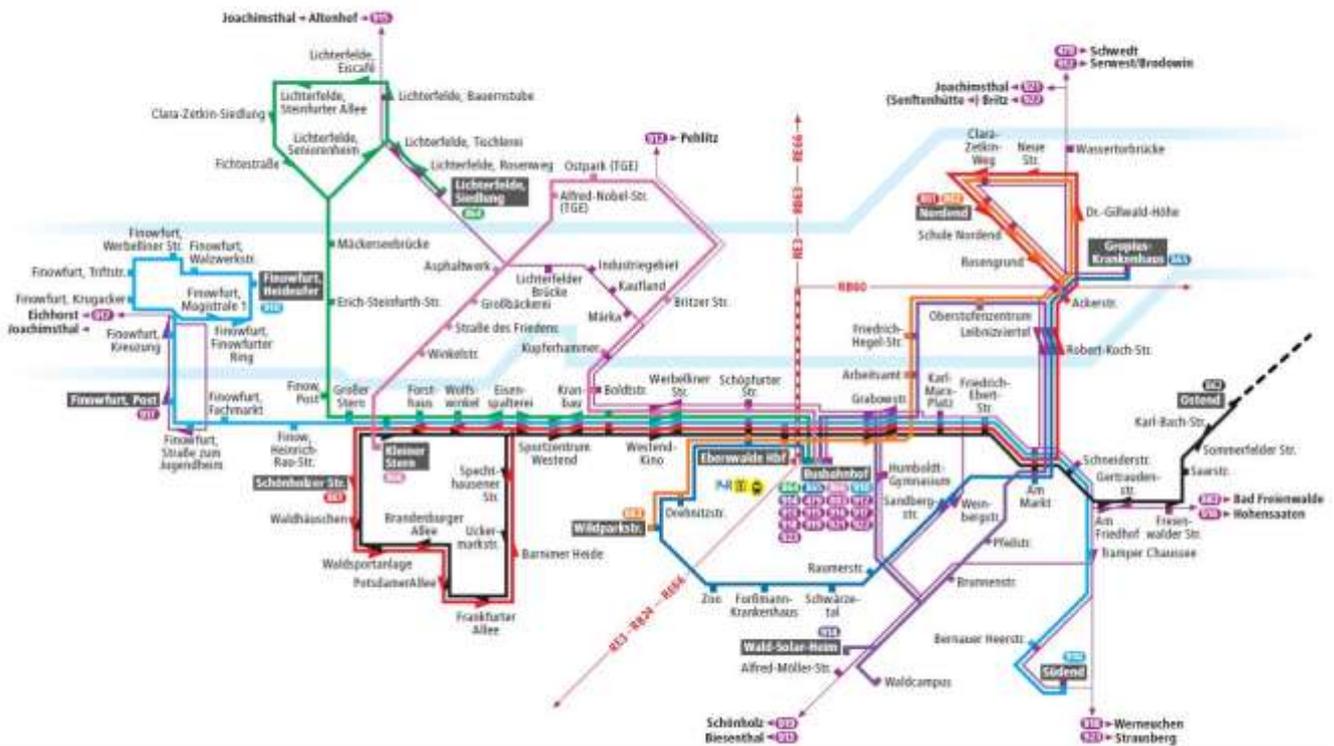


Abbildung 6: Zielnetz Stadtverkehr Eberswalde

## TAKT- UND BETRIEBSZEITEN STADTVERKEHR EBERSWALDE

Linie	Streckenverlauf	Taktzeit	Betriebszeit
861 Obus	Nordend - Markt - Hauptbahnhof - Kleiner Stern - Brandenburgisches Viertel - Hauptbahnhof - Markt - Nordend	Montag bis Freitag: 15 Minuten Samstag bis Sonntag: 30 Minuten	4 – 23 Uhr 5 – 23 Uhr
862 Obus	Ostend - Markt - Hauptbahnhof - Brandenburgisches Viertel - Kleiner Stern - Hauptbahnhof - Ostend	Montag bis Freitag: 15 Minuten Samstag bis Sonntag: 30 Minuten	4 – 23 Uhr 5 – 23 Uhr
864	Eberswalde, Busbahnhof - Kleiner Stern - Lichterfelde - Clara-Zetkin-Siedlung	Montag bis Freitag: 60 Minuten Samstag bis Sonntag: 120 Minuten	4 – 18 Uhr 6 – 18 Uhr
865	Eberswalde, Busbahnhof - Westend - Zoo - Markt - Gropius-Krankenhaus	Montag bis Freitag: Min. 60 Minuten Samstag bis Sonntag: 60 Minuten	5 – 19 Uhr 8 – 19 Uhr
866	Eberswalde, Busbahnhof - TGE - Finow	Montag bis Freitag Min. 60 Minuten	4 – 19 Uhr
910 Vsl. ab 2023 als Obus	Südend - Markt - Hauptbahnhof - Kleiner Stern - Finowfurt	Montag bis Freitag: 30 Minuten <sup>1)</sup> Samstag bis Sonntag: 120 Minuten	4 – 23 Uhr 5 – 23 Uhr
914	Eberswalde, Busbahnhof - Waldcampus - Markt - Leibnizviertel - Eberswalde, Busbahnhof	Montag bis Freitag: 60 Minuten Samstag bis Sonntag: 60 Minuten	8 – 16 Uhr 9 – 17 Uhr

Tabelle 70 Takt- und Betriebszeiten Stadtverkehr Eberswalde

Ergänzungen zu Tabelle 70 Takt- und Betriebszeiten Stadtverkehr Eberswalde

1) nur auf dem Abschnitt Eberswalde Südend - Eberswalde Markt - Eberswalde Hauptbahnhof - Finow Kleiner Stern

### 3.2.3 STADTVERKEHR BERNAU BEI BERLIN

Bei der Gestaltung des Stadtverkehrs Bernau bei Berlin soll dem Bevölkerungszuwachs der Stadt Rechnung getragen werden und das Liniennetz des Stadtverkehrs überarbeitet und auf alle Ortsteile Bernau bei Berlins ausgeweitet werden. Dabei soll die Linie 868 (Süd - S Bahnhof Bernau - Rathaus - Friedenstal - Schönow - S Bahnhof Zepernick) sowohl hinsichtlich der Linienführung als auch hinsichtlich der Takt- und Betriebszeiten unverändert bleiben. Die Linie 900 soll ausgebaut und in einem verdichteten Takt fahren. Darüber hinaus ist eine genauere Planung der Linien im Bereich der Stadt Bernau bei Berlin erst nach der Festlegung für oder gegen einen Einrichtungsverkehr im Innenstadtbereich möglich.

Fest steht bereits, dass die Einführung eines Taktverkehrs im südlichen Barnim zur Verbesserung des Angebots beitragen und dem Schülerverkehr mehr Möglichkeiten bieten wird. Die Details sind zum Stand der Erarbeitung noch im Aushandlungsprozess, werden aber zu einem Aufwuchs von ca. 750 000 bis 1 000 000 Fahrplankilometern pro Jahr im gesamten südlichen Teilraum des Landkreises – und damit auch zum Teil im Stadtgebiet Bernau - führen. Mehr dazu in Kapitel 3.2.4. / Verkehrsoptimierung.

Zu Prüfen ist, ob die Anbindung von Lindow, die Erschließung von Gewerbegebieten (z.B. Potsdamer Allee) oder eine Taktverdichtung der S-Bahn in den Fahrplan integriert werden können. Bei einer Taktverdichtung der S-Bahn sind auch Anschlussbeziehungen am Bahnhof S-Bernau; S-Friedenstal, S Zepernick zu prüfen.

Die für den Stadtverkehr von Bernau bei Berlin vorgeschlagenen Maßnahmen stellen eine Optimierung des vorhandenen Linienangebotes dar und bedeuten nicht zwangsläufig eine Ausweitung des Grundangebotes.

#### TAKT- UND BETRIEBSZEITEN STADTVERKEHR BERNAU BEI BERLIN

Linie	Streckenverlauf	Taktzeit	Betriebszeit
868	Süd - S Bahnhof Bernau - Rathaus - Friedenstal - S Bahnhof Zepernick	Montag bis Freitag: 20 Minuten Samstag bis Sonntag: 60 Minuten	4:30 – 23 Uhr 7:30 – 21 Uhr
869	Bernau Busbahnhof - S Bahnhof Bernau - Rathaus - Puschkinsiedlung - Krankenhaus - Ladeburg - Lobetal	Montag bis Freitag: 60 Minuten Samstag bis Sonntag: 120 Minuten	4 – 20 Uhr 8 – 20 Uhr
870	Bernau Schwanebecker Chaussee - Wilhelm-Witling-Straße - S-Bahnhof Bernau - S-Bahnhof Bernau - Wilhelm-Witling-Straße - Bernau Schwanebecker Chaussee (am Wochenende nur im Puschkin-Viertel und Panke-Park)	Montag bis Freitag 60 Minuten Samstag bis Samstag: 20 - 40 Minuten	4:30 - 21:30 Uhr 6:40 - 22 Uhr
892	Bernau Busbahnhof - S Bernau - Lindow - Schule Schwanebeck - Birkholz - Birkenhöhe	Montag bis Freitag: 60 Minuten	4 – 20 Uhr
900	S Bernau - Schönow - S Zepernick – Schwanebeck	Montag bis Freitag 60 Minuten Zepernick/Schwanebeck 30 Min. Samstag bis Sonntag 60 Minuten	4 – 21 Uhr 4- 21 Uhr 6 – 20 Uhr

Tabelle 71 Takt- und Betriebszeiten Stadtverkehr Bernau bei Berlin

ZIELNETZ STADTVERKEHR BERNAU BEI BERLIN

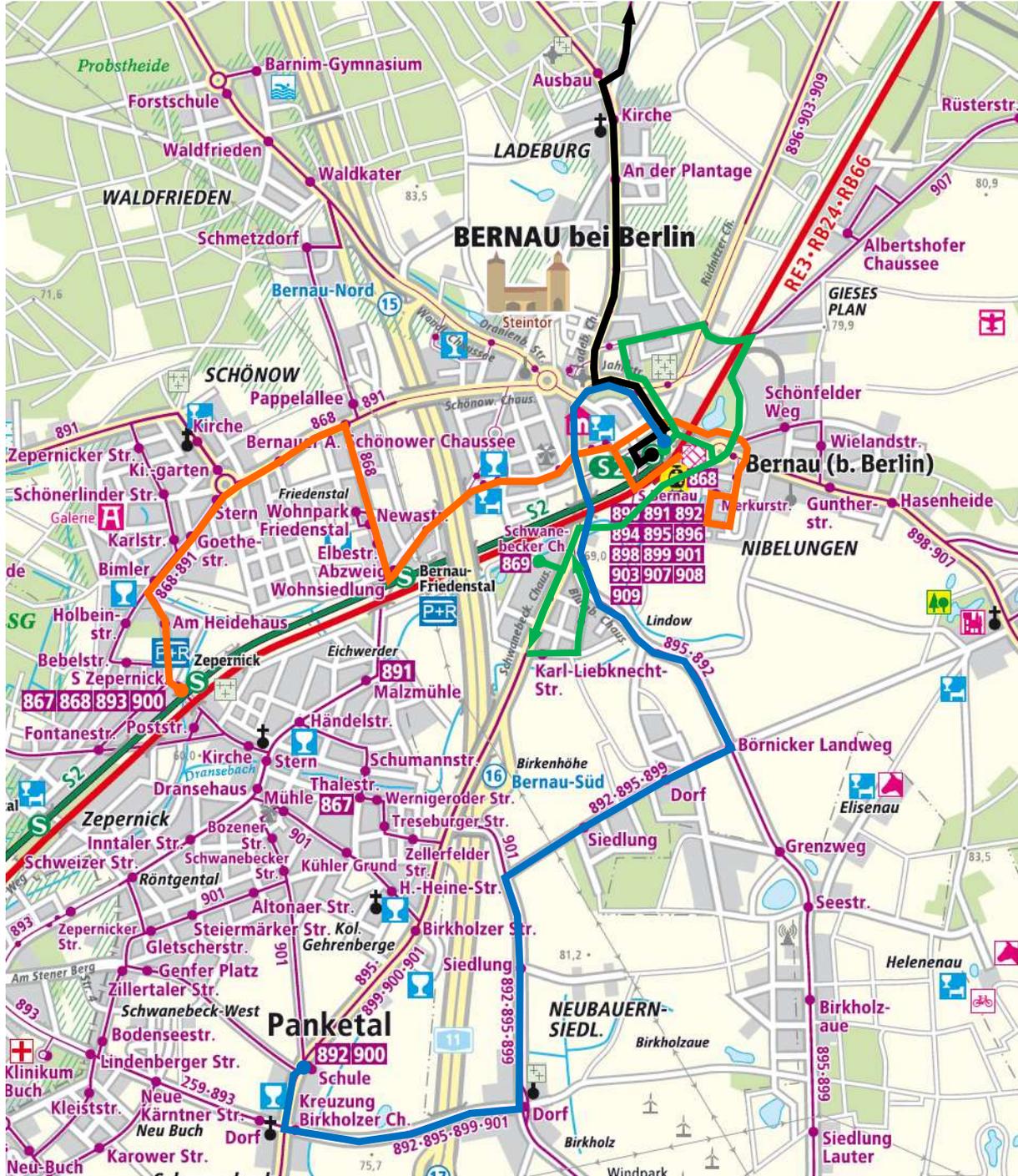


Abbildung 7: Zielnetz Stadtverkehr Bernau bei Berlin

### 3.2.4 REGIONALVERKEHR BEREICH BERNAU BEI BERLIN

Für den Regionalverkehr im Bereich Bernau bei Berlin werden folgende Änderungen am zurzeit gültigen Fahrplan angestrebt:

- Insgesamt soll das Angebot deutlich ausgebaut werden und sowohl im Schülerverkehr als auch für alle anderen Fahrgäste regelmäßige, gradlinigere und häufigere Fahrten anbieten.
- An zentralen Umsteigepunkten (Schwanebeck Schule, Blumberg Bahnhof, Werneuchen, Wandlitz S Bernau Friedenstal, S Bernau, Schönwalde) soll ein Umsteigen problemlos möglich sein. Die Umsteigepunkte müssen daher baulich z. T. stark verändert werden.
- Einzelne Details und Fahrzeiten dieser Verkehrsoptimierung sind zum Zeitpunkt der Schriftlegung noch im Aushandlungsprozess. Die Generelle Umsetzung ist zum Schuljahresbeginn 2023/24 vorgesehen. Neben zahlreichen Detailverbesserungen sind folgende Veränderungen geplant:
  - Linie 909: mehr Fahrten an Schultagen
  - 908/ 872 Aufteilung in zwei Linien, Linie 872 umfährt das Stadtzentrum von Bernau; deutlich mehr Fahrten, u.a. Anbindung von Schönfeld, direkte Verbindung zur Schule Werneuchen
  - 903: (Barnim-Gymnasium) – Basdorf – Wandlitz; Stundentakt 6- 9; 13- 17 Uhr, sonst 2-Std.-Takt
  - 902: Verlängerung bis Basdorf, zusätzliche Fahrten.
  - 901: klarere Linienführung, 30-Minuten Takt 5- 9 Uhr und 12- 18 Uhr; Anbindung der Schule Lindenberg/ Verknüpfung am Umsteigepunkt Schwanebeck
  - 900: Taktverdichtung auf 20-/ 40-Minuten (HVZ); Linienerweiterung
  - 899: durchgehende Verbindung Zepernick – Schwanebeck – Blumberg; Stunden Takt (HVZ)
  - 898: Stundentakt bzw. 2-Stunden-Takt an Ferientagen
  - 897/894: Verdichtung der Strecke Wandlitz – Bernau auf 10-Minuten-Takt.
  - 896: mehr Fahrten im morgendlichen Schulbusverkehr
  - 895: Durchbindung Bernau – Blumberg – Werneuchen im Stundentakt (auch in den Ferien)
  - 869: mehr Fahrten morgens, Anbindung Ausbildungszentrum Lobetal
- Das bestehende PlusBus-Angebot soll bei weiterer Förderung durch das Land erhalten und ggf. durch eine Verbindung von Bernau bei Berlin über Wandlitz nach Oranienburg ergänzt werden.

Erweiterungs- bzw. Prüfbedarf gibt es insbesondere für:

- Neue Schulstandorte in Panketal, Elbestraße, ggf. Ahrensfelde / Werneuchen; ggf. mehr.
- Werneuchen - mögliche Stadtlinie bei entsprechender Finanzierung
- Durchgehende Verbindung von Bernau über Ahrensfelde nach Höhnnow bzw. weiter südlich
- Auswirkungen einer Taktverdichtung auf der RB25 und von Blumberg als Umsteigepunkt
- Wandlitz – touristische Fahrten; Stadtlinie rund um den See

Die Zielkonzepte bedingen zum Teil eine finanzielle Beteiligung der Kommunen.

## TAKT- UND BETRIEBSZEITEN REGIONALVERKEHR BERNAU BEI BERLIN

Linie	Streckenverlauf	Taktzeit	Betriebszeit
867	S Zepernick - Musikerviertel - S Zepernick	Montag bis Freitag: 60 Minuten Samstag bis Sonntag: 60 Minuten	4:30 – 20:30 7:30 – 18:30
872	BAR-Gym.Bernau - Schmetzdorf - S Bernau-Friedenstal - Zepernick - Schwanebeck	Montag bis Freitag: 30 Minuten 60 Minuten	6 – 9 Uhr; 13 – 17 Uhr 9 – 13 Uhr; 17 – 19 Uhr
890	Bernau – Lanke – Ruhlsdorf – Marienwerder	Montag bis Freitag: (Schullinie) 60 Minuten 60 Minuten Samstag bis Sonntag:	4 – 8 Uhr 10 – 18 Uhr 8 – 20 Uhr
891	Bernau - Wandlitz - (Zühlsdorf) - Basdorf - Schönerlinde - Zepernick - Bernau	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen
893	Zepernick - S Buch - Klinikum Buch - Lindenberg - S Hohenschönhausen - Prerower Platz (Bln)	Montag bis Freitag: 20 Minuten Samstag bis Sonntag: 60 Minuten <sup>2)</sup>	4:30 – 22:30 Uhr 6 – 20 Uhr
894	Bernau - Wandlitz - (Stolzenhagen)	Montag bis Freitag: 20 Minuten Samstag bis Sonntag: 60 Minuten	4:30 – 22:30 Uhr 6:30 – 22:30 Uhr
895	Bernau - (Schwanebeck) - Blumberg - (Krummensee) - Seefeld - Werneuchen	Montag bis Freitag: 30 Minuten	4 – 20 Uhr
896	Bernau - Rüdnitz - Biesenthal	Montag bis Freitag: 60 Minuten Samstag bis Sonntag: 120 Minuten	4 – 20 Uhr 6 – 18 Uhr
897	Bernau - Wandlitz - (Klosterfelde)	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen
898	Bernau - Börnicke - Krummensee - Werneuchen	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen
899	Bernau / Schwanebeck - Birkenhöhe - Blumberg	Vorgaben Schülerverkehr	Vorgaben Schülerverkehr
900	Bernau - Schönow - Zepernick - Schwanebeck	Montag bis Freitag: ca. 30 Minuten Samstag bis Sonntag: Ca. 60 Minuten	6 – 18 Uhr
901	Bernau - Zepernick - Schwanebeck > Ahrensfelde - Mehrow - Eiche - Blumberg	Vorgaben Schülerverkehr	Vorgaben Schülerverkehr
902	Groß Schönebeck - Marienwerder - Klosterfelde - Stolzenhagen - Wandlitz	Vorgaben Schülerverkehr	Vorgaben Schülerverkehr
906	Wegendorf - Werneuchen - Hirschfelde	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen
907	Bernau - Albertshof - Schönfeld - Tempelfelde - Grüntal - Danewitz - Biesenthal	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen	Vorgaben Schülerverkehr und alternative Bedienformen
908	Bernau - Börnicke - Schönfeld - Werneuchen	Montag bis Freitag: 60 Minuten 60 Minuten	5 – 10 Uhr 12 – 17 Uhr
909	Bernau - Lobetal / Rüdnitz - Danewitz - Grüntal - Biesenthal - Wandlitz	Vorgaben Schülerverkehr	Vorgaben Schülerverkehr

Tabelle 72 Takt- und Betriebszeiten Regionalverkehr Bernau bei Berlin / Erweiterung durch Angebotsoptimierung siehe oben

### 3.2.5 SCHULVERKEHR

Gemäß landesgesetzlichen Vorgaben und der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Barnim ist die Schülerbeförderung vorrangig im Rahmen des ÖPNV zu erbringen. Die Vorgaben der Schülerbeförderungssatzung sind für die Gestaltung des ÖPNV zu Schulzeiten bindend. Die Planung der Schülerbeförderung soll auf Basis der jeweils gültigen Schulentwicklungsplanung erfolgen. Das Leistungsvolumen der Schülerbeförderung im Rahmen des ÖPNV ist innerhalb des Verkehrsvertrages zu regeln und jährlich in der Leistungsvereinbarung fortzuschreiben. Die Buslinien, die in den tabellarischen Übersichten im Kapitel 6.2 mit dem Kriterium „Vorgaben Schülerverkehr“ gekennzeichnet sind, sichern folgende Bedienstandards ab:

- Grundschule:  
Mindestens eine Hinfahrt zum von der Schule gemeldeten Unterrichtsbeginn, mindestens zwei Rückfahrten zu von der Schule gemeldeten Unterrichtsendzeiten.  
Mehrere Fahrten bei gestaffelten Anfangszeiten sind möglich
- Sekundarschule:  
Mindestens zwei Hinfahrten zu den von der Schule gemeldeten Unterrichtsbeginnzeiten, drei Rückfahrten zu den von der Schule gemeldeten Unterrichtsendzeiten.  
Mehrere Fahrten bei gestaffelten Anfangszeiten sind möglich

Eine mögliche Endzeit kann auch das Ende nach Arbeitsgemeinschaften, Nachhilfeunterricht und / oder Hortbetreuung sein. Kurzfristige Veränderungen, Unterrichtsausfall bzw. Hitzeferien können nicht berücksichtigt werden. Ggf. muss eine Betreuung in der Schule bis zum nächsten regulären Schulendpunkt erfolgen.

### 3.3 ALTERNATIVE BEDIENFORMEN

Der Nahverkehrsplan verfolgt unter anderem das Ziel, leitbildhaft die zukünftigen Kriterien für die Gestaltung des üÖPNV im Landkreis zu formulieren. Vorgaben der Europäischen Kommission und veränderte bundesdeutsche Rahmenbedingungen drängen die öffentliche Hand konsequent, mit finanziellen Mitteln so effektiv wie möglich umzugehen. Bei der Betrachtung des üÖPNV und seiner möglichen effizienteren Gestaltung spielen flexibel auf tatsächliche Nachfrage reagierende Bedienformen eine bedeutende Rolle, insbesondere in aufkommensschwachen Gebieten und Zeiten. Durch das bestehende Rufbussystem soll vor allem eine effektivere Auslastung vorhandener Kapazitäten, aber auch eine Verbesserung der Attraktivität des üÖPNV erreicht werden. Der Rufbus soll auch zukünftig nach telefonischer Voranmeldung bzw. Anmeldung per App mit Linien- und Fahrplanbindung von Haltestelle zu Haltestelle verkehren

Darüber hinaus sollten Busverkehre, die in diesem Nahverkehrsplan nicht als Taktlinie definiert sind, wo sinnvoll am Wochenende und an Ferientagen auf Rufbusbedienung umgestellt werden. Auf Basis dieser Evaluierung wird das Angebot gegebenenfalls weiter angepasst.

Soweit möglich sollen andere Angebotsformen von Rufbussen / On-Demand-Verkehren im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten und entsprechend der Finanzierbarkeit in den kommenden Jahren das Angebot erweitern. Hierbei sind weitere Start- und Zielpunkte etwa durch virtuelle Haltestellen möglich. In dieser Form des Angebotes sollen zunächst zwei Bedienegebiete im nördlichen Barnim mit 2 bis 4 zusätzlichen Fahrzeugen geschaffen werden. Fahrten sollen dann auch vom Startpunkt zu naheliegenden Umsteigepunkten in SPNV / üÖPNV möglich sein und nicht zwangsläufig einem festen Linienweg folgen.

Der Rufbusverkehr soll durch das Verkehrsunternehmen disponiert werden. Diese Aufgabe soll dabei soweit möglich in Kooperation mit den benachbarten Landkreisen erfolgen. Wesentliche Verbindungsinformationen und Angaben zur Buchung sollen dabei auch über die Verkaufswege des VBB abrufbar sein. Als Prämisse gilt, dass das Rufbusangebot den regulären Linienverkehr nachfrageorientiert ersetzt und Parallelverkehre vermeidet. Ausnahme können die von Gemeinden eigenfinanzierten, bestellten Verkehre bilden. Weitere Bedingungen, wie Komfortzuschläge, Bedien- und Anmeldezeiträume sollen nach Möglichkeit mit anderen Angeboten im Gebiet des VBB abgestimmt werden.

### 3.4 VERKNÜPFUNG ZWISCHEN DEM ÜÖPNV UND DEM SPNV

Der SPNV soll an den genannten Verknüpfungspunkten mit dem Busverkehr im Landkreis Barnim verknüpft sein. Dabei werden zukünftig die Knotenpunktbeziehungen des Deutschlandtaktes wie auch der in der Nahverkehrsplanung des Landes vorgesehene Brandenburg-Takt eine entscheidende Rolle spielen genauso wie Produkte des SPNV, die erst später zur Verfügung stehen werden (RE 9, Taktverdichtungen etc.). Bei deutlichen Taktverdichtungen gegenüber dem Stand von 2022 – insbesondere bei Einführung eines 10-Minutentaktes auf der S 2 können die Verknüpfungszeiten zu einzelnen Regionen abweichen.

Der Übergang erfolgt jeweils gemäß der Betriebszeiten (siehe oben) und mit Anschlusssicherung zu den jeweils letzten Fahrten vor Betriebsschluss (SPNV oder üÖPNV). Sollten der Leitstelle des Verkehrsunternehmens nicht alle Echtzeitinformationen des SPNV vorliegen, hat es bei entsprechender Stelle auf die Verfügbarmachung hinzuwirken.

#### 3.4.1 VERKNÜPFUNGEN EBERSWALDE HAUPTBAHNHOF:

RE 3 bzw. RE 9/ RE 66 aus/ in Richtung Berlin

- Nordend
- Kleiner Stern
- Ostend
- Brandenburgisches Viertel
- Clara-Zetkin-Siedlung
- Zoo, Gropius-Krankenhaus
- Südend
- Finowfurt
- Altenhof
- Oderberg

RE 3 BZW. RE 9/ RE 66 aus/ in Richtung Angermünde

- Nordend
- Kleiner Stern
- Ostend
- Brandenburgisches Viertel
- Zoo, Gropius-Krankenhaus
- Südend

RB 24 aus/ in Richtung Berlin

- Nordend
- Kleiner Stern
- Ostend
- Brandenburgisches Viertel
- Zoo, Gropius-Krankenhaus
- Südend

RB 63 aus/ in Richtung Joachimsthal (Templin/ Oranienburg)

- Nordend
- Südend

#### 3.4.2 VERKNÜPFUNGEN BERNAU BEI BERLIN:

RE 3/ RE 9 aus Richtung Berlin

- Süd
- Schönow
- Ladeburg, Lobetal
- Lindow, Schwanebeck
- Wandlitz
- Blumberg
- Biesenthal

RB 24 aus/ in Richtung Berlin

- Süd
- Schönow
- Wandlitz
- Blumberg

S-Bahnlinie S 2 aus Richtung Berlin

- Süd
- Schönow
- Wandlitz

#### 3.4.3 VERKNÜPFUNGEN WERNEUCHEN:

RB 25 aus Richtung Berlin

- Bad Freienwalde
- Bernau bei Berlin

#### 3.4.4 VERKNÜPFUNGEN WANDLITZ:

RB 27 aus/ in Richtung Berlin bzw. Groß Schönebeck  
Bernau bei Berlin

#### 3.4.5 VERKNÜPFUNGEN JOACHIMSTHAL:

RB 63 aus/ In Richtung Eberswalde (Templin)

- Templin
- Parlow-Glambeck

#### 3.4.6 VERKNÜPFUNGEN GROß SCHÖNEBECK:

RB 27 aus Richtung Berlin

- Schluff
- Dölln, Böhmerheide
- Eichhorst, Finowfurt

#### 3.4.7 VERKNÜPFUNGEN BLUMBERG:

RB 25 aus/ in Richtung Berlin/ Werneuchen  
Birkholzaue

3.4.8 BERLIN-HOHENSCHÖNHAUSEN:  
RB 24 aus/ in Richtung Eberswalde  
Schwanebeck, Lindenberg

3.4.9 VERKNÜPFUNGEN ANGERMÜNDE:  
RE 3/ RE 9 aus Richtung Berlin  
Lunow

### 3.5 KATEGORIEN DER LINIEN

Das Liniennetz im Landkreis Barnim ist gemäß Leitbild des ÖPNV im Landkreis Barnim im Kapitel 1.2 des Nahverkehrsplanes für den übrigen ÖPNV des Landkreises Barnim im Zeitraum 2023 bis 2026 in die folgenden Kategorien unterteilt:

- Taktlinie;
- Zubringerlinie;
- Schülerlinie.

Dabei sind die folgenden Linien Taktlinien:

259, 861, 862, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 872, 892, 893, 894, 895, 896, 908, 910, 915 und 916.

Diese Linien verkehren gemäß den Vorgaben zu Takt- und Betriebszeiten aus Kapitel 2.3.

Die folgenden Linien dienen als Zubringerlinien:

887, 890, 891, 897, 898, 900, 903, 904, 905, 906, 907, 912, 914, 917, 918, 919, 920, 921 und 922.

Diese Linien verkehren gemäß den Vorgaben zum Schulverkehr aus Kapitel 3.2.5 und den Vorgaben für alternative Bedienformen aus Kapitel 3.3.

Die folgenden Linien sind Schülerlinien:

863, 898, 899, 901, 902, 904, 905, 906, 907, 909, 911, 913 und 923.

Insbesondere das aktuelle Bevölkerungswachstum, vor allem durch Zuzug und die damit einhergehenden Steigerung der Anzahl zu beschulender Kinder und Jugendlicher, erfordern eine stete Anpassung des Angebots an die sich wandelnde Nachfrage. Insbesondere im südlichen Teilraum des steht die Optimierung des Angebots bevor, ein fertiges Konzept aus der Abwägung verschiedener Lösungsmodelle entstanden, liegt bereits abgestimmt vor und wird mit dem Fahrplanwechsel 2023/24 umgesetzt. Die Kreisverwaltung versteht die Stärkung des üÖPNV im Sinne einer nachhaltigen Daseinsvorsorge als Teilaspekt einer angepassten Klimapolitik und Beitrag zur Verkehrswende.

### 3.6 QUALITÄTSVORGABEN

Die nachfolgend beschriebenen Qualitätsvorgaben für den zukünftigen üÖPNV im Landkreis Barnim betreffen die folgenden Schwerpunkte:

- Fahrgastinformation,
- Haltestellenausstattung (einschließlich der Barrierefreiheit),
- Fahrzeugausstattung (einschließlich der Barrierefreiheit),
- Pünktlichkeit,
- Sicherheit,
- Sauberkeit,
- Personal,
- intermodale Verknüpfung und
- Klimaschutz.

3.6.1 FAHRGASTINFORMATION Die Fahrgastinformation spielt eine wesentliche Rolle für die Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote.

Die Ausstattung von Haltestellen mit Dynamischen Anzeigen im Landkreis ist im Rahmen der verfügbaren Mittel weiter voranzutreiben. Insbesondere sind bestehende DFI-Systeme zu pflegen, und die Funktionsfähigkeit durch das Verkehrsunternehmen sicherzustellen. Die Informationen über die Website des Verkehrsunternehmens sollten weiterhin mindestens dem gegenwärtigen Stand entsprechen (vgl. Kapitel 5.5.1). Über vorhersehbare Störungen, etwa durch Baustellen, und damit verbundene Änderungen im Betrieb ist in jedem Fall sowohl über die Website des Verkehrsunternehmens, als auch durch Aushänge an den betreffenden Haltestellen zu informieren. Fahrzeuge, die neu angeschafft werden, haben über einen Monitor zu verfügen, der die Fahrgäste über die nächsten Haltestellen der Linie informiert. Neben der visuellen Information ist die nächste Haltestelle auch akustisch über Lautsprecher wiederzugeben (2-Sinne-Prinzip). Fahrzeugneuanschaffungen müssen neben einem Zielschild vorn in Matrix-Bauweise an zwei weiteren Seiten zumindest die Darstellung der Liniennummer in elektronischer Form ermöglichen. Die Möglichkeiten zur Echtzeiterfassung der Fahrzeuge, abgeleitete Angaben zur Pünktlichkeit etc. sollen zumindest den diesbezüglichen Standards des VBB entsprechen.

### 3.6.2 HALTESTELLENAUSSTATTUNG

Ein qualitativ hochwertiger ÖPNV, der zur Nutzung animiert, hängt maßgeblich von den eingesetzten Fahrzeugen sowie von der Ausstattung der Haltestellen ab. Die Umsetzung entsprechender Standards hinsichtlich der Fahrzeuge obliegt der Verantwortung der Verkehrsunternehmen. Haltestellen werden in der Regel durch die Ämter und Gemeinden als Baulastträger im Landkreis Barnim umgesetzt.

#### Allgemein

Haltestellen sind die Visitenkarten des ÖPNV. Um für bestimmte Haltestellentypen einen gewissen Grundstandard zu gewährleisten, werden die Haltestellen im Landkreis klassifiziert. Wesentliche Kriterien für die Klassifizierung sind, in Anlehnung an die Kriterien des VBB, das Fahrgastaufkommen und die Verknüpfungsfunktion mit dem SPNV.

#### KATEGORIEN VON HALTESTELLEN

Kategorie	Beschreibung
A	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verknüpfungshaltestelle mit hohem Fahrgastaufkommen</li> <li>▪ Haltestelle an einer SPNV-Zugangsstelle mit mehr als 1.000 Ein- und Ausstiegen (Bahn) pro Tag</li> <li>▪ ZOB mit mehr als 250 Ein- und Ausstiegen pro Tag</li> </ul>
B	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Haltestelle mit regionaler Bedeutung an einer SPNV-Zugangsstelle mit mehr als 250 Ein- und Ausstiegen (Bahn) pro Tag</li> <li>▪ ZOB mit bis zu 250 Ein- und Ausstiegen pro Tag</li> </ul>
C	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ alle übrigen Haltestellen</li> </ul>

Tabelle 73: Kategorien von Haltestellen

Zur Grundausstattung von Haltestellen gehört in jedem Fall der Haltestellenmast inklusive dem Haltestellenschild sowie ein Fahrplanaushang zu allen verkehrenden Linien. Darüber hinaus gelten die unten aufgeführten Mindeststandards für die jeweiligen Haltestellentypen.

## HALTESTELLENSTANDARDS

Ausstattung	Haltestellenkategorie		
	A	B	C
Aufenthalt			
Befestigte Wartefläche	x	x	
Beleuchtung	x	x	(x)
Wetterschutz / Wartehäuschen	x	x	(x)
Sitzgelegenheiten	x	x	(x)
Überdachte Sitzgelegenheit	x	x	(x)
Abfallbehälter	x	x	(x)
Information			
Haltestellenmast und -schild	x	x	x
Fahrplan	x	x	x
Liniennetzplan	x		
Umgebungsplan	x		
Dynamische Anzeige	x		
Infoterminal	(x)		
Telefon / Notruf	(x)		
x: muss vorhanden sein, (x): sollte vorhanden sein, Notwendigkeit ist im Einzelfall zu prüfen			

Tabelle 74: Haltestellenstandards

Insbesondere bei den Haltestellen der Kategorie C gibt es sehr starke Unterschiede. Hier muss im Einzelfall geprüft werden, welche Ausstattung neben dem Haltestellenmast und dem Fahrplan sinnvoll ist. Es ist zeitnahes Ziel des Landkreises, auch mögliche Abstellvarianten von Fahrrädern bzw. Pedelecs an geeigneten Standorten von Bushaltestellen als Ausstattungsmerkmale zu definieren. Damit verbindet sich die Hoffnung, diesen Kundenkreis noch stärker an den ÖPNV zu binden und gleichzeitig einen weiteren Baustein zum Klimaschutz beizutragen.

Im Zuge des Ausbaus von On-Demand-Verkehren sind auch virtuelle Haltestellen möglich. Hierfür gelten andere Regeln der Ausstattung. Abhängig von den Bedürfnissen der konkreten Fahrgäste ist aber in jedem Fall ein sicheres Ein- und Aussteigen zu gewährleisten bzw. sind vorhandene Barrieren deutlich zu benennen.

### Barrierefreiheit

Um dem Ziel der gesetzlich normierten „vollständigen Barrierefreiheit“ näher zu kommen, ist die Kategorisierung der Haltestellen hilfreich (vgl. zur Barrierefreiheit Kap. 4.2.). Eine Priorisierung soll dabei helfen, dieses Ziel entlang möglichst objektiver Kriterien zu erreichen. Dabei sollen zunächst Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen barrierefrei ausgebaut werden (Kategorie A). Danach erfolgt der Aus- und Umbau der Haltestellen mit regionaler Bedeutung und weniger hohem Fahrgastaufkommen (Kategorie B). In der dritten Kategorie, die alle übrigen Haltestellen umfasst, soll ebenfalls die vollständige Barrierefreiheit hergestellt werden, sofern nicht ein Ausnahmetatbestand eingreift (Kategorie C). Tabelle gibt eine Übersicht zu Kombinationen der verschiedenen Kategorien und den Ausbauzuständen sowie zur Herstellung der Barrierefreiheit.

### BARRIEREFREIHEIT NACH HALTESTELLENKATEGORIEN

	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C
Neubau	Vollständige Barrierefreiheit ist herzustellen	Vollständige Barrierefreiheit ist herzustellen	Vollständige Barrierefreiheit ist herzustellen, sofern kein Ausnahmetatbestand vorliegt
Ausbau	Vollständige Barrierefreiheit ist herzustellen	Vollständige Barrierefreiheit ist herzustellen	Vollständige Barrierefreiheit ist herzustellen, sofern kein Ausnahmetatbestand vorliegt
Bestand	Vollständige Barrierefreiheit ist schnellstmöglich herzustellen	Vollständige Barrierefreiheit ist schnellstmöglich herzustellen	Verbesserungen bezüglich der Barrierefreiheit muss geprüft werden

Tabelle 75: Barrierefreiheit nach Haltestellenkategorien

Um einen Haltestellenausbau handelt es sich, wenn an einer bestehenden Haltestelle bauliche Maßnahmen umgesetzt werden. Beispiele hierfür sind:

- neuer Belag,
- Gehwegausbau, oder
- die Neuordnung des Straßenraumes.

Ausnahmen sind durch folgende Aspekte gekennzeichnet:

- Zugang zur Haltestelle ist nicht barrierefrei (demzufolge auch die Haltestelle nicht) und/ oder
- sehr geringe Einwohnerzahl im Ortsteil (<1.000 EW) und gleichzeitig kein nachgewiesener Bedarf.

Die Baulast der Haltestellen liegt in der Regel bei den Ämtern und Gemeinden, also nicht in direkter Verantwortung des Landkreises. Der Landkreis als Aufgabenträger im ÖPNV kann daher nur in begrenztem Umfang auf Maßnahmen hin- und einwirken, die in der Verantwortung der Baulastträger stehen. Der Landkreis ist jedoch bemüht, in diesen Fällen eine einvernehmliche Lösung mit dem Baulastträger herbeizuführen und wird weder Neu- noch Umbau von nicht barrierefreien Haltestellen fördern. Menschen mit Behinderung wird erforderlichenfalls eine individuelle Beförderungslösung angeboten. Ferner ist ein barrierefreier Ausbau von Haltestellen, die äußerst selten frequentiert werden und bei denen kein nachgewiesener Bedarf besteht, für den Landkreis nicht darstellbar.

Keine Ausnahmetatbestände liegen hingegen vor, wenn sich im Einzugsgebiet der Haltestelle:

- ein Krankenhaus,
- ein Ärztezentrum / eine Poliklinik,
- eine Einrichtung für Menschen mit Behinderung, oder
- eine sonstige Einrichtung mit besonderer Nachfrage mobilitätseingeschränkter Menschen

befindet. In diesen Fällen besteht ein erhöhtes Bedürfnis für eine barrierefreie Beförderung.

Barrierefreie Haltestellen im Landkreis sollen die in Tabelle 77 dargestellten Mindestanforderungen erfüllen. Diese Vorgaben ergeben sich einerseits aus Empfehlungen allgemeingültiger Planungsgrundsätze sowie aus der Beteiligung der Behindertenbeauftragten im Landkreis Barnim und Vertreterinnen und Vertretern von Menschen mit Behinderung. Darüber hinaus gilt zur einheitlichen Nutzbarkeit des ÖPNV in Berlin und Brandenburg der Leitfaden zum Ausbau barrierefreier Bushaltestellen des VBB und das Ergänzungsblatt der BBG.

#### MINDESTSTANDARDS BARRIEREFREIHEIT VON HALTESTELLEN

Barrierefreiheit – Haltestelle	
Kriterium	Beschreibung
Bordstein	Sonderbord mit mindestens 18 cm Kantenhöhe
Längsneigung	Längsneigung über 5 % sind an Haltestellen zu vermeiden
Stellfläche	Überdachte Stellplätze für mindestens 1 Rollstuhl mit mindestens 1,50 x 1,50 m überdachter Rangierfläche
Manövrierfläche	Es ist ein 1,50 m breiter Steifen zwischen Haltestellenkante und Bauteilen, als Rangierfläche für Rollstuhlfahrer oder Kinderwagen vorzusehen, bei Borden unter 22cm 2,5m x 2,5m
Fahrplan	Der Fahrplanaushang ist in 2 Höhen anzubringen
Zugang	Es sind abgesenkte / barrierefreie Haltestellen-Zugänge vorzusehen
Blindenleitsystem	Blindenleitsysteme müssen mit einem Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern ausgestattet sein

Tabelle 76: Mindestanforderungen für barrierefreie Haltestellen

#### 3.6.3 FAHRZEUGAUSSTATTUNG – ALLGEMEIN

Für neue Fahrzeuge, die im Linienverkehr eingesetzt werden sollen, gelten grundsätzlich folgende technischen und gesetzlichen Regelungen:

- BO-Kraft - Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr,
- Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz,
- Richtlinien des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen VDV.
- Clean Vehicles Directive (bzw. das abgeleitete Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge)

Folgende Mindeststandards gelten in jedem Fall für alle eingesetzten Fahrzeuge (Ausnahme Kleinbusse und PKW):

#### MINDESTSTANDARDS AUSSTATTUNG VON FAHRZEUGEN

Allgemeine Ausstattung – Fahrzeug	
Kriterium	Beschreibung
Antriebstechnik	Bei neuanschaffenden Fahrzeugen sind emissionsarme Antriebsarten gemäß aktueller technischer Vorschriften auszuwählen. Dies bedeutet bei Neuanschaffungen die jeweils aktuell einzuhaltenden Abgas-Normen. Soweit möglich sollen Antriebstechniken ohne lokale Emissionen bevorzugt werden.
Haltestangen und -griffe	Haltestangen und -griffe sind in ausreichender Anzahl und für verschiedene Körpergrößen anzubringen.
Haltewunschasten	Haltewunschasten sind in ausreichender Anzahl und für verschiedene Körpergrößen erreichbar anzubringen.
Linienanzeiger	Linienanzeiger in elektronischer Form sind an drei Seiten eines Fahrzeuges vorzusehen. Diese sind bei Neuanschaffungen Pflicht.
Zielanzeiger	Zielanzeiger sind vorn am Fahrzeug zu befestigen. Elektronische Anzeiger sind bei Neuanschaffungen grundsätzlich zu erwerben.
Verkehrsunternehmen	Die Bezeichnung des Verkehrsunternehmens ist vorn, rechts und links am Fahrzeug zu markieren.
Klimaanlage	Klimaanlagen sind bei Neuanschaffungen Standard.
Information nächste Haltestelle	Die Ankündigung der nächsten Haltestelle muss optisch und akustisch erfolgen (2-Sinne-Prinzip). Fahrzeugneuanschaffungen müssen über einen Monitor verfügen, der mindestens die nächste Haltestelle aufzeigt.

Tabelle 77: Mindeststandards für Fahrzeuge

Neben diesen Merkmalen steht es den Verkehrsunternehmen frei, ihre Fahrzeuge mit weiteren Komfortmerkmalen auszustatten.

#### 3.6.4 FAHRZEUGAUSSTATTUNG – BARRIEREFREIHEIT

Eine weitgehende Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖPNV kann nur über ein Zusammenwirken von entsprechend ausgestatteten Haltestellen und Fahrzeugen hergestellt werden. Bei der Herstellung der Barrierefreiheit ist sich an den allgemein anerkannten Regeln der Technik sowie an aktuellen Regelwerken zu orientieren. Dazu gehören insbesondere:

- „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ – H BVA,
- „Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV“ – EAÖ,
- „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“ vom VDV sowie
- einschlägige Normen des Deutschen Instituts für Normung e. V. (DIN).
- Leitfaden zum Ausbau „barrierefreier Bushaltestellen“ - VBB

Für die Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV sollen bei Neuanschaffungen folgende Mindeststandards bei den Fahrzeugen gelten:

#### MINDESTSTANDARDS BARRIEREFREIHEIT VON FAHRZEUGEN

Fahrzeuge – Barrierefreiheit	
Kriterium	Beschreibung
Niederflurfahrzeuge	Grundsätzlich sind bei Neuanschaffungen Niederflurfahrzeuge zu beschaffen.
Rampe	Eine ausklappbare Rampe ist an mindestens einer Tür des Fahrzeuges vorzusehen.
Kontrast Innenraum	Die Gestaltung des Innenraumes ist farblich kontrastreich zu gestalten.
Sondernutzungsflächen	Es sind ausreichend dimensionierte Sondernutzungsflächen vorzusehen, wobei mindestens ein gekennzeichnete Stellplatz für einen Rollstuhl bzw. Kinderwagen vorhanden zu sein hat.
Information nächste Haltestelle	Die Ankündigung der nächsten Haltestelle muss optisch (per Monitor) und akustisch (per Lautsprecher) erfolgen (2-Sinne-Prinzip).
Haltewunschtasten	Haltewunschtasten und Haltegriffe sind in ausreichender Anzahl und behindertengerecht erforderlich.

Tabelle 78: Mindeststandards Barrierefreiheit von Fahrzeugen

Ausnahmen bilden Linien des Regionalverkehrs, auf denen auf Grund des Straßenzustands keine Niederflurbusse eingesetzt werden können sowie Kleinbusse / Rufbusse. Dies ist in jedem Fall zwischen Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger abzustimmen und im Fahrplan kenntlich zu machen. Insbesondere bei der Neuanschaffung von Kleinbussen ist jedoch darauf zu achten, dass im Rahmen der Marktverfügbarkeit die Mitnahme von mobilitätseingeschränkten Menschen ermöglicht werden sollte.

Zudem kann bei Verstärkerfahrten im Schülerverkehr von diesen Merkmalen abgewichen werden und es können demnach auch Hochflurfahrzeuge / Reisebusse durch das VU bereitgehalten werden.

#### 3.6.5 PÜNKTLICHKEIT

Die Kunden erwarten, dass öffentliche Verkehrsmittel fahrplamtreu fahren, d. h. konkret, dass die angegebenen Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie die Anschlüsse eingehalten werden. Ein Fahrzeug gilt als pünktlich, wenn die Verspätung an einem Messpunkt maximal

- fünf Minuten im Stadtbusverkehr und
- zehn Minuten im Regionalverkehr

beträgt. Verspätungen, die sich aus der Absicherung eines Anschlusses zum SPNV ergeben und die aufgrund von nicht vom Unternehmen zu verantwortenden Ereignissen zu Stande kommen, werden nicht als Verspätungen bewertet. Anschlüsse sind zeit- und relationsorientiert unter Berücksichtigung des übrigen Verkehrsangebotes, der Verkehrsnachfrage und der betrieblichen Konsequenzen exakt und entsprechend den zu vergebenden Prioritäten zu definieren. Die Anschlusssicherung soll durch den Einsatz rechnergestützter Leitsysteme (Unternehmens- und/ oder verkehrsträgerübergreifendes RBL) erfolgen, so dass die Realität des geplanten Anschlusses eingeschätzt und die Information dementsprechend direkt an das Fahrpersonal und eine vom VU eingerichtete Leitstelle weitergegeben werden kann. In Abhängigkeit von den vereinbarten Taktzeiten werden vom Verkehrsunternehmen Pünktlichkeits- und Anschlussgarantien gegeben. Beträgt die Wartezeit eines Kunden aufgrund einer Abfahrtsverspätung, die das Unternehmen zu vertreten hat, mehr als 20 Minuten, beteiligt sich das Verkehrsunternehmen an den Taxikosten mit bis zu 10 €.

#### 3.6.6 SICHERHEIT

Neben der technischen Sicherheit der Fahrzeuge, Anlagen und Haltestellen entsprechend den gesetzlichen Regelungen muss das Verkehrsunternehmen eine Sicherheitskonzeption erarbeiten, um Wohlbefinden und Sicherheitsgefühl des Fahrgastes zu jeder Zeit während der Benutzung des ÖPNV zu ermöglichen. Der Bedarf einer speziellen Ausbildung oder Schulung des Personals im Konfliktmanagement wird in der Sicherheitskonzeption geregelt. Beim Verkehrsunternehmen muss

ein zentraler Ansprechpartner für Sicherheitsfragen verfügbar sein. Neben einer Verbindung zur Sicherheitszentrale durch das Fahrpersonal bzw. über Notrufeinrichtungen sind Kontrollgänge des Personals vorzusehen.

### 3.6.7 SAUBERKEIT

Ziel ist es, dem Kunden eine uneingeschränkte und bedenkenlose Nutzung der Fahrzeuge und der weiteren Anlagen (Kundencenter, Haltestellen etc.) zu gewährleisten, sowie einen gepflegten Gesamteindruck sicherzustellen. Die Kriterien zur Sauberkeit des Leitfadens Qualitätsstandards des VBB sind zu erfüllen. **Auch hier gibt es ein „Sauberkeitsversprechen“ durch das Verkehrsunternehmen:** Wenn sich ein Kunde ohne Beteiligung Dritter seine Kleidung in einem Fahrzeug beschmutzt, erstattet das Verkehrsunternehmen die Reinigungskosten in einer Höhe bis zu 10 €.

### 3.6.8 PERSONAL

Ein wesentlicher Faktor, um die vorgesehene Fahrzeugausstattung auch für die Nutzer gewinnbringend einzusetzen, ist die Ausbildung und das Auftreten des Personals. Das Verkehrsunternehmen hat daher dafür zu sorgen, dass das Personal folgende Mindestanforderungen erfüllt:

- Kenntnisse zu den Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen im VBB-Gebiet,
- sehr gute Kenntnisse der deutschen Sprache,
- korrektes und freundliches Auftreten gegenüber allen Fahrgästen und Kenntnisse in der Konfliktbewältigung,
- gepflegtes äußeres Erscheinungsbild.
- Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten

Das kundenfreundliche Mitarbeiterverhalten unterliegt einer laufenden Qualitätskontrolle und ist durch unternehmensinterne Schulungen sicherzustellen.

### 3.6.9 INTERMODALE VERKNÜPFUNG ZUM INDIVIDUALVERKEHR

Die intermodale Verknüpfung zum Individualverkehr umfasst die Verknüpfung zwischen dem üÖPNV mit dem Radverkehr bzw. dem MIV.

#### üÖPNV und Radverkehr

Verknüpfungen zwischen dem üÖPNV und dem Radverkehr bestehen beim intermodalen Übergang zwischen diesen Verkehrsträgern sowie durch die Fahrradmitnahme im ÖPNV. Vorhandene Bike-and-Ride-Anlagen im Landkreis müssen weiterhin werden und gegebenenfalls dem Bedarf entsprechend ausgebaut werden.

Hinweise auf nicht ausreichende Angebote können sein:

- sehr hohe Auslastung einer bestehenden Anlage,
- wild abgestellte Fahrräder in der Umgebung und
- schlechte Anbindung der Zugangsstelle durch den ÖPNV im näheren Einzugsgebiet (< 5 km).

Neuangelegte, optimale Bike-and-Ride-Anlagen sollten folgende Kriterien erfüllen:

- Wetterschutz,
- befestigter Untergrund,
- Haltebügel o. ä., und
- günstige Lage zum Bahnhofszugang bzw. zum Bahnsteig.

Zudem soll weiterhin, z. B. im Rahmen von Projekten, die Fahrradmitnahme im Busverkehr eine Rolle spielen und kontinuierlich verbessert werden.

üÖPNV und Motorisierter Individual Verkehr (MIV)

Park-and-Ride-Anlagen können als sinnvolle Ergänzung zum Busverkehr die Zubringerfunktion zum SPNV verbessern. Beim Ausbau ist in jedem Falle darauf zu achten, dass es nicht zu unerwünschten Verkehrsverlagerungen vom Busverkehr auf den MIV kommt. An ausgewählten Punkten kann das Angebot auch durch stationäres Car-Sharing (z.B. BARshare) ergänzt werden.

### 3.6.10 KLIMASCHUTZ

Das Ziel der Nachhaltigkeit betrifft in mehreren Dimensionen auch den ÖPNV. Neben dem allgemeinen Ziel, durch die Schaffung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes den motorisierten Individualverkehr zurückzudrängen, soll dieser auch so ressourcenschonend wie möglich betrieben werden. In Anwendung der Clean Vehicles Directive der Europäischen Union bedeutet das u. a., die Emissionen im Busverkehr schrittweise zu reduzieren und den Anteil an Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen zu steigern. Die Priorität liegt dabei auf Stadtbuslinien oder solchen, die im stark verdichteten Raum verkehren. Die Bestimmungen der ÖPNV-Finanzierungsverordnung (Anlage 1) zum Höchstalter der Fahrzeuge werden angewendet, und zugleich setzt sich der Landkreis für einen Wegfall dieser Regelungen ein. Im Sinne eines nachhaltigen Umgangs mit Ressourcen wird auch der Zukauf und Umbau von gebrauchten Fahrzeugen möglich bleiben. Gerade in Hinblick auf das Ziel der Dekarbonisierung wäre es nicht sinnvoll, ohnehin auslaufende Antriebstechniken durch Neufahrzeuge der gleichen Art zu ersetzen. Vorhandene Fahrzeuge sollten so gut wie möglich weitergenutzt werden.

### 3.6.11 ZUSAMMENFASSUNG

Die Qualitätsvorgaben des Nahverkehrsplans 2023 bis 2026 werden in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst.

#### QUALITÄTSVORGABEN NAHVERKEHRSPLAN 2023- 2026

Standard	Kriterien		
	Muss	Soll	Kann
Fahrzeugausstattung - Allgemein -	Mindeststandards (Kap. 3.6.3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Regelungen der BO-Kraft</li> <li>▪ Vorgaben der Richtlinie 2001/85/EG</li> <li>▪ Richtlinien des VDV</li> </ul>	Weitere Komfortmerkmale
Fahrzeugausstattung - Barrierefreiheit -	Anerkannte Regeln der Technik	Mindeststandards (Kap. 3.6.4)	-
Pünktlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ fünf Minuten im Stadtbusverkehr</li> <li>▪ zehn Minuten im Überlandverkehr</li> <li>▪ Pünktlichkeits- und Anschlussgarantie</li> </ul>	Anschlusssicherung durch rechnergestützte Leitsysteme	-
Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gesetzliche Vorgaben</li> <li>▪ Erstellung eines Sicherheitskonzepts</li> <li>▪ Benennung eines zentralen Ansprechpartners</li> <li>▪ Kontrollgänge durch das Personal</li> </ul>	-	-
Sauberkeit	Einhaltung der Vorgaben des Leitfadens „Qualitätsstandards“ des VBB	-	-
Personal	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mindestanforderungen(Kap. 3.6.8)</li> <li>▪ Laufende Qualitätskontrolle und Schulungen</li> </ul>	-	-
Intermodale Verknüpfung	Betrieb von vorhandenen Bike-and-Ride-Anlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neuanlegung von Bike-and-Ride-Anlagen mit den in Kap. 3.6.9 genannten Kriterien</li> <li>▪ Förderung der Fahrradmitnahme im Busverkehr</li> </ul>	Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen

Tabelle 79 Qualitätsvorgaben Nahverkehrsplan 2023- 2026

## 4 GLEICHSTELLUNG

### 4.1 BARRIEREFREIHEIT

Der Landkreis Barnim als Aufgabenträger verfolgt langfristig das Ziel, den üÖPNV barrierefrei zugänglich und nutzbar zu machen. Damit trägt er auch, wie bereits in Kapitel 1.2.2 beschrieben, den Vorgaben des novellierten Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) Rechnung. Von einem barrierefreien ÖPNV profitieren nicht nur Menschen mit anerkannten Behinderungen, sondern auch ältere Menschen, Reisende mit Gepäck, Eltern mit Kindern und/ oder Kinderwagen sowie Personen mit temporären körperlichen Einschränkungen oder schwerem Gepäck.

Zukünftig sollen weitere Barrieren reduziert werden und die Regelungen des 2025 in Kraft tretenden Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG) schon jetzt bei allen Beschaffungen und Baumaßnahmen so weit möglich beachtet werden.

#### Beteiligung

Im Zuge der Beteiligung wurde bereits in früheren Jahren in einem frühen Stadium der Erarbeitung des Nahverkehrsplans die Behindertenbeauftragte des Landkreises Barnim beteiligt. Weiterhin wurden Behindertenvertreterinnen und -vertreter verschiedener Nutzergruppen einbezogen.

#### Definition Barrierefreiheit

Der Begriff der Barrierefreiheit wird im PBefG nicht definiert. Nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), § 4, sind Anlagen und Verkehrsmittel dann barrierefrei, **„wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“** Im Zuge der vollständigen Barrierefreiheit soll mobilitätseingeschränkten und sensorisch eingeschränkten Personen ein problemloser Zugang zu den jeweiligen Verkehrsmitteln ermöglicht werden. Dies beinhaltet auch die Erreichbarkeit von Haltestellen sowie eine bedarfsgerechte und sichere Nutzung der Verkehrsmittel. Voraussetzung ist, dass die eingesetzten Hilfsmittel den Anforderungen für eine sichere Beförderung entsprechen.

#### Nutzergruppen

In ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen können sein:

- gehbehinderte Menschen,
- rollstuhlnutzende Menschen,
- arm- und handbehinderte Menschen,
- klein- und großwüchsige Menschen,
- sehbehinderte Menschen,
- blinde Menschen,
- schwerhörige Menschen,
- gehörlose Menschen,
- sprachbehinderte Menschen,
- lernbehinderte Menschen.

Für diese Menschen soll der üÖPNV im Landkreis Barnim primär barrierefrei gemacht werden. Für weitergehende Behinderungen oder Mehrfachbehinderungen müssen in Absprache mit dem/der Betroffenen individuelle Lösungen gefunden werden.

Die barrierefreie Gestaltung betrifft insbesondere folgende Elemente:

- Haltestellen und
- Fahrzeuge.

Die Analyse der Ist-Situation hinsichtlich der Barrierefreiheit erfolgt in Kapitel 2.6, die Soll-Konzeption in Kapitel 3.6. In Kapitel 3.6 wird ferner eine Kategorisierung der Haltestellen vorgenommen, um bei

der Vornahme von baulichen Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit eine Priorisierung an Hand von sachlichen Kriterien zu ermöglichen. Ferner werden dort detaillierte Vorgaben für die Infrastruktur (Haltestellen) und die Fahrzeuge bei Neu- und Ausbau bzw. Neuanschaffung und im Bestand gemacht. Auch werden dort Ausnahmetatbestände für Haltestellen und Fahrzeuge benannt (vgl. Kap. 2.6.2 und 2.6.3).

#### 4.2 VEREINBARKEIT VON BERUF UND FAMILIE / GLEICHSTELLUNG

Gemäß § 8 ÖPNVG Brandenburg **soll der Nahverkehrsplan Angaben enthalten zu „Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie“**. Spätestens mit dem einschlägigen Beschluss des Bundesverfassungsgerichtes (2016) und der Änderung im Personenstandsrechts (2018) ist in Deutschland rechtlich die Existenz von mehr als zwei Geschlechtern anerkannt. Der Nahverkehr im Landkreis Barnim ist daher bemüht sicherzustellen, dass allen Menschen die Nutzung des Nahverkehrs möglich ist. Der Landkreis setzt sich gegen jegliche Diskriminierung ein. Die Busgesellschaft hat dafür Sorge zu tragen, dass es auch innerhalb der Belegschaft und bei Einstellungen keine Benachteiligungen gibt – weder auf Grundlage der geschlechtlichen Zuordnung noch anderer Eigenschaften. Der üÖPNV soll darüber hinaus einen Beitrag zu Entlastung von Familien leisten und Schüler und Schülerinnen einen sicheren und verlässlichen Schulweg ermöglichen. Insgesamt soll ein verlässlicher, intensiver ÖPNV die Vereinbarkeit von Familie und Beruf sicherstellen.

## 5 ORGANISATION UND MARKETING

### 5.1 DER VERKEHRSVERBUND BERLIN-BRANDENBURG

Die Länder Berlin und Brandenburg sowie die kommunalen Gebietskörperschaften des Landes Brandenburg haben sich in der VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH zusammengeschlossen, um als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr bzw. übrigen Personennahverkehr einen Verkehrsverbund zu bilden. Zweck der VBB GmbH ist es, die nachfrage- und bedarfsgerechte Sicherung und Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu fördern.

Zur Verwirklichung dieses Zwecks hat die Gesellschaft insbesondere folgende Aufgaben:

- die Erarbeitung und Abstimmung eines den regionalen Bedingungen angepassten einheitlichen Bedienungskonzeptes,
- die Erstellung integrierter Fahrpläne sowie die Formulierung von Qualitätsstandards,
- die Fortentwicklung des einheitlichen Tarifsystems, einheitlicher Tarif- und Beförderungsbedingungen, Fahrgastinformationen, Marketingmaßnahmen, Abfertigungs- und Zahlungssysteme,
- Erarbeitung und Anwendung eines Einnahmeaufteilungsverfahrens,
- Vergabe der SPNV-Leistungen sowie ausgewählter Leistungen des übrigen ÖPNV im Namen des jeweils betroffenen Aufgabenträgers,
- Mitwirkung bei der Aufstellung und Fortschreibung der Nahverkehrspläne der Aufgabenträger sowie ihrer Abstimmung und Koordinierung.

Über die VBB GmbH sollen:

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

Das ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg fordert im Zusammenhang mit den neugestalteten Finanzierungsregelungen für den übrigen ÖPNV, dass die kommunalen Gebietskörperschaften eine hinreichende verkehrliche Kooperation sicherstellen. Für den Landkreis Barnim bildet dabei seine Gesellschafterstellung bei der VBB GmbH die Grundlage. Für die Zusammenarbeit mit der VBB GmbH sind für den Landkreis, als einer seiner Gesellschafter, die Satzung der Gesellschaft, die in den Gremien der Gesellschaft gefassten Beschlüsse sowie die Stellung der VBB GmbH als Aufgabenträgerverbund maßgeblich. Mit den meisten der im Verbundgebiet fahrenden Verkehrsunternehmen hat die VBB GmbH einen Kooperationsvertrag abgeschlossen, der insoweit die Grundlage für die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen mit der Gesellschaft bildet. Das für den Landkreis Barnim tätige Verkehrsunternehmen hat diesen Kooperationsvertrag unterzeichnet und auch zukünftig muss das Verkehrsunternehmen mit dem VBB kooperieren und insbesondere die tariflichen Regelungen des VBB anwenden und anerkennen. Einzelne Ausnahmen sind nach Absprache möglich.

### 5.2 ORGANISATION IM LANDKREIS BARNIM

In Erfüllung der nationalen und europäischen Gesetze führt die Kreisverwaltung Barnim Regieaufgaben im Aufgabenbereich üÖPNV aus. Als Teil der Aufgaben erfolgt hier auch die Ausübung der Bestellerfunktion. Dabei ist regelmäßig eine Bestellung von zwei Fahrplanwechseln pro Jahr, nämlich zum Schuljahreswechsel und zum Fahrplanwechsel der Deutschen Bahn im Dezember, vorgesehen. Kleinere Veränderungen können im laufenden Betrieb vorgenommen werden.

### 5.3 MARKETING

Ziel des Marketings im ÖPNV des Landkreises Barnim ist eine Steigerung der Fahrgastzahlen. Dazu erfolgt im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel eine ständige Ausrichtung des Leistungsangebotes an der erkennbaren Nachfrage sowie an den strukturellen Gegebenheiten. Neue Potenziale ergeben sich insbesondere aus dem demographischen Wandel und den touristischen Attraktionen im Landkreis Barnim. Neben der Gewinnung neuer Fahrgastgruppen liegt aber weiterhin das Hauptaugenmerk auf der Sicherung der Zufriedenheit bestehender Kunden. Die kontinuierliche Auswertung der Fahrgastbeschwerden im Rahmen des Qualitätsmanagements liefert hierfür regelmäßig Hinweise zur Veränderung der Angebotsstrukturen. Die Organisation des Marketings erfolgt in Anlehnung an die ÖPNV-Struktur. Dem Verkehrsverbund obliegt das strategische Marketing. Das Verkehrsunternehmen ist sowohl für das zentrale als auch das unternehmensbezogene Marketing verantwortlich, das sich auch veränderten gesellschaftlichen Rahmenbedingungen anzupassen hat. Dem ist eine enge Zusammenarbeit und Absprache mit dem Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV zuträglich.

## 6 FINANZIERUNG

### 6.1 INFRASTRUKTURFÖRDERUNG

Für die Förderung der Infrastruktur im üÖPNV ist seit dem 1. Januar 2005 der Landkreis Barnim als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV verantwortlich. Der Landkreis erhält dazu nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg pauschalisiert Finanzmittel. Diese sind zweckgebunden, frei verfügbar für den ÖPNV einzusetzen.

Nach der „Richtlinie des Landkreises Barnim zur Verwendung von Fördermitteln zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im üÖPNV des Landkreises Barnim“ werden folgende Maßnahmen gefördert:

- Bau- oder Ausbau von Zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB),
- Bau- oder Ausbau von Haltestelleneinrichtungen,
- Bau- oder Ausbau von Buswendeschleifen,
- Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV,
- Bau oder Ausbau von Umsteigeparkplätzen (P+R-, B+R-Anlagen, Abstellanlagen für Pedelecs und E-Bikes) als Umsteigeeinrichtungen vom Individualverkehr zum ÖPNV.

Die Anträge auf Förderung können Kommunen bei der Kreisverwaltung Barnim stellen, die Maßnahmen werden bis zu 50 % gefördert. Das Land Brandenburg führte im Rahmen der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes zum 1. Januar 2014 eine pauschale Zuweisung für die kommunalen Aufgabenträger von Verkehren mit O-Bussen und Straßenbahnen ein. Daher erhält der Landkreis Barnim seit dem Jahr 2014 jährlich Finanzmittel zweckgebunden für Investitionen in den O-Bus und seine Infrastruktur (derzeit ca. 86.000 €).

### 6.2 FINANZIERUNG DER VERKEHRSLEISTUNG

Die Finanzierung der Verkehrsleistung im Landkreis Barnim setzt sich zum einen aus der Finanzierung des Grundangebotes und zum anderen aus der Finanzierung des über das Grundangebot hinausgehenden Angebotes zusammen. Nach derzeitigen Prognosen stehen für die Finanzierung des Grundangebotes folgende Finanzmittel zur Verfügung:

- Eigenmittel des Landkreises Barnim
- Landesmittel nach dem ÖPNV-Gesetz § 10 Absatz 2
- Landesmittel nach dem ÖPNV-Gesetz § 10 Absatz 3

Diese Aufteilung der Finanzierung von Verkehrsleistungen im Landkreis Barnim bleibt unter der Maßgabe, dass die Landesmittel in der bisherigen Größenordnung an den Landkreis Barnim ausgezahlt werden, für den Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans erhalten. Die konkrete Höhe der Eigenmittel wird nach Maßgabe des Haushaltes festgelegt. Nach derzeitigen Prognosen können mit den zur Verfügung stehenden Eigen- und Landesmitteln ca. 6,2 Millionen Fahrplankilometer jährlich finanziert und dies bis Ende der Gültigkeit dieses Nahverkehrsplanes um ca. 1. Millionen km gesteigert werden. Sollten sich gravierende Veränderungen bei der Zuweisung der Landesmittel für den ÖPNV, bei der Verfügbarkeit der Eigenmittel des Landkreises Barnim oder andere wesentliche Veränderungen eintreten, so ist der Nahverkehrsplan unter den neuen Rahmenbedingungen zu aktualisieren. Es ist dann zu klären, ob eine Reduzierung des Verkehrsangebotes erfolgt, sich der Eigenanteil des Landkreises Barnim erhöht bzw. sich die Kommunen mehr als bisher an der Finanzierung des ÖPNV beteiligen bzw. umgekehrt eine deutliche Ausweitung des Angebotes erfolgt.

Für die Finanzierung des Angebotes über das Grundangebot hinaus wird zurzeit mit folgenden Finanzmitteln gerechnet:

Jährliche Zuschüsse von Gemeinden und anderen Landkreisen: ca. 300.000 €.

Die Prognose ist auf Basis der Zuschüsse von Gemeinden und anderen Landkreisen im Haushalt 2021 ermittelt worden. Es handelt sich dabei um die folgenden Angebote über das Grundangebot hinaus:

- Stadt Bernau bei Berlin:  
Linie 892 (Bernau - Birkenhöhe - Birkholz - Schwanebeck),
- Gemeinde Ahrensfelde:  
Neues Buskonzept Buch-Panketal-Ahrensfelde,
- Gemeinde Panketal:  
Neues Buskonzept Buch-Panketal-Ahrensfelde,
- Stadt Werneuchen:  
Linie 908 (Werneuchen Bahnhof – Wegendorf),
- Landkreis Oberhavel:  
Linie 891 (Wandlitz – Zühlsdorf),
- Landkreis Uckermark:  
Linie 920 (Ringewalde – Joachimsthal – Angermünde),
- Landkreis Märkisch-Oderland:  
Linie 923 (Eberswalde – Strausberg).

Grundsätzlich ist auch die Beteiligung weiterer Partner möglich. Im Falle des Heideliners wird ein zusätzliches Angebot auch durch ansässige Firmen und Landesorganisationen mitgetragen.

## QUELLEN

LASV 2022

Landesamt für Soziales und Versorgung: „Statistik der behinderten und schwerbehinderten Menschen“, 2014

LBV 2022

Landesamt für Bauen und Verkehr: „Berichte der Raumbewertung – Bevölkerungsvorausschätzung 2011 bis 2030“, 2011

Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) 2019

Verfügbar unter:

<https://gl.berlin-brandenburg.de/landesplanung/landesentwicklungsplaene/lep-hr/>

Schulentwicklungsplan Barnim 2022-2027

Kindertagesstättenbedarfs- und Schulentwicklungsplan für den Landkreis Barnim, 2022

VBB

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg: „Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg für rundum zufriedene Fahrgäste“



[www.barnim.de](http://www.barnim.de)

Landkreis Barnim  
Amt für nachhaltige Entwicklung, Kataster und Vermessung  
SG Strukturentwicklung

Paul-Wunderlich-Haus  
Am Markt 1  
16225 Eberswalde

Telefon: 03334 214-1858  
Telefax: 03334 214-2291  
[oeenv@kvbarnim.de](mailto:oeenv@kvbarnim.de)

Stand 12. Oktober 2022