

Fortschreibung zum Mobilitätskonzept „oberhavel MOBIL 2040“



Impressum

Erste Fortschreibung zum Mobilitätskonzept 2040 Landkreis Oberhavel

Erste Entwurfsfassung, 10.07.2026

Herausgeber:

Landkreis Oberhavel

vertreten durch Landrat Alexander Tönnies

Fachbereich Mobilität und Verkehr

Adolf-Dechert-Str.1

16515 Oranienburg

Abbildungen Deckblatt: Landkreis Oberhavel/Maren Fuhrmann

Unter Verwendung von Bildern von

Oben li: Landkreis Oberhavel/Alona Grube

Oben re: Landkreis Oberhavel/Inka Thaysen

Unten li: mithilfe von KI erstellt

Unten re: Fotofreundin/stock.adobe.com

Halbmond: team red Deutschland GmbH/Dr. Johannes Theißen

Inhalt

Einleitung	5
1 Ausgangslage	7
1.1 Bevölkerungsdaten	7
1.1.1 Bevölkerungsverteilung	7
1.1.2 Altersstruktur	9
1.2 Einflussfaktoren Mobilität	11
1.2.1 Alter	11
1.2.2 Menschen mit Beeinträchtigungen	16
1.2.3 Menschen mit Migrationserfahrung	17
1.2.4 Wegezwecke	18
1.3 Modal Split	20
1.3.1 Motorisierter Individualverkehr	24
1.3.2 ÖPNV	26
2 Ziele des Mobilitätskonzeptes	28
3 Mobilitäts-Leitbild	32
4 Neue Modulstruktur	35
4.1 Modul 1 – Straßennetz	40
4.2 Modul 2 – Verkehrssicherheit	42
4.2.1 Unfallgeschehen	43
4.2.2 Zielgruppen der Verkehrssicherheitsarbeit	45
4.2.3 Maßnahmenfelder	46
4.2.4 Integration und Umsetzung	47
4.3 Modul 3 – Fuß- und Radverkehr	51
4.3.1 Fußverkehr	51
4.3.2 Radverkehr	52
4.4 Modul 4 – Elektromobilität	54
4.5 Modul 5 – Öffentlichkeitsarbeit und Engagement	59
5 Maßnahmenkatalog	61
Modul 1 Straßennetz, Maßnahme 1	62
Modul 1 Straßennetz, Maßnahme 2	63
Modul 2 Verkehrssicherheit, Maßnahme 3	64
Modul 2 Verkehrssicherheit, Maßnahme 4	66
Modul 2 Verkehrssicherheit, Maßnahme 5	68
Modul 2 Verkehrssicherheit, Maßnahme 6	70
Modul 2 Verkehrssicherheit, Maßnahme 7	73
Modul 2 Verkehrssicherheit, Maßnahme 8	74
Modul 2 Verkehrssicherheit, Maßnahme 9	75
Modul 2 Verkehrssicherheit, Maßnahme 10	76

Modul 2 Verkehrssicherheit, Maßnahme 11	77
Modul 2 Verkehrssicherheit, Maßnahme 12	79
Modul 2 Verkehrssicherheit, Maßnahme 13	81
Modul 2 Verkehrssicherheit, Maßnahme 14	83
Modul 3 Fuß- und Radverkehr, Maßnahme 15	84
Modul 3 Fuß- und Radverkehr, Maßnahme 16	85
Modul 3 Fuß- und Radverkehr, Maßnahme 17	87
Modul 3 Fuß- und Radverkehr, Maßnahme 18	88
Modul 3 Fuß- und Radverkehr, Maßnahme 19	89
Modul 4 Elektromobilität, Maßnahme 20	90
Modul 4 Elektromobilität, Maßnahme 21	92
Modul 5 Öffentlichkeitsarbeit und Engagement, Maßnahme 22	94
Modul 5 Öffentlichkeitsarbeit und Engagement, Maßnahme 23	95
6 Benötigte Ressourcen	97
7 Zeitschiene für die Umsetzung aller Maßnahmen	98
8 Verzeichnisse	99
Quellenverzeichnis	99
Abbildungsverzeichnis	100
Tabellenverzeichnis	101

Einleitung

1. Der Kreistag des Landkreises Oberhavel hat den Landrat am 04.07.2018 mit der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes beauftragt.
2. Mit dem Beschluss des Mobilitätskonzeptes „oberhavel MOBIL 2040“ vom 18.11.2020 hat der Kreistag der Kreisverwaltung den Auftrag erteilt, auf die Umsetzung von 57 Handlungsempfehlungen in 12 Modulen hinzuwirken.
3. Darüber hinaus beauftragte der Kreistag die Kreisverwaltung mit einem jährlichen Sachstandbericht sowie binnen fünf Jahren einer Evaluation mit dem Ziel, die Notwendigkeit einer etwaigen Fortschreibung festzustellen. Der Evaluationsbericht wurde dem Ausschuss für Mobilität, Ordnung und Katastrophenschutz im Februar 2026 vorgelegt und folgende Prämissen für die Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes vereinbart:
 - a. Das Mobilitätskonzept „oberhavel MOBIL 2040“ wird zu einem Maßnahmenplan weiterentwickelt.
 - b. Der Turnus der Sachstandberichte wird von einem Jahr auf zwei Jahre, der Turnus der Fortschreibung von fünf Jahren auf sechs Jahre angepasst.
 - c. Erledigte Handlungsempfehlungen gemäß des letzten Sachstandberichtes werden gestrichen, alle übrigen Maßnahmen werden als „SMARTe Ziele“ neu formuliert.
 - d. Konkrete Zielvorgaben über Verkehrs- und Emissionseinsparungen werden mangels Messbarkeit gestrichen.
 - e. Die Gliederung nach Modulen wird grundsätzlich beibehalten und an der organisatorischen Struktur des federführenden Fachbereiches ausgerichtet – sie ist die Grundlage für die Aufnahme neuer Maßnahmen, soweit sie der bestehenden Aufgabenwahrnehmung und den Zuständigkeiten des Landkreises entsprechen.
 - f. Die Module „Stabilisierung der Mobilität in allen Räumen des Landkreises“, „Wirtschaftsverkehr“, „Schienennetz“, „Wasserstraßen“ und „Luftverkehrs-anbindung“ werden mangels Zuständigkeit nicht weiterverfolgt und gestrichen.
 - g. Das Modul „ÖPNV“ wird zugunsten des Nahverkehrsplans mit seiner deutlich höheren Bindungswirkung und Konkretisierung gestrichen, ersatzweise werden ab dem Frühjahr 2028 (erster Bericht zum Sachstand der Umsetzung) wesentliche Festlegungen des Nahverkehrsplans in einem gesonderten Kapitel nachrichtlich ausgewiesen.
 - h. Die organisatorische und inhaltliche Verwaltungsentwicklung seit dem Jahr 2020 werden aufgegriffen, ein zusätzliches Modul „Verkehrssicherheit“ wird eingeführt und bereits geplante Maßnahmen werden in das Mobilitätskonzept aufgenommen.
 - i. Für die Umsetzung der Gesamtheit aller Maßnahmen mit Ausnahme der Maßnahmen zu „Straßennetz“, „ÖPNV“ und „Fuhrpark“ werden jährliche Sachaufwendungen in Höhe von 50.000 Euro geplant und bereitgestellt, die Mittelplanung für die drei vorgenannten Maßnahmenbündel erfolgt jeweils unabhängig.

4. Die Abschnitte des neu gefassten Konzeptes werden Schlussfolgerungen als Ableitung aus den zuvor beschriebenen Kontexten enthalten. Diese sind, neben den fünf übergeordneten Zielen des Mobilitätskonzeptes, Leitlinien für die Ausgestaltung der Module beziehungsweise Mobilitätsmaßnahmen und sind mit den Fortschreibungen gegebenenfalls anzupassen.
5. Der Fachbereich Mobilität und Verkehr beteiligt sich im Rahmen der Zuständigkeiten an der Erstellung und Fortschreibung der Gesamtstrategie des Landkreises Oberhavel, nutzt die Ergebnisse zur Orientierung bei der Gestaltung dieses Fachkonzeptes und bettet seine eigenen Zielformulierungen und Maßnahmen in den gesamtstrategischen Rahmen ein.

Der Landkreis Oberhavel befindet sich in einem dynamischen Spannungsfeld zwischen Metropólnähe und ländlich geprägten Räumen. Diese Lage führt zu sehr unterschiedlichen Anforderungen an Mobilität: Während in den urbanen Verflechtungsräumen vor allem die leistungsfähige Anbindung an Zentren, Arbeitsplätze und Bildungsstandorte im Vordergrund steht, sind in den ländlichen Regionen Verlässlichkeit, Grunderschließung und Erreichbarkeit zentraler Angebote des täglichen Bedarfs von besonderer Bedeutung. Mobilität ist damit eine wesentliche Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, regionale Wertschöpfung und die Attraktivität des Landkreises als Lebens- und Wirtschaftsstandort.

Die Bevölkerung im Landkreis ist zugleich vielfältig und im Wandel. Unterschiedliche Altersgruppen – von Kindern und Jugendlichen über Erwerbstätige bis hin zu Seniorinnen und Senioren – haben je eigene Bedürfnisse an Erreichbarkeit, Sicherheit und Komfort. Hinzu kommen verschiedene Lebenslagen, etwa von Familien, Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder Personen mit geringerem Einkommen, die Mobilität in besonderer Weise strukturieren. Ein zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept muss diese Vielfalt berücksichtigen und dafür sorgen, dass Angebote und Infrastrukturen für alle Bevölkerungsgruppen nutzbar sind.

Auch das Mobilitätsverhalten in Oberhavel ist durch den Mix aus städtischen und ländlichen Räumen geprägt. Der motorisierte Individualverkehr spielt vielerorts eine zentrale Rolle, insbesondere dort, wo Entfernungen größer sind und Alternativen fehlen. Gleichzeitig wächst die Bedeutung eines starken Umweltverbundes aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr, nicht zuletzt vor dem Hintergrund von Klima- und Umweltschutz, Flächenverbrauch, Verkehrs- und Aufenthaltsqualität. Neben der reinen Erreichbarkeit rücken damit Fragen der Lebensqualität, der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit stärker in den Mittelpunkt.

Die fortschreitende Digitalisierung eröffnet neue Möglichkeiten, Mobilität bedarfsgerechter, effizienter und nutzerorientierter zu gestalten. Insbesondere digitale Informations-, Buchungs- und Vernetzungsangebote sowie die Nutzung von Mobilitätsdaten können dazu beitragen, Verkehrsträger besser miteinander zu verknüpfen, Wege zu optimieren und den Umweltverbund zu stärken. Damit wird auch die Digitalisierung zu einem wichtigen Baustein einer zukunftsfähigen, nachhaltigen Mobilitätsentwicklung.

Vor diesem Hintergrund verfolgt die Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes „oberhavel MOBIL 2040“ das Ziel, die im Jahr 2020 begonnenen Arbeiten für ein zukunftsfähiges, bedarfsgerechtes und ressourcenschonendes Mobilitätssystem weiterzuentwickeln. Es soll auch zukünftig die unterschiedlichen Raumtypen angemessen berücksichtigen, die Bedürfnisse der Bevölkerung in den Mittelpunkt stellen und entlang technologischer Standards Wege aufzeigen, wie Mobilität komfortabel, sicher und verträglich gestaltet werden kann. Damit bildet die Fortschreibung des Konzeptes auch für die kommenden Jahre einen strategischen Rahmen, an dem sich konkrete Maßnahmen im Bereich Verkehr und Mobilität ausrichten sollen.

1 Ausgangslage

1.1 Bevölkerungsdaten

1.1.1 Bevölkerungsverteilung

Zur Einordnung der Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Oberhavel seit der Erstellung des Mobilitätskonzeptes „oberhavel MOBIL 2040“ mit Beschluss im Jahr 2020 sind statistische Auswertungen vom Amt für Statistik Berlin-Brandenburg aus dem Jahr 2024 beziehungsweise der letzte Zensus im Jahr 2022 herangezogen. Die Basis für Prognosen ist die Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Brandenburg des Landesamtes für Bauen und Verkehr (LBV) aus dem September 2025 jeweils in der mittleren Variante.

Zu Jahresbeginn 2024 hatte der Landkreis Oberhavel eine Bevölkerung von 217.290 Personen mit einem weiblichen Anteil von 50,8 %. Im Vergleich zu 2020 ist die Bevölkerung um etwa 5.000 Personen angewachsen. Nach dem Barnim war der Landkreis Oberhavel mit durchschnittlich 120 Personen pro km² der am zweitdichtesten besiedelte Landkreis des Landes Brandenburg.¹ In der Vorausschau bis 2040 prognostiziert das LBV einen Zuwachs der Gesamtbevölkerung im Landkreis Oberhavel von 3,2 % auf 224.200 Einwohnende.²

Nachstehend ist die Entwicklung der Bevölkerungszahlen auf Ebene der kreisangehörigen Kommunen mit eigenem amtlichem Regionalschlüssel mit prozentualer Veränderung der Einwohnendenzahl zwischen 2020 und 2024 tabellarisch dargestellt:

Landkreis Oberhavel	2020	2024	Veränderung in %
Birkenwerder	8.132	7.935	-2,4
Fürstenberg/Havel	5.782	5.741	-0,7
Glienicke/Nordbahn	12.430	12.159	-2,2
Gransee	5.849	5.868	0,3
Großwoltersdorf	778	712	-8,5
Hennigsdorf	26.559	26.677	0,4
Hohen Neuendorf	26.380	26.857	1,8
Kremmen	7.700	7.535	-2,1
Leegebruch	6.957	6.732	-3,2
Liebenwalde	4.368	4.413	1,0
Löwenberger Land	8.460	8.508	0,6
Mühlenbecker Land	15.430	15.177	-1,6
Oberkrämer	11.833	12.145	2,6
Oranienburg	45.492	49.122	8,0
Schönermark	451	406	-10,0
Sonnenberg	845	813	-3,8
Stechlin	1.185	1.123	-5,2
Velten	12.296	12.727	3,5
Zehdenick	13.307	13.040	-2,0
	214.234	217.690	1,6

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung nach Kommunen im Landkreis Oberhavel von 2020 bis 2024 sowie Prognose 2040, nach Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Bevölkerungsstand Basisdaten lange Reihe, 2024, eigene Darstellung.

¹ Vgl. Basisdaten statistisches Dashboard für den Landkreis Oberhavel, <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/bevoelkerung/demografie/bevoelkerungsstand>, Download vom 09.03.2026, 09:59.

² Vgl. LBV, Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Brandenburg 2024 bis 2040, S. 30.

Aus der Gegenüberstellung der Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Oberhavel jeweils zum Stichtag 2020 und 2024 ist abzulesen, dass in elf von 19 kreisangehörigen Kommunen mit eigenem amtlichen Regionalschlüssel die Einwohnendenzahl zurückgegangen ist. Eine signifikante Veränderung ($\geq \pm 5\%$) ins Negative ist vor allem in den Gemeinden Großwoltersdorf, Schönermark und Stechlin zu verzeichnen, wobei anzumerken ist, dass sich die Veränderung in absoluten Zahlen zwischen 45 und 66 Personen bewegt.

Die Gründe für die sinkenden Einwohnendenzahlen sind spezifisch für den Landkreis Oberhavel bisher nicht erhoben. Auf EU-Ebene wird ein Bevölkerungsrückgang oft in einkommensschwachen, ländlichen oder postindustriellen Gebieten mit wenig Perspektiven für den erwerbstätigen Teil der Bevölkerung beobachtet. Dabei geht eine Abwanderung von jüngeren, qualifizierten Arbeitskräften oft einher mit negativen Auswirkungen auf das sozio-ökonomische Gefüge der betreffenden Regionen.³ Beispielsweise kann diese ungünstigere Altersstruktur insbesondere in metropolfernen Regionen zur Vergrößerung des Geburtendefizits und einer fortschreitenden Überalterung der Bevölkerung führen.

Im Landkreis Oberhavel haben die größten prozentualen Veränderungen seit 2020 in den kleinsten Kommunen stattgefunden. Alle drei liegen im Verwaltungsbereich des Amtes Gransee und Gemeinden. Gegebenenfalls ist es sinnvoll, bei der Ausgestaltung von Maßnahmen einen engeren Fokus auf diese Region zu legen, sofern eine Datengrundlage erhoben werden kann, die belegt, dass Mobilitätsfaktoren eine Ursache der sinkenden Einwohnendenzahl sind.

Den größten Zuwachs mit 8 %, in absoluten Zahlen 3.360 Personen, verzeichnet die Stadt Oranienburg. Sie ist nach wie vor die größte Kommune im Landkreis Oberhavel, urbanes Ballungszentrum und weist erhebliche Verkehrsrelationen zum Metropolraum Berlin auf. Grundsätzlich erwartet das LBV bis 2040 ein moderates Wachstum der Bevölkerungszahlen für alle an Berlin angrenzenden Landkreise beziehungsweise deren dazugehörige Kreissegmente, für den Raum Oranienburg sind es rund 5 %.⁴

Diese Entwicklungen gehen oft einher mit zusätzlichen Wachstumsimpulsen für den Arbeitsmarkt und den Wohnstandort.⁵ Jedoch begründen sie zumeist auch Zielkonflikte um den begrenzten öffentlichen Raum zwischen verschiedenen Verkehrsarten und Nutzungen, etwa zwischen Kfz-Verkehr, Rad- und Fußverkehr, ÖPNV, ruhendem Verkehr sowie Liefer- und Ladezonen – die so genannte Flächenkonkurrenz. Auch das Kapitel 1.3 „Modal Split“ geht in den Schlussfolgerungen noch einmal auf Flächenkonkurrenz ein.

Auch die aktualisierte Bevölkerungsprognose geht insgesamt, ähnlich wie 2020, von einer relativ stabilen Bevölkerungsentwicklung aus. Um diesen Trend, auch für die kleineren Kommunen stabil zu halten, gelten folgende Grundsätze:

- ❖ **Die Anforderungen an die Mobilität in städtischen und ländlichen Räumen stehen nicht in Konkurrenz zueinander. Die Bedürfnisse der städtischen Bevölkerung sind nicht höher zu bewerten als die der ländlichen Einwohnenden allein aufgrund einer höheren Bevölkerungsdichte – umgekehrt gilt dies ebenso.**

Daher gilt

- ❖ **Ländliche Regionen dürfen bei der Planung von Maßnahmen nicht benachteiligt werden. Das Ziel muss eine flächendeckende Verfügbarkeit der Grundmobilität für alle Altersgruppen und Regionen sein.**

³ Vgl. <https://www.europarl.europa.eu/topics/de/article/20210414STO02006/wie-kann-der-bevolkerungsruckgang-in-regionen-europas-angegangen-werden>, Download vom 10.03.2026, 08:34.

⁴ Vgl. LBV, Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Brandenburg 2024 bis 2040, S. 31.

⁵ Vgl. LBV, Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Brandenburg 2024 bis 2040, S. 30.

1.1.2 Altersstruktur

Die Altersstruktur der Bevölkerung im Landkreis Oberhavel war bisher nicht Bestandteil des Mobilitätskonzeptes „oberhavel MOBIL 2040“. In der Fortschreibung wird diese Betrachtung aufgenommen, da sie wichtige Informationen zu den Zielgruppen von Mobilitätsangeboten und Ableitungen für eine Maßnahmengestaltung liefert. Es ist anzumerken, dass die Bildung einheitlicher Alterskohorten aufgrund der verfügbaren Daten zur Altersstruktur im Landkreis Oberhavel nicht uneingeschränkt trennscharf möglich ist. Die unterschiedlichen Analysen des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg bilden teils verschiedene Alterskohorten ab, insbesondere ab dem Alter von 45 Jahren und älter.

Die hier zugrunde gelegten Daten basieren auf Prognosen und Hochrechnungen des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg. Im Vergleich zu anderen Planwerken des Landkreises können abweichende Darstellungen auftreten, da diese teilweise auf konkreten Einwohnermelde- oder Plandaten beruhen. Die unterschiedlichen Darstellungen sind vor dem jeweiligen methodischen Hintergrund zu verstehen und stellen die Aussagen der jeweils anderen Planwerke nicht infrage.

Trotzdem ist die Betrachtung für das Erkennen möglicher Trends oder signifikanter Verschiebungen wichtig. Darum soll zur Einordnung in diesem Konzept die Altersverteilung zum Zensus 2022 der Prognose 2040 (mittlere Variante) gegenübergestellt werden:

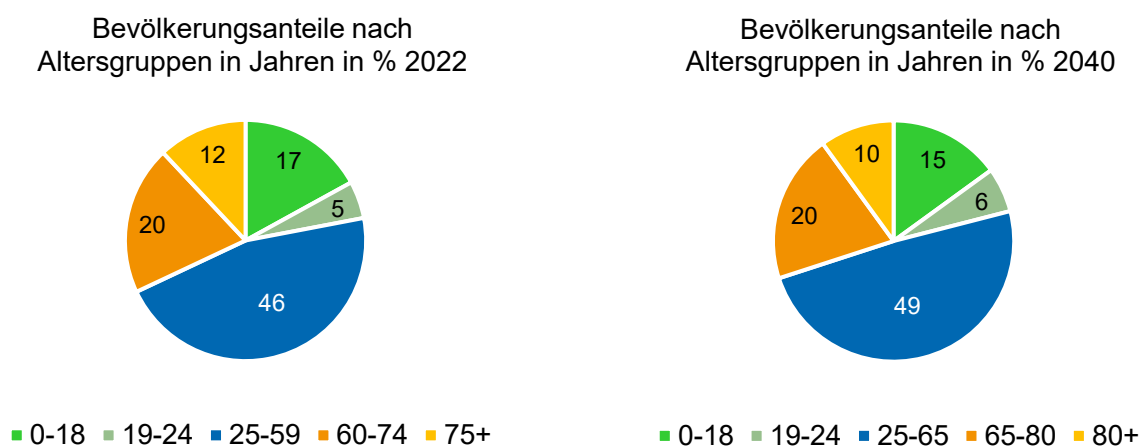


Abbildung 2: Gegenüberstellung der Bevölkerungsstruktur nach Altersgruppen im Landkreis Oberhavel zum letzten Zensus 2022 (li) und Prognose für das Jahr 2040 (re), beides nach Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Darstellung.

In der Gegenüberstellung zeigt sich, dass die prognostizierte Altersstruktur der Bevölkerung im Landkreis Oberhavel für 2040 keine signifikanten Veränderungen im Vergleich zu 2022 aufweist. Dass in den Jahren dazwischen große Schwankungen stattfinden, die zum Jahr 2040 wieder nahezu auf den Ausgangswert zurückgehen, ist sehr unwahrscheinlich. Daher kann von einer eher stabilen Verteilung in den Alterskohorten über den Fortschreibungszeitraum ausgegangen werden.

Aus Mobilitätsperspektive sind für die weitere Betrachtung besonders Bevölkerungsgruppen mit spezifischen Mobilitätsbedürfnissen interessant. Diese Gruppen sind vor allem Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene sowie Seniorinnen und Senioren. Sie machen mit insgesamt 49 % (2022) beziehungsweise 45 % (2040) jeweils fast die Hälfte der Bevölkerung in Oberhavel aus. Ihre besonderen Anforderungen an Mobilität und Teilhabe sowie die Implikationen für die Ausgestaltung von Mobilitätsmaßnahmen, beschreiben die Kapitel 1.2.1 „Alter als Einflussfaktor auf Mobilität“ sowie das Modul 2 „Verkehrssicherheit“.

- ❖ **Die Altersstruktur der Bevölkerung im Landkreis Oberhavel wird von 2026 bis 2040 nach aktuellen Prognosen annähernd gleich bleiben.**
- ❖ **Mobilitätsmaßnahmen werden sich eher mit Fokus auf Technologie und Standards bis zum Jahr 2040 weiterentwickeln müssen, weniger entlang einer vermuteten Größenveränderung einer Altersgruppe der Bevölkerung (beispielsweise stärkere Überalterung).**

Während im Abschnitt 1.1.1 „Bevölkerungsverteilung“ insbesondere die Entwicklung einer potenziellen demografischen Alterung, vor allem in ländlichen Räumen, thematisiert wird, weist die Altersstruktur eine annähernd gleichmäßige Verteilung der Bevölkerung über die einzelnen Alterskohorten bei einer Gesamtzunahme von rund 7.000 Personen im Zeitverlauf auf. Beide Erkenntnisse sind somit nicht vollständig deckungsgleich. Es ist anzunehmen, dass die Bevölkerung dem Landkreis als Wohnort grundsätzlich treu bleibt, jedoch innerhalb des Kreisgebiets eine räumliche Verlagerung bestimmter Kohorten vom Land in städtische Räume stattfinden wird. Die demografische Entwicklung sollte in regelmäßigen Intervallen überprüft werden, um gegebenenfalls Effekte aufzugreifen und Maßnahmen frühzeitig anzupassen.

1.2 Einflussfaktoren Mobilität

Das Thema „Mobilität beeinflussende Faktoren“ war ebenfalls bisher nicht Bestandteil des Mobilitätskonzeptes „oberhavel MOBIL 2040“, zumindest nicht als eigenständiger Abschnitt. Gegebenenfalls wurden einzelne Aspekte an unterschiedlichen Stellen des Konzeptes erwähnt. In der Fortschreibung sollen sie in einem eigenen Abschnitt behandelt werden, da sie wichtige Informationen zu den Zielgruppen von Mobilitätsangeboten und Ableitungen für eine Maßnahmengestaltung liefern.

Die Datengrundlage für diesen Abschnitt bilden Kernerkenntnisse zu Faktoren, die das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung beeinflussen, aus der Studie „Mobilität in Deutschland – MiD“, die regelmäßig durch das Bundesministerium für Verkehr (BMV) erstellt und veröffentlicht wird, zuletzt im Jahr 2023 mit Veröffentlichung im November 2025.

1.2.1 Alter

Das Alter als Mobilität beeinflussender Faktor spielt insbesondere bei Kindern, Jugendlichen, jungen Erwachsenen sowie Seniorinnen und Senioren eine Rolle. Sie haben spezifische Anforderungen an Mobilität, weil sie körperlich, kognitiv, sozial und rechtlich andere Voraussetzungen haben als die übrige erwachsene Bevölkerung. Zudem weisen sie zumeist spezifische Verhaltensmerkmale im Mobilitätskontext auf, mit denen sie direkt auf die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden einwirken. Sie werden im Modul 2 „Verkehrssicherheit“ noch einmal aufgegriffen und im Rahmen des Abschnitts 4.2.2 „Zielgruppen der Verkehrssicherheitsarbeit“ behandelt.

Besonders charakteristische Merkmale der einzelnen Gruppen sind die folgenden:

- Kinder sind in ihren Fähigkeiten noch stark eingeschränkt, nehmen Verkehr anders wahr und reagieren oft unvorhersehbar – sie erlernen erst die Bedeutung von Mobilität und ein angemessenes Verhalten im Straßenverkehr.
- Jugendliche und besonders junge erwachsene Fahrende gestalten Mobilität zunehmend selbst, teils auch motorisiert, verfügen jedoch nur über geringe Erfahrungen – sie tragen ein deutlich erhöhtes Unfallrisiko aufgrund typischer Fehler wie überhöhter Geschwindigkeit, Unterschätzen von Gefahren und dem fehlerhaften Einschätzen von Abstand, Spurwechseln oder Vorfahrtssituationen.
- Bei Seniorinnen und Senioren lassen kognitive und körperliche Fähigkeiten mit zunehmendem Alter nach – auch dies führt zu einem erhöhten Unfallrisiko, wie im Abschnitt 4.2.1 „Unfallgeschehen“ anhand von Unfallzahlen belegt wird.

Weiterhin verändern sich die Anforderungen der oben genannten Altersgruppen im Vergleich mit anderen Alterskohorten eher schneller mit fortschreitendem Alter – bei Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen erweitern sich die Möglichkeiten, Mobilität zu erleben und zu gestalten, bei Seniorinnen und Senioren nehmen sie tendenziell ab. Auch aufgrund dieser hohen Dynamik soll in den folgenden Absätzen ein besonderes Augenmerk auf diese Altersgruppen und ihre konkreten Bedürfnisse gelegt werden.

Kinder und Jugendliche sind im Abschnitt Bevölkerungsdaten in der Alterskohorte 0-18 Jahre erfasst. Sie haben je nach Alter unterschiedliche, aber einige gemeinsame Mobilitätsbedürfnisse. Im übergeordneten Bild der Studie MiD 2023 des BMV zeigt sich, dass in den vergangenen Jahren etwa für Kita- und Schulkinder die Wegelängen zum Ort der Betreuung und/oder Bildung in der Regel eher gleichgeblieben sind, ihre allgemeine Aktivitätsquote jedoch sinkt. Fast zwei Drittel der Kita- und Schulkinder erleben Mobilität bis ins Grundschulalter hinein nur noch vom Rücksitz eines Autos.⁶ Erst ab dem 14. Lebensjahr nimmt das Fahrrad an Bedeutung zu, ebenso wie der öffentliche Verkehr.⁷ Ab dem 16. Lebensjahr spielt insbesondere in den ländlichen Regionen die eigenständige motorisierte Mobilität eine große Rolle für die Jugendlichen.

Im Landkreis Oberhavel weicht diese Bild etwas ab. Öffentlicher Verkehr und damit eine selbstständige Mobilität gewinnen bereits früher, mit Beginn der Grundschulzeit, an Bedeutung. Um dies zu veranschaulichen, wird die Schülerbeförderungstatistik im Landkreis Oberhavel für das Schuljahr 2024/25 herangezogen.

Eine Gegenüberstellung der Anzahl aller grundsätzlich für ein subventioniertes Schülerticket anspruchsberechtigten Schulkinder der Klassenstufen eins bis 13 mit den Vertragsdaten der Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH (OVG), die im Auftrag des Landkreises Oberhavel die Schülerbeförderung umsetzt, zeigt, dass im Schuljahr 2024/25 von insgesamt 23.823 anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schülern⁸ mehr als die Hälfte einen Vertrag über ein subventioniertes Schülerticket abgeschlossen hatte. Nach Jahrgangsstufen für Grundschule und Sekundarstufe unterteilt ergibt sich folgendes Bild:

Anteil von Schulkindern mit Schülerbeförderungsvertrag 2024/25
nach Jahrgangsstufen

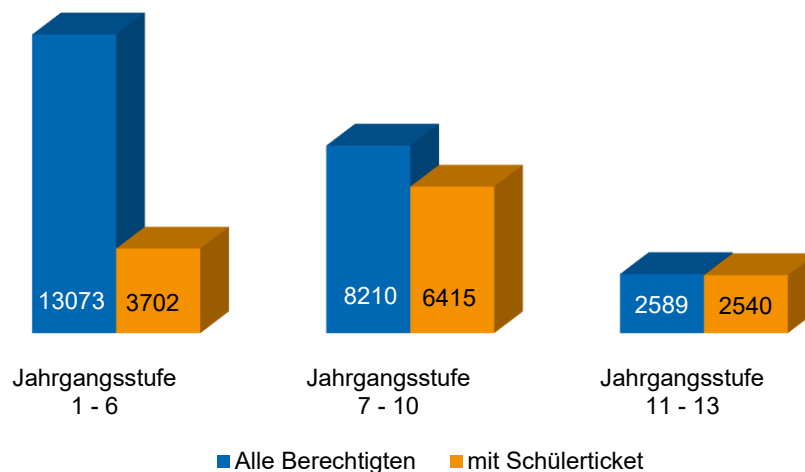


Abbildung 3: Schülerbeförderungsverträge im Schuljahr 2024/25 nach Daten der Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH in der Gegenüberstellung mit allen grundsätzlich Anspruchsberechtigten der Klassenstufen eins bis dreizehn im Schuljahr 2024/25 nach Ministerium für Bildung, Jugend und Sport (MBS) Brandenburg, eigene Darstellung.

⁶ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 17.

⁷ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 17.

⁸ Vgl. Landkreis Oberhavel, Satzung zur Beförderung von Schülerinnen und Schülern für den Landkreis Oberhavel, §3 – Anspruchsberechtigte, 2023.

Die detaillierte Darstellung nach Klassenstufen sieht wie folgt aus:

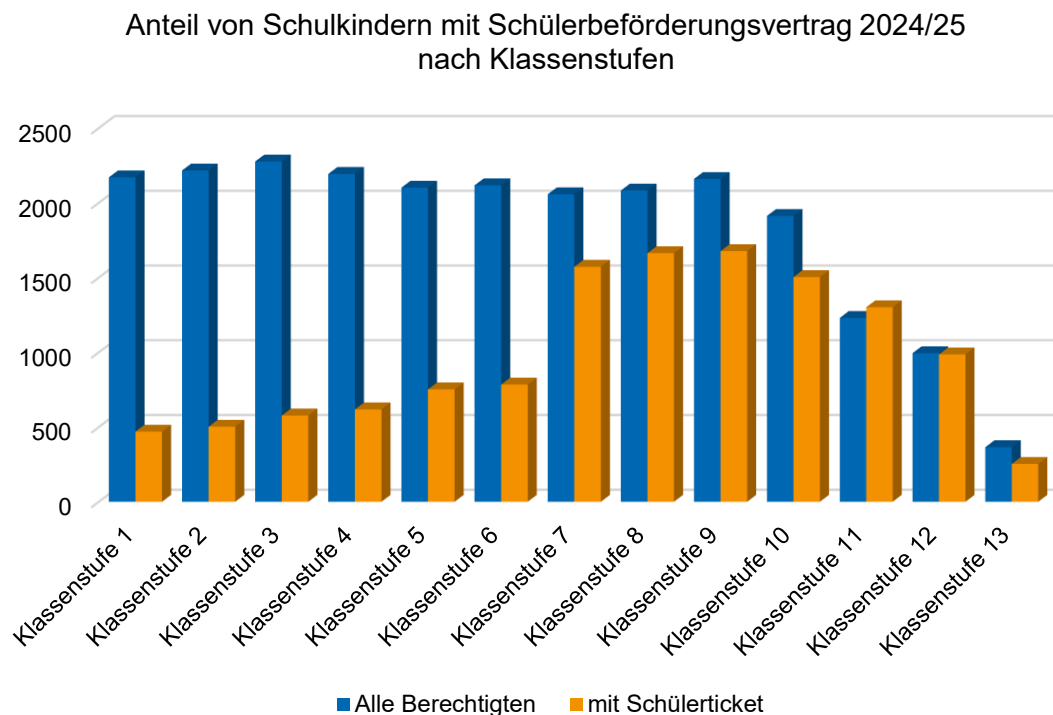


Abbildung 4: Schülerbeförderungsverträge der Klassenstufen eins bis dreizehn im Schuljahr 2024/25 nach Daten der Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH in der Gegenüberstellung mit allen grundsätzlich Anspruchsberechtigten im Schuljahr 2024/25 nach Ministerium für Bildung, Jugend und Sport (MBJS) Brandenburg, eigene Darstellung.

Die Darstellung zeigt, dass das Schülerticket und die damit verbundene selbstständige Mobilität für Kinder und Jugendliche im Landkreis Oberhavel mit Beginn der Grundschule eine wichtige Rolle spielt und ab der Jahrgangsstufe sieben bis zu den Abiturklassen noch einmal enorm an Bedeutung gewinnt. In der Klassenstufe eins macht schon etwa jedes fünfte Kind (21 %) Gebrauch von einem Schülerticket. In der Klassenstufe sechs, zum Ende der Grundschule, ist es bereits mehr als jedes dritte Kind (37 %). Ab der Klassenstufe sieben, entspricht in der Regel einem Alter von zwölf bis 13 Jahren, nutzt ein Anteil von rund 76 % aller anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schüler das Schülerticket. Dieser Anteil bleibt dann bis zum Ende der zehnten Klasse relativ stabil.

Mit Beginn der Jahrgangsstufe elf, die das Abitur vorbereitet, nutzen fast alle berechtigten Schülerinnen und Schüler das Schülerticket. In der elften Klasse liegt die Anzahl der Verträge sogar über der Anzahl der Berechtigten. Dies ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass die allgemeine Schulpflicht mit der zehnten Klasse endet und nicht alle Schülerinnen und Schüler, die sich initial für den weiterführenden Schulbesuch angemeldet haben, die elfte Klasse auch beenden. Damit werden sie in der rückblickenden Statistik des Ministeriums für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg (MBJS) nicht mehr erfasst, waren jedoch grundsätzlich kurzzeitig berechtigt, einen Schülerbeförderungsvertrag abzuschließen. In der Klassenstufe zwölf liegt die Nutzungsquote bei 99 %, bevor sie mit der Klassenstufe 13 auf 69 % zurückgeht. Abgesehen davon, dass die Anzahl anspruchsberechtigter Schülerinnen und Schüler von Klasse zwölf zu Klasse 13 im Schuljahr 2024/25 im Allgemeinen stark gesunken ist, erreichen die Jugendlichen in der zwölften Klasse in der Regel das Mindestalter für den

Erwerb des Autoführerscheins, was – wie im weiteren Verlauf des Abschnitts beschrieben – eine mögliche Begründung für den Rückgang der Nachfrage zum Schülerticket ist.

Die Gründe für die gesteigerten Mobilitätsbedarfe, gerade bei Grundschulkindern, liegen wahrscheinlich auch in den geografischen Gegebenheiten des Landkreises Oberhavel und der damit einhergehenden Verteilung der Bildungsinfrastruktur. Im Schuljahr 2024/25 befanden sich im gesamten Landkreis 39 Grundschulen sowie 30 weiterführende Schulen. Es ist anzunehmen, dass viele Schülerinnen und Schüler insbesondere in den ländlichen Räumen den Weg zur Schule nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen können, sondern auf andere Verkehrsmittel, beispielsweise den Bus oder den Zug, angewiesen sind. Zudem findet mit der Klassenstufe sieben oft ein Schul(standort)wechsel statt, was den erforderlichen Bewegungsradius der Jugendlichen zusätzlich verändert.

Ein tieferer Blick in die Vertragsdaten der OVG zeigt zudem, dass es sich bei rund 70 % aller abgeschlossenen Verträge um ein Deutschlandticket handelt. Ein Zeichen dafür, dass das Ticket nicht nur für die Bewegung um das unmittelbare Wohnumfeld oder den Schulweg (abbildbar durch ein meist günstigeres Wabenticket), sondern auch für Mobilität im Rahmen der Freizeit genutzt wird.

Aus Sicht des Umweltverbundes ist es zu begrüßen, dass das Angebot des öffentlichen Verkehrs durch Schulkinder angenommen, genutzt und im Elternhaus oft dem motorisierten Individualverkehr (MIV) vorgezogen wird. Daraus ergibt sich jedoch auch eine Verantwortung dafür, Angebote zu schaffen, die Mobilität und Teilhabe insbesondere für Schulkinder in einem sicheren Rahmen ermöglichen.

Jugendliche zwischen 13 und 16 Jahren haben besondere Mobilitätsbedarfe, weil sie sich in einer Phase zunehmender Eigenständigkeit befinden und Mobilität für Alltag, Freizeit und soziale Teilhabe besonders wichtig ist. Im ländlichen Raum übernimmt das Moped mit dem AM-Führerschein häufig eine Übergangsfunktion, da es trotz schwacher ÖPNV-Angebote selbstständige Wege ermöglicht und den Mobilitätsradius deutlich erweitert.

Die Kehrseite der Mobilität Jugendlicher, aber auch junger Erwachsener, sind die erhöhten Sicherheitsrisiken, wie beispielsweise bei der Nutzung von Mopeds und Leichtfahrzeugen die schlechtere Schutz- und begrenzte Sicherheitsausstattung, vor allem jedoch mangelnde Fahrpraxis. Die Unfallhäufigkeit in den ersten Monaten nach Erwerb einer Fahrerlaubnis kann besonders hoch sein. Gerade im ländlichen Raum führt eine erhöhte Nutzung zwar zu mehr Mobilität, jedoch führt eben jene erhöhte Nutzung auch zu einer erhöhten Eintrittswahrscheinlichkeit von Unfällen.

Statistische Auswertungen der Führerscheinbehörde des Landkreises Oberhavel zeigen, dass die Anzahl derer, die einen Führerschein mit Eintritt des entsprechenden Mindestalters erwerben, in den vergangenen zehn Jahren für Kleinkrafträder und Leichtkraftfahrzeuge (Führerscheinklasse AM) kontinuierlich gestiegen ist und sich aktuell auf einem Wert um rund 100 Fallzahlen jährlich einpendelt. Die Anzahl der Pkw-Führerscheine (Führerscheinklasse B) ist mit leichten Rückgängen zwischen 2016 und 2018 sowie in der Anfangszeit der Corona-Pandemie in den Jahren 2019/20 ebenfalls gestiegen:

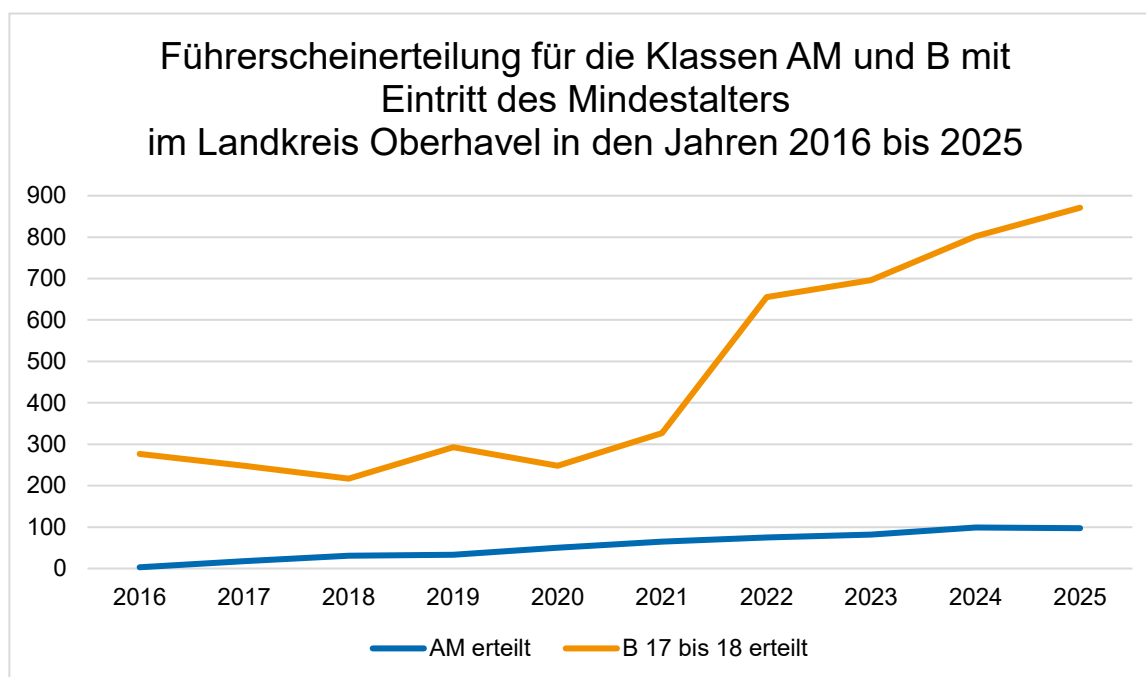


Abbildung 5: Führerscheinerteilung für die Klassen AM im Alter von 15 bis 16 und B im Alter von 17 bis 18 im Landkreis Oberhavel in den Jahren 2016 bis 2025, Statistik Führerscheinbehörde Landkreis Oberhavel zum Stichtag 22.04.2026, eigene Darstellung.

Die Anzahl der Führerscheininhabenden unter den jungen Erwachsenen nimmt demnach stetig zu, was eine erhöhte individuelle motorisierte Teilnahme am Straßenverkehr impliziert. Die Relation zwischen Altersstruktur und Unfallstatistik des Landkreises Oberhavel zeigt zudem, dass junge Erwachsene zwar nur etwa 5 % der Bevölkerung ausmachen, jedoch im Jahr 2025 rund 10 % aller Verkehrsunfälle verursacht haben (2024 rund 9 %). Daher gilt insbesondere für die Altersgruppe junger Fahrerinnen und Fahrer, dass Mobilitätsangebote stets mit Verkehrssicherheitsarbeit, Mobilitätsbildung und einer sicheren Infrastruktur verknüpft werden müssen.

- ❖ **Die unterschiedlichen Bedürfnisse innerhalb der Kohorte der Kinder und Jugendlichen erfordern eine stufenweise Strategie der Mobilitätsmaßnahmen: Von fußläufiger Naherreichbarkeit über Verkehrssicherheitsarbeit und Radförderung bis hin zu flexiblen Lösungen für motorisierte verkehrsteilnehmende Jugendliche. Dies verbindet Demografie mit Verkehrsteilhabe und stärkt die Gesamterreichbarkeit in ländlichen Räumen.**

In der Altersgruppe der Seniorinnen und Senioren nimmt nach MiD 2023 das Mobilitätsniveau ab dem Alter von 65 Jahren ab, noch einmal deutlicher ab dem Alter von 75 Jahren. Im Durchschnitt legen Menschen sehr viel weniger Wege pro Tag zurück, verfügen jedoch meist über einen Pkw und nutzen diesen. Ebenso nimmt die Alltags- und Verkehrsfittness der Menschen kontinuierlich ab, was bereits für ein Fünftel der Menschen ab 65 Jahren zu Mobilitätseinschränkungen führt.⁹ Die Zeichen abnehmender Verkehrsfittness können schlechteres Seh- und Hörvermögen, längere Reaktionszeiten sowie eine kürzere Aufmerksamkeitsspanne umfassen. Die Auswirkungen der schlechteren Verkehrsfittness spiegeln sich ebenfalls in den Unfallzahlen des Landkreises Oberhavel wider: Menschen ab 65 Jahren sind seit 2023 jährlich an über einem Viertel aller erfassten Verkehrsunfälle beteiligt und verursachen dazu im Durchschnitt fast jeden Fünften (Ø 18,5 %). Von den 98 Schwerverletzten infolge von Verkehrsunfällen im Jahr 2025 erlitten 63 Personen ihre Verletzungen bei Unfällen mit Beteiligung von Personen über 65 Jahren.

Mobilität ist für Seniorinnen und Senioren eine zentrale Voraussetzung für Teilhabe, Selbstständigkeit und Erreichbarkeit im Alltag, zugleich erfordern altersbedingte Einschränkungen und ein erhöhtes Unfallrisiko eine gezielte Verkehrssicherheitsbildung sowie bedarfsgerechte Mobilitätsangebote.

- ❖ **Seniorinnen und Senioren machen im Landkreis Oberhavel sowohl aktuell als auch in der Prognose für 2040 ein Viertel der Bevölkerung aus. Mobilitätsmaßnahmen für diese Bevölkerungsgruppe sind stufenweise zu planen. Das steigert Lebensqualität durch altersgerechte Erreichbarkeit.**

1.2.2 Menschen mit Beeinträchtigungen

Im Kontext der Mobilität gibt es verschiedene körperliche, sensorische und kognitive Beeinträchtigungen, die die Nutzung von Verkehrsmitteln oder Infrastruktur erschweren. Da auf die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen sowie Seniorinnen und Senioren bereits in Verbindung mit deren Alter eingegangen wurde, soll sich dieser Abschnitt auf Menschen mit Einschränkungen fokussieren, deren Ursachen nicht unmittelbar mit dem Alter verknüpft sind. Es ist anzumerken, dass die verwendete Datengrundlage MiD 2023 subjektive Einschätzungen erfasst, nicht einen offiziellen Behinderungsgrad.

Jeder siebte Mensch in Deutschland gibt an, von Mobilitätseinschränkungen betroffen zu sein. Neben Orientierungs- und Entscheidungsschwierigkeiten sowie Reaktionsverlangsamung gehören dazu vor allem Geh- oder Sehbehinderungen. Diese Einschränkungen treten in allen Bevölkerungsgruppen und Altersklassen auf. Die Wahrscheinlichkeit des Auftretens erhöht sich laut Studienerkenntnissen mit zunehmendem Alter.¹⁰

Die Mehrheit der von Einschränkungen Betroffenen ist im Alltag ohne Unterstützung mobil. Lediglich 5 % sind in ihrem Alltag zur Teilhabe teilweise oder dauerhaft auf Unterstützung angewiesen.¹¹ Besonders in jüngeren und mittleren Altersgruppen sind Einschränkungen dank Hilfsmitteln wie Rollator, Rollstuhl, Blindenstock oder weiterer Mobilitätsunterstützung trotzdem zu bewältigen.¹² Die Analysen der vollständigen Datengrundlage in MiD 2023 zeigen

⁹ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 17

¹⁰ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 18.

¹¹ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 199.

¹² Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 199.

neben einem hohen Bedarf an barrierefreien Lebensräumen und Infrastrukturen, dass nur ein vergleichsweise kleiner Teil der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen dem klassischen Bild eines Rollstuhlfahrers oder einer Rollstuhlfahrerin entspricht. Ein großer Teil der Befragten gibt an, im Alltag meist keine Hilfsmittel zu nutzen.¹³

Die Gesamtbevölkerung ist in der Regel eher zufrieden mit der Verkehrssituation beim Autofahren und Zufußgehen, während die Bewertungen für das Fahrradfahren und insbesondere für den öffentlichen Personennahverkehr deutlich schlechter ausfallen. Mit zunehmender Mobilitätseinschränkung und steigendem Unterstützungsbedarf sinkt diese Zufriedenheit merklich, wobei dies im besonderen Maße auf die Gegebenheiten für das Zufußgehen zutrifft. Angesichts der zentralen Rolle, die Fußwege für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen spielen, wiegt diese geringere Zufriedenheit besonders schwer.¹⁴

Insgesamt deuten die Ergebnisse darauf hin, dass Infrastruktur und Lebensräume den Bedürfnissen der Personengruppe von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen noch weniger gerecht werden als denen der Gesamtbevölkerung.¹⁵

- ❖ **Die Verkehrsverhältnisse müssen stärker auf die Bedürfnisse und Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ausgerichtet werden. Diese Personen erfahren aktuell ungenügende Unterstützung, und die gesundheitlichen Einschränkungen gehen mit einer teilweise deutlichen und unfreiwilligen Reduktion der Alltagsmobilität einher.**
- ❖ **Bei der Gestaltung von Infrastruktur und Lebensräumen ist ein breiterer Fokus nötig, der über rollstuhlgerechte Zugänge hinausgeht, um tatsächliche Barrierefreiheit herzustellen.**

1.2.3 Menschen mit Migrationserfahrung

Nach Ansicht des BMV zeichnen die Auswertungen der Studie MiD 2023 zur Mobilität bei Menschen mit Migrationserfahrung ein komplexes Bild, bei dem deutlich zwischen verschiedenen Herkunftsregionen zu unterscheiden ist. Einfache Schlussfolgerungen sind daher nicht möglich. Im Querschnitt unterscheiden sich die Mobilitätsbedürfnisse und -muster von Menschen mit Migrationserfahrung jedoch nicht grundlegend von der übrigen Bevölkerung. Festgehalten werden ein etwas niedriges Mobilitätsgesamtniveau, eine geringere Pkw-Besitzquote und eine größere ÖPNV-Orientierung. Die Auswertung unterstreicht die Bedeutung des ÖPNV, insbesondere für Personen ohne Pkw.¹⁶

- ❖ **Auch für die Anforderungen von Menschen mit Migrationserfahrung sind bedarfsgerechte, erschwingliche ÖPNV-Angebote zu stärken, ohne pauschale Annahmen über Herkunftsregionen zu treffen.**

¹³ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 199 ff.

¹⁴ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 199 ff.

¹⁵ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 199 ff.

¹⁶ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 18.

1.2.4 Wegezwecke

Mobilität und die daraus resultierenden Wege sind in aller Regel ein Mittel zu einem bestimmten Zweck. Die Gründe dafür, einen Weg zurückzulegen und damit ein bestimmtes Verkehrsaufkommen zu verursachen, sind vielfältig. Beruflich bedingte Wege, einschließlich des Wirtschaftsverkehrs, stehen Anlässen im Versorgungs- und Freizeitbereich gegenüber und bestimmen aufgrund eben jener Anlässe gegebenenfalls die Wahl des Verkehrsmittels.

Die Struktur der Wegezwecke hat sich laut MiD 2023 im Vergleich zu MiD 2017 nur wenig verändert, hier zeigte sich jedoch bereits seit jeher eine hohe Stabilität.¹⁷

In der Erhebung im Jahr 2023 ist die Summe aller beruflich bedingten Wege kleiner als die der übrigen Anlässe ausgefallen. Der eigentliche Berufsverkehr, der Weg zur Arbeit, verzeichnet ein leichtes Minus aufgrund des Homeoffice-Trends, während Wege während der Arbeitszeit zu dienstlichen Zwecken zulegen.¹⁸

Einkäufe und Erledigungen haben im Vergleich zu den Vorjahren als Mobilitätszweck an Bedeutung verloren, was auf mehr Online-Aktivitäten im Versorgungsbereich zurückzuführen ist. Gleichzeitig steigen Freizeitwege sowohl im Anteil als auch bei den Kilometern leicht über die Werte von 2017.¹⁹

- ❖ **Aufgrund einer eher stabilen Struktur der Wegezwecke sind Maßnahmen zu priorisieren, die den dominanten Freizeit- und Versorgungsverkehr effizient unterstützen, während die Bedeutung beruflicher Wege durch Homeoffice-Trends und steigende dienstliche Fahrten charakterisiert wird.**
- ❖ **Die Zunahme von Freizeitwegen und der leichte Rückgang von Einkaufswegen durch Online-Aktivitäten erfordern eine gezielte Förderung flexibler, multimodaler Angebote, um die Vielfalt der Mobilitätszwecke langfristig nachhaltig zu bedienen.**

Wegezwecke, die Anlässe für Mobilität, lassen sich nicht isoliert betrachten, sondern sind immer das Ergebnis der Kombination unterschiedlichster Bedürfnisse im Alltag. Die folgende Abbildung zeigt diese Wechselwirkung musterhaft am Beispiel der Wahl des Verkehrsmittels (Modal Split – ausführlich beschrieben im folgenden Kapitel) und der Lage des Wegeziels für Einkäufe und Erledigungen.

Befragte der Studie MiD 2023 konnten freiwillige Angaben machen zu Wohnort, Wahl der Einkaufsmöglichkeit und Wahl des Verkehrsmittels. In der getrennten Betrachtung von Stadtregionen gegenüber ländlichen Regionen zeigt sich, dass mit zunehmender Entfernung der Einkaufsmöglichkeit vom Wohnort und sinkendem Angebot eines öffentlichen Verkehrs mehr Einkaufswegen mit dem Auto zurückgelegt werden, insbesondere im ländlichen Raum.²⁰

¹⁷ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 16.

¹⁸ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 65.

¹⁹ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 66.

²⁰ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 75

Modal Split für ausgewählte Ziellagen und Wegezwecke

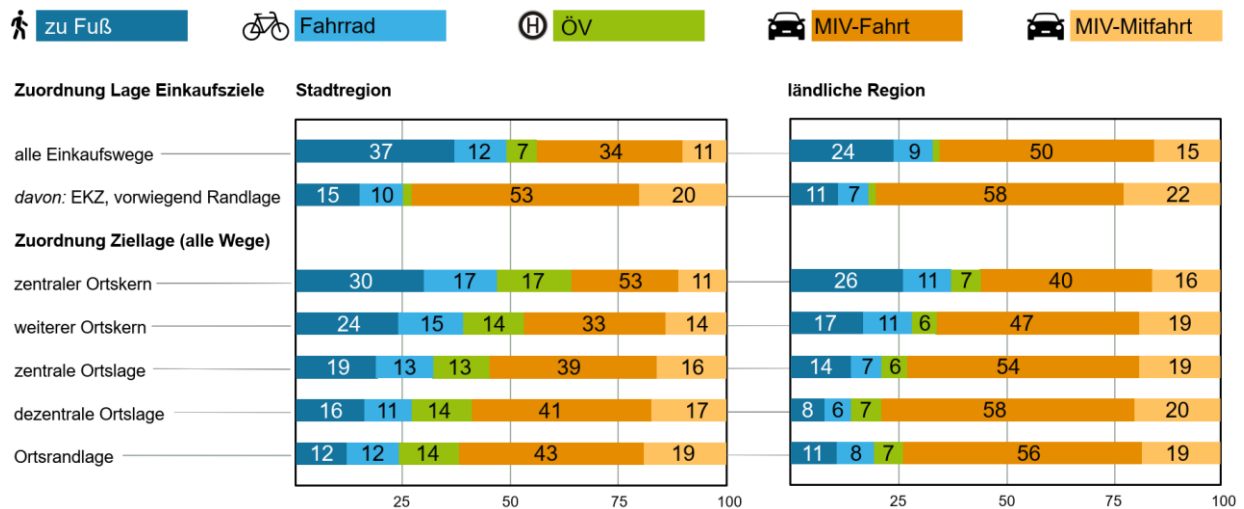


Abbildung 6: Modal Split für ausgewählte Ziellagen und Wegezwecke, nach BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 75.

Aus den dargestellten Zusammenhängen ist abzuleiten, dass bereits die Standortplanung, beispielsweise bei Einkaufsmöglichkeiten, wesentlich die spätere Verkehrsmittelwahl der Zielgruppe beeinflusst. Auch über das Beispiel der Einkaufswege hinaus zeigen die Daten der Studie eine deutliche Lageabhängigkeit: je zentraler das Ziel liegt, desto höher sind die Fuß- und die Radverkehrsanteile. In den Stadtregionen gilt dies zusätzlich für die Anteile des öffentlichen Verkehrs.²¹

- ❖ **Da sich die Ausgestaltung der Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger aus einer Vielzahl von Faktoren zusammensetzt, ist eine interdisziplinäre Abstimmung unterschiedlicher Fachbereiche des Landkreises Oberhavel sowie mit Dritten erforderlich. Nur so können integrierte und bedarfsgerechte Mobilitätsmaßnahmen entwickelt, gesteuert und kontinuierlich evaluiert und die langfristigen Ziele des Mobilitätskonzeptes „oberhavel MOBIL 2040“ erreicht werden.**

Für die unterschiedlichen Einflussfaktoren lässt sich zusammenfassend festhalten:

- ❖ **Die Mobilitätsmaßnahmen dieser Fortschreibung sollen vorrangig dazu beitragen, individuelle Bedürfnisse und bestehende Benachteiligungen vulnerabler Bevölkerungsgruppen abzubauen und eine diskriminierungsfreie, bedarfsgerechte Mobilität für alle sicherzustellen. Langfristig müssen sie darauf ausgerichtet sein, neue Ungleichheiten zu vermeiden und unterschiedliche Alters- und Nutzengruppen systematisch und bedarfsorientiert in die Planung einzubeziehen.**

²¹ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 75

1.3 Modal Split

Der Modal Split beschreibt die Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf einzelne Verkehrsmittel (Modi) im Güter- und Personenverkehr. Er stellt eine prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens (Wege beziehungsweise Tonnen) oder der Verkehrsleistung (Personen beziehungsweise Tonnenkilometer) differenziert nach definierten Verkehrsmitteln dar.

Mit Bezug auf das Mobilitätskonzept „oberhavel MOBIL 2040“ aus dem Jahr 2020 seien folgende Ausführungen der eigentlichen Analyse des Modal Split vorangestellt:

- Der Vergleich der Mobilitätskennzahlen mit dem Land Berlin wird nicht fortgeführt. Die Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes soll fokussieren auf die bestehende Aufgabenwahrnehmung und die Zuständigkeiten des Landkreises Oberhavel. Dieser klar definierte Rahmen und die Erfahrungen der vergangenen Jahre haben deutlich gemacht, dass der Landkreis trotz räumlicher Nähe und Personenverkehrs über die Landesgrenzen hinweg (beispielsweise Berufspendelnde) weder über Einwirkungs- noch über Steuerungsmöglichkeiten für verkehrs- und mobilitätsbezogene Ziele, Strategien oder Bauvorhaben im Mobilitätskontext des Landes Berlin verfügt. Zudem weist Berlin als Großstadt und Metropolraum andere Anforderungen an Mobilität auf als der Landkreis Oberhavel, ein Flächenlandkreis mit hohem Anteil ländlicher Regionen. Der Vergleich kann als veranschaulichendes Bild dienen, erlaubt jedoch keine belastbaren Rückschlüsse oder Ableitungen für die Maßnahmenentwicklung im Landkreis Oberhavel.
- Ebenso verzichtet wird auf den Vergleich der Mobilitätskennzahlen mit dem Landkreis Barnim. Für eine sinnvolle Ableitung von Schlussfolgerungen für die Ausgestaltung von Mobilitätsmaßnahmen bedürfte es zum einen einer Datengrundlage, die aktuell nicht erhoben ist, wie beispielsweise dem Anteil an landkreisübergreifendem Verkehr bei Pendelnden in Kombination mit der Verkehrsmittelwahl, zum anderen einer konkreten Zielformulierung mit Bezug auf die landkreisübergreifende Mobilität beziehungsweise eines politischen Rahmens, der ein solches Ziel in Aussicht stellt. Im Konzept „oberhavel MOBIL 2040“ aus dem Jahr 2020 wurde ein solches Ziel im Rahmen der Handlungsempfehlung 39 „Prüfung der Umsetzung erste Stufe PlusBus-Konzept“ formuliert. Da das Ziel jedoch bereits erreicht wurde, wird es in der Fortschreibung des Konzeptes nicht mehr geführt.
- Davon unbenommen erkennt der Landkreis Oberhavel an, dass für eine resiliente und zukunftsorientierte Mobilitätsplanung und eine Strategie für die Verlagerung des Verkehrsaufkommens hin zu ressourcenschonenden Verkehrsträgern ein kontinuierlicher Austausch sowie gegebenenfalls die Initiierung gemeinsamer Maßnahmen mit den benachbarten Landkreisen von wesentlicher Bedeutung sein können. Mobilität und Verkehr enden nicht an kommunalen Grenzen.
- Als Positivbeispiel für den Beginn dieses Koordinierungsprozesses sei noch einmal auf die PlusBus-Verbindung Oranienburg-Bernau eingegangen, die aus der angeführten HE 39 hervorgegangen ist. Die PlusBus-Verbindung Oranienburg-Bernau wird gemeinsam durch die Oberhavel Verkehrsgesellschaft (OVG) und die Barnimer Busgesellschaft (BBG) im Auftrag der beiden Landkreise sowie der Kommunen Bernau, Oranienburg und Wandlitz erbracht und verbindet mit der Linie 825 seit Dezember 2023 die Landkreise Oberhavel und Barnim. Diese Maßnahme ist eine ideale Ergänzung zum Regionalverkehr auf der Schiene und liefert einen deutlichen Mehrwert für die Erschließung der Region über den motorisierten Individualverkehr (MIV) hinaus und für ein Einwirken auf den Modal Split.

- Auch in anderen Landkreisen bestehen erhebliche Potenziale, um die Verkehrsmittelwahl zugunsten ressourcenschonender Mobilitätsformen zu unterstützen. Voraussetzung hierfür ist ein gemeinsames strategisches Verständnis sowie die Formulierung eines klar definierten, datenbasierten Zielbildes zur Erreichung dieser Veränderung. Sobald diese Voraussetzungen gegeben sind, ist eine vergleichende Betrachtung durchaus sinnvoll.
- Um Maßnahmen ableiten zu können, die zum ersten durch die Kreisverwaltung umsetzbar sind und zum zweiten für Bürgerinnen und Bürger tatsächliche Wirkung entfalten, fokussiert dieser Abschnitt auf die Darstellung des Personenverkehrs und leitet ausschließlich für diesen Schlussfolgerungen ab. Eine Kreisverwaltung verfügt über keine direkten Einflussmöglichkeiten auf den Modal Split im Güterverkehr, da die Zuständigkeit für überregionale Transporte (Straßen, Schiene, Binnenschifffahrt) primär bei Bund, Land und Infrastrukturbetreibern sowie Logistikunternehmen liegt. Maßnahmen zur Förderung von Schiene oder Wasserstraße, wie beispielsweise die Festlegung von Lkw-Maut oder Emissionsvorgaben, unterliegen ausschließlich übergeordneten Kompetenzen. Auf kommunaler Ebene können indirekte Ansätze wie die Optimierung innerörtlicher Zufahrtswege für Lieferverkehr umgesetzt werden, die jedoch auf den Anteil des transregionalen Güterverkehrs nur marginal einwirken.

Im Personenverkehr werden standardmäßig die Verkehrsträger Fußverkehr, Fahrradverkehr, MIV, in den folgenden Tabellen erfasst unter Pkw-Kennzahlen, und öffentlicher Verkehr unterschieden.²² Insbesondere in ländlichen Räumen können auch E-Scooter eine zentrale Rolle für die Bewältigung der so genannten "letzten Meile" spielen, zum Erreichen des Busses, des Zuges oder als Anschlussverkehrsmittel zur finalen Destination. Aktuell werden E-Scooter noch nicht statistisch erfasst oder ausgewertet. Im Rahmen der Arbeit der Verkehrsunfallkommission, die in Modul 4.2 „Verkehrssicherheit“ beschrieben ist, werden sie jedoch bereits berücksichtigt und auch die Auswirkungen einer zunehmenden Nutzung auf die Verkehrssicherheit durchgängig betrachtet.

Der folgende Abschnitt beschreibt die Entwicklung der vier Hauptverkehrsträger seit 2020 sowie deren aktuellen Status anhand regionalstatistischer Schätzungen zu Mobilitätskennwerten des BVM laut Studie MiD 2023, analog der Vorgehensweise im Konzept aus dem Jahr 2020 mit Werten laut MiD 2017. Nach einem Überblick über alle Verkehrsträger werden der MIV sowie der ÖPNV separat eingeordnet. Fuß- und Radverkehr werden detailliert im Modul 3 „Fuß- und Radverkehr“ beleuchtet und sollen daher an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt werden.

Verkehr ist geprägt durch Routinen, die sich nur langsam verändern.²³ Es überrascht daher nicht, dass der Modal Split im Vergleich mit den Werten des Mobilitätskonzeptes aus dem Jahr 2020 geringe Abweichungen jedoch keine gravierenden Veränderungen oder Trends aufzeigt:

²² Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Multi- und Intermodalität: Hinweise zur Umsetzung und Wirkung von Maßnahmen im Personenverkehr, Teilpapier 1: Definitionen, aktualisierte Ausgabe 2021.

²³ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 19.

Verkehrsmittel	Modal Split (Anteil der Wege, die mit dem jeweiligen Verkehrsmittel zurückgelegt werden)			
	Mobilitätskonzept 2020 (MiD 2017)		Mobilitätskonzept 2026 (MiD 2023)	
Tageskilometer	41,6		35	
Anzahl der Wege	3,1		2,76	
	Anteil	Anteil in Wege	Anteil	Anteil in Wege
zu Fuß	21,90 %	0,7	27,23 %	0,8
mit dem Fahrrad	10,50 %	0,3	13,69 %	0,4
Pkw-Fahrende	43,90 %	1,4	37,05 %	1,0
Pkw-Mitfahrende	12,70 %	0,4	11,41 %	0,3
ÖPNV	11,00 %	0,3	10,62 %	0,3

Tabelle 2: Gegenüberstellung Modal Split im Mobilitätskonzept 2020 (MiD 2017) und regionalstatistischen Schätzungen von Mobilitätskennwerten nach MiD 2023, eigene Darstellung.

Verkehrsmittel	Anteil an der Verkehrsleistung (Gesamtkilometer), die auf die jeweiligen Verkehrsmittel entfallen			
	Mobilitätskonzept 2020 (MiD 2017)		Mobilitätskonzept 2026 (MiD 2023)	
Tageskilometer	41,6		35	
Anzahl der Wege	3,1		2,76	
	Anteil	Streckenlänge in km	Anteil	Streckenlänge in km
zu Fuß	2,80 %	1,2	3,88 %	1,4
mit dem Fahrrad	3,10 %	1,3	4,14 %	1,4
Pkw-Fahrende	55,80 %	23,2	50,61 %	17,7
Pkw-Mitfahrende	18,50 %	7,7	18,78 %	6,6
ÖPNV	19,80 %	8,2	22,58 %	7,9

Tabelle 3: Gegenüberstellung der Anteile an der Verkehrsleistung je Verkehrsmittel im Mobilitätskonzept 2020 (MiD 2017) und regionalstatistischen Schätzungen von Mobilitätskennwerten nach MiD 2023, eigene Darstellung.

Im MIV ist ein leichtes Minus zu verzeichnen. Ein leichtes Plus hingegen zeichnet sich beim Radverkehr, vor allem jedoch beim Fußverkehr ab. Es ist ein Signal für mögliche Veränderungen. Ein tieferer Blick in die Schätzwerte legt jedoch den Schluss nahe, dass noch nicht von einer Trendwende gesprochen werden kann. Der aktuelle nationale Verkehrsmix wurde in ähnlicher Form bereits 2008 erreicht, um mit MiD 2017 ein Plus im MIV zu erfahren, dass sich nach den Ergebnissen 2023 wieder langsam umzukehren scheint.²⁴

- ❖ **Das wachsende Interesse der Bevölkerung an nicht motorisierter Mobilität ist ein positives Signal – auch aus gesundheitlicher Sicht. Mit Maßnahmen für eine sorgfältig ausgebaute Infrastruktur, insbesondere bei Fuß- und Radwegen, lassen sich noch deutlich größere Potenziale für das Hinwirken auf einen Verkehrsverlagerung zugunsten des Umweltverbunds aktivieren.**

²⁴ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 19.

Den Ausführungen im Abschnitt 1.2.4 „Wege Zwecke“ folgend kann die Wahl des Verkehrsmittels nicht isoliert von räumlichen Gegebenheiten betrachtet werden. Idealerweise wird sie im Kontext der Raumtypen, in denen Verkehrsmittel genutzt werden, analysiert und bewertet. Zur besseren Verortung der Raumtypen sei zuerst das Kreisgebiet dargestellt, anschließend, wie bereits im Konzept „oberhavel MOBIL 2040“ aus dem Jahr 2020, die im Landkreis Oberhavel vorherrschenden drei Raumtypen.

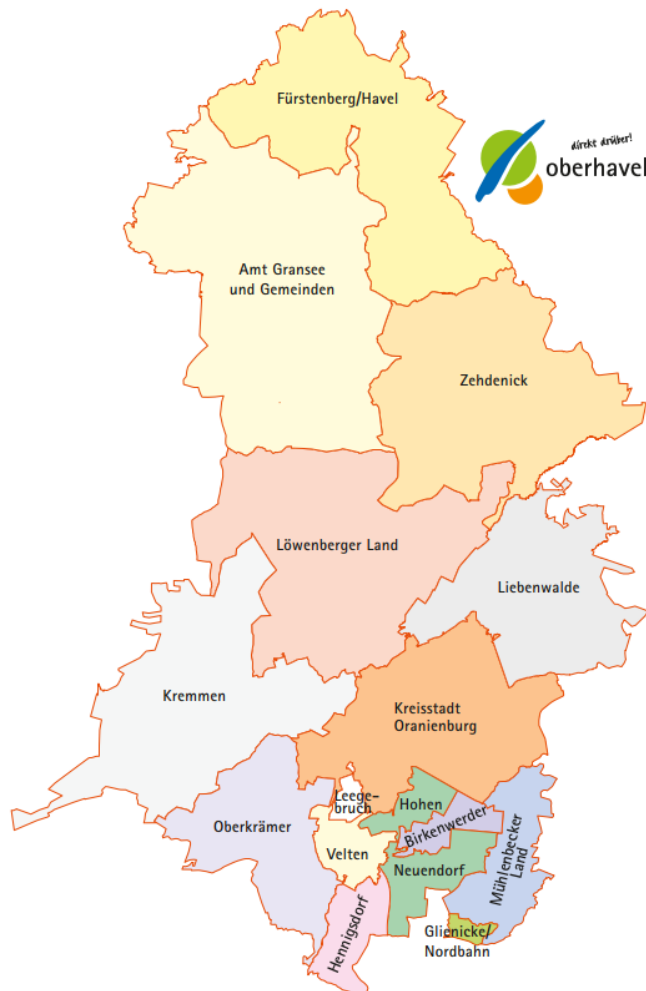


Abbildung 7: Kreisgebiet des Landkreises Oberhavel mit allen angehörigen Kommunen, Landkreis Oberhavel/ Irina Schmidt.

- „Mittelstädte, städtischer Raum“ als Teil einer Stadtregion: Oranienburg und alle sieben Kommunen südlich von Oranienburg bis zur Berliner Stadtgrenze, hier leben über 70 % der Bevölkerung.
- „kleinstädtischer, dörflicher Raum“ als Teil einer Stadtregion: Kremmen, Liebenwalde, Löwenberger Land, Oberkrämer.
- „kleinstädtischer, dörflicher Raum“ als Teil einer ländlichen Region: Fürstenberg/Havel, Amt Gransee und Gemeinden, Zehdenick.²⁵

²⁵ Vgl. Landkreis Oberhavel, oberhavel MOBIL 2040, 2020, S. 9.

Obwohl keine detaillierte Datengrundlage zur raumtypischen Verteilung der Verkehrsmittelwahl im Landkreis Oberhavel existiert, legen die Schätzwerte und Darstellungen von MiD 2023 nahe, dass das Auto in ländlichen Regionen, insbesondere mit Blick auf den Kilometeranteil der Gesamtleistung, der mit Abstand am häufigsten verwendete Verkehrsträger ist – auch wenn Bürgerinnen und Bürger auch andere Verkehrsmittel nutzen.²⁶

- ❖ **Der Zusammenhang zwischen Raumtyp und Verkehrsmittelwahl unterstreicht die Notwendigkeit raumspezifischer Verkehrsplanung, um den Anforderungen an Mobilität in allen Regionen des Landkreises Oberhavel gerecht zu werden.**

1.3.1 Motorisierter Individualverkehr

Die Studie MiD 2023 zeigt im Allgemeinen eine anhaltende Dominanz des MIV, des Autoverkehrs, die Infrastrukturen sowohl des fließenden als auch des ruhenden Verkehrs belastet, trotz relevanter Entwicklungen wie gesellschaftlicher Alterung und veränderter Nutzung im Vergleich zu 2017.²⁷

Für die nähere Betrachtung der Pkw-Entwicklung in Deutschland ist zu unterscheiden zwischen Autoverfügbarkeit und Autonutzung: Autoverfügbarkeit beschreibt, ob ein Auto im Haushalt vorhanden ist oder genutzt werden kann, während Autonutzung die tatsächliche Häufigkeit und Intensität der Fahrten mit diesem Auto umfasst.

Zur Verfügbarkeit beschreibt MiD 2023, dass fast jeder dritte Haushalt mittlerweile mehrere Fahrzeuge besitzt und der Anteil autoloser Haushalte 2023 auf unter 20 % gesunken ist – eine zunehmende Verfügbarkeit, die in allen Raumtypen zu beobachten ist.²⁸ Die Autonutzung hingegen nimmt insgesamt ab, besonders stark bei jüngeren Altersgruppen. Nur im Rentenalter bleibt die Nutzung eher stabil.²⁹

Auch im Landkreis Oberhavel ist die Verfügbarkeit von Autos im Verlauf der vergangenen zehn Jahre kontinuierlich angestiegen. Mit einer Summe von 139.585 waren im Jahr 2025 im Landkreis so viele Pkw wie nie zuvor grundsätzlich verfügbar.

²⁶ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 19.

²⁷ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 81.

²⁸ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 81.

²⁹ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 17.

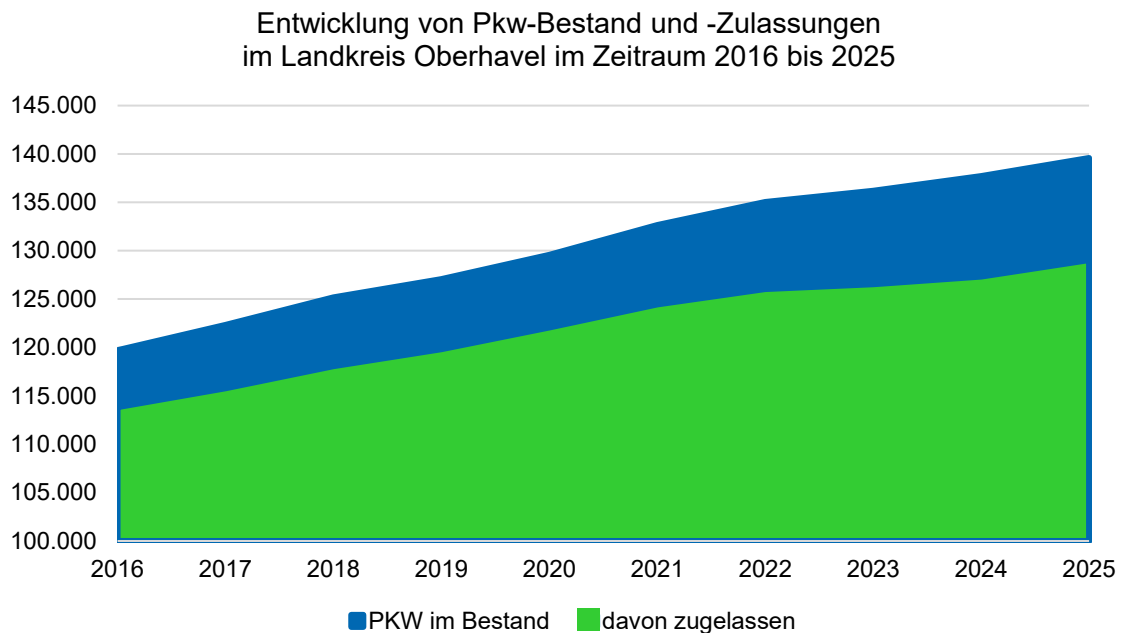


Abbildung 8: Darstellung der Gesamtzahl von Pkw sowie davon zugelassener Fahrzeuge im Landkreis Oberhavel in den Jahren 2016 bis 2025, nach Daten der Zulassungsbehörde des Landkreises Oberhavel, eigene Darstellung.

Die Pkw-Zulassungszahlen sollen mit Fokus auf Antriebsmodelle später im Modul 4 „Elektromobilität“ noch einmal eine Rolle spielen.

- ❖ **Trotz anhaltender MIV-Dominanz und steigender Pkw-Verfügbarkeit zeigt die auf Bundesebene erfasste rückläufige Nutzung – insbesondere bei jüngeren Altersgruppen – Potenziale für eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf den Umweltverbund. Der Fokus von Maßnahmen muss daher auf der Attraktivitätssteigerung des Umweltverbunds liegen, um die Infrastruktur für den fließenden und ruhenden Verkehr zu entlasten.**
- ❖ **Die weiter steigende Autoverfügbarkeit erfordert altersgruppenspezifische Maßnahmen, um Überlastungen in allen Raumtypen zu mindern: bei unter 30-Jährigen Nutzungsreduktion, beispielsweise durch intermodale Angebote fördern, bei Seniorinnen und Senioren den Übergang zu alternativen Verkehrsträgern begleiten.**

1.3.2 ÖPNV

Wie in der Einleitung dieses Dokuments beschrieben wird das bisherige Modul 9 „ÖPNV“ zugunsten des Nahverkehrsplans (NVP) mit seiner deutlich höheren Bindungswirkung und Konkretisierung gestrichen. Zur Umsetzung des NVP wird selbstverständlich auch weiter regelmäßig informiert. Trotzdem soll die aktuelle Situation des ÖPNV aus nationaler Sicht eingeordnet werden.

Formal trennt sich der öffentliche Verkehr in den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den übrigen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Der SPNV ist der Teil des ÖPNV, der mit Eisenbahnzügen erbracht wird. Der ÖPNV wird im Landkreis Oberhavel zumeist durch Busse erbracht, grundsätzlich gehören jedoch auch Taxen, U-Bahnen oder Straßenbahnen und andere Verkehrsmittel dazu.

Obwohl die Kreisverwaltung lediglich Aufgabenträgerin für den übrigen ÖPNV ist und mit dieser Fortschreibung der Rahmen um die tatsächlichen Handlungsspielräume der Kreisverwaltung gezogen wird, ist der SPNV mit seiner zentralen Rolle als Teil des Umweltverbundes in diesem Abschnitt grundsätzlich in den Betrachtungen berücksichtigt, auch da der Landrat im Aufsichtsrat der Niederbarnimer Eisenbahn-AG sowie der Havelländischen Eisenbahn AG mitwirkt und als Mitgesellschafter der VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH auftritt. Trotzdem wird unter den Maßnahmen selbst aufgrund der mangelnden Zuständigkeit des Landkreises kein weiterer Bezug auf Fernverkehr, Güterverkehr oder Schienennetzinfrastruktur genommen. Diese Themen entfallen mit der Streichung des Moduls 4 „Schienennetz“ aus dem Mobilitätskonzept „oberhavel MOBIL 2040“. ³⁰

Der ÖPNV ist nach wie vor die Basis der Mobilität insbesondere in Ballungsgebieten und essenziell für ressourcenschonende sowie stadtverträgliche Verkehrsangebote. Laut MiD 2023 entfallen auf den straßengebundenen ÖPNV 7 % des Wegeaufkommens und 5 % der Personenkilometer mit einer mittleren Wegelänge von neun Kilometern³¹ (vergleiche Tabelle 2, im Landkreis Oberhavel 10,6 % Anteil der Gesamtwege bei mittlerer Wegelänge von rund acht Kilometern). Das Verkehrsaufkommen auf der Schiene, vor allem in S-Bahn- und Regionalzügen, macht mit einem Anteil von 2 % zwar nur einen kleinen Teil des Geschehens aus, erbringt jedoch aufgrund der deutlich längeren mittleren Wegelänge von gut 26 km 5 % der Personenverkehrsleistung. SPNV-Wege dauern im Mittel länger als eine Stunde.³²

Die Nutzung des ÖPNV hängt stark vom Angebot ab: Nur 12 % der deutschen Bevölkerung haben ein sehr gutes ÖPNV-Angebot vor Ort (häufig in Metropolen), was zu 85 % Nutzung führt. Bei schlechtem Angebot hingegen nutzt nur jede und jeder Dritte den ÖPNV. Für mehr als die Hälfte der Bürgerinnen und Bürger sind schlechte Verbindungen, lange Fahrtzeiten, Unzuverlässigkeit und Tarifprobleme die Hauptbarrieren bei der Bewertung eines Umstiegs.³³ Das Deutschlandticket hat früh Akzeptanz gefunden, besonders in den jüngeren Altersgruppen sowie für Freizeit- und Arbeitswege³⁴, wie bereits im Kapitel 1.2.1 „Alter als Einflussfaktor auf Mobilität“ auf den Landkreis bezogen dargestellt wurde.

³⁰ Vgl. Landkreis Oberhavel, oberhavel MOBIL 2040, 2020, S. 28 ff.

³¹ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 103 ff.

³² Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 103.

³³ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 103 ff.

³⁴ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 103 ff.

Im Vergleich mit Erhebungen aus den Vorjahren hat sich der ÖPNV nach Corona auf 9 % Anteil im Modal Split mit einem Wachstum der Nutzung bei Jugendlichen sowie im städtischen Umland stabilisiert.³⁵

Insbesondere im ländlichen Raum ist eine rückläufige Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot festzustellen. In dörflichen Räumen bewerten lediglich 14 % der Bevölkerung das Angebot als sehr gut (1 %) oder gut (13 %). Im Vergleich liegt dieser Wert in Metropolen bei rund 62 %.³⁶

Trotz einer Stagnation und rückläufiger Zufriedenheit zeigt die Entwicklung des ÖPNV Potenzial für höhere Nutzungsquoten auf, insbesondere durch bessere Netze, Takt und Komfort, wobei die Nutzung zweck- und zielgruppenspezifisch variiert (beispielsweise Schülerinnen und Schüler versus Pendlerinnen und Pendler).³⁷

- ❖ **Zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in ländlichen und verdichteten Räumen bedarf es Maßnahmen für eine effiziente Ressourcennutzung und Reduktion von Leerläufen, beispielsweise durch eine Priorisierung nutzerabhängiger Angebote, eine Verzahnung leistungsstarker Hauptachsen mit flexiblen On-Demand-Zubringern sowie der Gesamtsteuerung über datenbasierte Plattformen.**
- ❖ **Gezielte Anreize wie Schüler- und Job-Tickets kombiniert mit kontinuierlicher datenbasierter Anpassung sichern eine stabile Nachfrage und langfristige Systemstabilität, indem sie sich wandelnde Mobilitätsbedürfnisse abbilden und den Modal Shift zum ÖPNV fördern.**

³⁵ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 103 ff.

³⁶ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 103 ff.

³⁷ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 103 ff.

2 Ziele des Mobilitätskonzeptes

Die Ziele des Mobilitätskonzeptes „oberhavel MOBIL 2040“ sind in dieser Fortschreibung unverändert im Vergleich zur ersten Formulierung im Konzept aus dem Jahr 2020. Sie orientieren sich an den Erfordernissen der Nachhaltigkeit und Langfristigkeit und sollen konkret, messbar, realistisch und im Zeitrahmen bis 2040 erreichbar sein.³⁸

Sie lauten

1. weniger Verkehrsaufwand
2. energiesparende Verkehrsmittelwahl
3. gute Erreichbarkeit für alle
4. moderne Infrastruktur
5. Mobilität und Lebensqualität

Eine leitende Einordnung der Zielbeschreibungen soll an dieser Stelle erfolgen. Eine konkrete Verortung SMARTer Zielattribute soll zur erleichterten Definition und Lesbarkeit sowie Bewertung des Zielerreichungsgrads erst auf Ebene der konkreten Maßnahmen ab Seite 61 erfolgen.

1. Weniger Verkehrsaufwand

Das Ziel „weniger Verkehrsaufwand“ soll erreichen, dass die gesamte Verkehrsbelastung im Landkreis Oberhavel reduziert wird, indem Wege gekürzt, motorisierter Individualverkehr (MIV) verringert und effizientere Mobilitätsformen gefördert werden.

Der VVV-Ansatz bietet für die Zielerreichung eine geeignete Grundlage. VVV steht für „Vermeiden, Verlagern, Verträglich abwickeln“ und unterstützt das Ziel wie folgt:

- Vermeiden reduziert Wege
- Verlagern überträgt auf umweltfreundliche Mittel wie Rad oder ÖPNV
- Verträglich abwickeln bringt negative Auswirkungen des Verkehrs auf ein zumutbares Niveau

Weniger Verkehrsaufwand entlastet die Straßennetze im Landkreis, senkt Emissionen (ca. 20 % der CO₂-Emissionen sind in Deutschland verkehrsbedingt) und schafft lebenswerte Räume. Dabei benötigen verhaltensbedingte Veränderungen – die Art und Weise wie Menschen Verkehrsmittel nutzen, Wege planen und Entscheidungen über ihre Fortbewegung treffen – auch äußere Anreize. Eine integrierte Planung und die Umsetzung kosteneffizienter Maßnahmen im Mobilitätsmanagement können hier positiv einwirken, indem beispielsweise die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass Tagesstrecken sinken, Unterwegszeiten stabil bleiben und Anteile von Fuß- und Radverkehr erhöht werden.

³⁸ Vgl. Landkreis Oberhavel, oberhavel MOBIL 2040, 2020, S. 88 ff.

2. Energiesparende Verkehrsmittelwahl

Das Ziel „energiesparende Verkehrsmittelwahl“ bedeutet, dass Wege möglichst mit Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, die je Personenkilometer einen besonders geringen Energieverbrauch und damit geringere Emissionen verursachen. Dieses Ziel knüpft daran an, dass der Umweltverbund aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr als energetisch deutlich effizienter gegenüber dem motorisierten Individualverkehr identifiziert wird und seine Stärkung daher zentral für eine zukunftsfähige Mobilität ist.

Dieses Ziel umfasst folgende Aspekte:

- eine Verschiebung der Verkehrsmittelwahl hin zum Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr sowie Bus und Bahn) sowie
- den Umstieg auf effizientere, möglichst regenerativ betriebene Antriebe (zum Beispiel Elektrofahrzeuge) in den Fällen, in denen Kfz-Verkehr unvermeidbar ist.

Eine Ableitung dafür, was als energiesparende Verkehrsmittelwahl eingestuft wird, ergibt sich beispielsweise aus der Zusammenhangsanalyse von Anteilen einzelner Verkehrsmittel, typischer Wegelängen und Fahrzwecken. Es zeigt sich, wo kurze Alltagswege energetisch ungünstig mit dem Pkw zurückgelegt werden und wo Potenziale für eine Verlagerung zu energiesparenden Optionen bestehen.

Die Umsetzung dieses Ziels bedeutet, Rahmenbedingungen zu schaffen, die die energetisch günstigeren Optionen zur naheliegenden Wahl machen: gut ausgebauter und verlässlicher ÖPNV, sichere und durchgängige Rad- und Fußwegenetze, vernetzte Angebote wie Carsharing sowie eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung, die längere, energieintensive Wege reduziert – alle Maßnahmen, die die Verkehrsmittelwahl schrittweise in Richtung energiesparender Mobilität verschieben.

3. Gute Erreichbarkeit für alle

Das Ziel „gute Erreichbarkeit für alle“ beschreibt den Anspruch, dass alle Bevölkerungsgruppen ihre alltäglichen Ziele (Arbeit, Bildung, Versorgung, Freizeit, Gesundheit) selbstständig, zuverlässig, in angemessener Zeit und sicher erreichen können – unabhängig von Einkommen, Alter, körperlichen Einschränkungen oder Wohnort (Stadt/Land).

Zur Umsetzung dieses Ziels sind Maßnahmen derart auszugestalten, dass sie Unterschieden im Mobilitätsverhalten, der Erreichbarkeit nach Raumtyp, Haushaltsmerkmalen und Verkehrsmittelverfügbarkeit Rechnung tragen, zum Beispiel eine hohe Abhängigkeit vom Auto im ländlichen Raum gegenüber höheren ÖPNV- und Fuß-/Radanteilen in städtischen Zentren berücksichtigen.

Es gilt, Barrieren in der Erreichbarkeit abzubauen, etwa durch

- ein flächendeckendes, zeitlich verlässliches ÖPNV-Angebot,
- gut ausgebaute Fuß- und Radwege sowie
- eine Gestaltung von Haltestellen und Wegen, die auch für vulnerable Verkehrsteilnehmende und mobilitätseingeschränkte Menschen nutzbar sind.

Grundlagen für die Zielerreichung sind die Identifikation von Versorgungsdefiziten sowie das Festlegen räumlicher Schwerpunkte für Verbesserungen. Spezifische lokale Anforderungen sind ebenso zu berücksichtigen, beispielsweise dass das Auto insbesondere in ländlichen Räumen weiterhin dominierend ist. Viele Wege können ohne Pkw nur schwer bewältigt werden.

Vor diesem Hintergrund umfasst „gute Erreichbarkeit für alle“ sowohl das Ziel, im ländlichen Raum mindestens eine grundlegende Basismobilität ohne eigenes Auto sicherzustellen (zum Beispiel Rufbusse, On-Demand-Verkehre, Sharing-Angebote) als auch in Städten die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad sowie die Qualität des ÖPNV so zu verbessern, dass Alltagsziele komfortabel ohne Pkw erreichbar sind.

4. Moderne Infrastruktur

Das Ziel „moderne Infrastruktur“ beschreibt den Anspruch, ein leistungsfähiges, sicheres und zukunftsfähiges Verkehrsnetz bereitzustellen, das Mobilitätsbedürfnisse – von kurzen Alltagswegen bis zu längeren Pendel- und Freizeitwegen – zuverlässig aufnehmen kann und dabei Umwelt- und Klimaziele unterstützt. In Anlehnung an das Ziel der „guten Erreichbarkeit für alle“ ist auch hier von der Annahme eines hohen Pkw-Anteils im ländlichen Raum sowie stärkerer Nutzung von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr in größeren Städten auszugehen.

Geeignete Maßnahmen sind auf Grundlage einer Identifikation von Engpässen oder Lücken in der Infrastruktur, wie etwa unzureichender ÖPNV-Erreichbarkeit, fehlender sicherer Radwege oder überlasteter Knotenpunkte abzuleiten.

„Moderne Infrastruktur“ umfasst den bedarfsgerechten Ausbau und die Qualitätssicherung aller relevanten Netze:

- gut ausgebaute, barrierefreie ÖPNV-Haltestellen und -Korridore,
- durchgängige und sichere Fuß- und Radverkehrsnetze,
- leistungsfähige Straßenverbindungen sowie
- attraktive Verknüpfungspunkte (P+R, Bike+Ride), an denen eine intermodale Nutzung (Kombination mehrerer Verkehrsmittel) grundsätzlich ermöglicht beziehungsweise erleichtert wird.

Ein modernes System integriert zudem digitale Elemente wie Echtzeitinformationen, vernetzte Buchungs- und Bezahlangebote sowie Verkehrssteuerung, um Kapazitäten besser auszunutzen, Reisezeiten zu verkürzen und die Zuverlässigkeit zu erhöhen.

Dieses Ziel dient als Richtschnur dafür, Investitionen strategisch an tatsächlichen Nutzungsdaten und Defiziten auszurichten. Entscheidungsgrundlagen sollen Raumtypen, Wegelängen und Zweck berücksichtigen, um ÖPNV-Takt, Rad- oder Schulwegebau sowie Knotenpunktmodernisierung bedarfsgerecht zu steuern. So gelingt der Aufbau einer Infrastruktur, die den Wandel hin zu einem ressourcenschonenden und nutzerorientierten Mobilitätssystem aktiv unterstützt.

5. Mobilität und Lebensqualität

Das Ziel „Mobilität und Lebensqualität“ beschreibt den Anspruch, Verkehr so zu gestalten, dass er Teil eines lebenswerten Umfelds ist und nicht zu dessen Belastung wird. Alltagsmobilität verändert sich, unterschiedlichste Verkehrsmittel werden genutzt und Entwicklungen in der Mobilität wirken sich auf Gesundheit, Umwelt und subjektives Wohlbefinden aus.

Mobilität ist nicht nur nach Erreichbarkeit oder Reisezeit zu bewerten, sondern immer auch nach Auswirkungen auf Lärm, Luftqualität, Sicherheit im Straßenraum und Aufenthaltsqualität in Quartieren und Zentren.

Konkret bedeutet das,

- die aktive Mobilität zu fördern (zum Beispiel sichere, attraktive Geh- und Radwege),
- den Autoverkehr insbesondere in Wohngebieten und Zentren zu reduzieren sowie
- Zuverlässigkeit und Komfort im öffentlichen Verkehr zu stärken.

Mit der Erhebung und Verfügbarmachung von Daten zu Modal Split, Wegelängen und Raumtypen kann der Landkreis selbst beziehungsweise in Abstimmung und Unterstützung der kreisangehörigen Kommunen Maßnahmen gezielt dort planen, wo heute noch ein hoher Pkw-Anteil und geringe Anteile aktiver Mobilität die Lebensqualität einschränken.

Damit verknüpft das Ziel „Mobilität und Lebensqualität“ klassische Verkehrsziele (Erreichbarkeit, Leistungsfähigkeit) mit übergeordneten stadtplanerischen Zielen wie Gesundheit, Klimaschutz und attraktiven öffentlichen Räumen. Es fordert, erkannte Trends – etwa den Bedeutungsgewinn des Fußverkehrs und die leichte Entlastung beim motorisierten Individualverkehr – aktiv zu unterstützen und zu verstärken, um Mobilität als Beitrag zu hoher Lebensqualität für alle Bevölkerungsgruppen zu gestalten.

Der Landkreis Oberhavel geht in der Fortschreibung dieses Konzeptes über eine reine Zielformulierung hinaus und verknüpft diese mit einem Leitbild. Im Rahmen des durch das Bundesministerium für Forschung, Technologie und Raumfahrt (BMFTR) geförderten Projektes „RegioProzess“ wurde unter Einbindung verschiedener Forschungspartnerinnen und -partner ein Leitbild für Mobilität entwickelt. Das Leitbild ist für die Zielerreichung der Kreisverwaltung wichtig, weil es einen klaren, gemeinsam getragenen Orientierungsrahmen schafft, an dem sich alle Entscheidungen und Maßnahmen ausrichten können. Es übersetzt abstrakte Ziele in verständliche Leitlinien, macht Werte, Prioritäten und langfristige Zielbilder transparent und hilft so, Zielkonflikte zu moderieren. Gleichzeitig stärkt das Leitbild die Identifikation von Mitarbeitenden und externen Anspruchsgruppen mit der Kreisverwaltung, weil deutlich wird, wofür sie steht und wohin sie sich entwickeln will. Dadurch werden Aktivitäten strategisch gebündelt, Ressourcen gezielter eingesetzt und die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass gesetzte Ziele konsistent, effizient und nachhaltig erreicht werden.

Das Mobilitäts-Leitbild „Ein sicheres und zukunftsfähiges Mobilitätsangebot für alle“ ist an der Gesamtstrategie des Landkreises Oberhavel ausgerichtet und im nächsten Kapitel detailliert beschrieben.

3 Mobilitäts-Leitbild

Ein sicheres und zukunftsfähiges Mobilitätsangebot für alle



Abbildung 9: Graphic Recording zur Leitbildwerkstatt am 25.06.2025, 123 comics.

Vision

Wir verstehen Mobilität als Schlüssel zur Teilhabe am gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben sowie als Motor für die Entwicklung unseres Landkreises Oberhavel. Unsere Vision ist es, sichere und zukunftsfähige Mobilitätsangebote zu schaffen, von denen jeder Mensch in Oberhavel profitieren kann.

Unsere Mobilitätsplanung soll gesellschaftliche Entwicklungen wie den demografischen Wandel berücksichtigen. Sie soll die unterschiedlichen Anforderungen städtischer Ballungsgebiete und ländlicher Regionen im Landkreis Oberhavel aufgreifen und Möglichkeiten für eine Chancengleichheit im Bereich der Mobilität schaffen. Sie soll ressourcenschonend aufgestellt sein: den Bedürfnissen der heutigen Generation entsprechen, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden.

Mission

Im Mobilitätskonzept "oberhavel MOBIL 2040" haben wir als Landkreis Oberhavel mit dem Kreistagsbeschluss 234/BV/2020 vom 18. November 2020 eine ganzheitliche Mobilitätsstrategie auf den Weg gebracht und schreiben diese regelmäßig fort.

Darin haben wir uns mit allen relevanten Anspruchsgruppen auf fünf Ziele für die Umsetzung unserer Vision verständigt:

1. weniger Verkehrsaufwand
2. energiesparende Verkehrsmittelwahl
3. gute Erreichbarkeit für alle
4. moderne Infrastruktur
5. Mobilität und Lebensqualität

Das Mobilitätskonzept findet seine fachlichen Konkretisierungen in den Fachbereichen unserer Kreisverwaltung und dient als Grundlage für nachgelagerte Strategien. Die Fachverwaltungen entwickeln daraus fortführende Konzepte und Pläne.

Unsere Schwerpunkte

- Interdisziplinäre Zusammenarbeit

Wir verstehen Mobilitätsentwicklung als interdisziplinäre Aufgabe. Sie berührt alle Ebenen von Politik, Verwaltung und Gesellschaft. Wir verschränken Fachgebiete und arbeiten in enger Abstimmung mit den politischen Gremien, um im Interesse der Menschen in Oberhavel gemeinsam an einem Strang zu ziehen.

- Interkommunale Zusammenarbeit

Wir verstärken die gute interkommunale Zusammenarbeit und streben auch zwischen den föderalen Ebenen eine intensivere Zusammenarbeit an.

- Impulsgeber

Unsere Verantwortung endet nicht an den Grenzen unserer Zuständigkeit. Wo wir nicht selbst handeln können, verstehen wir uns als Impulsgeber, Berater und Partner für Mobilitätsvorhaben und -entwicklung für den gesamten Landkreis Oberhavel.

- Rolle der Fachbereiche

Unsere Fachverwaltung übernimmt klar definierte Aufgaben und Rollen. Wir analysieren Mobilitätsbedarfe, entwickeln Konzepte anhand der Gesamtstrategie, erstellen Maßnahmenpläne, organisieren Förderungen und setzen Projekte als Einheit um.

- Projektmanagement

Wir stärken das Projektmanagement durch Kompetenzförderung und Prozessoptimierung. Wir evaluieren existierende Strukturen und passen diese sukzessive an sich verändernde Anforderungen an Ressourceneinsatz, Technologie und Selbstorganisation an.

- Digitalisierung

Wir wirken auf eine Digitalisierung von Arbeitsabläufen hin. Wir prüfen digitale Werkzeuge auf Integrations- und Anschlussfähigkeit, entwickeln bei Bedarf selbst, erproben und evaluieren diese im Laufe von Projekten bis hin zur Alltagstauglichkeit im Sinne der Menschen in Oberhavel.

- Kommunikation

Wir kommunizieren unsere Erfolge und Misserfolge, Projektstände sowie -fortschritte intern und extern fortlaufend und transparent. Wir benennen realisierte Vorhaben und zeigen der Öffentlichkeit ein ehrliches Bild der Wirksamkeit unserer Mobilitätsplanungen.

- Reflexion

Wir reflektieren unsere Ziele regelmäßig entlang der rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie wissenschaftlichen Leitlinien. Wir bewerten unsere Vorgehensweisen, Strategien und Konzepte und steuern nach, wo sich Handlungsspielräume ergeben und es gesellschaftliche sowie technologische Entwicklungen gebieten.

4 Neue Modulstruktur

In diesem Kapitel wird die neue Modulstruktur dargestellt. Sie besteht zukünftig aus den fünf Modulen „Straßennetz“, „Verkehrssicherheit“, „Fuß- und Radverkehr“, „Elektromobilität“ und „Öffentlichkeitsarbeit und Engagement“.

Das Straßennetz bildet die infrastrukturelle Grundlage des gesamten Verkehrssystems. Grundsätzlich werden bestehende Verkehrsströme, Netzfunktionen, Erreichbarkeiten, Engpässe und Hierarchien analysiert. Alle weiteren Themen bauen auf diesem Verständnis auf.

Nachdem die Struktur des Netzes bekannt ist, soll geprüft werden, wo Sicherheitsdefizite bestehen. Sicherheit ist ein übergeordnetes Ziel, das bei allen weiteren Maßnahmen berücksichtigt werden muss.

Die Förderung des Umweltverbunds ist Kernbestandteil unseres Mobilitätskonzepts. Erst auf Basis der Netz- und Sicherheitsanalyse können gezielt Maßnahmen für aktive Mobilität im Rad- und Fußverkehr entwickelt werden.

Elektromobilität ist keine eigenständige Verkehrsart, sondern eine Antriebsform. Sie baut auf den vorhandenen Verkehrsstrukturen auf und ergänzt die zuvor entwickelten Mobilitätsstrategien.

Öffentlichkeitsarbeit und Engagement dienen der Begleitung, Kommunikation und Verstetigung der Maßnahmen. Inhaltlich wird das Modul zwar von Beginn an mitgedacht, in der Gliederung des Konzepts steht es jedoch am Ende, weil es die Umsetzung und Akzeptanz der in den übrigen Modulen entwickelten Maßnahmen unterstützt.

- 1 Straßennetz – Analyse der verkehrlichen Grundlagen
- 2 Verkehrssicherheit – Identifikation und Behebung von Sicherheitsdefiziten
- 3 Fuß- und Radverkehr – Förderung nachhaltiger Mobilität
- 4 Elektromobilität – Ergänzung durch klimafreundliche Antriebstechnologien
- 5 Öffentlichkeitsarbeit und Engagement – Kommunikation, Beteiligung und Umsetzung

Jedem Modul sind konkrete Maßnahmen zugeordnet, die alle dazu beitragen, die übergeordneten Ziele dieses Mobilitätskonzeptes zu erreichen. Den Prämissen der Einleitung folgend sind nur offene Handlungsempfehlungen laut dem Sachstandbericht 2025 zum Mobilitätskonzept „oberhavel MOBIL 2040“ aus dem Jahr 2020 erfasst und in Maßnahmen überführt worden. Wie in der Einleitung erwähnt, sind einige Module aufgrund mangelnder Zuständigkeit gestrichen.



Abbildung 10: Das Mobilitätskonzept des Landkreises Oberhavel, „Gemeinsam in Bewegung. Heute und morgen.“, erstellt mithilfe von KI.

Für eine bessere Übersicht sind die Entwicklungen der Modulstruktur in der folgenden Tabelle dargestellt:

Modulübersicht 2020	Offene Handlungsempfehlungen	Fortschreibung 2026
Modul 1 Stabilisierung der Mobilität	H 1 Bundesverkehrswegeplan	Streichung aufgrund mangelnder Zuständigkeit
Modul 2 Wirtschaftsverkehr	Keine HE offen	Streichung aufgrund mangelnder Zuständigkeit
		Modul 2 Verkehrssicherheit
		M 3 Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzeptes
		M 4 Qualifizierung der Verkehrsunfallkommission (VUK)
		M 5 Verkehrssicherheitsmonitoring
		M 6 Optimierung der Prüfprozesse für Lichtsignalanlagen
		M 7 Präventionsmaßnahmen und Aktionstage zur Verkehrssicherheit
		M 8 Öffentlichkeitsarbeit mit Fokus Schulwegsicherheit
		M 9 Unterstützung der Kommunen bei der Erstellung und Aktualisierung von Schulwegplänen
		M 10 Erstellung und Pflege eines Schulwege- index
		M 11 Optimierung von Hauptschulwegrouten
		M 12 Optimierung der mobilen Geschwindig- keitsüberwachung
		M 13 Flächendeckende Überwachung schützenswerter Einrichtungen
		M 14 Durchführung von Verkehrsunterricht gemäß § 48 StVO
Modul 3 Straßennetz		Modul 1 Straßennetz
	H 6 Kreisstraßen	M 1 Bedarfsgerechter Ausbau der in Zuständigkeit übernommenen, ehemaligen Landesstraßen
	H 7 Neubetrachtung Straßennetz	M 2 Funktionale Neubetrachtung des Kreisstraßennetzes
Modul 4 Schienennetz	H 12 Umsetzung i2030 H 13 Bahnsteigverlängerung H 15 Verdichtung SPNV-Angebote H 16 NEB Wasserstoff-Züge H 17 Verlängerung Liebenwalde H 18 Ausbau P+R / B+R an Bahnhöfen	Streichung aufgrund mangelnder Zuständigkeit

Modul 5 Wasserstraßen	H 19 E-Boote H 20 Landstromanlagen H 22 Schleuse Friedenthal H 23 Kanaldämme H 24 Schleusen	Streichung aufgrund mangelnder Zuständigkeit
Modul 6 Luftverkehrsanbindung	Keine HE offen	Streichung aufgrund mangelnder Zuständigkeit
Modul 7 Rad- und Fußverkehr		Modul 3 Fuß- und Radverkehr
	H 28 RSV Machbarkeitsstudie / Bau	M 15 RSV Machbarkeitsstudie / Bau
		M 16 Modernisierung Radfernwege
		M 17 Knotenpunktwegweisung
		M 18 Gesprächsreihe Radverkehr
	H 29 Umsetzung von Konzepten zum betrieblichen Mobilitäts- management zur Förderung des Radverkehrs	M 19 Umsetzung von Konzepten zum betrieblichen Mobilitätsmanagement zur Förderung des Radverkehrs
Modul 8 Elektromobilität		Modul 4 Elektromobilität
	H 34 Umstellung PKW auf Elektromobilität	M 20 Umstellung Landkreis-Flotte auf Elektromobilität
	H 35 Aufbau der LIS an den identifizierten Standorten	Streichung aufgrund mangelnder Zuständigkeit
		M 21 Informationsportal Elektromobilität
Modul 9 ÖPNV	H 38 ÖPNV-Ausbau H 42 Mobilitätszentrale H 44 Gästekarten ÖPNV	Streichung zugunsten des Nahverkehrsplans, nachrichtliche Ausweisung ab dem nächsten Sachstandbericht
Modul 10 Digitalisierung und Vernetzung		Neu Verortet im Modul 5 Öffentlichkeitsarbeit als M 22 Stärkung digitaler Verwaltungsangebote
	H 46 Gesamt- Digitalisierungsstrategie	Streichung aus dem Fachkonzept, Zuarbeit im Rahmen der Zuständigkeit
	H 47 Digitalisierungsstrategie ÖPNV	Streichung zugunsten des Nahverkehrsplans, nachrichtliche Ausweisung ab dem nächsten Sachstandbericht
Modul 11 Öffentlichkeitsarbeit und bürgerschaftliches Engagement		Modul 5 Öffentlichkeitsarbeit und Engagement
		M 22 Stärkung digitaler Verwaltungsangebote
		M 23 Einführung neuer Mobilitätsangebote im Landkreis (ehemalige HE 55)
Modul 12 Fuhrparke		Streichung, da offene HE anderen Modulen zuzuordnen sind beziehungsweise keine Zuständigkeit besteht
	H 51 Flottenumstellung in allen kreisangehörigen Kommunen	Streichung aufgrund mangelnder Zuständigkeit

	H 52 Umstellung LK-Fuhrpark	Zusammenführung mit HE 34, neu erfasst unter Modul 4 M 20 Umstellung Landkreis-Flotte auf Elektromobilität
	H 53 Diensträder / Pedelecs	Modul 3 Fuß- und Radverkehr als Bestandteil der Maßnahme M 19 Betriebliches Mobilitätsmanagement
	H 55 neue Mobilitätsangebote	Modul 5 Öffentlichkeitsarbeit / Engagement M 23 Einführung neuer Mobilitätsangebote im Landkreis
	H 56 E-Busse	Streichung zugunsten des Nahverkehrsplans, nachrichtliche Ausweisung ab dem nächsten Sachstandbericht
	H 57 Wasserstoffantrieb	Streichung zugunsten des Nahverkehrsplans, nachrichtliche Ausweisung ab dem nächsten Sachstandbericht

Tabelle 4: Vergleich der alten Modulstruktur des Mobilitätskonzeptes „oberhavel MOBIL 2040“ aus dem Jahr 2020 mit der neuen Modulstruktur, gültig mit Beschluss dieser Fortschreibung, eigene Darstellung.

4.1 Modul 1 – Straßennetz

Das Straßennetz bildet die Grundlage für den gesamten Verkehrsfluss und eine effiziente Erreichbarkeit von Wohn-, Arbeits- und Versorgungsorten. Sowohl in urbanen als auch ländlichen Räumen ermöglicht es die Integration multimodaler Verkehrsträger wie ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie Individualverkehr und trägt somit zur raumordnenden Entwicklung bei. Eine optimierte Straßeninfrastruktur ist Voraussetzung für die städtische Funktionsfähigkeit.

Das Mobilitätskonzept aus dem Jahr 2020 beschreibt das Straßennetz im Landkreis Oberhavel als einen Mix aus überregionalen Verbindungen und lokaler Erschließung mit laufenden Sanierungen und Abstufungen – dem ist auch aktuell noch so. Im Gegensatz zum Mobilitätskonzept aus dem Jahr 2020 soll in dieser Fortschreibung jedoch der Fokus ausschließlich auf die Straßen in Baulastträgerschaft des Landkreises gelegt werden. Es wird keine weitere Betrachtung von Autobahnen oder Bundes- und Landesstraßen ohne vorherigen Auftrag erfolgen.

Mit Bezug auf die im Jahr 2020 weiteren im Modul „Straßennetz“ adressierten Themen des Mobilitätskonzeptes, die außerhalb des Kreisstraßennetzes lagen, ist festzuhalten, dass der Landkreis im Rahmen seiner Zuständigkeiten auf die Themen innerörtliche Verkehrsprobleme, Unterstützung der Kommunen bei der Stabilisierung des Verkehrsflusses und der Stauvermeidung, Unterstützung der Kommunen bei der Erstellung von Verkehrskonzepten sowie innovative Konzepte für den Motorisierten Individualverkehr (MIV)³⁹ hingewirkt hat. Es konnten jedoch teils wegen mangelnder Zuständigkeit, teils mangels eines politischen Auftrags keine weiteren Maßnahmen ergriffen werden. Diese Handlungsempfehlungen sind daher mit dem letzten Sachstandbericht alle als erledigt markiert und wurden in ein laufendes Verwaltungsverfahren überführt.

Mit Fokus auf das Kreisstraßennetz ist festzuhalten, dass die Übernahme von rund 76 Kilometern Landesstraßen in das Kreisstraßennetz des Landkreises Oberhavel das komplexeste Vorhaben der vergangenen Jahre darstellte und einen mehrstufigen Prozess erforderte, der mittlerweile abgeschlossen ist. Die übernommenen Straßen sowie deren Inventar und Ausstattung wurden zunächst aufgenommen, katalogisiert und im Zustand bewertet. Parallel dazu wurden die landesseitig unterbliebenen Unterhaltungsleistungen weitgehend nachgeholt.

Zu den noch offenen Handlungsempfehlungen des Moduls „Straßennetz“ aus „oberhavel MOBIL 2040“ aus dem Jahr 2020 ist der folgende Status quo festzuhalten:

H6 Bedarfsgerechter, zeitnaher Ausbau der abgestuften Landesstraßen in Zuständigkeit des Landkreises Oberhavel

Wie in den Sachstandberichten 2024 und 2025 bereits dargelegt wurde, ist das 2019 begonnene Umstufungsverfahren der Landestraßen in Kreisstraßen abgeschlossen. Für die Planung der daraus folgenden Baumaßnahmen spielen viele Faktoren eine Rolle. So wird regelmäßig eine externe Zustandsbewertung der Straßen durchgeführt, die den Zustand der Straßen in fünf Kategorien, von sehr gut bis sehr schlecht, einteilt. Darüber hinaus fließen die Beobachtungen und Einschätzungen der Streckenkontrolle bei der Planung und Einteilung der Straßenabschnitte mit ein. Abschließend werden die ermittelten Abschnitte und geplanten Maßnahmen im zuständigen Bereich bewertet und nach finanzieller und personeller Kapazität

³⁹ Vgl. Landkreis Oberhavel, oberhavel MOBIL 2040, S. 103.

eingeteilt. Die kurz-, mittel- und langfristige Planung wird jährlich überprüft, gegebenenfalls angepasst und fortgeschrieben.

Zahlreiche Instandsetzungsmaßnahmen sind bereits erfolgt beziehungsweise geplant. Wie bei Bauvorhaben grundsätzlich sind jedoch einzelne Abschnitte der Vorhaben komplexer in ihren Anforderungen als andere.

H7 Funktionale Neubetrachtung des Kreisstraßennetzes

Die Handlungsempfehlung 7 war im Sachstandbericht 2025 als offen markiert. Inhaltlich soll sie eine fachliche Neubewertung des Kreisstraßennetzes im Hinblick auf seine heutige und zukünftige verkehrliche Funktion abbilden. Dabei sollen Netzbedeutung, Verkehrsbeziehungen, Erreichbarkeit, Anbindung zentraler Einrichtungen, Wechselwirkungen mit dem ÖPNV sowie Anforderungen anderer Mobilitätsformen betrachtet werden.

Hinsichtlich der Weiterentwicklung des Straßennetzes steht der Landkreis in regelmäßigem Austausch mit den Gemeinden sowie den benachbarten Landkreisen, obwohl eine Übernahme weiterer Landesstraßen derzeit nicht geplant ist. Die wirtschaftlichen Kapazitäten sind damit ausgeschöpft worden, die bis 2024 abgestuften Landesstraßen in das Kreisstraßennetz vollständig zu integrieren.

Dennoch ist der Landkreis Oberhavel auch weiterhin daran interessiert, die Kreisstraße K6502, möglichst nach Umbau zur Fahrradstraße, zur Gemeindestraße abzustufen und steht dahingehend in Kontakt mit der Stadt Hohen Neuendorf. Perspektivisch wird sich das Kreisstraßennetz mit der Fertigstellung der Ortsumgehung Teschendorf (B96 neu) nochmals erweitern.

Trotz der bisher erreichten Fortschritte bleibt der Investitionsbedarf im Bereich des Straßennetzes hoch, um Überlastungen, Unfallschwerpunkte und Erhaltung zu adressieren. Insbesondere diese Aufgaben können nur bei gesicherter Finanzierung und entsprechender haushalterischer Veranschlagung weiterverfolgt werden. In der Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes werden beide Handlungsempfehlungen in Maßnahmen umgewandelt und sind weiterhin Grundlage für die fachliche Bewertung des Kreisstraßennetzes und der Priorisierung von Bau- und Instandhaltungsvorhaben unter Berücksichtigung von Verkehrssicherheit, baulichem Zustand und funktionaler Bedeutung für den Landkreis.

Die SMARTen Ziele zur weiteren Umsetzung der bisherigen Handlungsempfehlungen sind ab der Seite 62 beschrieben.

4.2 Modul 2 – Verkehrssicherheit

Das Modul „Verkehrssicherheit“ wird mit der Fortschreibung 2026 erstmals in das Mobilitätskonzept „Oberhavel MOBIL 2040“ aufgenommen. Verkehrssicherheit sollte ein zentraler Pfeiler jedes Mobilitätskonzeptes sein, da sie nicht nur Leben schützt, sondern auch die Grundlage für verlässliche, nutzerfreundliche und ressourcenschonende Verkehrsangebote bildet.

Das Statistische Bundesamt und die Studie MiD fordern angesichts eines Anstieges der Zahl von Verkehrsunfalltoten⁴⁰ und rückläufiger Zufriedenheit mit Infrastrukturen für Fuß- und Radverkehr⁴¹ offensive Maßnahmen, die Schutzbedürftige priorisieren und Unfallschwerpunkte adressieren. Diese Notwendigkeit hat der Landkreis Oberhavel bereits vor längerer Zeit erkannt und damit begonnen, gezielte Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit umzusetzen. Aufgrund der intensiven Verkehrssicherheitsarbeit der vergangenen Jahre entwickelt sich auch die Verkehrssicherheitslage im Landkreis deutlich positiver als im deutschlandweiten Vergleich. Insbesondere das Jahr 2024 markierte für die Verkehrssicherheit eine neue Bestmarke. Auf den Straßen im Landkreis, ausgenommen die Autobahnen, die nicht in die Zuständigkeit der Kreisverwaltung fallen, ereigneten sich deutlich weniger Unfälle als in den Vorjahren und es wurden erstmals weniger als 100 Personen verletzt. Das Risiko, auf den Straßen im Landkreis Oberhavel als Opfer eines Verkehrsunfalls verletzt zu werden, liegt gemessen an der Einwohnendenzahl um mehr als 20 % sowohl unter dem Landes- als auch dem Bundesdurchschnitt. Selbst unter Einbezug der Autobahnen im Landkreis, auf denen die Zahl der Verletzten im Jahr 2024 erneut um 24,7 % angestiegen ist, bräuhete Oberhavel den Bundes- und Landesvergleich mit einem noch immer rund 10 % niedrigeren Risiko nicht zu scheuen. Im Abschnitt „Unfallgeschehen“ werden weitere Daten zur Verkehrssicherheitslage dargelegt und später mit den Zielgruppen für Verkehrssicherheitsarbeit in Kontext gesetzt.

Der Anspruch des Landkreises Oberhavel ist es, die begonnene Arbeit fortzusetzen und die Sicherheit im Straßenverkehr stetig weiter zu erhöhen. Dies ist nicht zuletzt verankert im Gemeinsamen Verkehrssicherheitskonzept des Landkreises, der Polizeidirektion Nord (PD Nord) und des Landesbetriebs Straßenwesen. Das Verkehrssicherheitskonzept definiert über dieses Mobilitätskonzept hinaus die Strategien und Leitlinien der engen Zusammenarbeit, auch mit den zuständigen Straßenbaulastträgern und den kommunalen Verwaltungen.

Als Straßenverkehrsbehörde ist der Landkreis Oberhavel sachlich zuständig für die Ausführung der Straßenverkehrs-Ordnung sowie die Benutzungsregelung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen. Teil dieser Verantwortung ist es, den Straßenverkehr sicher, geordnet und an die aktuellen Gegebenheiten angepasst zu gestalten.

Dieses Modul analysiert das Unfallgeschehen im Landkreis Oberhavel – einschließlich der Unfallhäufungsstellen sowie -hauptursachen und ist dabei zielgruppenorientiert und leitet Schlussfolgerungen für konkrete Maßnahmen ab. Basierend auf den vier Säulen Verkehrsaufklärung/-erziehung, Verkehrsüberwachung, Verkehrsraumgestaltung und begleitende Öffentlichkeitsarbeit wird die zentrale Rolle der Kreisverwaltung positioniert, um

⁴⁰ Vgl. Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 062 vom 25. Februar 2026, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2026/02/PD26_062_46241.html, Download vom 17.03.2026, 11:54.

⁴¹ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 16.

interinstitutionell Maßnahmen zur Unfallreduktion und einer Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf den Umweltverbund bis 2040 sicherzustellen.

4.2.1 Unfallgeschehen

Jedes Jahr veröffentlicht die Polizei Brandenburg eine Verkehrsunfallbilanz für das zurückliegende Jahr. So stellte die PD Nord des Landes Brandenburg im Februar 2025 die „Verkehrsunfallbilanz 2024“ vor. Die Zuständigkeit der PD Nord schließt neben dem Landkreis Oberhavel die Landkreise Prignitz und Ostprignitz-Ruppin ein. Im Landkreis Oberhavel umfasst das Verkehrswegenetz der PD Nord 171 km Bundesstraßen, 315 km Landesstraßen sowie 251 km Kreisstraßen.⁴²

In einer kompakten Darstellung von Durchschnittswerten für 2024 ergibt sich in der Polizeidirektion Nord folgendes Bild zum Unfallgeschehen:

- Alle 43 Minuten ereignete sich ein Verkehrsunfall.
- Alle 6 Stunden ereignete sich ein Verkehrsunfall mit Personenschaden.
- Alle 17 Tage wurde eine Person bei einem Verkehrsunfall getötet.
- Jeden Tag gab es bei Verkehrsunfällen fünf verletzte Personen.⁴³

In der tiefergehenden Betrachtung bedeutete das in der PD Nord für das Jahr 2024 12.384 Verkehrsunfälle, davon 1.596 mit Personenschaden (-2,3 % im Vergleich mit 2023) und 21 getötete Personen (davon acht auf Autobahnen). Am häufigsten getötet wurden Pkw-Insassen gefolgt von Güter-Kfz-Insassen/Landmaschinen. Jeweils eine getötete Person entfiel auf die Verkehrsteilnehmenden mit motorisierten Zweirädern sowie zu Fuß Gehende.⁴⁴

Insgesamt ist das Unfallgeschehen in der PD Nord eher stabil mit Werten, die in den Jahren 2020 bis 2024 jeweils zwischen rund 12.300 und 12.700 Verkehrsunfällen schwankten.⁴⁵ Im Vergleich zu den Jahren vor der Corona-Pandemie bewegt sich das Unfallgeschehen auf einem niedrigeren Niveau.⁴⁶ Gründe dafür können nach den Corona-bedingten Effekten der Lockdowns infrastrukturelle und technologische Entwicklungen sein, wie beispielsweise verbesserte Sicherheit durch mehr Tempolimits und Assistenzsysteme. Jedoch können auch Faktoren wie der anhaltende Homeoffice-Trend⁴⁷, hohe Benzinpreise und günstige ÖPNV-Tickets (wie zum Beispiel das 9-Euro-Ticket im Jahr 2022 sowie das Deutschlandticket als Folgeformat) zu einer geringeren Verkehrsdichte führen, die die Wahrscheinlichkeit von Unfällen mindert.

Wie bereits erwähnt, waren im Jahr 2024 besonders positive Unfallzahlen für den Landkreis Oberhavel zu vermerken. Insgesamt ereigneten sich 5.239 Verkehrsunfälle (VU), was einem Rückgang von 2,7 % im Vergleich mit dem Vorjahr (2023), im Vergleich mit dem Jahr vor der Corona-Pandemie 2019 sogar einem Rückgang um 13,8 % entspricht (alle ohne BAB). Es wurden 630 (638) Verkehrsunfälle mit Personenschaden registriert, wobei 740 (766) Personen verletzt wurden, von ihnen 93 (113) schwer.⁴⁸

Während die bislang zahlenmäßig stärker vertretenen Unfallursachen „Vorfahrt“ (-5,9 %) und „Abstand“ (-21,4 %) erheblich zurückgingen, stieg die Zahl der geschwindigkeitsbedingten Verkehrsunfälle (+4,1 %) deutlich an und belegt einen Spitzenplatz. Überhöhte und sonst

⁴² Vgl. Polizei Brandenburg, Verkehrsunfallbilanz 2024 Polizeidirektion Nord, S. 2.

⁴³ Vgl. Polizei Brandenburg, Verkehrsunfallbilanz 2024 Polizeidirektion Nord, S. 5.

⁴⁴ Vgl. Polizei Brandenburg, Verkehrsunfallbilanz 2024 Polizeidirektion Nord, S. 3 ff.

⁴⁵ Vgl. Polizei Brandenburg, Verkehrsunfallbilanz 2024 Polizeidirektion Nord, S. 3.

⁴⁶ Vgl. Polizei Brandenburg, Verkehrsunfallbilanz 2024 Polizeidirektion Nord, S. 3.

⁴⁷ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 16.

⁴⁸ Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Statistischer Bericht zur Verkehrsunfallbilanz 2024, 2025.

unangepasste Geschwindigkeit ist auch das verbindende Element der meisten tödlichen Unfälle und war auf den Straßen im Landkreis im Jahr 2024 für sechs Todesopfer sowie fast jede dritte schwere Verletzung (27) verantwortlich. Positiv zu vermerken ist eine rückläufige Entwicklung seit 2025.

Im Jahr 2024 ereigneten sich insgesamt 88 (92) Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel wie Alkohol und Drogen. Hierbei wurden 38 (40) VU mit Personenschaden registriert, wobei 1 (0) Person getötet wurde.⁴⁹ Um das Gesamtbild der Rauschmittelfahrten jedoch besser einordnen zu können, sind auch die folgenlosen Rauschmittelfahrten in die Analyse einzubeziehen. Im Jahr 2024 wurden 640 folgenlose Alkohol- und Drogenfahrten festgestellt, ein Wert, der in den letzten Jahren stetig angestiegen ist. Somit ist die Bekämpfung dieser Unfallursache unbedingt im Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit zu belassen.⁵⁰

Auffälligkeiten im lokalen Unfallgeschehen

Die Auffälligkeiten zum Unfallgeschehen im Landkreis Oberhavel wurden zuletzt detailliert im Gemeinsamen Verkehrssicherheitskonzept 2025 beschrieben, basierend auf Werten aus dem Jahr 2024⁵¹:

1. Zum Ende des 1. Quartals 2025 hatte der Landkreis Oberhavel 32 Unfallhäufungsstellen, die höchste Konzentration im Raum Oranienburg.
2. Hauptunfallursachen bei den innerörtlichen Unfallhäufungsstellen sind „Vorfahrt“, „Abbiegen“ und „Abstand“, die Beteiligung von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden ist in diesem Zusammenhang häufig relevant.
3. Bei den außerörtlichen Unfallhäufungsstellen sind „Vorfahrt“ und „Abbiegen“, bei den tödlichen Verkehrsunfällen die „Baumunfälle“ hauptunfallursächlich.
4. Etwa 75 % der Verkehrsunfälle ereigneten sich 2024 innerorts, circa 25 % außerorts. Bei fast jedem fünften Unfall handelt es sich um einen Wildunfall.
5. Mit der B 96 verläuft eine der verkehrsstärksten Straßen des Landes Brandenburg auf der Nord-Süd-Achse durch den Landkreis Oberhavel. Viele der Landstraßen im Landkreis haben Alleecharakter und sind bisher nur teilweise mit Schutzplanken ausgestattet.
6. In Bezug auf die Hauptunfallursachen Alkohol/Drogen ist für den Landkreis Oberhavel kein örtlicher Brennpunkt auszumachen. In der Gesamtbetrachtung sind flächendeckende Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung erforderlich.

⁴⁹ Vgl. Polizei Brandenburg, Verkehrsunfallbilanz 2024 Polizeidirektion Nord, S. 46 iVm. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Statistischer Bericht zur Verkehrsunfallbilanz 2024, 2025.

⁵⁰ Vgl. Landkreis Oberhavel und Polizei Direktion Nord, Gemeinsam für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, Gemeinsames Verkehrssicherheitskonzept, 2025, S. 10 ff.

⁵¹ Vgl. Landkreis Oberhavel und Polizei Direktion Nord, Gemeinsam für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, Gemeinsames Verkehrssicherheitskonzept, 2025, S. 14 f.

4.2.2 Zielgruppen der Verkehrssicherheitsarbeit

Wie im Kapitel 1.2.1 „Alter als Einflussfaktor auf Mobilität“ beschrieben, verursachen junge Fahrerinnen und Fahrer im Vergleich zu ihrem Bevölkerungsanteil einen hohen Anteil an Unfällen, was vor allem auf mangelnde Fahrpraxis und Risikoverhalten zurückzuführen ist. Ebenso dargelegt treten Seniorinnen und Senioren (Personen ab 65 Jahren) zunehmend als Unfallverursachende auf; begünstigt durch fortschreitende altersbedingte Einschränkungen. Beide Altersgruppen erfordern daher besondere Aufmerksamkeit in der Verkehrssicherheitsarbeit.⁵²

Mit 309 registrierten Unfällen stellen die Radfahrunfälle an sich keinen Schwerpunkt dar, jedoch liegt ihr Anteil an der Gesamtanzahl von Verkehrsunfällen mit verletzten Personen bei 37,5 %, was die Notwendigkeit verstärkter Schutzmaßnahmen unterstreicht.⁵³

Baumunfälle bilden mit hoher Schwere der Folgen einen weiteren Schwerpunkt; Hauptursachen sind überhöhte Geschwindigkeit und Fahrten unter Alkohol- oder Drogeneinfluss, besonders auf den Strecken B 273, L 19 und L 21.⁵⁴

Für die Ausgestaltung von Mobilitätsmaßnahmen sind sowohl das allgemeine als auch das spezifische Unfallgeschehen wie folgt zu berücksichtigen:

- ❖ **Es wurden Fortschritte in der Verkehrssicherheitsarbeit erzielt, insbesondere im Bereich der Reduzierung tödlicher Unfälle. Gleichzeitig bedarf es jedoch Maßnahmen, die besonders risikobegünstigenden Verhaltensweisen entgegenwirken.**
- ❖ **Die außerörtlichen tödlichen Unfälle an teils ungesicherten Alleestraßen in Kombination mit Altersgruppen-spezifischen Unfallhäufungen erfordern infrastrukturelle Schutzkonzepte (Schutzplanken, Tempolimits) sowie flächendeckende Überwachung.**
- ❖ **Angesichts der innerörtlichen Unfallkonzentration um Oranienburg und der Überrepräsentation junger Fahrender sowie Radfahrender als Verursachender und/oder Opfer sind alters- und verkehrsmittelgruppenspezifische Maßnahmen sinnvoll.**

⁵² Vgl. Landkreis Oberhavel und Polizei Direktion Nord, Gemeinsam für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, Gemeinsames Verkehrssicherheitskonzept, 2025, S. 16 ff.

⁵³ Vgl. Landkreis Oberhavel und Polizei Direktion Nord, Gemeinsam für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, Gemeinsames Verkehrssicherheitskonzept, 2025, S. 17.

⁵⁴ Vgl. Landkreis Oberhavel und Polizei Direktion Nord, Gemeinsam für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, Gemeinsames Verkehrssicherheitskonzept, 2025, S. 18.

4.2.3 Maßnahmenfelder

Der Landkreis Oberhavel hat gemeinsam mit der PD Nord und dem Landesbetrieb Straßenwesen folgende Maßnahmenfelder zur Erreichung der strategischen Ziele im Gemeinsamen Verkehrssicherheitskonzept definiert:

1. Verkehrsaufklärung/-erziehung (Education)
2. Verkehrsüberwachung (Enforcement)
3. Verkehrsraumgestaltung (Engineering) und
4. begleitende Öffentlichkeitsarbeit (Public Relations).⁵⁵

Für eine kontinuierliche Wirkungskontrolle haben die Beteiligten eine fortlaufende Überprüfung und Anpassung vereinbart.⁵⁶

Verkehrsaufklärung/-erziehung

Die Verkehrssicherheitsarbeit versteht sich als gesamtgesellschaftliche Aufgabe, die auf verantwortungsbewusstes und partnerschaftliches Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden abzielt. Zentrale Schwerpunkte sind regelkonformes Verhalten, altersgruppenspezifische Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung, die Stärkung der Eigenverantwortung sowie spezielle Angebote für Berufskraftfahrende. Zur Umsetzung werden gemeinsame und abgestimmte Präventionsmaßnahmen mit externen Partnerorganisationen durchgeführt, Netzwerke mit Schulen, ÖPNV, Versicherungen, Hilfsdiensten und Verbänden aufgebaut und frühkindliche wie schulische Verkehrserziehung (etwa „Busschule“ und Radfahrausbildung) unterstützt. Diese Aktivitäten erfolgen zielgruppenorientiert, insbesondere mit Blick auf die vulnerablen Gruppen Kinder, junge Erwachsene sowie Seniorinnen und Senioren, und berücksichtigen Unfallschwerpunkte im Kreisgebiet. Insgesamt folgt die Konzeption einem kooperativen und integrativen Ansatz, der verschiedene Beteiligte systematisch in die Verkehrssicherheitsarbeit einbindet.⁵⁷

Verkehrsüberwachung

Verkehrsüberwachung ist eine unerlässliche Maßnahme, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten und das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden nachhaltig positiv zu beeinflussen. Dafür sind eine flächendeckende Überwachung mit hohem Entdeckungsrisiko, die konsequente und zeitnahe Ahndung von Verstößen sowie die klare Ausrichtung auf die Senkung der Unfallzahlen und die Bekämpfung von Hauptunfallursachen erforderlich. Zentrale Maßnahmen sind die Aufrechterhaltung einer hohen Überwachungsichte und der effiziente Einsatz moderner Geschwindigkeitsmesstechnik. Ergänzend dazu sollen Verkehrsströme besser analysiert und die Präsenz der Polizei insbesondere in schutzwürdigen Bereichen wie Kitas, Schulen und Senioreneinrichtungen erhöht werden. Ein wichtiger Baustein ist zudem, Verkehrskontrollen mit verkehrserzieherischen und präventiven Gesprächen zu verbinden, um Regelakzeptanz und Risikobewusstsein zu stärken.⁵⁸

⁵⁵ Vgl. Landkreis Oberhavel und Polizei Direktion Nord, Gemeinsam für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, Gemeinsames Verkehrssicherheitskonzept, 2025, S. 20.

⁵⁶ Vgl. Landkreis Oberhavel und Polizei Direktion Nord, Gemeinsam für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, Gemeinsames Verkehrssicherheitskonzept, 2025, S. 37.

⁵⁷ Vgl. Landkreis Oberhavel und Polizei Direktion Nord, Gemeinsam für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, Gemeinsames Verkehrssicherheitskonzept, 2025, S. 20 f.

⁵⁸ Vgl. Landkreis Oberhavel und Polizei Direktion Nord, Gemeinsam für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, Gemeinsames Verkehrssicherheitskonzept, 2025, S. 21 f.

Verkehrsraumgestaltung

Die Verkehrsraumgestaltung soll durch technische und bauliche Maßnahmen die Sicherheit von Straßenraum und Verkehrsmitteln kontinuierlich verbessern und gleichzeitig die Leistungsfähigkeit des Netzes mit einer lebenswerten Umwelt in Einklang bringen. Im Mittelpunkt steht eine gezielte Beeinflussung von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bei steigendem Verkehrsaufkommen sowie die Fortführung regelmäßiger Verkehrsschauen im Sinne einer „selbsterklärenden“ und „fehlerverzeihenden“ Straße. Dazu gehört insbesondere die systematische Weitergabe polizeilicher Erkenntnisse an die Unfallkommission (siehe auch nächster Abschnitt) und eine fachliche Unterstützung bei der sicheren Gestaltung und Überwachung von Baustellen. Grundlage ist eine enge Zusammenarbeit des Landkreises mit den Straßenbaulastträgern, um Infrastrukturmaßnahmen sicherheitsorientiert zu planen und umzusetzen.⁵⁹

Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit hat aufgrund der Bedeutung sozialer Medien einen hohen Stellenwert in der Verkehrssicherheitsarbeit, da Informationen heute schnell und breit gestreut werden können. Durch zielgerichtete Kommunikation lässt sich die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf Themen der Verkehrssicherheit lenken und das Sicherheitsempfinden stärken. Die Berichterstattung soll dabei um konkrete Verhaltenshinweise ergänzt werden, während Erfolgsmeldungen die Handlungsfähigkeit der Beteiligten unterstreichen. Zentrale Maßnahme ist eine konzeptionelle, zielgruppenorientierte Medienarbeit, insbesondere über Online- und Social-Media-Kanäle.⁶⁰

4.2.4 Integration und Umsetzung

Wie beschrieben, wird Verkehrssicherheitsarbeit im Landkreis Oberhavel in einem kooperativen Ansatz mit vielen Rollen gelebt. Für das Mobilitätskonzept „oberhavel MOBIL 2040“ soll zuerst ein besonderes Augenmerk auf die Rolle der Kreisverwaltung gelegt werden, bevor Polizei und andere Beteiligte eingeordnet werden.

Die Kreisverwaltung übernimmt mit zwei Fachdiensten sowohl Aufgaben im Rahmen der Infrastrukturbereitstellung als auch der Verkehrsüberwachung. Der Fachdienst Mobilität und Verkehrslenkung als untere Straßenverkehrsbehörde ist gemäß §§ 44 Abs. 1 und 45 StVO für die Anordnung von Verkehrszeichen und -einrichtungen außerhalb der BAB zuständig. Der Fachdienst Verkehrsüberwachung überwacht auf Basis des Runderlasses des Ministeriums des Innern zu §§ 47 Abs. 3, 3a OBG sowie der Überwachungszuständigkeitsverordnung die Einhaltung von Geschwindigkeitslimits und Lichtsignalen.

Weiterhin übernimmt die Straßenverkehrsbehörde die Leitung der Verkehrsunfallkommission des Landkreises Oberhavel. Ihre Arbeit ist als gemeinsame Aufgabe von Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden sowie der Polizei in der Verwaltungsvorschrift zu § 44 StVO verankert. Namentlich gehören zu den Beteiligten der Verkehrsunfallkommission die Polizeidirektion Nord sowie als zuständige Baulastträger der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, der Fachdienst Baudienstleistungen sowie Vertretende der Kommunen. Ergänzend werden bei Bedarf weitere Vertretende von Ordnungsbehörden einbezogen, sofern

⁵⁹ Vgl. Landkreis Oberhavel und Polizei Direktion Nord, Gemeinsam für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, Gemeinsames Verkehrssicherheitskonzept, 2025, S. 23.

⁶⁰ Vgl. Landkreis Oberhavel und Polizei Direktion Nord, Gemeinsam für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, Gemeinsames Verkehrssicherheitskonzept, 2025, S. 24.

sich neue Unfallhäufungsstellen in deren Zuständigkeitsbereich entwickeln. Der Bereich Verkehrsüberwachung ist ebenfalls beteiligt. Die Arbeit der Verkehrsunfallkommission hat das Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, indem sie Unfallhäufungsstellen systematisch erkennt, analysiert und geeignete Gegenmaßnahmen beschließt. Dazu untersucht sie Unfallorte auf sicherheitsrelevante Mängel und setzt ein breites Spektrum an Maßnahmen um – von verbesserten Sichtbeziehungen und Beleuchtung über neue Ampelschaltungen bis hin zu baulichen Anpassungen ganzer Knotenpunkte oder Strecken. Sie gilt als eines der wirksamsten Instrumente zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an unfallbelasteten Stellen.⁶¹

Die Polizei übernimmt neben ihrer Rolle in der Verkehrsunfallkommission präventive (Aufklärung) und repressive Aufgaben (Ahndung von Verstößen) insbesondere im fließenden Verkehr und arbeitet eng mit Schulen, kommunalen Gremien und dem Netzwerk Verkehrssicherheit zusammen.

Weitere Beteiligte sind Schulen, die über Verkehrserziehung und Radfahrausbildung wichtige Präventionsarbeit leisten, Opferhilfeeinrichtungen und Medien sowie das Brandenburgische Netzwerk für Verkehrssicherheit, das Beteiligte vernetzt und Projekte, Aktionen und Informationsangebote unterstützt.

- ❖ **Für die Umsetzung der Mobilitätsziele bis 2040 muss der Landkreis im kooperativen System als maßgebliche Schnittstelle der Verkehrsunfallkommission agieren, um koordinierte Maßnahmen mit den Partnerinnen und Partnern umzusetzen.**
- ❖ **Die Kreisverwaltung muss als zentrale Steuerungsinstanz agieren, indem sie in ihrer doppelten Rolle als untere Straßenverkehrsbehörde und Überwachungsbehörde Maßnahmen entwickelt, um Verkehrszeichenanordnungen, Geschwindigkeitskontrollen und Rotlichtüberwachung priorisiert mit Unfallhäufungsstellen zu verknüpfen.**

Verkehrssicherheit ist ein unterstützender Erfolgsfaktor für die Erreichung aller fünf Ziele dieses Mobilitätskonzeptes. Sichere Verkehrsbedingungen fördern die Verlagerung der Verkehrsmittelwahl zu energiesparenden Verkehrsträgern (Umweltverbund), reduzieren unfallbedingte Störungen und erhöhen die Akzeptanz vulnerabler Nutzengruppen (Seniorinnen und Senioren, junge Fahrende sowie Kinder). Erreichbarkeit, moderne Infrastruktur (selbsterklärende Straßen) und Lebensqualität werden durch geringere Unfallzahlen und gesteigertes Sicherheitsempfinden nachhaltig verbessert.

Konkrete Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit für die Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes sind die folgenden:

⁶¹ Vgl. Landkreis Oberhavel und Polizei Direktion Nord, Gemeinsam für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, Gemeinsames Verkehrssicherheitskonzept, 2025, S. 26.

- **Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzeptes**

Die Straßenverkehrsbehörde aktualisiert gemeinsam mit der Polizei und dem Landesbetrieb Straßenwesen ein Verkehrssicherheitskonzept für den Landkreis Oberhavel und setzt dieses um. Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird regelmäßig überprüft.

- **Qualifizierung der Verkehrsunfallkommission (VUK)**

Zur Sicherstellung einer hohen Ausführungsqualität der Verkehrsunfallkommission organisiert die Straßenverkehrsbehörde Fortbildungen für deren Mitglieder, um durch spezifische Angebote den Schulungs- und Qualifizierungsbedarf gezielt zu decken.

- **Verkehrssicherheitsmonitoring**

Die Straßenverkehrsbehörde nutzt regelmäßige, strukturierte Verkehrsschauen als Kerninstrument des Verkehrssicherheitsmonitorings, dokumentiert und wertet deren Ergebnisse systematisch aus und leitet gemeinsam mit relevanten Beteiligten konkrete Maßnahmen zur Sicherheitsverbesserung ab. Dies gewährleistet eine kontinuierliche Problemerkennung sowie die nachhaltige Umsetzung effektiver Gegenmaßnahmen.

- **Optimierung der Prüfprozesse für Lichtsignalanlagen**

Die Straßenverkehrsbehörde optimiert die internen Prüfprozesse bei der Neuaufstellung von Lichtsignalanlagen. Dadurch werden Prüfzeiten verkürzt, externe Dienstleistungen reduziert und die Umsetzung verkehrssicherheitsrelevanter Maßnahmen beschleunigt.

- **Präventionsmaßnahmen und Aktionstage zur Verkehrssicherheit**

Besonders gefährdete Verkehrsteilnehmende, vor allem Kinder, Fahranfängerinnen und Fahranfänger sowie Seniorinnen und Senioren, werden durch Kampagnen und Aktionstage für Risiken im Straßenverkehr sensibilisiert. In Zusammenarbeit mit Schulen, Polizei und weiteren Partnerorganisationen werden praxisnahe Inhalte in interaktiven Formaten wie dem Projekt „Kleine Adler“ vermittelt, um richtiges Verhalten zu stärken und Unfälle zu vermeiden.

- **Stärkung der Öffentlichkeitsarbeit mit Fokus Schulwegsicherheit**

Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit rund um Aktionstage zur Verkehrssicherheit wird gestärkt, um die Bedeutung sicherer Fuß- und insbesondere Schulwege noch mehr in das öffentliche Bewusstsein zu rücken.

- **Unterstützung der Kommunen bei der Erstellung und Aktualisierung von Schulwegplänen**

Im Rahmen des vom BMFTR geförderten Projekts „RegioProzess“ wurde mit der Stadt Oranienburg ein Pilotprojekt zur systematischen Analyse und Abbildung hochfrequentierter Schulwege initiiert. Die Ergebnisse sollen als Impulse für die Unterstützung kreisangehöriger Kommunen bei der digitalen Erfassung und Aufbereitung von Schulwegrouten in die praktische Anwendung überführt werden.

- **Erstellung eines Schulwegeindex**

Ein Schulwegeindex dient dazu, Sicherheits- und Qualitätsdefizite auf Schulwegen systematisch zu erfassen, zu bewerten, zu priorisieren und die Entwicklung nachzuhalten. Auf Basis standardisierter Beobachtungen, Ortsbegehungen und ergänzender Befragungen macht er Schulwege vergleichbar, verortet Handlungsbedarfe räumlich und unterstützt die Ableitung verkehrsrechtlicher, baulicher und organisatorischer Maßnahmen.

- **Optimierung von Hauptschulwegrouten**

Auf Basis von Schulwegplänen sollen die Hauptschulwegrouten systematisch identifiziert, digital erfasst und durch geeignete verkehrliche sowie bauliche Maßnahmen verbessert werden. Ein im Rahmen von Projektarbeit begonnenes Leuchtturmvorhaben kann nach erfolgreicher Umsetzung durch eine strukturierte Aufbereitung und ein „How-To“-Format als Vorbild für weitere Kommunen dienen.

- **Optimierung der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung**

Überhöhte, beziehungsweise nicht angepasste Geschwindigkeit ist eine der häufigsten Ursachen schwerer Verkehrsunfälle und hat erheblichen Einfluss auf deren Schweregrad. Zur zielgerichteten, wirksamen und präventiven Stärkung der Verkehrssicherheit sollen Unfallhäufungsstellen regelmäßig überwacht und die Kontrolldichte im fließenden Verkehr durch Geschwindigkeitsmessungen erhöht werden.

- **Flächendeckende Überwachung schützenswerter Einrichtungen**

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für vulnerable Verkehrsteilnehmende, soll eine flächendeckende Überwachung schützenswerter Einrichtungen durch Geschwindigkeitsmessungen im fließenden Verkehr umgesetzt werden. Zu den schützenswerten Einrichtungen zählen insbesondere Schulen, Kindertagesstätten sowie Pflegeeinrichtungen.

- **Entwicklung eines Konzepts für die Durchführung von Verkehrsunterricht nach §48 StVO**

Die Straßenverkehrsbehörde des Landkreises entwickelt ein Konzept für die Durchführung von Verkehrsunterricht gemäß § 48 StVO als Instrument, um auf Fehlverhalten im Straßenverkehr unmittelbar zu reagieren mit dem Ziel einer nachhaltigen Verhaltenskontrolle sowie eines Wissensupdates bei den Verkehrsteilnehmenden.

Die SMARTen Ziele zur Umsetzung dieser Maßnahmen sind ab Seite 64 beschrieben.

4.3 Modul 3 – Fuß- und Radverkehr

Fuß- und Radverkehr gelten als Nahmobilität mit kurzen Distanzen und decken laut MiD 2023 nahezu 10 % aller Personenkilometer ab⁶²; reiner Fußverkehr macht mehr als ein Viertel aller Wege aus und ist die umweltfreundlichste Form der Mobilität.⁶³

Der Radverkehr wächst deutschlandweit durch die steigende Nachfrage nach E-Bikes. Mittlerweile ist von 81 Millionen Rädern jedes 13. Rad elektrisch.⁶⁴

Obwohl das Interesse an Fuß- und Radverkehr in der Bevölkerung zunimmt, sinkt die Zufriedenheit mit der Infrastruktur. Die Ergebnisse von MiD 2023 weisen auf ein deutliches Zuwachspotenzial bei besserer Ausstattung hin.⁶⁵

- ❖ **Die hohe Wegedeckung des Fußverkehrs und das Wachstum des Radverkehrs erfordern Maßnahmen zur Instandhaltung und weiteren Vernetzung von Nahwegeinfrastrukturen, um die Attraktivität des Umweltverbunds zu steigern und den Modal Split nachhaltig zu verschieben.**
- ❖ **Angesichts rückläufiger Zufriedenheit muss die Maßnahmenplanung auf nutzentrierte Verbesserungen (Sicherheit, Komfort, Kohärenz) abzielen, um insbesondere E-Rad- und Fußpotenziale in allen Raumtypen zu aktivieren.**

4.3.1 Fußverkehr

Der Fußverkehr zählt nach wie vor zu den wichtigsten Aspekten einer ressourcenschonenden Nahmobilität. Er entlastet Städte und Ortslagen, er ist gesund, sozial verbindend und er erfordert im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern vergleichsweise wenig Platz und weniger aufwändige Infrastruktur. Es bestehen auch weiterhin Handlungsbedarfe zur Verbesserung der Fußwege. Neubau, Ausbau und Unterhaltung der Fuß- und Wanderwege obliegen jedoch wie bisher den einzelnen Städten und Gemeinden im Landkreis.

Über diese Zuständigkeiten hinaus spricht sich der Landkreis Oberhavel für die weitere Entwicklung des Fußverkehrs im Kreisgebiet aus. Eben jene Zuständigkeiten sind jedoch auch der Grund dafür, dass im Mobilitätskonzept „oberhavel MOBIL 2040“ keine konkreten Handlungsempfehlungen für die Kreisverwaltung verankert sein konnten und können.

Analog dem Konzept aus dem Jahr 2020 sei für die Verfolgung von Zielen und für die Planung von Maßnahmen im Fußverkehr noch einmal auf die besonderen Einflussfaktoren für Mobilität, wie dargestellt im Kapitel 1.2, hingewiesen. Insbesondere das Alter der Menschen, etwaige Beeinträchtigungen sowie Wegezwecke sollten bei einer integrierten Planung von Fußverkehrsmaßnahmen unbedingt berücksichtigt werden. Nur so gelingt es, die spezifischen Anforderungen von (vulnerablen) Bevölkerungsgruppen im Einklang mit den Anforderungen an Verkehrssicherheit, wie in Modul 2 beschrieben, zukunftssicher zu erfüllen.

⁶² Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 16.

⁶³ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 16.

⁶⁴ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 16.

⁶⁵ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 16.

4.3.2 Radverkehr

Mit dem Mobilitätskonzept aus dem Jahr 2020 sollte der Radverkehr im Landkreis Oberhavel als eine energiesparende Verkehrsmittelwahl positioniert werden. Darüber hinaus beinhalteten die Ziele für den Radverkehr eine integrierte Förderung verschiedener Einzelmaßnahmen zur Entlastung des MIV, touristische Entwicklung des Radverkehrsangebots sowie die Vision Zero (null getötete Radfahrer), mit Fokus auf längere Strecken und überörtliche Vernetzung abseits vom Autoverkehr.⁶⁶

Mögliche Handlungsschwerpunkte im Infrastrukturbereich umfassten durchgehende Radwege entlang der Bundesstraßen B96/B167 und Landesstraßen, Radschnellverbindungen (RSV) nach Berlin, Lückenschlüsse, Fahrradstraßen, Pilotprojekte zur ÖPNV-Mitnahme, Abstellanlagen und Querverbindungen.⁶⁷

Weitere Potenziale wurden in radverkehrsbezogener Öffentlichkeitsarbeit identifiziert. Es wurden zum einen Formate zum Erfahrungsaustausch mit anderen Gebietskörperschaften im Land Brandenburg angeregt, um die Entwicklung des Radverkehrs zu fördern. Zum anderen sollte sich der Landkreis in Richtung einer aktiven Unterstützung der STADTRADELN-Kampagne orientieren.⁶⁸

Zu den noch offenen Handlungsempfehlungen aus „oberhavel MOBIL 2040“ aus dem Jahr 2020 ist der folgende Status quo festzuhalten.

H 28 Radschnellverbindungen

Im Jahr 2020 wurden vier potenzielle Radschnellverbindungen zwischen dem Landkreis Oberhavel und Berlin identifiziert, die als hochwertige, weitgehend unterbrechungsfreie Alltagsrouten insbesondere für den Pendelverkehr dienen sollen. Radschnellverbindungen gelten als kostenintensive Premium-Infrastruktur, deren Realisierung sich nur bei hohem Nachfragepotenzial lohnt; obwohl Brandenburg 2022 eine landesweite Potenzialanalyse vorgelegt und die Aufnahme einer eigenen RSV-Kategorie ins Straßengesetz angestrebt hat, wurde dies bislang nicht umgesetzt und die für 2025 vorgesehene Machbarkeitsstudie für Oberhavel ist aktuell nicht vorangeschritten.

Im Rahmen der Teilnahme als Modellregion am BMFTR-geförderten Projekt „RegioProzess“ hat der Landkreis Oberhavel die Möglichkeit, unter Nutzung der Ressourcen eines Partners aus dem Forschungsnetzwerk, eine Voruntersuchung mit dem Ziel der Kostenreduzierung für die Machbarkeitsstudie durchzuführen und die Handlungsempfehlung so weiter zu bearbeiten. Eine konkrete Zeitplanung innerhalb des Gesamtprojekts steht noch aus, da die Maßnahme erst kurzfristig integriert werden konnte.

Insgesamt müssen jedoch die Aufwendungen für eine Machbarkeitsstudie gegebenenfalls überdacht werden, da nach § 9a BbgStrG die Straßenbaulast – und damit die alleinige Verantwortung für den Bau – von Radschnellverbindungen beim Land liegt. Die potenziell kostenreduzierend wirkende Voruntersuchung soll, da sie aufgrund der Projektförderung keine Eigenmittel des Landkreises beansprucht, dennoch durchgeführt werden. Die Kreisverwaltung verbindet damit die Hoffnung, anhand belastbarer Ergebnisse der Voruntersuchung auf eine spätere Umsetzung positiv einwirken zu können.

⁶⁶ Vgl. Landkreis Oberhavel, Mobilitätskonzept „oberhavel MOBIL 2040“, 2020, S. 54 ff.

⁶⁷ Vgl. Landkreis Oberhavel, Mobilitätskonzept „oberhavel MOBIL 2040“, 2020, S. 128 f.

⁶⁸ Vgl. Landkreis Oberhavel, Mobilitätskonzept „oberhavel MOBIL 2040“, 2020, S. 129.

H29 Umsetzung von Konzepten zum betrieblichen Mobilitätsmanagement zur Förderung des Radverkehrs

Die Handlungsempfehlung 29 ist im letzten Sachstandbericht mit dem Status „offen“ geführt. Die Kreisverwaltung ist weiterhin damit beauftragt, den im Landkreis ansässigen Unternehmen einen Anstoß für die Entwicklung von Konzepten zum betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM) zu geben. Ein entsprechendes Beratungsprojekt auf der Basis der Erkenntnisse aus dem Bundesförderprogramm „mobil gewinnt“ oder vergleichbaren Programmen, mit dem Unternehmen für den Einstieg in das BMM gewonnen werden können, ist aufzubauen. Darüber hinaus wird das BMM thematisch im Rahmen von Aktionen wie dem Stadtradeln platziert und es wird eine Zusammenarbeit mit der IHK angestrebt. Zusätzlich wird die Webseite des Landkreises eine Aufbereitung von Informationen zur Schaffung von Anreizen anbieten, um für dienstlich bedingte Fahrten und Wege des Pendelns mehr das Fahrrad oder das Pedelec zu nutzen.

Um den Radverkehr als energiesparende Verkehrsmittelwahl auch zukünftig zu fördern und zur Aufnahme relevanter Inhalte aus der Vorgängerfassung des Mobilitätskonzeptes, die bisher nicht als verbindliche Handlungsempfehlungen klassifiziert wurden, integriert die Fortschreibung von „oberhavel MOBIL 2040“ folgende ergänzende Maßnahmen im Bereich Radverkehr:

- **Modernisierung Radfernwege**

Das Land Brandenburg fördert über die GRW-I-Richtlinie gezielt die touristische Radinfrastruktur, um den Radtourismus auszubauen. Der Landkreis Oberhavel verpflichtet sich in enger Kooperation mit den Kommunen zur Modernisierung überregionaler Radwege.

- **Knotenpunktwegweisung**

Der Landkreis Oberhavel übernimmt federführend die Evaluierung und Bestandserneuerung der installierten Knotenpunktwegweisung. Obwohl die Instandhaltung und Pflege grundsätzlich Aufgabe der Kommunen sind, sorgt der Landkreis durch eine zentral organisierte Koordination für eine gleichmäßige Qualität im gesamten Kreisgebiet.

- **Gesprächsreihe Radverkehr**

Im Rahmen des Projekts „RegioProzess“ etablierte der Landkreis Oberhavel eine „Gesprächsreihe Radverkehr“ mit ADFC, VCD, ADAC, Polizei, Verkehrsunfallkommission und anderen Fachbereichen zur Analyse von Unfallgeschehen, Infrastruktur und Planungsprozessen. Künftig sollen diese Runden um eine feste Kommunalrunde erweitert werden, um den mobilitätsbezogenen Informationsfluss und die Transparenz zwischen Verwaltungsebenen zu verbessern.

Die SMARTen Ziele zur weiteren Umsetzung der bisherigen Handlungsempfehlung sowie neu aufgenommenen Maßnahmen sind ab Seite 84 beschrieben.

4.4 Modul 4 – Elektromobilität

Im diesem Modul bündeln sich zukünftig alle Maßnahmen, die themenbezogen zur Elektromobilität gehören. Darunter fallen insbesondere offene Handlungsempfehlungen des ehemaligen Moduls 12 „Fuhrparke“ (HE 52 und 54).

Die Handlungsempfehlung H 51 „Flottenumstellung auf 15 % nichtfossile Antriebe bei Dienstfahrzeugen in allen Kommunen“ wird mit dieser Fortschreibung aufgrund mangelnder Zuständigkeit und Möglichkeiten der Einflussnahme durch die Kreisverwaltung nicht weiter fortgeführt. Die Handlungsempfehlung 56 „Umstellung der Linienbusse auf nichtfossile Antriebe“ ist aufgrund seiner Verortung im ÖPNV ebenfalls nicht länger Bestandteil dieses Konzeptes, wird jedoch gegebenenfalls als Teil des Nahverkehrsplans behandelt.

Seit dem Mobilitätskonzept „oberhavel MOBIL 2040“ aus dem Jahr 2020 hat sich insbesondere die Elektromobilität weiterentwickelt. MiD 2017 als Basis für das Konzept 2020 zeigte einen minimalen Bestandsanteil von Elektrofahrzeugen am Gesamtbestand, die Nutzenden waren „Early Adopter“ und die Einsatzmuster von Elektroautos wichen von denen konventioneller Autos ab. Ihre Alltagstauglichkeit war nur schwer zu beurteilen.⁶⁹ Unklar war zudem, wie sich öffentliches Laden entwickeln würde. Daher wurde zunächst der Aufbau einer soliden Grundausrüstung an Ladepunkten angeregt.⁷⁰

In der Retrospektive zeigt sich, dass damalige Prognosen heute weitgehend zutreffen: Elektroautos haben ihren Marktanteil deutlich gesteigert, sie werden im normalen Flottenbestand eingesetzt, regulatorische Förderung wurde stark ausgebaut, Batteriepreise sinken und Interessierte können aus einer breiteren Modellpalette wählen.⁷¹ Die Elektrifizierung des Autobestandes hat über die zentrale Voraussetzung für die Dekarbonisierung des Personenverkehrs hinaus für Deutschland mittlerweile auch eine enorme industriepolitische Bedeutung.

Auch im Landkreis Oberhavel hat sich die Elektromobilität positiv entwickelt. Laut Zulassungsstatistik der Kfz-Zulassungsbehörde betrug der Anteil von Elektro- und Hybrid-Pkw im Jahr 2025 nahezu 10 % aller zugelassenen Pkw. Im Jahr 2016 umfasste dieser Wert lediglich 88 reine Elektrofahrzeuge bei 113.827 Gesamtzulassungen. Zehn Jahre später waren 4.688 reine Elektrofahrzeuge zugelassen, während die Mehrheit der Fahrzeughaltenden (11.195 Fahrzeuge) auf kombinierte fossile und elektrische Antriebe setzt.

Die Zahl der Elektrofahrzeuge ist in den letzten zehn Jahren deutlich gewachsen.

⁶⁹ Vgl. BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 95.

⁷⁰ Vgl. Landkreis Oberhavel, Mobilitätskonzept „oberhavel MOBIL 2040“, 2020, S. 58 f.

⁷¹ Vgl. Landkreis Oberhavel, Mobilitätskonzept „oberhavel MOBIL 2040“, 2020, S. 58.

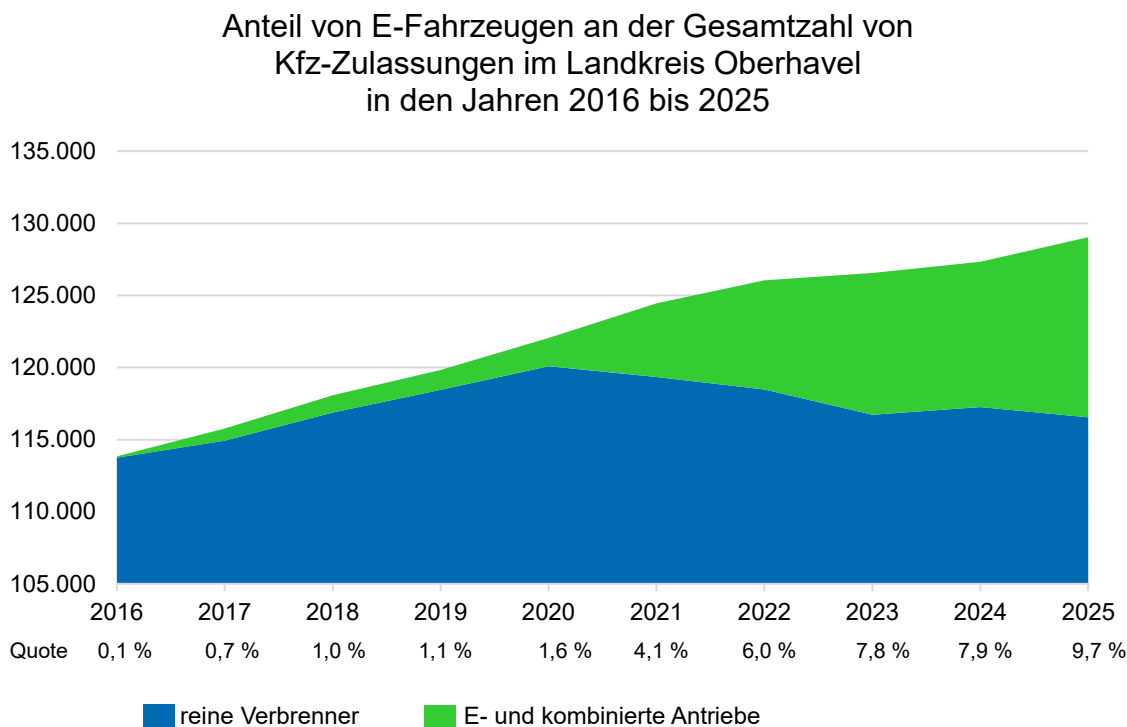


Abbildung 11: Anteil von E-Fahrzeugen an der Gesamtzahl von Kfz-Zulassungen im Landkreis Oberhavel in den Jahren 2016 bis 2025, nach Kfz-Zulassungsbehörde Landkreis Oberhavel, eigene Darstellung.

Die (mangelnde) Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur (LIS) wird häufig als Grund dafür benannt, eher Fahrzeuge mit fossilen Energieträgern zu nutzen. Wahrscheinlich aus diesem Grund fokussierte das Mobilitätskonzept aus dem Jahr 2020 über eine allgemeine Einordnung der Elektromobilität hinaus vor allem auf die LIS für E-Fahrzeuge und deren Zielgruppen. Es wurden drei Kriterien für den Ausbau der LIS hervorgehoben: hohe Nachfrage, hohe Sichtbarkeit und geringes Konfliktpotenzial (Parkdruck versus „Lade-Tourismus“).⁷² Die Zielgruppen sind nach wie vor Einwohnende und Gewerbe, Einpendelnde und touristisch Reisende sowie der Durchgangsverkehr, dem jedoch bereits im Jahr 2020 eine geringe Bedeutung für dieses Konzept beigemessen wurde.⁷³

Die Kernaussagen von 2020 (Standortkonzept, einheitliche Betreiberlösungen, Fördermittel und gute Kommunikation) haben sich für den Landkreis Oberhavel in den Jahren von 2020 bis 2026, vor allem jedoch im Licht aktueller Entwicklungen, nur teilweise bestätigt:

- Auch wenn ein Standortkonzept für den LIS-Ausbau auf Kreisebene vorlag, liegt die Entscheidung über den Bau von Ladesäulen in erster Linie beim Eigentümer der identifizierten Flächen. Der Landkreis kann auf eigenen Flächen aktiv werden, darüber hinaus jedoch lediglich als Beratungs- und Netzwerkpartner agieren.

⁷² Vgl. Landkreis Oberhavel, Mobilitätskonzept „oberhavel MOBIL 2040“, 2020, S. 134.

⁷³ Vgl. Landkreis Oberhavel, Mobilitätskonzept „oberhavel MOBIL 2040“, 2020, S. 59 ff.

- Eine einheitliche Betreiberlösung ist insofern nicht umsetzbar, als dass eine solche Organisationseinheit im Kreisgebiet nicht existiert. Weder auf lokaler Versorgungsebene noch in der Privatwirtschaft finden sich Interessierte für die Umsetzung eines überregionalen Betriebs- oder Bezahlkonzeptes. Die Bundesregierung hat mit der Novellierung der Ladesäulenverordnung grundlegende Rahmenbedingungen für eine Vereinheitlichung geschaffen. Diese konnten jedoch im Landkreis Oberhavel bisher ihre impulsgebende Wirkung nicht entfalten.
- Die Fördermittelprogramme der Bundesregierung für den Ausbau der E-Auto-LIS im öffentlichen Raum sind mit dem Jahr 2025 ausgelaufen, ggf. existieren noch Fördermöglichkeiten auf EU-Ebene. Kürzlich wurde zwar ein neues Förderprogramm für „Laden am Mehrparteienhaus“ publik gemacht⁷⁴, inwieweit dies jedoch für kommunale Eigentümer anwendbar ist, bleibt zu evaluieren. Zum Zeitpunkt dieser Konzepterstellung sendet die Bundespolitik zudem bereits seit längerem gemischte Signale hinsichtlich der künftigen Ausrichtung und Priorisierung der Elektromobilität, insbesondere durch die anhaltende politische Debatte sowie die Unsicherheiten rund um den zeitlichen Horizont des Verbrennermotors.
- Studien und Praxisberichte rund um das Thema Elektromobilität betonen auch weiterhin einen hohen Bedarf an Öffentlichkeitsarbeit und Informationsvermittlung zu Tarifen, Ladeverhalten und Smart Charging. Viele Projekte kombinieren aktuell LIS-Aufbau mit Kommunikationskampagnen.

Aus diesen Zusammenhängen lassen sich folgende Schlussfolgerungen für die zukünftige Ausgestaltung von Maßnahmen im Bereich der Elektromobilität ableiten:

- ❖ **Angesichts der erfolgreichen Marktdurchdringung der Elektromobilität und der dynamischen Förderungslandschaft muss der Landkreis priorisiert als Beratungs- und Netzwerkpartner agieren. Gegebenenfalls können Kooperationen mit Flächeneigentümern und Kommunen zur Beschleunigung privater Investitionen führen.**
- ❖ **Vor dem Hintergrund ausstehender einheitlicher Betreiberlösungen und unsicherer Förderperspektiven sind Maßnahmen für eine integrierte Kommunikations- und Nutzungsstrategie sinnvoll, die Smart-Charging, Tariftransparenz und Ladeverhalten adressieren, um die LIS-Ausbauziele trotz regulatorischer Unsicherheiten weiterzuverfolgen.**

⁷⁴ Vgl.: <https://www.laden-im-mehrparteienhaus.de/>, Download vom 27.03.2026, 07:39.

Zu den offenen Handlungsempfehlungen ist der folgende Status quo zu vermerken.

H 34/52 Umstellung des Landkreis-Fuhrparks auf nicht-fossile Antriebe

In diesem Punkt werden ab sofort die ehemaligen Handlungsempfehlungen HE 34 (Modul 8 Elektromobilität) „Umstellung aller Pkw der Flotte der Kreisverwaltung von fossilen Motoren auf Elektromotoren“ und HE 52 (Modul 12 Fuhrparke) „Umstellung des LK-Fuhrparks auf nichtfossile Antriebe“ zusammengeführt, da eine Trennung inhaltlich nicht zu begründen ist.

Der Landkreis Oberhavel hat gemäß Kreisausschussbeschluss vom 11.09.2023 eine zentrale Fuhrparkflotte von 43 Elektrofahrzeugen (01.01.2024–31.12.2026) über die GfA beschafft, um CO₂-Emissionen und Schadstoffe zu senken. Die Neubeschaffung priorisierte reine Elektroantriebe für umweltfreundlichere Dienstmobilität. Aufgrund von Verzögerungen bei dem Ausbau der Ladeinfrastruktur an Außenstellen wurden jedoch zum 12.02.2025 zehn Hybridfahrzeuge (VW Golf 8 Life 1.5) für zwei Jahre ergänzt. Der zentrale Fuhrpark soll verkleinert und weiterhin kontinuierlich auf nicht-fossile Antriebe umgestellt werden.

H 35 Optimierung der Ladesäuleninfrastruktur (LIS)

Im Landkreis Oberhavel wurde die Ladesäuleninfrastruktur zwischen 2020 und 2026 durch verschiedene Aktive kontinuierlich ausgebaut: Von etwa 73 öffentlichen Ladepunkten (LP) Ende 2020 (54 Normalladepunkte, 19 Schnellladepunkte) wuchs sie auf rund 356 Ladepunkte laut Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur zum Stichtag 27.02.2026 an (ca. 215 Normalladesäulen, 141 Schnellladepunkte).

Nach Angaben der Bundesnetzagentur werden lediglich öffentlich zugängliche Ladepunkte gemäß Ladesäulenverordnung mit einer Ladeleistung über 3,7 kW erfasst, die seit dem Inkrafttreten der Verordnung am 17. März 2016 in Betrieb genommen wurden, wobei Schnellladepunkte über 22 kW vollständig abgebildet sind. Angaben zu älteren Normalladepunkten sowie solchen bis 3,7 kW beruhen nur auf freiwilligen Meldungen der Betreiber, sodass eine lückenlose Erfassung der gesamten Ladeinfrastruktur nicht vorgeschrieben ist. Die tatsächliche Anzahl aller Ladesäulen (einschließlich halböffentlicher) kann höher ausfallen. Zudem ist zu beachten, dass der Begriff „Ladepunkt“ nicht mit „Ladesäule“ gleichzusetzen ist, da Ladesäulen häufig mehrere Ladepunkte umfassen.⁷⁵

Wie zu Beginn dieses Kapitels ausgeführt, waren die im Mobilitätskonzept „oberhavel MOBIL 2040“ identifizierten LIS-Standorte aus Bedarfsicht sinnvoll, entziehen sich jedoch größtenteils den direkten Einflussmöglichkeiten der Kreisverwaltung. Der Vollständigkeit halber und zum Abschluss der Betrachtung mit dieser Fortschreibung wird in der folgenden Tabelle dargestellt, welche der im Jahr 2020 avisierten Standorte mittlerweile durch einen Betreiber mit LIS versorgt werden⁷⁶:

⁷⁵ <https://energieportal-brandenburg.de/cms/inhalte/themen/mobilitaet/statistiken/landkreise-und-staedte/landkreis-dahme-spreewald/ladepunkte-nach-art-der-ladeeinrichtung-5>, Download vom 25.03.2026, 09:14.

⁷⁶ Bundesnetzagentur, Ladesäulenkarte, <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/E-Mobilitaet/Ladesaeulenkarte/start.html>, Download vom 25.03.2026, 10:16.

Ort	Straße	Status
Fürstenberg/Havel	Parkplätze am Markt	Normalladeeinrichtung mit 2 LP seit Dezember 2020
Fürstenberg/Havel	Gedenkstätte Ravensbrück	nicht ausgebaut
Neuglobsow	Stechlinseeparkplatz	Normalladeeinrichtung mit 2 LP seit Juli 2021
Gransee	Schinkelplatz und Straße des Friedens	• indirekt ausgebaut durch LIS-Neubau seit 2020: • Schnellladeeinrichtung mit 2 LP in Oranienburger Straße • 2 Schnellladeeinrichtungen mit jeweils 2 LP in Baustraße • 1 Normalladeeinrichtung mit 2 LP sowie ein Schnellladeeinrichtung mit 1 LP in Kraatzer Weg
Löwenberg	Karl-Marx-Platz	• indirekt ausgebaut durch LIS-Neubau seit 2020: • 2 Schnellladeeinrichtungen mit jeweils 2 LP in Eberswalder Straße • 2 Schnellladeeinrichtungen mit jeweils 2 LP in Teerofener Weg • 1 Normalladeeinrichtung mit 1 LP sowie ein Schnellladeeinrichtung mit 3 LP in Alte Grüneberger Landstraße
Oranienburg	Gedenkstätte Sachsenhausen	zahlreiche Ladesäulen im Stadtgebiet, jedoch nicht in unmittelbarer Nähe der Gedenkstätte
Oranienburg	André-Pican-Straße / T.U.R.M	Normalladeeinrichtung mit 2 LP seit März 2021
Oranienburg	Stralsunder Straße 10	Normalladeeinrichtung mit 2 LP seit August 2021
Velten	Poststraße 36	zahlreiche Ladesäulen im Stadtgebiet, jedoch nicht direkt in der Poststraße
Velten	Bahnhof	Normalladeeinrichtung mit 2 LP seit Juni 2020

Tabelle 5: Umsetzung der Standortvorschläge für LIS-Ausbau gemäß Mobilitätskonzept „oberhavel MOBIL 2040“ aus dem Jahr 2020 nach Ladesäulenregister Bundesnetzagentur zum Stichtag 27.02.2026, eigene Darstellung.

Um die Entwicklung der Elektromobilität als ergänzende klimafreundliche Antriebstechnologie auch zukünftig im Landkreis Oberhavel zu fördern wird folgende Maßnahme in das Mobilitätskonzept aufgenommen:

- **Informationsportal Elektromobilität**

Der Landkreis richtet als Teil seiner Webseite ein zentralen Informationsbereich mit Kontaktmöglichkeiten für Kommunen, kommunale Unternehmen, Wirtschaft (inklusive der Anbietenden von E-Mobilitätslösungen) und Privathaushalte ein. Das Portal informiert über Betreiberlösungen, Fördermöglichkeiten, Antragswege und Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit und unterstützt so die Umsetzung von Elektromobilitätsmaßnahmen in Oberhavel.

Die SMARTen Ziele zur Umsetzung dieser Mobilitätsmaßnahmen sind ab Seite 90 beschrieben.

4.5 Modul 5 – Öffentlichkeitsarbeit und Engagement

Dieses Modul bestand in ähnlicher Form bereits im Mobilitätskonzept „oberhavel MOBIL 2040“ als Modul 11 „Öffentlichkeitsarbeit und bürgerschaftliches Engagement“. Da alle darin enthaltenen Handlungsempfehlungen als erledigt markiert sind und um technologischen sowie organisatorischen Entwicklungen Rechnung zu tragen, erfährt das Modul „Öffentlichkeitsarbeit und Engagement“ mit dieser Fortschreibung eine Neuausrichtung. Über kommunikative und Beteiligungsaspekte hinaus sollen hier zukünftig auch die Digitalisierungsthemen (ehemals Modul 10) im Mobilitätskontext abgebildet werden.

Öffentlichkeitsarbeit ist ein zentraler Baustein für die erfolgreiche Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes, da sie Verständnis und Akzeptanz in der Bevölkerung schafft. Durch transparente Kommunikation über Ziele, Maßnahmen und Vorteile können Vorbehalte abgebaut und Vertrauen gewonnen werden. Eine gut gestaltete Informationsstrategie sorgt außerdem dafür, dass die verschiedenen Interessengruppen frühzeitig eingebunden und über Fortschritte informiert werden, wodurch eine gemeinsame Basis entsteht, auf der Veränderungen besser getragen und umgesetzt werden können.

Ebenso wichtig ist aktives Engagement sowie die systematische Beteiligung der Öffentlichkeit und relevanter Akteure bei der Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen. Wenn Menschen die Möglichkeit haben, Ideen einzubringen, Feedback zu geben und an Entscheidungsprozessen teilzunehmen, wächst ihre Identifikation mit dem Projekt erheblich. Solche Beteiligungsformate gewährleisten, dass die Maßnahmen praxisnah, sozial ausgewogen und an reale Bedürfnisse angepasst werden. Öffentlichkeitsarbeit und Engagement tragen somit maßgeblich dazu bei, langfristige Akzeptanz, Effizienz und Nachhaltigkeit im gesamten Mobilitätssystem zu sichern.

Die Digitalisierung der Verwaltung ergänzt diese Ansätze, indem sie moderne, skalierbare Kanäle für Beteiligung und Echtzeit-Kommunikation bereitstellt: Beispielsweise ermöglichen interaktive Karten zu Radwegen und Ladesäulen, Live-Feedback-Apps für Baustellen sowie Updates auf Social-Media eine effiziente und zielgruppen-spezifische Einbindung aller Stakeholder. Klassische Flyer und Infoveranstaltungen werden durch datengestützte, nutzerzentrierte Plattformen sinnvoll ergänzt und zukünftig gegebenenfalls teilweise ersetzt.

Aus dem Mobilitätskonzept aus dem Jahr 2020 sind die folgende Handlungsempfehlungen des ehemaligen Moduls 10 „Digitalisierung und Vernetzung“ laut Sachstandbericht 2025 noch offen:

H 46 – Erstellung Gesamtstrategie Digitalisierung und Vernetzung

Die Entwicklung einer Gesamtstrategie für Digitalisierung und Vernetzung des Landkreises Oberhavel wird gesamtorganisatorisch vorangetrieben. Der Fachbereich Mobilität und Verkehr unterstützt die Umsetzung der Gesamtstrategie entsprechend seiner Zuständigkeit, wird die Handlungsempfehlung in diesem Mobilitätskonzept jedoch nicht weiter abbilden.

H 47 - Digitalisierung im ÖPNV

Die Digitalisierung im ÖPNV ist aufgrund seiner Verortung im ÖPNV ebenfalls nicht länger Bestandteil dieses Konzeptes, wird jedoch gegebenenfalls als Teil des Nahverkehrsplans behandelt.

Als neue Maßnahmen für die Förderung von Öffentlichkeitsarbeit, Engagement und Digitalisierung gehen folgende Themen in die Fortschreibung von „oberhavel MOBIL 2040“ ein:

- **Stärkung digitaler Verwaltungsangebote**

Im Vordergrund steht die Etablierung von Online-Verfahren für sämtliche mobilitätsbezogenen Anträge. Nachgeordnet wird der Aufbau eines zentralen Online-Portals zur Bündelung digitaler Verwaltungsleistungen verfolgt, wobei die Mitwirkung des Mobilitätsbereichs im Rahmen seiner Zuständigkeit erfolgt. Der Fachbereich Mobilität und Verkehr verfolgt das Ziel, insbesondere in den Bereichen Automatisierung und Digitalisierung eine verwaltungsinterne Vorreiterrolle einzunehmen und beteiligt sich daher als Pilotbereich an Projekten und strebt weitere Zusammenarbeiten an.

- **Einführung neuer Mobilitätsangebote im Landkreis**

Der Fachbereich Mobilität und Verkehr prüft neue, ergänzende Mobilitätsangebote, welche die bestehenden Strukturen sinnvoll erweitern, und führt diese gegebenenfalls nach erfolgreichen Pilotphasen und Maßgaben der Wirtschaftlichkeit ein.

Die SMARTen Ziele zur Umsetzung dieser Maßnahmen sind ab Seite 94 beschrieben.

5 Maßnahmenkatalog

Modul 1 Straßennetz

- M 1 Bedarfsgerechter Ausbau der in Zuständigkeit übernommenen, ehemaligen Landesstraßen
- M 2 Funktionale Neubetrachtung des Kreisstraßennetzes

Modul 2 Verkehrssicherheit

- M 3 Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzeptes
- M 4 Qualifizierung der Verkehrsunfallkommission
- M 5 Verkehrssicherheitsmonitoring
- M 6 Optimierung der Prüfprozesse für Lichtsignalanlagen
- M 7 Präventionsmaßnahmen und Aktionstage zur Verkehrssicherheit
- M 8 Öffentlichkeitsarbeit mit Fokus Schulwegsicherheit
- M 9 Unterstützung der Kommunen bei der Erstellung und Aktualisierung von Schulwegplänen
- M 10 Erstellung und Pflege eines Schulwegeindex für Grundschulen im Landkreis
- M 11 Optimierung von Hauptschulwegrouten
- M 12 Optimierung der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung
- M 13 Flächendeckende Überwachung schützenswerter Einrichtungen
- M 14 Durchführung von Verkehrsunterricht gemäß § 48 StVO

Modul 3 Fuß- und Radverkehr

- M 15 Machbarkeitsanalyse Radschnellverbindungen
- M 16 Modernisierung Radfernwege
- M 17 Evaluierung Knotenpunktwegweisung
- M 18 Gesprächsreihe Radverkehr
- M 19 Umsetzung von Konzepten zum betrieblichen Mobilitätsmanagement zur Förderung des Radverkehrs

Modul 4 Elektromobilität

- M 20 Umstellung der Pkw-Flotte der Kreisverwaltung von fossilen Motoren auf Elektromotoren
- M 21 Informationsportal Elektromobilität

Modul 5 Öffentlichkeitsarbeit und Engagement

- M 22 Stärkung digitaler Verwaltungsangebote
- M 23 Einführung neuer Mobilitätsangebote im Landkreis

Bedarfsgerechter Ausbau der in Zuständigkeit übernommenen, ehemaligen Landesstraßen

Maßnahmenbeschreibung

Die in Zuständigkeit des Landkreises befindlichen abgestuften ehemaligen Landesstraßen werden fachlich bewertet, um den Ausbau unter Berücksichtigung von Verkehrssicherheitsaspekten, baulichem Zustand, funktionaler Bedeutung und verfügbarer Haushaltsmittel zu priorisieren. Ziel ist es, Instandsetzungsbedarfe systematisch zu erfassen, Maßnahmen zu priorisieren und – soweit haushalterisch darstellbar – schrittweise umzusetzen. Eine grundhafte Sanierung kann nur bei gesicherter Finanzierung und entsprechender haushalterischer Veranschlagung weiterverfolgt werden.

Messgrößen für den Zielerreichungsgrad	• Vorliegen einer priorisierten Maßnahmenliste • Anteil der bewerteten Straßenabschnitte • Anzahl beziehungsweise Anteil der umgesetzten Instandsetzungs- und Sicherungsmaßnahmen pro Jahr • Verhältnis gesicherter Haushaltsmittel zum festgestellten Gesamtbedarf
Umsetzung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	• Steigerung des Umsetzungsanteils der priorisierten Instandsetzungs- und Sicherungsmaßnahmen der Straßenabschnitte mit einer sehr guten bis befriedigenden Zustandsbewertung um jährlich 2,5 Prozent Um diese Zielvorgabe zu erreichen ist es notwendig, dass pro Jahr ca. 15 Prozent des mittelfristig festgestellten Bedarfs als gesicherte Hausmittel zur Verfügung stehen. Die Maßnahme wirkt unmittelbar auf die Erreichung des Ziels 4 „moderne Infrastruktur“. Die positive Wirkung entsteht insbesondere durch die Sicherung der Verkehrsfunktion bestehender Infrastruktur und eine nachvollziehbare Ressourcensteuerung. Weiterhin wirkt die Maßnahme mittelbar auf das Ziel 5 „Mobilität und Lebensqualität“. Eine moderne Infrastruktur im Bereich der Landstraßen sorgt dafür, dass Mobilität und Teilhabe grundsätzlich möglich sind. Die Umsetzung der Maßnahme im Rahmen des Mobilitätskonzeptes liefert neben einer fachlichen Einordnung ebenso eine strategische Priorisierung. Das Konzept kann die Grundlage für eine transparente Bedarfsdarstellung, Schwerpunktsetzung und spätere politische Befassung bilden.
Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung	• fortlaufend: Umsetzung einzelner/punktueller Instandsetzungsmaßnahmen (beispielsweise Durchlässe, Schächte) und Unterhaltsleistungen (beispielsweise Flicker von Schlaglöchern) im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel. • mittel- bis langfristig: weitergehende Sanierungsentscheidungen bei gesicherter Finanzierung.
Ansprechpartner	FB SID, FD BAU, Team Tiefbau
Status	in Bearbeitung

Funktionale Neubetrachtung des Kreisstraßennetzes

Maßnahmenbeschreibung Das Kreisstraßennetz wird fachlich neu bewertet im Hinblick auf seine heutige und zukünftige verkehrliche Funktion. Dabei sollen Netzbedeutung, Verkehrsbeziehungen, Erreichbarkeit, Anbindung zentraler Einrichtungen, Wechselwirkungen mit dem ÖPNV sowie Anforderungen anderer Mobilitätsformen betrachtet werden. Ziel ist es, eine belastbare Grundlage für Prioritätensetzungen, Erhaltungsstrategien und zukünftige Investitionsentscheidungen zu schaffen.	
Messgrößen für den Zielerreichungsgrad	• Anteil der funktional bewerteten Streckenabschnitte • Anzahl der Streckenabschnitte, deren Erhaltungsansatz infolge der funktionalen Einordnung angepasst wurde • Anzahl der Streckenabschnitte mit Abweichung zwischen bisheriger Behandlung und funktionaler Netzbedeutung • Vorliegen einer fachlich abgestimmten Prioritäten- und Handlungsmatrix
Umsetzung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	• Festlegen einer politisch und fachlich abgestimmten Maßnahmenpriorität für einen Anteil von 5 Prozent der funktional eingeordneten Straßenabschnitte nach der Festlegung der Bewertungsmethodik Die funktionale Neubetrachtung der Kreisstraßen wirkt unmittelbar auf die Erreichung des Ziels 4 „moderne Infrastruktur“ und kann als grundlegender strategischer Baustein in das Mobilitätskonzept eingebunden werden. Sie verbessert die Nachvollziehbarkeit von Investitionsentscheidungen, stärkt die Abstimmung mit anderen Mobilitätsformen und ermöglicht eine systematischere Ausrichtung künftiger Maßnahmen.
Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung	• 2027: Festlegen von Kriterien, Datengrundlagen und Bewertungsmethodik • 2028/2029: Netzbewertung und funktionale Einordnung mit anschließender Ableitung von Prioritäten und Einbindung in weitere Planungen
Ansprechpartner	FB SID, FD BAU, Team Tiefbau
Status	in Bearbeitung

Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzeptes

Maßnahmenbeschreibung

Die Straßenverkehrsbehörde entwickelt und aktualisiert in enger Zusammenarbeit mit Polizei und Landesbetrieb ein integriertes Verkehrssicherheitskonzept für den Landkreis Oberhavel. Die Wirksamkeit der darin definierten Maßnahmen wird regelmäßig überprüft. Ziel des Konzeptes ist es, die Sicherheit im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmenden spürbar zu erhöhen. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf vulnerablen Gruppen wie Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen. Auf Grundlage gemeinsamer Leitlinien und abgestimmter Aktionsfelder schaffen die beteiligten Akteure die Voraussetzungen für eine sichere Mobilität im gesamten Landkreis Oberhavel – unabhängig davon, ob Wege zu Fuß, mit dem Auto oder mit dem öffentlichen Nahverkehr zurückgelegt werden.

Ein zentrales Handlungsziel ist die konsequente Reduzierung von Verkehrsunfällen sowie die deutliche Verringerung der Zahl der Verkehrsunfalltoten und Schwerverletzten. Zur Unterstützung dieses Ziels wird die Verkehrsüberwachung flächendeckend weiterentwickelt (siehe dazu auch Maßnahmen 12 und 13). Sie dient insbesondere dazu, die Einhaltung von Verkehrsregeln – vor allem von Geschwindigkeitsbegrenzungen – nachhaltig zu fördern. Darüber hinaus prüfen die beteiligten Partnerinnen und Partner kontinuierlich Maßnahmen zur infrastrukturellen Verbesserung der Verkehrssicherheit. Hierzu zählen insbesondere bauliche Anpassungen an Straßen und Wegen, die zur Risikominimierung beitragen. Ergänzend wird durch gezielte und breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit das Bewusstsein für sicheres und regelkonformes Verhalten im Straßenverkehr gestärkt. Auf diese Weise leistet das Verkehrssicherheitskonzept einen wesentlichen Beitrag zu einer sicheren, nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität im Landkreis Oberhavel.

Messgrößen für den Zielerreichungsgrad	Ziel 1: Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden mit besonderem Fokus auf Kinder, Jugendliche und ältere Menschen • Anzahl von Verkehrsunfällen pro Jahr • Unfallrate nach Verkehrsmittel (Fuß, Rad, Kfz, ÖPNV) • Unfallrate für vulnerable Gruppen (Kinder, Jugendliche, Ältere) • Unfallschwerpunkte im Verhältnis Anzahl/Entwicklung Ziel 2: deutliche Reduzierung von Verkehrsunfällen, insbesondere mit Verkehrsunfalltoten und Schwerverletzten • Anzahl von Schwerverletzten und Verkehrsunfalltoten pro Jahr • Veränderungsrate im Jahresvergleich • Anteil der schweren Unfälle an den Gesamtunfällen Ziel 3: Förderung regelkonformen Verhaltens im Straßenverkehr • Anteil der Unfälle mit Geschwindigkeitsüberschreitungen, Vorfahrt, Alkohol, Drogen sowie Fahren ohne Gurt jährlich • Anteil regelkonformen Verhaltens an Messstellen Ziel 4: Stärkung des Sicherheitsbewusstseins • kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit
---	--

Umsetzung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	Ziel 1: Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden mit besonderem Fokus auf Kinder, Jugendliche und ältere Menschen • Prüfung des Bestandes an Tempolimits auf 30 Kilometer pro Stunde an schützenswerten Einrichtungen wie Kitas, Grundschulen und Pflegeeinrichtungen • sichere Querungen im Rahmen der täglichen operativen Arbeit schaffen • sichere Schulwegplanung mit Eltern, Schulen, Kommunen und sich daraus ergebende Rückkopplungen mit den Mitarbeitenden der Verkehrslenkung zu entscheidungsreifen Vorgängen (siehe dazu auch Maßnahmen 9 bis 11) Ziel 2: deutliche Reduzierung von Verkehrsunfällen, insbesondere mit Verkehrsunfalltoten und Schwerverletzten • Gefahrenstellen („Unfallhäufungsstellen“) im Rahmen der Verkehrsunfallkommission analysieren • intelligente Verkehrssteuerung (Ampelschaltungen, Verkehrsflussoptimierung) • jährlicher Austausch mit dem Landesbetrieb Straßenwesen und dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung hinsichtlich einer intensiveren Implementierung von Schutzplanken auf Landstraßen Ziel 3: Förderung regelkonformen Verhaltens im Straßenverkehr • Planung und Einsatz des Verkehrszählgerätes mit anschließender Meldung sich daraus ergebender „Hotspots“ an die Verkehrsüberwachung. • klare, verständliche Verkehrsführung anhand einer sinnvollen und rechtssicheren Anordnung von Verkehrszeichen Ziel 4: Stärkung des Sicherheitsbewusstseins • jährliche Öffentlichkeitsarbeit mit realen Beispielen und lokalen Daten Die Umsetzung eines Verkehrssicherheitskonzeptes wirkt sich in der Regel indirekt, aber deutlich auf zentrale Ziele eines Mobilitätskonzeptes aus. Der Fokus liegt zwar primär auf der Reduktion von Unfällen und Gefahren, aber viele Maßnahmen verändern auch das Mobilitätsverhalten und die Infrastrukturqualität insgesamt.
Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung	fortlaufend
Ansprechpartner	FB MV, FD MVL, TL SVB
Status	in Bearbeitung

Qualifizierung der Verkehrsunfallkommission (VUK)

Maßnahmenbeschreibung

Zur Sicherstellung einer hohen Ausführungsqualität der Verkehrsunfallkommission organisiert die Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Oberhavel Fortbildungen für deren Mitglieder, um durch spezifische Angebote den Schulungs- und Qualifizierungsbedarf gezielt zu decken.

Unfallkommissionen leisten einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Sie identifizieren Unfallhäufungsstellen, analysieren Ursachen und entwickeln geeignete Maßnahmen, um Unfälle zu vermeiden. Grundlage ihrer Arbeit bildet in Brandenburg der entsprechende Erlass zur Bildung und Arbeit von Unfallkommissionen. Verkehrsunfallkommissionen sind durch die Straßenverkehrsbehörden einzurichten. Die Verkehrsunfallkommission des Landkreises Oberhavel wird durch die Leitung der Straßenverkehrsbehörde organisiert und gesteuert. Ständige Mitglieder sind Beauftragte der Straßenverkehrsbehörde, Beauftragte der örtlich zuständigen Polizei sowie entscheidungsbefugte Beauftragte der Straßenbaulastträger. Die Straßenverkehrsbehörde, die Polizei und die Straßenbaubehörden prüfen gemeinsam, welche Verbesserungsmaßnahmen infrage kommen.

Die Ergebnisse der örtlichen Untersuchung dienen der Polizei und den kommunalen Verantwortungstragenden zur Planung und Durchführung einer wirkungsvollen Verkehrsunfallprävention/-überwachung und darüber hinaus den Verkehrsbehörden für verkehrsregelnde sowie den Straßenbaubehörden für straßenbauliche Maßnahmen.

Als Vertretende der oben genannten Behörden in der örtlichen Verkehrsunfallkommission sind nur entscheidungsbefugte Personen einzusetzen, die für diese Tätigkeit qualifiziert sind. Dieser gesetzlichen Aufgabe, mit dem Fokus einer wirkungsvollen Verkehrssicherheitsarbeit, kann nur nachgekommen werden, wenn die Straßenverkehrsbehörde spezielle Fortbildungsangebote gezielt von Trägern einholt und gemeinsam mit allen Beteiligten umsetzt.

Messgrößen für den Zielerreichungsgrad

Ziel 1: Fortbildungsangebot

- Anzahl der Fortbildungen zur Arbeit in der VUK für alle Beteiligten innerhalb eines Rhythmus

Ziel 2: Maßnahmenbeschluss und deren positive Wirkung

- Verhältnis beschlossener Maßnahmen zu ermittelten Handlungsbedarfen

Ziel 3: Abstimmung mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL)

- Austausch mit Vertretenden des MIL zu fachlichen Herausforderungen mindestens halbjährlich.

Umsetzung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	Ziel 1: Fortbildungsangebot • mindestens eine Fortbildung zur Arbeit in der VUK für alle Beteiligten innerhalb eines 3-Jahres-Rhythmus • Abgleich/Prüfung des Fortbildungsstandes als Tagesordnungspunkt im Rahmen einer VUK-Sitzung alle 2 Jahre Ziel 2: Maßnahmenbeschluss und deren positive Wirkung • jährliche Analyse und Auswertung der Anzahl abgemeldeter Unfallhäufungsstellen nach deren Dauer (Aufnahme/Abmeldung) • Prüfung einer eventuellen Korrelation aufgrund bestimmter Maßnahmen und deren Wirkungsgrad Ziel 3: Abstimmung mit dem MIL • Teilnahme an mindestens zwei Dienstberatungen im Jahr beim MIL Die Durchführung einer regelhaften Fortbildungsstruktur für die örtliche VUK wirkt auf folgende Ziele des Mobilitätskonzeptes: gute und sichere Erreichbarkeit für alle durch Erkennen und Beseitigen von Schwachstellen in der bestehenden Infrastruktur. Darüber hinaus trägt eine hohe Ausführungsqualität der Verkehrsunfallkommission zu einer Steigerung der allgemeinen Verkehrssicherheit bei, welches direkt auf die Mobilitätsbedarfe der Bevölkerung wirkt. Die Verbesserung einer sicheren Verkehrsführung aller Verkehrsarten fördert die Attraktivität des Umweltverbundes und schafft Potenziale zur Verlagerung des Verkehrs auf ressourcenschonende Verkehrsträger.
Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung	fortlaufend
Ansprechpartner	FB MV, FD MVL, TL SVB
Status	in Bearbeitung

Verkehrssicherheitsmonitoring

Maßnahmenbeschreibung

Die Straßenverkehrsbehörde führt regelmäßig strukturierte Verkehrsschauen als zentrales Instrument des Verkehrssicherheitsmonitorings durch. Die Ergebnisse werden systematisch dokumentiert und ausgewertet. So werden eine kontinuierliche Analyse und eine lückenlose Ergebnissicherung sichergestellt.

In enger Abstimmung mit den relevanten Akteuren, wie Polizei, Straßenbaulastträgern, Planungsbehörden und weiteren Fachstellen, werden die dokumentierten Erkenntnisse der Verkehrsschauen priorisiert und in konkrete, umsetzbare Maßnahmen überführt. Diese umfassen sowohl verkehrsorganisatorische Anpassungen als auch bauliche Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Straßenraum.

Die Umsetzung der Maßnahmen wird kontinuierlich nachverfolgt und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit überprüft. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen wiederum in nachfolgende Verkehrsschauen ein. Auf diese Weise wird eine dauerhafte Qualitätssicherung gewährleistet und die Verkehrssicherheit im gesamten Verkehrsnetz schrittweise und nachhaltig verbessert.

Messgrößen für den Zielerreichungsgrad	Ziel 1: systematische Durchführung von Verkehrsschauen • Anzahl durchgeführter Verkehrsschauen pro Jahr • Anteil der geprüften Straßen nach Klassifizierung pro Jahr Ziel 2: strukturierte Dokumentation und Nachverfolgbarkeit • Vorhandensein einer einheitlichen und vollständigen Erfassung sowie digitalen Dokumentation aller Ergebnisse anhand vorliegender Protokollmuster • Anteil vollständig dokumentierter Verkehrsschauen zu vorab geplanten Verkehrsschauen • Qualität der Datenerfassung – Vollständigkeitsindex Ziel 3: Ableitung und Umsetzung von Maßnahmen • konsequente Überführung der Ergebnisse in konkrete Sicherheitsmaßnahmen • Anteil der abgeleiteten Maßnahmen aus Verkehrsschauen • Umsetzungsquote beschlossener Maßnahmen (Prozent) • Durchschnittliche Umsetzungsdauer (Monate) • Anzahl umgesetzter Maßnahmen pro Prüfturnus
Umsetzung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	Ziel 1: systematische Durchführung von Verkehrsschauen • Durchführung der Regelverkehrsschauen alle zwei Jahre • Durchführung der Bahnverkehrsschau alle vier Jahre • jährliche Meldung durchgeführter Verkehrsschauen an das MIL

	Ziel 2: strukturierte Dokumentation und Nachverfolgbarkeit • Erstellen eines Vollständigkeitsindex • Erstellen und Abzeichnen der Protokolle im Vier-Augen-Prinzip • Prüfung des Erledigungsgrades festgestellter Maßnahmen, spätestens sechs Monate nach der Verkehrsschau Ziel 3: Ableitung und Umsetzung von Maßnahmen • Kommunikation der Ergebnisse in andere Formate (Beratungen, Verkehrsunfallkommission) Regelmäßige Verkehrsschauen wirken im Mobilitätskonzept vor allem als Qualitätssicherungs- und Verbesserungsinstrument der Verkehrssicherheit. Ihre Effekte auf die übergeordneten Ziele sind meist indirekt, aber stabil und langfristig wirksam. Demnach wirken sie auf folgende Ziele des Mobilitätskonzeptes: 1. energiesparende Verkehrsmittelwahl Unsichere oder unübersichtliche Stellen sind häufig Barrieren für nachhaltige Mobilität. Wenn im Rahmen der Verkehrsschauen sichere Querungen, bessere Radverkehrsführung oder sichere Bushaltestellen geschaffen werden, steigt die Attraktivität von Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehr. 2. gute Erreichbarkeit für alle Durch die systematische Prüfung werden Barrieren für verschiedene Nutzengruppen (Kinder, Seniorinnen und Senioren, mobilitätseingeschränkte Personen) erkannt und reduziert. Verbesserte Querungen, Sichtverhältnisse und Verkehrsführung erhöhen die inklusive Erreichbarkeit unabhängig vom Verkehrsmittel. 3. Mobilität und Lebensqualität Weniger Konfliktpunkte, geringere Unfallgefahr und bessere Gestaltung des Straßenraums führen zu höherer Aufenthaltsqualität, mehr Sicherheitsempfinden und geringerer Lärmbelastung. Straßenräume werden dadurch stärker als Lebensräume wahrgenommen.
Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung	fortlaufend
Ansprechpartner	FB MV, FD MVL, TL SVB
Status	in Bearbeitung

Optimierung der Prüfprozesse für Lichtsignalanlagen

Maßnahmenbeschreibung

Die Straßenverkehrsbehörde übernimmt künftig eigenständig die Prüfprozesse bei Neuaufstellungen von temporären Lichtsignalanlagen. Ziel dieser Neuausrichtung ist es, die bisherigen Verfahrensabläufe deutlich zu beschleunigen, Abhängigkeiten von externen Zuarbeiten zu reduzieren und die Umsetzung verkehrssichernder Maßnahmen effizienter und flexibler zu gestalten. Voraussetzung hierfür ist eine gezielte fachliche Qualifizierung der zuständigen Mitarbeitenden. Durch strukturierte Schulungsprogramme und kontinuierliche Fortbildungen wird sichergestellt, dass alle relevanten Kompetenzen aufgebaut und dauerhaft auf aktuellem Stand gehalten werden. Dies betrifft insbesondere die Bewertung verkehrstechnischer Unterlagen sowie die damit verbundene sachgerechte Anordnung temporärer Lichtsignalanlagen im Rahmen von Baumaßnahmen. Parallel dazu werden verbindliche Prüfmechanismen etabliert, die eine einheitliche und nachvollziehbare Qualitätssicherung gewährleisten. Hierzu zählen standardisierte Prüfabläufe, definierte Prüfkriterien sowie interne Kontroll- und Freigabeprozesse. Ergänzend werden regelmäßige Überprüfungen und Evaluationen eingeführt, um die Wirksamkeit der Verfahren kontinuierlich zu analysieren und bei Bedarf anzupassen.

Ein weiterer zentraler Baustein ist die Entwicklung und Anwendung eigens erstellter digitaler Prozess- und Prüfdokumentationen. Diese dienen der strukturierten Erfassung und Bewertung aller relevanten Unterlagen, fördern eine einheitliche Bearbeitungspraxis und erhöhen die Transparenz der Entscheidungsprozesse. Gleichzeitig tragen sie zur Reduzierung von Fehlerquellen sowie zur effizienten internen Abstimmung bei.

Mit der neuen Struktur wird eine nachhaltige Stärkung der eigenen Handlungskompetenz erreicht und ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im gesamten Zuständigkeitsbereich geleistet. Darüber hinaus werden Prozesse für Externe (zum Beispiel Bauunternehmen) deutlich beschleunigt.

Messgrößen für den Zielerreichungsgrad

Ziel 1: Aufbau und Sicherung fachlicher Kompetenz

- Anzahl von Schulungsmaßnahmen
- Anteil/Verhältnis geschulter Mitarbeitender im relevanten Aufgabenbereich zu allen Mitarbeitenden in der Straßenverkehrsbehörde
- Verhältnis der Bearbeitungsqualität in Abhängigkeit vom Schulungsstand

Ziel 2: Verkürzung der Prüf- und Genehmigungsdauer

- Bearbeitungszeit je Prüfverfahren nach Komplexitätsgrad (in Stunden, Tagen)
- Anteil der Verfahren innerhalb definierter Zielbearbeitungszeit im Verhältnis zu Verfahren mit fehlenden Unterlagen/Angaben
- Messung der Durchlaufzeit von der Antragstellung bis zur Anordnung mit Gegenüberstellung der Verfahren mit externen Dienstleistenden

	Ziel 3: Standardisierung und Transparenz der Prüfprozesse • prozentualer Anteil der Verfahren, die mit standardisierten digitalen Prozessen bearbeitet werden • Erfassung der Vollständigkeitsquote der Dokumentation je Verfahren • Nachvollziehbarkeit von Entscheidungen (zum Beispiel dokumentierte Prüfschritte je Vorgang)
Umsetzung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	Ziel 1: Aufbau und Sicherung fachlicher Kompetenz • Sammlung von Leitfäden, Prüfanweisungen, Best-Practice-Beispielen und häufigen Fehlerquellen in einem zentral zugänglichen System • Auswertung aller VTU-Prüfungen mit fehlerhaftem Prüfergebnis und sich daraus ergebende Ableitung von fachlichen Bedarfen Ziel 2: Verkürzung der Prüf- und Genehmigungsdauer • Festlegen von Zielzeiten für einzelne Prozessschritte (zum Beispiel Erstprüfung innerhalb von einem Tag) • Priorisierung nach Dringlichkeit durch die Bearbeitenden (zum Beispiel sicherheitsrelevante Maßnahmen, Baustellen mit hoher Verkehrsbelastung) Ziel 3: Standardisierung und Transparenz der Prüfprozesse • Entwicklung einheitlicher digitaler Prozesse und Checklisten für Antragseingang, fachliche Prüfung, Dokumentation und Freigabeentscheidungen • Einführung eines Vier-Augen-Prinzips • transparente Prozessdarstellung Die Optimierung der Prüfprozesse für Lichtsignalanlagen wirkt auf folgende Ziele des Mobilitätskonzeptes: 1. gute Erreichbarkeit für alle durch qualitativ hochwertige Prüfungen. Diese gewährleisten, dass Aspekte wie Barrierefreiheit, sichere Quermöglichkeiten und angemessene Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt werden. Durch standardisierte Prüfkriterien wird sichergestellt, dass diese Anforderungen systematisch in allen Verfahren geprüft werden. Verkürzte Genehmigungsverfahren verbessern die Erreichbarkeit insbesondere in sich verändernden Verkehrssituationen, etwa bei Baustellen. 2. Verbesserung der Mobilität und Lebensqualität durch Aufrechterhaltung eines optimalen Verkehrsflusses. Ein flüssigerer Verkehr, sichere Knotenpunkte und reduzierte Wartezeiten wirken sich direkt auf die Lebensqualität aus. Effiziente und qualitativ hochwertige Prüfprozesse tragen dazu bei, dass Maßnahmen zur Verkehrssicherheit schneller greifen.

	Die Maßnahme hat primär eine unterstützende Funktion. Sie trägt mittelbar zur Verbesserung der Mobilität bei, indem sie die organisatorischen Voraussetzungen für eine effizientere und nachhaltigere Umsetzung weiterer Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes schafft.
Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung	31.12.2030
Ansprechpartner	FB MV, FD MVL, TL SVB
Status	in Bearbeitung

Präventionsmaßnahmen und Aktionstage zur Verkehrssicherheit

Maßnahmenbeschreibung

Besonders vulnerable Gruppen von Verkehrsteilnehmenden werden im Rahmen unterschiedlicher Kampagnen und Aktionstage für die Gefahren im Straßenverkehr sensibilisiert. Zu diesen Gruppen gehören insbesondere Schülerinnen und Schüler ab der Grundschule, junge Fahranfängerinnen und Fahranfänger sowie Seniorinnen und Senioren.

In Kooperation mit Schulen, Polizei, dem Brandenburgischen Netzwerk für Verkehrssicherheit und unterschiedlichen Vereinen werden zielgruppenorientierte Inhalte (beispielsweise sicheres Radfahren, Verhalten an größeren Fahrzeugen, Haltestellen und Querungsstellen, Sichtbarkeit im Straßenverkehr, Risiken durch Alkohol, Medikamente und Ablenkung sowie Geschwindigkeit) im Kontext interaktiver Formate (Parcours, Simulatoren, Workshops, „Kleine Adler“) praxisnah vermittelt. Ziel ist das Stärken richtigen Verhaltens im Straßenverkehr zur Risikominderung und Vermeidung von Unfällen.

Beispiele für Aktionstage können sein:

- Aktion „Toter Winkel“ – zeigt das Verhalten an großen Fahrzeugen durch Perspektivübernahme
- Fahrradaktionstage für Schülerinnen und Schüler
- Aktionen für ältere Verkehrsteilnehmende zum Beispiel an Alltagsorten
- Workshops im Rahmen der schulischen Mobilitätsbildung zum Beispiel durch ein Begleitprogramm am Tag der Fahrradprüfung
- Öffentlichkeitswirksame Aktionen beispielsweise durch Beteiligung an den landesweiten Tagen der Sichtbarkeit oder der Speedweek

Messgrößen für den Zielerreichungsgrad	Der Erfolg von Präventionsarbeit lässt sich nur mittelbar anhand von Statistiken zum Unfallgeschehen feststellen. Durch einen Austausch mit Beteiligten der Verkehrsunfallkommission (VUK) können gegebenenfalls Häufungen von Unfallursachen ermittelt und geeignete Formate mit besonderem Fokus bespielt werden. Als direkt messbare Größe soll die Anzahl der durchgeführten Aktionstage dienen.
Umsetzung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	• mindestens sechs Aktionen pro Jahr, in Zusammenarbeit mit Partnern der Verkehrssicherheitsarbeit wie der Polizei, Kommunen, Schulen und aktiven Vereinen (Nutzen von Synergieeffekten im Rahmen von Kooperationen sind einer Umsetzung im Alleingang stets vorzuziehen) Die Umsetzung von Präventionsmaßnahmen und Aktionstagen wirkt indirekt sowohl auf das Ziel 3 „gute Erreichbarkeit für alle“ als auch auf das Ziel 5 „Mobilität und Lebensqualität“. Wer sich sicher im Straßenverkehr bewegt und verhält, trägt dazu bei, Unfälle zu vermeiden. So können alle Verkehrsteilnehmenden Mobilitätsangebote nutzen und Teilhabe praktizieren.
Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung	fortlaufend
Ansprechpartner	FB MV, FD MVL, SB Schulwege
Status	in Bearbeitung

Öffentlichkeitsarbeit mit Fokus Schulwegsicherheit

Maßnahmenbeschreibung

Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit rund um Aktionstage zur Verkehrssicherheit (siehe auch Maßnahme 7) wird gestärkt, um die Bedeutung sicherer Fuß- und insbesondere Schulwege noch mehr in das öffentliche Bewusstsein zu rücken.

Es werden verschiedene Kommunikationskanäle (lokale Presse, soziale Medien) zur Information der Bevölkerung genutzt.

Inhalte bilden unter anderem erfolgreiche Maßnahmen und Projekte, um Akzeptanz und Nachahmung zu fördern. Darüber hinaus werden Informationsmaterialien zu Themen der Schulwegsicherheit mit Nachnutzungscharakter erstellt.

Messgrößen für den Zielerreichungsgrad	• Anzahl Pressemitteilungen zu Verkehrssicherheitsthemen • Anzahl von Posts auf Kanälen des Landkreises in sozialen Medien
Umsetzung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	• mindestens jeweils zwei Pressemitteilungen und Beiträge in sozialen Medien rund um Aktionstage Die Stärkung der Öffentlichkeitsarbeit mit dem Fokus auf Schulwegsicherheit wirkt indirekt sowohl auf das Ziel 3 „gute Erreichbarkeit für alle“ als auch auf das Ziel 5 „Mobilität und Lebensqualität“.
Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung	fortlaufend zu den Aktionstagen (siehe auch Maßnahme 7)
Ansprechpartner	FB MVL, FD MVL, SB Schulwege
Status	in Bearbeitung

**Unterstützung der Kommunen
bei der Erstellung und Aktualisierung von Schulwegplänen**

Maßnahmenbeschreibung Der Landkreis stellt für die Kommunen fachliche Beratung und Unterstützung sowie Koordinationsleistungen im Rahmen der Erstellung von Schulwegplänen bereit. Schulwegpläne bilden eine Basis für die Darstellung von Sicherheitsdefiziten im Schulumfeld. Sie sind zusätzlich ein präventives Mittel und ein Angebot für die Eltern und jüngeren Schülerinnen und Schüler an Grundschulen und sollen den sichersten Schulweg aufzeigen und Aufmerksamkeit für das Thema „Schulwegesicherheit“ erzeugen.	
Messgrößen für den Zielerreichungsgrad	Anzahl der Schulwegpläne im Landkreis Oberhavel
Umsetzung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	• Ansprache der Kommunen im Landkreis Oberhavel • bei Eigeninitiative der Kommunen Information und Beratung zur Vorgehensweise • Erstellung von jährlich mindestens drei Schulwegplänen Die Erstellung und Aktualisierung von Schulwegplänen wirkt indirekt sowohl auf das Ziel 3 „gute Erreichbarkeit für alle“ als auch auf das Ziel 5 „Mobilität und Lebensqualität“.
Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung	Die Erstellung von Schulwegplänen liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit der Kommunen. Eine Unterstützung und Umsetzung können daher nur dort erfolgen, wo eine entsprechende Initiative in den Kommunen erkennbar ist. Aus diesem Grund lässt sich der Zeitpunkt des Abschlusses der Maßnahme nicht verlässlich benennen. Ungeachtet dessen wird die Bearbeitung jährlich mit größtmöglichem Engagement vorangetrieben.
Ansprechpartner	FB MVL, FD MVL, SB Schulwege
Status	in Bearbeitung

**Erstellung und Pflege eines Schulwegeindex
für Grundschulen im Landkreis Oberhavel**

Maßnahmenbeschreibung

Der Landkreis Oberhavel erstellt einen Schulwegeindex. Ein Schulwegeindex dient der systematischen Erfassung, Bewertung und Priorisierung von Sicherheits- und Qualitätsdefiziten auf Schulwegen im Landkreis. Erfasst werden Querungsmöglichkeiten, Beleuchtung, erlaubte Geschwindigkeit, die Hol- und Bringsituation zur Schulanfangs- und Endzeit sowie zusätzliches Engagement vor Ort wie die Erstellung von Schulwegplänen, Anwesenheit von Schülerlotsen oder zusätzliche Hinweise. Grundlage sind Ortsbegehungen und Beobachtungen, die durch Befragungen ergänzt werden. Durch die standardisierte Erhebung der Infrastruktur im Schulumfeld werden Schulwege vergleichbar gemacht und Handlungsbedarfe räumlich verortet. Der Index ist damit ein Instrument des schulischen Mobilitätsmanagements und unterstützt die Ableitung verkehrsrechtlicher, baulicher und organisatorischer Maßnahmen und zeigt den Status quo im Landkreis. Er kann zugleich als Monitoring-Instrument für die Wirkung bereits umgesetzter Maßnahmen dienen und die Zusammenarbeit von Landkreis, Kommunen, Schulen, Polizei und weiteren Partnern strukturieren.

Messgrößen für den Zielerreichungsgrad	• Anzahl der erfassten Schulstandorte mit Indexbewertung • Reduktion konfliktträchtiger Bringverkehrssituationen im Schulumfeld
Umsetzung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	• Aufbau des Index, Festlegung der Methodik • jährliche Erfassung von mindestens 25 % der priorisierten Schulstandorte • fortlaufende Aktualisierung des Index und Nachsteuerung anhand der Wirkungskontrolle Die Erstellung und Pflege eines Schulwegeindex für den Landkreis wirkt indirekt sowohl auf das Ziel 3 „gute Erreichbarkeit für alle“ als auch auf das Ziel 5 „Mobilität und Lebensqualität“.
Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung	bis Ende 2030
Ansprechpartner	FB MV, FD MVL, SB Schulwege
Status	in Bearbeitung

Optimierung von Hauptschulwegrouten

Maßnahmenbeschreibung

Nachdem mit den Schulwegplänen und dem Schulwegeindex aus vorangegangenen Maßnahmen eine Basis für die Darstellung von Sicherheitsdefiziten im Schulumfeld geschaffen wurde, sollen die Hauptschulwegrouten identifiziert, optimiert und durch infrastrukturelle Maßnahmen verbessert werden.

Im Rahmen des BMFTR-geförderten Projektes „RegioProzess“ wurde bereits ein Pilot- bzw. Forschungsprojekt mit der Stadt Oranienburg zur systematischen Analyse hochfrequentierter Schulwege mithilfe digitaler Werkzeuge initiiert. Dieses Projekt ist für den Landkreis Oberhavel als Leuchtturmvorhaben einzuordnen und sollte nach erfolgreicher Umsetzung entsprechend kommuniziert werden. Dadurch kann es eine Vorbildwirkung entfalten und weitere Kommunen dazu anregen, vergleichbare Projekte (in Kooperation mit dem Landkreis) durchzuführen.

Zusätzlich zur digitalen Erfassung und bildlichen Aufbereitung der Schulwege werden in Kooperation mit dem Brandenburgischen Netzwerk für Verkehrssicherheit digitale Befragungen an Schulen zu Gefahrenstellen auf den Schulwegen durchgeführt.

Ziel ist es, identifizierte Defizite oder Gefahren zu beseitigen. Die dazu notwendigen Maßnahmen können umfassen:

- Zusammenarbeit mit der Straßenverkehrsbehörde und ggf. Anordnung verkehrlicher Maßnahmen
- Empfehlung von baulichen Maßnahmen, wie die Installation von Querungshilfen oder
- Verbesserung von Sichtbeziehungen.

Zur Sicherung eines nachhaltigen Wissenstransfers bietet es sich perspektivisch an, den Kommunen das Gesamtverfahren von der Initiierung einer Schulwegeanalyse über digitale Befragungen bis hin zur Schulwegplanerstellung und Einleiten von Maßnahmen in einem „How-To“-Format zur Verfügung zu stellen.

Messgrößen für den Zielerreichungsgrad	Anzahl der erfassten Maßnahmenvorschläge im Verhältnis zur Anzahl der umgesetzten Maßnahmen
Umsetzung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	• Abschluss des Teilprojektes zur Schulweganalyse im Rahmen von „RegioProzess“ • Durchführung von Schulumfelderkundungen und Befragungen • bei Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde: gemeinsame Bearbeitung der Problemstellen und Erarbeitung von Lösungsoptionen innerhalb von zwölf Monaten nach Feststellung • bei Zuständigkeit Dritter: Weitergabe an die jeweils zuständigen Verantwortlichen und jährliche Dokumentation der Umsetzung Die Optimierung von Hauptschulwegrouten wirkt direkt auf das Ziel 4 „moderne Infrastruktur“ und indirekt sowohl auf das Ziel 3 „gute Erreichbarkeit für alle“ als auch auf das Ziel 5 „Mobilität und Lebensqualität“.

Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung	Die Erstellung von Schulwegplänen liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit der Kommunen. Erst im Zuge der Schulwegplanerstellung können Hauptschulwegrouten identifiziert werden. Eine Unterstützung und Umsetzung können daher nur dort erfolgen, wo eine entsprechende Initiative in den Kommunen erkennbar ist. Aus diesem Grund lässt sich der Zeitpunkt des Abschlusses der Maßnahme nicht verlässlich benennen. Ungeachtet dessen wird die Bearbeitung jährlich mit größtmöglichem Engagement vorangetrieben.
Ansprechpartner	FB MVL, FD MVL, SB Schulwege

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

Optimierung der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung

Maßnahmenbeschreibung

Die Reduzierung geschwindigkeitsbedingter Unfälle ist ein zentraler Baustein zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Überhöhte beziehungsweise nicht angepasste Geschwindigkeit zählt zu den häufigsten Ursachen schwerer Verkehrsunfälle und beeinflusst maßgeblich deren Schweregrad. Die strategische Ausrichtung der Maßnahme orientiert sich an den Dimensionen: wirksam, zielgerichtet, flexibel und präventiv.

- Wirksame Geschwindigkeitsüberwachung reduziert die gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten und senkt dadurch sowohl Unfallzahlen als auch Unfallfolgen.
- Zielgerichtete Kontrollen an Unfallschwerpunkten sowie in sensiblen Bereichen (zum Beispiel vor Schulen, Kindertagesstätten, in Ortsdurchfahrten) erhöhen die Wirksamkeit des Ressourceneinsatzes.
- Flexible Einsatzkonzepte mobiler Messtechnik ermöglichen eine kurzfristige Reaktion auf Beschwerdelagen, Unfallhäufungen oder veränderte Verkehrsbedingungen.
- Präventive Wirkung entsteht durch eine erhöhte Kontrolldichte sowie durch die Wahrnehmbarkeit der Überwachung im öffentlichen Raum, was langfristig zu einer Verhaltensänderung bei Verkehrsteilnehmenden führt.

Im Landkreis Oberhavel wurden im Jahr 2025 insgesamt ca. 34.000 mobile Geschwindigkeitsverstöße festgestellt. Darüber hinaus wurden insgesamt 332 geschwindigkeitsbedingte Unfälle registriert. Der Anteil geschwindigkeitsbedingter Unfälle an allen Verkehrsunfällen lag bei 6,2 Prozent. Insgesamt wurden 113 Unfälle mit Personenschäden mit der Ursache überhöhte Geschwindigkeit verzeichnet.

Die Verkehrsüberwachung im fließenden Verkehr erfolgt durch den Einsatz von stationären Geschwindigkeitsmessanlagen (Blitzersäulen) sowie mobilen Messfahrzeugen einschließlich Stativmessungen, bei denen das Messgerät auf einem transportablen Dreibeinstativ am Straßenrand aufgebaut wird.

Messgrößen für den Zielerreichungsgrad

Ziel 1: regelmäßige Überwachung von Unfallhäufungsstellen mit geschwindigkeitsbedingten Unfällen

- Anzahl der Messungen je Unfallhäufungsstelle mit geschwindigkeitsbedingten Unfällen und Jahr
- Entwicklung der Geschwindigkeitsverstöße an diesen Stellen

Ziel 2: Reduzierung geschwindigkeitsbedingter Unfälle

- Anzahl geschwindigkeitsbedingter Verkehrsunfälle
- Anzahl der Unfälle mit Personenschäden mit der Ursache überhöhte Geschwindigkeit

Ziel 3: Erhöhung der Kontrolldichte und -wirksamkeit

- Anzahl der durchgeführten mobilen Geschwindigkeitskontrollen pro Jahr
- Anzahl der Messstellen
- Anzahl der bemessenen Standorte pro Jahr

Umsetzung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	Ziel 1: regelmäßige Überwachung von Unfallhäufungsstellen mit geschwindigkeitsbedingten Unfällen • systematische und regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachung an durch die Verkehrsunfallkommission identifizierten Unfallhäufungsstellen mit geschwindigkeitsbedingten Unfällen • Durchführung von mindestens drei Geschwindigkeitsmessungen pro Unfallhäufungsstelle (mit geschwindigkeitsbedingten Unfällen) und Jahr auf Basis aktueller Protokolle und Beschlüsse der Verkehrsunfallkommission • ergänzende Schwerpunktkontrollen bei besonderen Auffälligkeiten oder nach neuen Beschlusslagen • jährliche Auswertung der Verstoßquoten Ziel 2: Reduzierung geschwindigkeitsbedingter Unfälle • Senkung der Unfallzahlen mit der Ursache überhöhte Geschwindigkeit um jährlich 1 Prozent – Auswertung der Unfallstatistik im jährlichen Turnus • Reduzierung der Unfälle mit Personenschäden um jährlich 1 Prozent – Analyse der polizeilichen Unfallberichte Ziel 3: Erhöhung der Kontrolldichte und -wirksamkeit • Durchführung von mindestens 1.000 mobilen Kontrollen pro Jahr • Durchführung von mindestens 250 Kontrollen an wechselnden Standorten pro Jahr zur Erhöhung der Wahrnehmbarkeit und der präventiven Wirkung • regelmäßige Auswertung von Messstellen und Verstößen zur bedarfsgerechten Steuerung der Einsatzplanung Die Umsetzung der Maßnahme wirkt auf die übergeordneten Ziele „gute Erreichbarkeit für alle“ und „Mobilität und Lebensqualität“. Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden durch Reduzierung von Unfallrisiken und Unfallfolgen führt gleichermaßen zu einer Reduzierung unfallbedingter Eingriffe in den Verkehr, wie beispielsweise Sperrungen und sich daraus entwickelnde Staus. Darüber hinaus werden die Aufenthalts- und Lebensqualität in Ortslagen durch geringere Geschwindigkeiten und Sicherheit erhöht. Neben dem Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum durch sichtbare und kontinuierliche Verkehrsüberwachung und die Reduzierung überhöhter Geschwindigkeiten, insbesondere in sensiblen Bereichen, wird die tatsächliche Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrenden verbessert. Nicht zuletzt führt die Förderung einer nachhaltigen und regelkonformen Verkehrskultur durch Verhaltensänderung und Sensibilisierung in der Langzeitperspektive zu einer Reduzierung von Umweltbelastungen (Lärm- und Schadstoffemissionen) durch gleichmäßigere und angepasste Fahrweise.
Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung	fortlaufend
Ansprechpartner	FB MV, FDL VÜW, SB Geschwindigkeitsmessung
Status	in Bearbeitung

Flächendeckende Verkehrsüberwachung schützenswerter Einrichtungen

Maßnahmenbeschreibung

Die flächendeckende Überwachung des fließenden Verkehrs vor schützenswerten Einrichtungen durch Geschwindigkeitsmessungen dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für vulnerable Verkehrsteilnehmende. Zu den schützenswerten Einrichtungen zählen insbesondere Schulen, Kindertagesstätten sowie Pflegeeinrichtungen. Die Dimensionen, die für die Umsetzung der Maßnahme herangezogen werden sollten, lauten: präventiv, flexibel, transparent und wirkungsorientiert.

- präventive Überwachung dient der Reduzierung von Geschwindigkeitsüberschreitungen und erhöht das Sicherheitsgefühl aller Verkehrsteilnehmenden im Umfeld schützenswerter Einrichtungen.
- flexible Überwachung erfolgt durch kurzfristige Anpassung der Kontrollorte und -zeiten bei neuen Gefährdungslagen oder saisonalen Effekten (zum Beispiel Schuljahresbeginn).
- transparent gestaltete Maßnahmen fördern die Nachvollziehbarkeit und Akzeptanz von Öffentlichkeit und Kommunen (zum Beispiel durch Ankündigungen über die Presse oder die Internetseite des Landkreises).
- wirkungsorientierte Maßnahmensteuerung ermöglicht die Anpassung von Kontrollintensitäten anhand messbarer Entwicklungen (zum Beispiel Anzahl Geschwindigkeitsverstöße).

Die Verkehrsüberwachung im fließenden Verkehr erfolgt durch den Einsatz von stationären Geschwindigkeitsmessenanlagen (Blitzersäulen) sowie mobilen Messfahrzeugen. Der Fachdienst Verkehrsüberwachung verfolgt das Ziel, die Überwachung systematisch auf alle identifizierten schützenswerten Einrichtungen im Kreisgebiet auszuweiten. Grundlage hierfür ist eine fortlaufend zu aktualisierende Übersicht relevanter Standorte sowie eine Priorisierung nach Gefährdungslage und Nutzungsintensität.

Messgrößen für den Zielerreichungsgrad	Ziel 1: präventive Wirkung durch Ankündigung von Kontrollen • Anzahl der im Vorfeld öffentlich angekündigten Geschwindigkeitskontrollen (zum Beispiel über Presse, Internetauftritt) • Anteil der befragten Personen vor Ort, die die Verkehrsüberwachung als angemessen und nachvollziehbar bewertet Ziel 2: flächendeckende Kontrollintensität • Anzahl der Messstellen im Umfeld schützenswerter Einrichtungen • Anzahl der durchgeführten Einsätze an schützenswerten Einrichtungen pro Standort und Jahr Ziel 3: effiziente und wirkungsorientierte Einsatzplanung der Verkehrsüberwachung • Anzahl der durchgeführten Messungen in zeitlich relevanten Schwerpunktphasen (zum Beispiel Bring- und Holverkehr an Schulen und Kindertagesstätten) • Grad der Nutzung digitaler bzw. datenbasierter Systeme zur Einsatzplanung • Verstoßquote an den jeweiligen Messstellen als zentrale Grundlage für die Einsatzplanung und Priorisierung von Kontrollschwerpunkten
--	---

Umsetzung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	Ziel 1: präventive Wirkung durch Ankündigung von Kontrollen • wöchentliche Vorankündigung ausgewählter Geschwindigkeitskontrollen im Umfeld schützenswerter Einrichtungen über geeignete Kommunikationskanäle (zum Beispiel Pressemitteilungen, Internetseite des Landkreises) • Förderung der wahrgenommenen Angemessenheit und Nachvollziehbarkeit der Verkehrsüberwachung durch Darstellung der Auswahlkriterien für Messstandorte (zum Beispiel Bezug zu schützenswerten Einrichtungen) • Aufnahme des Stimmungsbildes bei Messungen an schützenswerten Einrichtungen durch Vor-Ort-Gespräche, zur Vermeidung unnötiger Bürokratie Dokumentation nur im Bedarfsfall Ziel 2: flächendeckende Kontrollintensität • Durchschnittliche Messfrequenz von mindestens zwei Einsätzen pro Jahr je priorisiertem Standort; an Standorten mit erhöhter Verstoßquote erfolgt eine höhere Einsatzdichte Ziel 3: effiziente und wirkungsorientierte Einsatzplanung der Verkehrsüberwachung • zielgerichtete Kontrollpräsenz insbesondere zu relevanten Tageszeiten (zum Beispiel Bring- und Holverkehr an Schulen Kindertagesstätten) sowie saisonalen Effekten (zum Beispiel Schuljahresbeginn) • digitale und datenbasierte Priorisierung von Kontrollstandorten/Messstellen • kontinuierliche Optimierung der Einsatzplanung anhand von Wirkungskennzahlen sowie flexible Einsatzsteuerung auf Basis dieser Die Maßnahme wirkt auf das übergeordnete Ziel der guten Erreichbarkeit für alle. Zudem können durch eine Verbesserung des Sicherheitsgefühls im Straßenraum aktive Mobilitätsformen wie Fuß- und Radverkehr gestärkt werden.
Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung	fortlaufend
Ansprechpartner	FB MV, FDL VÜW, SB Geschwindigkeitsmessung
Status	in Bearbeitung

Durchführung von Verkehrsunterricht gemäß § 48 StVO

Maßnahmenbeschreibung Die Straßenverkehrsbehörde des Landkreises nutzt den Verkehrsunterricht gemäß § 48 StVO als Instrument, um auf Fehlverhalten im Straßenverkehr unmittelbar zu reagieren. Ziel der Maßnahme ist eine nachhaltige Verhaltenskontrolle sowie ein Wissensupdate bei den Verkehrsteilnehmenden. Durch die Vermittlung von Regelwissen und die Sensibilisierung für Gefahrensituationen sollen Sicherheitsdefizite abgebaut und die Aufmerksamkeit für ein rücksichtsvolles Miteinander gesteigert werden.	
Messgrößen für den Zielerreichungsgrad	Anzahl der angeordneten und durchgeführten Verkehrsunterrichtsmaßnahmen im Landkreis Oberhavel.
Umsetzung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	• Konzeption und Durchführung von Schulungseinheiten zur Wissensvermittlung und Verhaltenskorrektur • jährliche Durchführung von mindestens drei Schulungsblöcken Die Umsetzung erfolgt in enger Kooperation mit der Fahrerlaubnisbehörde, dem Fachdienst Verkehrsüberwachung, der Polizei, ansässigen Fahrschulen sowie spezialisierten Lehrbeauftragten. Die Maßnahme trägt maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei und wirkt damit auf die übergeordneten Ziele der „guten Erreichbarkeit für alle“ sowie „Mobilität und Lebensqualität“. Wer durch Wissensupdates sein Verhalten korrigiert und sich sicher im Straßenverkehr bewegt, trägt direkt dazu bei, Unfälle zu vermeiden und die Lebensqualität sowie Teilhabe aller am Verkehr Teilnehmenden zu sichern.
Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung	Da die Straßenverkehrsbehörde Teil der Kreisverwaltung ist, erfolgt die Umsetzung in direkter Zuständigkeit des Landkreises. Der Prozess beginnt mit einer Analysephase zur Identifikation des Potentials und der Abstimmung der Zuweisungsmechanismen. Darauf aufbauend folgt die Konzeptionsphase, in der Lehrinhalte erstellt sowie Moderatorinnen und Moderatoren und Lehrbeauftragte akquiriert werden. Nach einer Pilotierungsphase zur Optimierung der Inhalte wird das Kursangebot verstetigt und in die behördlichen Abläufe integriert. Abschließend erfolgt eine jährliche Evaluation durch den Abgleich von Unfallstatistiken zur kontinuierlichen Inhaltsanpassung. Diese Phase soll ab 2028 erreicht werden.
Ansprechpartner	FB MVL, FD MVL, FDL MVL
Status	in Bearbeitung

Machbarkeitsanalyse Radschnellverbindungen

Maßnahmenbeschreibung

Nach einer grundsätzlichen Bewertung der Baulastträgerschaft und unter Beachtung der weiteren im Modul 3 genannten Prämissen soll in den nächsten Jahren eine Machbarkeitsanalyse zu Radschnellverbindungen erarbeitet werden, um mögliche Trassenkorridore im Hinblick auf Routen und Nutzendengruppen zu ermitteln. Diese Machbarkeitsanalyse bildet eine maßgebliche Grundlage zur Konzeption einer durchgängigen und hochwertigen Radverkehrstrasse. Die Ergebnisse sollen eine Zusammenfassung der Planungsansätze für entsprechende Verbindungen aus den letzten Jahren, eine Potenzialanalyse und eine intensive Prüfung der Machbarkeit von Trassenvarianten unter Hinzuziehung aller beteiligten Planungsakteure und wesentlicher Träger öffentlicher Belange bilden.

Für eine effiziente Einbindung und Abstimmung mit allen Planungsakteuren sowie der Träger öffentlicher Belange sollen für die Erarbeitung möglicher Trassenvarianten digitale Planungstools eingeführt werden, um Bestandsdaten zu erfassen und zugänglich zu machen. Die Nutzung der digitalen Tools soll sowohl Akteuren innerhalb der Kreisverwaltung (Straßenverkehrsbehörde, Bauordnungsamt, Naturschutz usw.) als auch den vielfältigen Akteuren außerhalb der Kreisverwaltung (Kommunen, Straßenbaulastträger, Interessenvertretungen usw.) ermöglicht werden.

Messgrößen für den Zielerreichungsgrad	• Einführung eines digitalen Planungstools • Anzahl erarbeiteter Vorzugstrasse(n) anhand digitaler Datenanalyse • Veröffentlichung der Trasse(n) sowie Akteursbeteiligung
Umsetzung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	• Auswahl mindestens einer Vorzugstrasse anhand digitaler Datenanalyse Mithilfe digitaler Daten können Kosten für die Erarbeitung der Machbarkeitsanalyse minimiert werden. Die Umsetzung der Maßnahme wirkt perspektivisch auf die Verschiebung zu einer ressourcenschonenden Verkehrsmittelwahl hin zum Radverkehr und kann somit zur Verringerung des MIV führen. Gut ausgebaute und durchgängige Radwege tragen dazu bei, die aktive Mobilität zu fördern.
Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung	bis 2029
Ansprechpartner	FB MV, FD MVL, TL Mobilität

Status	in Vorbereitung
---------------	-----------------

Modernisierung Radfernwege

Maßnahmenbeschreibung

Auf Grundlage der Richtlinie des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Klimaschutz und Europa (MWEKE) des Landes Brandenburg zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ - GRW - (GRW-I) können Fördermittel für Modernisierungsvorhaben an den Radfernwegen Berlin-Kopenhagen, Havelradweg, Tour Brandenburg und Radrouten Historische Stadtkerne 1 und 2 akquiriert werden.

Der Landkreis Oberhavel hat sich bereits im Jahr 2018 gemeinsam mit den kreisangehörigen Kommunen zur besonderen Bedeutung des Radtourismus und damit zur erforderlichen Modernisierung der fünf förderfähigen Radfernwege bekannt. Alle betroffenen Kommunen haben mit dem Landkreis die Modernisierungsbedarfe sowie die Verfahrensweise abgestimmt und übernehmen die erforderliche Kofinanzierung aller Maßnahmen auf ihrem Gebiet.

Die Umsetzung der Maßnahme beinhaltet die Erfassung von Zustands- und Handlungsbedarfen an den Radfernwegen sowie die Identifizierung prioritärer Abschnitte für Erhaltungs-, Sicherungs- und gegebenenfalls Ausbaumaßnahmen. Ziel ist es, die Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit des Bestands zu sichern und Weiterentwicklungen dort vorzubereiten, wo Fördermittel oder andere Finanzierungsmöglichkeiten bestehen. Dabei lebt diese Umsetzung von einer Teilung der Verantwortung: Der Landkreis trägt die Umsetzung der Maßnahmen als Vorhabensträger für größere Maßnahmen entlang des gesamten Radwegverlaufs inklusive Wurzelschutzmaßnahmen und Rissanierung. Die Kommunen übernehmen alle anderen, individuellen Modernisierungsmaßnahmen wie zum Beispiel Routenverlegung, Lückenschlüsse, Deckenerneuerungen mit verbesserter Oberfläche. Alle Maßnahmen bedürfen unterschiedlicher Planungsaufwendungen und Ausführungszeiträume. Eine entsprechende Kooperationsvereinbarung liegt vor.

Seit Beginn der Kooperationsvereinbarung sind mehrere Maßnahmen erfolgreich umgesetzt worden. Zahlreiche ermittelte Bedarfe sind offen und werden in Abstimmung mit den Kommunen sukzessive angegangen.

Messgrößen für den Zielerreichungsgrad	• Länge der ermittelten Bedarfe mit Bezug zur Länge des RFW • Länge dokumentierter Zustandsbewertung mit Bezug zur Länge des RFW • Länge der tatsächlich modernisierten Streckenabschnitte • Verhältnis von ermittelten Bedarfen zu modernisierten Streckenabschnitten
Umsetzung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	• mindestens 50 % der dokumentierten Bedarfe sollen in modernisierte Streckenabschnitte umgewandelt werden Die Umsetzung der Maßnahme wirkt perspektivisch auf die Verschiebung zu einer ressourcenschonenden Verkehrsmittelwahl hin zum Radverkehr und kann somit zur Verringerung des MIV führen. Gut ausgebaute und durchgängige Radfernwege tragen dazu bei, die aktive Mobilität zu fördern.

	Positiv wirkt die Maßnahme insbesondere auf die Stärkung des Radverkehrs und die Verknüpfung touristischer und alltagsbezogener Mobilität. Der Ausbau von touristischen Radwegen dient daher auch dem Ziel einer modernen Infrastruktur.
Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung	• Kooperation ohne Fälligkeitsdatum • gilt als beendet, sobald das Förderprogramm nicht fortgeführt wird.
Ansprechpartner	FB MV, FD MVL, TL Mobilität FB SID, FD BAU

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

Evaluierung Knotenpunktwegweisung

Maßnahmenbeschreibung

Neben dem Alltagsradverkehr wirkt die Maßnahme „Knotenpunktwegweisung“ vor allem auf die Stärkung des Radtourismus, der eine bedeutende Säule in der Wirtschaftsstruktur Oberhavel darstellt und einen wichtigen Beitrag zur regionalen Wertschöpfung leistet. Mit der Knotenpunktwegweisung werden Radfernwege, regionale, lokale und straßenbegleitende Radwege zu einem Netz verbunden. Die ergänzende Wegweisung dient der Vereinfachung der Orientierung und ermöglicht den Radfahrenden an einem Knotenpunkt zu starten, nach einer vorher ausgesuchten und notierten Nummernfolge zu fahren und am Ende der Tour wieder am Startpunkt anzukommen. Ziel ist es, das vorhandene Radwegenetz im Landkreis besser auszunutzen und die Radtouristinnen und Radtouristen sowie lokale Radfahrende in die Fläche zu führen, um auch abseits der Radfernwege die Wertschöpfung zu erhöhen. Die Umsetzung der 129 Knotenpunkte erfolgte im Jahr 2017 in Zusammenarbeit mit allen Kommunen auf Basis einer Kooperationsvereinbarung.

Seit dem Jahr 2023 erfolgt unter Verantwortung des Landkreises Oberhavel eine Evaluierung des Knotenpunktsystems. Insbesondere aufgrund von Diebstahl und Vandalismus muss die Beschilderung des Knotenpunktsystems regelmäßig einer umfangreichen Bestandskontrolle unterzogen werden. Darüber hinaus sollen neu entstandene Radwege in das System integriert werden. Letztlich werden die Routen mit losem Untergrund gekennzeichnet und somit für die Radfahrenden erkennbar.

Messgrößen für den Zielerreichungsgrad	• Anzahl eigengegangener Bedarfsmeldungen • Ausschreibung und Umsetzung durch den Landkreis Oberhavel
Umsetzung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	• Durchführung der Ausschreibung bis Ende 2027 • Umsetzung der Maßnahme bis Ende 2028 Die Umsetzung der Maßnahme wirkt perspektivisch auf die Verschiebung zu einer ressourcenschonenden Verkehrsmittelwahl zum Radverkehr und kann somit zur Verringerung des MIV führen. Gut ausgebaute und durchgängige Radwege tragen dazu bei, die aktive Mobilität zu fördern.
Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung	Ende 2028
Ansprechpartner	FB MV, FD MVL, Team Mobilität

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

Gesprächsreihe Radverkehr

Maßnahmenbeschreibung

Der Landkreis Oberhavel ist an einem Erfahrungsaustausch mit den im Radverkehr ansässigen Interessensverbänden interessiert und hat dazu eine „Gesprächsreihe Radverkehr“ erfolgreich initiiert. Der Landkreis Oberhavel als Veranstalter hat die örtlichen Ortsgruppen des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) und den Verkehrsclub Deutschland (VCD) als feste Größe integriert. Hinzu kommen verschiedene Vertretungen der Kreisverwaltung, beispielsweise Team Mobilität, Straßenverkehrsbehörde, Tiefbau oder Verkehrsunfallkommission. Der Teilnehmendenkreis soll zukünftig erweitert werden.

Zur Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit im Bereich Radverkehr soll nach gleichem Format eine feste Gesprächsrunde mit den Vertreterinnen und Vertretern der Kommunen in Oberhavel geschaffen werden. Dies soll neben der Etablierung eines konstanten Netzwerkes einen Kanal für regelmäßigen Informationsfluss zwischen Kreisverwaltung und Kommunalverwaltungen öffnen. Damit könnte der Landkreis seine Koordinierungsfunktion in der regionalen Radverkehrsplanung stärken.

Messgrößen für den Zielerreichungsgrad	Anzahl der Sitzungen
Umsetzung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	mindestens zwei Sitzungen pro Jahr Die Umsetzung der Maßnahme wirkt perspektivisch auf die Verschiebung zu einer ressourcenschonenden Verkehrsmittelwahl hin zum Radverkehr und kann somit zur Verringerung des MIV führen. Die Etablierung von Netzwerken und guter Kommunikationskanäle über föderale Ebenen hinweg kann zu Effizienzsteigerungen in den Bereichen Ausbau und Pflege des Radwegenetzes führen. Gut ausgebaute und durchgängige Radwege tragen dazu bei, die aktive Mobilität zu fördern.
Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung	fortlaufend
Ansprechpartner	FB MV, FD MVL, TL Mobilität
Status	in Bearbeitung

**Umsetzung von Konzepten zum betrieblichen Mobilitätsmanagement
zur Förderung des Radverkehrs**

Maßnahmenbeschreibung Im Landkreis ansässige Unternehmen werden dabei begleitet und beraten, die Entwicklung von Konzepten zum betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM) anzustoßen. Es wird ein entsprechendes Beratungsprojekt auf der Basis der Erkenntnisse aus dem Bundesförderprogramm „mobil gewinnt“ oder vergleichbaren Programmen, mit dem Unternehmen für den Einstieg in das BMM gewonnen werden können, aufgebaut. Darüber hinaus wird das BMM thematisch im Rahmen von Aktionen wie dem Stadtradeln platziert und es wird eine Zusammenarbeit mit der IHK angestrebt. Zusätzlich wird die Webseite des Landkreises eine Aufbereitung von Informationen zur Schaffung von Anreizen anbieten, um für dienstlich bedingte Fahrten und Wege des Pendelns mehr das Fahrrad oder das Pedelec zu nutzen. Um die Kommunikation des Beratungsprojektes im Rahmen von Aktionen zu erleichtern, können die Inhalte der Webseite als Handreichung aufbereitet werden.	
Messgrößen für den Zielerreichungsgrad	• Anzahl begleiteter Unternehmen zur Einführung von BMM-Konzepten • Anzahl tatsächlich gestarteter BMM-Projekte in Unternehmen • Anzahl von BMM-bezogenen Informations- und Beratungsformaten
Umsetzung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	• im ersten Jahr nach Projektstart: zehn Unternehmen, die initial begleitet werden, anschließende Bewertung der Akquise und Projektion für die Folgejahre • sechs BMM-Projekte, die in den Unternehmen umgesetzt werden • vier Informations- und Beratungsformate pro Jahr Die Umsetzung von Konzepten zum betrieblichen Mobilitätsmanagement wirkt gleichermaßen auf alle übergeordneten Ziele des Mobilitätskonzeptes. Durch eine Verlagerung des Verkehrs zum Umweltverbund wird die energiesparende Verkehrsmittelwahl gestärkt und es entsteht potenziell weniger motorisierter individueller Verkehrsaufwand. Insbesondere durch Nutzung von Radverkehrs- und ÖPNV-Angeboten kann die Infrastruktur des fließenden und ruhenden Verkehrs entlastet werden, was neben positiven gesundheitlichen Aspekten für Aktive auch zu einer Erhöhung der Lebensqualität von Anwohnenden und Anliegenden beitragen kann.
Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung	• bis Ende 2027: Aufbau eines Beratungsprojekts, danach fortlaufend • parallel zum Beratungsprojekt werden die entwickelten Inhalte auf der Webseite platziert und fortlaufend gepflegt
Ansprechpartner	FB MV, FD MVL, SB Mobilitätsplanung
Status	offen

**Umstellung der Pkw-Flotte der Kreisverwaltung
von fossilen Motoren auf Elektromotore**

Maßnahmenbeschreibung

Die Pkw-Flotte der Kreisverwaltung wird schrittweise umgestellt auf elektrische Antriebe unter Berücksichtigung von Einsatzprofilen, Wirtschaftlichkeit, Ladeinfrastruktur, Standortvoraussetzungen und betrieblichen Anforderungen. Ziel ist es, geeignete Fahrzeuge im Rahmen regulärer Ersatzbeschaffungen priorisiert auf Elektromobilität umzustellen und die erforderlichen organisatorischen sowie infrastrukturellen Voraussetzungen schrittweise aufzubauen.

**Messgrößen für den
Zielerreichungsgrad**

- Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge an der Gesamtflotte
- Anzahl der jährlich auf E-Antrieb umgestellten Fahrzeuge
- Anzahl betriebsbereiter Ladepunkte an Verwaltungsstandorten
- Anteil geeigneter Einsatzprofile, die auf E-Mobilität umgestellt wurden
- Reduktion fossil zurückgelegter Fahrleistungen

**Umsetzung im Rahmen
des Mobilitätskonzeptes**

Die Maßnahme leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des Ziels 2 „energiesparende Verkehrsmittelwahl“, indem sie eine klimafreundliche und zukunftsfähige Verwaltungsmobilität fördert. Die Umstellung des Fuhrparks auf elektrisch betriebene Fahrzeuge erfolgt schrittweise. Grundlage hierfür ist eine kontinuierliche Analyse der Fahrzeugbedarfe, die Identifikation geeigneter Einsatzbereiche sowie die Kopplung von Neubeschaffungen an reguläre Erneuerungszyklen.

Aufgrund bestehender Vertragslaufzeiten von drei Jahren ist eine jährliche Anpassung der Fahrzeugflotte nicht möglich. Für den zentralen Fuhrpark im Zeitraum 2027 bis 2029 ist derzeit ein Verhältnis von 50 Prozent elektrisch betriebenen Fahrzeugen und 50 Prozent Hybridfahrzeugen vorgesehen. Mittelfristiges Ziel ist ein Anteil von 70 Prozent vollelektrischen Fahrzeugen bis zum Jahr 2030.

Der Fortschritt der Elektrifizierung ist maßgeblich vom Ausbau der Ladeinfrastruktur abhängig. Bis 2029 werden voraussichtlich 68 betriebsbereite Ladepunkte zur Verfügung stehen. Herausforderungen bestehen insbesondere in der innerstädtischen Stromversorgung, die den Ausbau von Ladeinfrastruktur derzeit begrenzt und somit einen kritischen Einfluss auf die Umstellung hat.

Parallel dazu wird der Ausbau der Ladeinfrastruktur an Außenstandorten, insbesondere in Gransee, weiter vorangetrieben und soll bis 2029 abgeschlossen werden. Nach Sicherstellung der Stromversorgung ist dort der Einsatz von drei Elektrofahrzeugen vorgesehen, um die Mobilität der Mitarbeitenden im nördlichen Kreisgebiet zu unterstützen.

Darüber hinaus wird die technologische Entwicklung im Bereich der Batterietechnik kontinuierlich beobachtet, insbesondere im Hinblick auf Reichweite, Kosten und Praxistauglichkeit. Dies ist eine

	wesentliche Voraussetzung für die zukünftige Elektrifizierung von Nutz- und Spezialfahrzeugen.
Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung	• Weiterführung der schrittweisen Umstellung im Rahmen anstehender Ersatzbeschaffungen • 2029: erneute Analyse der Flotte, Einsatzprofile und Infrastrukturbedarfe mit dem erneuten Wechsel des Fuhrparks (Beim nächsten turnusmäßigen Wechsel, werden wieder alle Gegebenheiten überprüft, die eine Rolle spielen, um den zentralen Fuhrpark weiter elektrisch aufzustocken.) • fortlaufend: Ausbau der Ladeinfrastruktur entsprechend des tatsächlichen Bedarfs
Ansprechpartner	FB SID, FD SL, SB Fuhrpark und Gebäudeleistungen

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

Informationsportal Elektromobilität

Maßnahmenbeschreibung

Die Elektromobilität unterliegt einer hohen Dynamik. Die Förder- und Rahmenbedingungen für die unterschiedlichen Nutzendengruppen verändern sich fortlaufend. Um Fehlentwicklungen und Stagnation aufgrund von Informationsdefiziten zu vermeiden, übernimmt der Landkreis eine koordinierende Lotsen- und Informationsfunktion.

Der Landkreis richtet als Teil seiner bestehenden Webseite einen zentralen Informationsbereich mit Kontaktmöglichkeiten für Kommunen, kommunale Unternehmen, Wirtschaft und Privathaushalte ein. Das Portal informiert über Betreiberlösungen, Fördermöglichkeiten, Antragswege und Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit und unterstützt so die Umsetzung von Elektromobilitätsmaßnahmen in Oberhavel.

Darüber hinaus dient das Informationsportal als Kontaktschnittstelle zur Verwaltung, um auch die Angebotsseite von Elektromobilitätslösungen aktiv in die Weiterentwicklung der Angebote im Landkreis einbinden zu können, beispielsweise für den Austausch mit vorhandenen Betreibern von momentan noch nicht oder nur bedingt öffentlich verfügbarer LIS. Das ist Ziel es, die öffentliche Verfügbarkeit zu stärken.

Messgrößen für den Zielerreichungsgrad	• Nutzung des Portals: Anzahl der Seitenaufrufe und Verweildauer • Aktualität der Inhalte: Anzahl der Pflege- und Aktualisierungszyklen pro Jahr nachgelagerte Messgrößen • Zufriedenheit der Nutzenden: Rückmeldungen über kurze Online-Befragungen oder Feedback-Buttons • Informationsabrufe: Anzahl der Downloads von Leitfäden, Checklisten oder Förderübersichten • Beratungsnachfrage: Anzahl der Anfragen per E-Mail, Telefon oder Kontaktformular
Umsetzung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	Nutzung des Portals: Für ein neues, eher fachlich ausgerichtetes Informationsportal sind anfangs eher geringe Zugriffszahlen realistisch; wichtiger ist, dass die Inhalte von den richtigen Zielgruppen gefunden und genutzt werden. Als Orientierungswert kann bei einem kommunalen Fachportal im ersten Jahr häufig mit einigen hundert bis wenigen tausend Seitenaufrufen pro Jahr gerechnet werden, wenn es aktiv beworben und mit konkreten Anlässen verknüpft wird; die durchschnittliche Verweildauer liegt für Webseiten je nach Inhalt und Nutzungskontext oft im Bereich von Sekunden bis wenigen Minuten. Die Nutzung des Portals ist Grundlage für alle weiteren Kennzahlen. Sofern die Nutzung erfolgreich angelaufen ist, sind weitere Kennzahlen zu definieren. Aktualität der Inhalte: Die Inhalte des Portals, insbesondere Förder- und gesetzliche Rahmenbedingungen, haben für einen Erfolg des Portals stets aktuell zu sein. Darüber hinaus kann eine Aktualisierung ein Mal pro Quartal geplant werden.

Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung	bis Mitte 2027: Aufbau des Portals, Pflege danach fortlaufend
Ansprechpartner	FB MV, FD MVL, SB E-Mobilität/Digitalisierung

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

Stärkung digitaler Verwaltungsangebote

Maßnahmenbeschreibung

Durch den Ausbau digitaler Verwaltungsangebote mit Mobilitätsbezug sollen Wege zur Verwaltung vermieden, Serviceprozesse effizienter gestaltet und der Zugang zu kommunalen Leistungen verbessert werden. Die Maßnahme umfasst insbesondere den Ausbau medienbruchfreier Online-Verfahren, digitaler Termin- und Beratungsangebote sowie die schrittweise Bereitstellung zentraler Verwaltungsleistungen in orts- und zeitunabhängiger Form.

Weiterhin verfolgt der Fachbereich Mobilität und Verkehr das Ziel, insbesondere in den Bereichen Automatisierung und Digitalisierung eine verwaltungsinterne Vorreiterrolle einzunehmen, beteiligt sich daher als Pilotbereich an Projekten und strebt weitere Zusammenarbeiten an.

Messgrößen für den Zielerreichungsgrad	• Erstellung Katalog der angestrebten digitalen Verwaltungsleistungen mit Mobilitätsbezug • Anteil verfügbarer Leistungsbeschreibungen im Serviceportal • Anteil digital verfügbarer Antragstrecken für Verwaltungsleistungen mit Mobilitätsbezug in Prozent • Anteil der Verwaltungsleistungen für Mobilität mit medienbruchfreiem Ablauf • Anzahl der persönlichen Vorsprachen, die durch digitale Prozesse ersetzt werden • Nutzungszahlen von Online-Antragstrecken
Umsetzung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	• Vorhandensein eines aktuellen Katalogs mit allen Leistungen mit Mobilitätsbezug inklusive des digitalen Reifegrades und einer Priorisierung (zum Beispiel auf der Grundlage von jährlichen Fallzahlen) • Abbildung aller Leistungsbeschreibungen der priorisierten Verwaltungsleistungen im Serviceportal • Steigerung des Anteils digital verfügbarer Verwaltungsleistungen auf 90 Prozent bis zum Ende des Betrachtungszeitraums • jährliche Zunahme der digital eingereichten Anträge • Einführung beziehungsweise Ausbau medienbruchfreier Prozesse bei priorisierten Verwaltungsleistungen
Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung	• bis Ende 2027: Erstellung Katalog • bis Ende 2027: Erstellung der priorisierten Leistungsbeschreibungen und Veröffentlichung im Serviceportal • weitere Umsetzung laufend
Ansprechpartner	StB OD, E-Government-Koordination FB MV, FD MVL, SB E-Mobilität/Digitalisierung FB MV, FD MVL, Anwendungsbetreuung

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

Einführung neuer Mobilitätsangebote im Landkreis

Maßnahmenbeschreibung

Der Landkreis prüft und erprobt Mobilitätsangebote ergänzend zum bestehenden ÖPNV, um die Erreichbarkeit insbesondere in dünner besiedelten Räumen und an den Schnittstellen zum ÖPNV zu verbessern. Die Angebote sollen nach Erforderlichkeit mit den Kommunen und lokalen Anspruchsgruppen abgestimmt und in Pilotprojekten erprobt werden.

Zu möglichen Mobilitätsangeboten können gehören:

- Anpassungen im Schulverkehr, Taktverdichtung und Ausweitung von Betriebszeiten
- E-Sharing Modelle: Car, Bike, Scooter
- Bürgerbus- bzw. E-Bürgertaxi-Modelle
- Mitfahrangebote: Fahrgemeinschaften oder Mitfahrplattformen
- On-Demand-Verkehre: Rufbus, On-Demand-Shuttle, Mikro-ÖPNV (außerhalb der Bestandteile des Nahverkehrsplans)

Insbesondere die Förderung von Bürgerbusprojekten und das E-Carsharing waren jeweils als Handlungsempfehlung bereits Bestandteil des Mobilitätskonzeptes, wurden jedoch aufgrund mangelnder Initiativen nicht weiterverfolgt. Mit der Einführung dieser Maßnahme öffnet die Kreisverwaltung die Möglichkeit, technologische sowie demografische Entwicklungen zu verschiedenen Zeitpunkten neu bewerten und gegebenenfalls Pilotprojekte ohne die feste Bindung an ein Mobilitätsmedium initiieren zu können. Damit trägt die Verwaltung der rasanten technologischen Entwicklung Rechnung und stärkt eine bedarfsorientierte und zeitgemäße Weiterentwicklung. Gleichzeitig hat dieses Vorgehen den zusätzlichen positiven Effekt, dass durch die Bündelung verschiedener Mobilitätsmedien in einer Maßnahme die Berichterstattung zum Konzept möglichst schlank gehalten werden kann.

In den Fällen, in denen sich die eigene Umsetzung eines Angebots im Vergleich mit bestehenden Angeboten nicht wirtschaftlich sinnvoll darstellen lässt, prüft die Kreisverwaltung Möglichkeiten, um Mobilitätsangebote mit kommunikativen Maßnahmen zu unterstützen und in dieser Rolle eines Multiplikators auf einen Erfolg und Akzeptanz in der Bevölkerung im Landkreis hinzuwirken.

Messgrößen für den Zielerreichungsgrad	• Anzahl der bewerteten neuen Angebote • Anzahl eingeführter neuer Angebote in Verbindung mit Nutzendenzahlen • Monitoring zu definierender Mobilitätskennzahlen wie Modal Split, Mobilitätsqualität, Erreichbarkeit unter anderem in Kombination mit der Prüfung möglicher notwendiger Erhebungsformate
Umsetzung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	Zur Bewertung und Einführung neuer Mobilitätsangebote im Landkreis und Erreichen der genannten Messgrößen ist es sinnvoll, als Grundlage ein indikatorbasiertes Monitoring aufzubauen, das zentrale Aspekte wie Erreichbarkeit, Angebotsqualität, Sicherheit und Intermodalität in einem Mobilitätsindex auf Landkreisebene zusammenführt. Anhand ermittelter Schwachstellen können neue Angebote gezielt analysiert und gegebenenfalls erprobt werden. Die Einführung neuer Mobilitätsangebote im Landkreis wirkt gleichermaßen auf alle Ziele des Mobilitätskonzeptes.

Zeitlicher Rahmen für die Umsetzung	• Aufbau eines Mobilitätsindex auf Landkreisebene bis Ende 2028 • Da sich die technologischen Möglichkeiten und der rechtliche Rahmen fortlaufend verändern, ist die Maßnahme nie umgesetzt, sondern ist stets als fortlaufender Prozess zu betrachten.
Ansprechpartner	FB MV, FD MVL, Team Mobilität
Status	offen

6 Benötigte Ressourcen

In der Retrospektive hat sich die im Mobilitätskonzept aus dem Jahr 2020 vorgenommene Ressourcenberechnung als nicht praktikabel erwiesen und kann in der vorliegenden Form nicht fortgeschrieben werden. Insbesondere unterliegen sowohl die Kosten als auch die verfügbaren Finanzierungsmöglichkeiten erheblichen Schwankungen, sodass eine statische Betrachtungsweise den Anforderungen der praktischen Umsetzung nicht gerecht wird. Exemplarisch lässt sich dies an den Kosten der Handlungsempfehlung 38 „Ausbau ÖPNV und Taktverdichtung“ verdeutlichen, die in der praktischen Umsetzung mit einem Betrag von 18,55 Millionen Euro die ursprünglich kalkulierten Gesamtkosten in Höhe von 10,6 Millionen Euro auf fünf Jahre zur Umsetzung sämtlicher Handlungsempfehlungen⁷⁷ überstieg.

Darüber hinaus kann ein Gesamtkonzept nicht die Funktion einer fachlich fundierten Detail- und Umsetzungsplanung übernehmen, die für jede einzelne Maßnahme gesondert zu erarbeiten ist. Insbesondere bei kostenintensiven Mobilitätsmaßnahmen, wie beispielsweise dem ÖPNV, der Umstellung des Fuhrparks sowie den Maßnahmen des Moduls 1 „Straßennetz“, ist eine konkrete fachliche Ressourcen- und Finanzierungsrechnung erforderlich, die zudem kontinuierlich überwacht und fortgeschrieben werden muss.

Daher werden, gemäß den in der Einleitung beschriebenen Prämissen, neben Personalaufwendungen zukünftig jährlich ergänzende Sachaufwendungen in Höhe von 50.000 Euro für die Umsetzung aller Maßnahmen dieser Konzeptfortschreibung, ausgenommen die eben erwähnten, geplant. Sobald abzusehen ist, dass die Umsetzung einer einzelnen Maßnahme den Rahmen von 50.000 Euro überschreiten würde, ist sie als kostenintensiv einzustufen und gesondert zum Stichtag geltender haushalterischer Vorgaben, zu bewerten und finanziell zu planen.

⁷⁷ Vgl. Landkreis Oberhavel, Mobilitätskonzept „oberhavel MOBIL 2040“, 2020, S. 164 ff.

7 Zeitschiene für die Umsetzung aller Maßnahmen

Umsetzungsplan des Mobilitätskonzeptes "oberhavel MOBIL 2040" ab der ersten Fortschreibung 2026 bis 2040

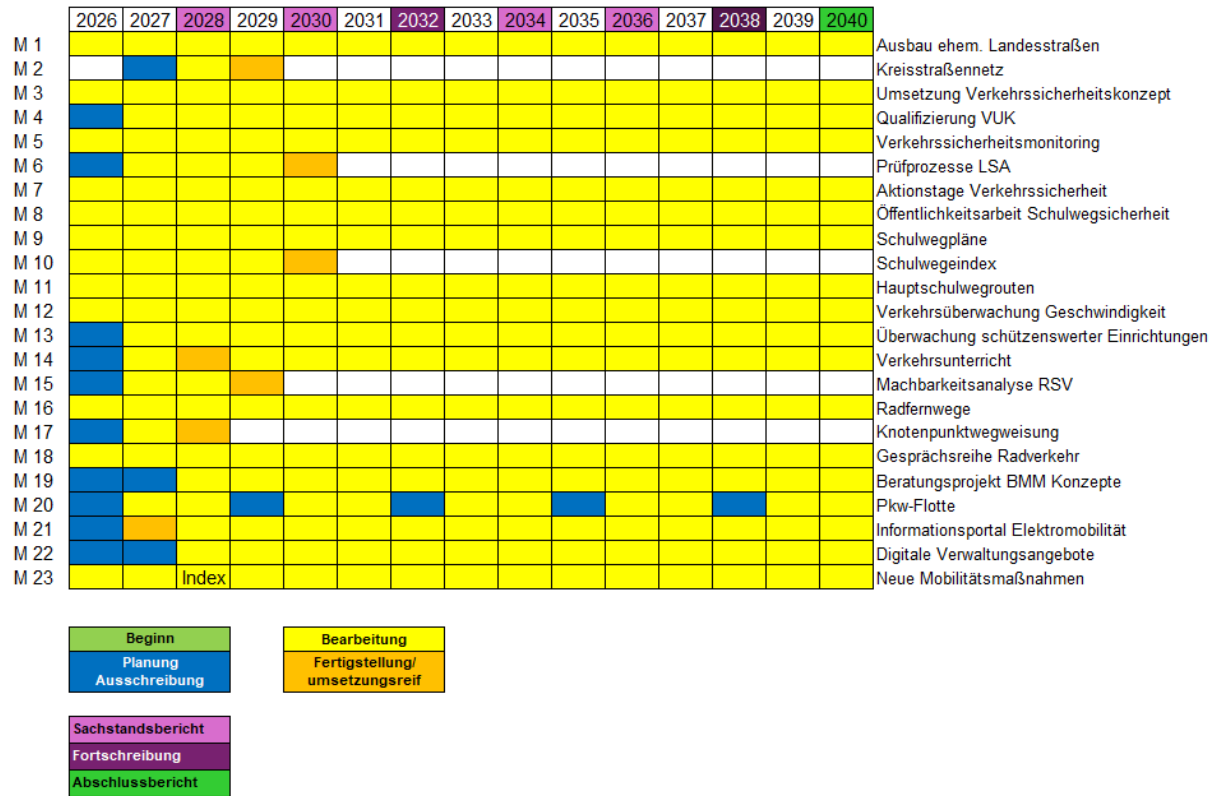


Abbildung 12: Zeitschiene für die Umsetzung aller Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes "oberhavel MOBIL 2040" ab der ersten Fortschreibung 2026 bis 2040, eigene Darstellung.

8 Verzeichnisse

Quellenverzeichnis

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. (2025). Statistischer Bericht zur Verkehrsunfallbilanz 2024.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. Basisdaten statistisches Dashboard für den Landkreis Oberhavel. Von <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/bevoelkerung/demografie/bevoelkerungsstand>, abgerufen 09.03.2026, 09:59 Uhr.

Bundesministerium für Verkehr. (2025). Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht.

Bundesministerium für Verkehr. Laden im Mehrparteienhaus. Von <https://www.laden-im-mehrparteienhaus.de/> abgerufen 27.03.2026, 07:39 Uhr.

Bundesnetzagentur. Ladesäulenkarte. Von <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/E-Mobilitaet/Ladesaeulenkarte/start.html> abgerufen 25.03.2026, 10:16 Uhr.

Europäisches Parlament. (Download vom. 03.2026). Themen Sozialschutz, Wie kann der Bevölkerungsrückgang in manchen Regionen Europas angegangen werden? Von <https://www.europarl.europa.eu/topics/de/article/20210414STO02006/wie-kann-der-bevolkerungsruckgang-in-regionen-europas-angegangen-werden> abgerufen 10.03.2026, 08:34 Uhr.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.). (aktualisierte Ausgabe 2021). Multi- und Intermodalität: Hinweise zur Umsetzung und Wirkung von Maßnahmen im Personenverkehr, Teilpapier 1: Definitionen.

Landesamt für Bauen und Verkehr. (2025). Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Brandenburg 2024 bis 2040.

Landkreis Oberhavel. (2020). Mobilitätskonzept „oberhavel MOBIL 2040“.

Landkreis Oberhavel. (2023). Satzung zur Beförderung von Schülerinnen und Schülern für den Landkreis Oberhavel.

Landkreis Oberhavel und Polizei Direktion Nord. (2025). Gemeinsam für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, Gemeinsames Verkehrssicherheitskonzept.

Polizei Brandenburg. (2025). Verkehrsunfallbilanz 2024, Polizeidirektion Nord.

Statistisches Bundesamt. (Download vom 17.03.2026). Pressemitteilung Nr. 062 vom 25. Februar 2026. Von https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2026/02/PD26_062_46241.html abgerufen 17.03.2026, 11:54 Uhr.

Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH (WFBB), Energie- und Klimaagentur. (Download vom 27.02.2026). Ladepunkte nach Art der Ladeeinrichtung. Von <https://energieportal-brandenburg.de/cms/inhalte/themen/mobilitaet/statistiken/landkreise-und-staedte/landkreis-dahme-spreewald/ladepunkte-nach-art-der-ladeeinrichtung-5> abgerufen 25.03.2026, 09:14 Uhr.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung Deckblatt: Mobilitätskonzept „oberhavel MOBIL 2040“ Titelbild, Landkreis Oberhavel/Maren Fuhrmann.	0
Abbildung 2: Gegenüberstellung der Bevölkerungsstruktur nach Altersgruppen im Landkreis Oberhavel zum letzten Zensus 2022 (li) und Prognose für das Jahr 2040 (re), beides nach Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, eigene Darstellung.	9
Abbildung 3: Schülerbeförderungsverträge im Schuljahr 2024/25 nach Daten der Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH in der Gegenüberstellung mit allen grundsätzlich Anspruchsberechtigten der Klassenstufen eins bis zehn im Schuljahr 2024/25 nach Ministerium für Bildung, Jugend und Sport (MBJS) Brandenburg, eigene Darstellung.	12
Abbildung 4: Schülerbeförderungsverträge der Klassenstufen eins bis zehn im Schuljahr 2024/25 nach Daten der Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH in der Gegenüberstellung mit allen grundsätzlich Anspruchsberechtigten im Schuljahr 2024/25 nach Ministerium für Bildung, Jugend und Sport (MBJS) Brandenburg, eigene Darstellung.	13
Abbildung 5: Führerscheinerteilung für die Klassen AM im Alter von 15 bis 16 und B im Alter von 17 bis 18 im Landkreis Oberhavel zwischen in den Jahren 2016 bis 2025, Statistik Führerscheinbehörde Landkreis Oberhavel zum Stichtag 22.04.2026, eigene Darstellung.	15
Abbildung 6: Modal Split für ausgewählte Ziellagen und Wegezwecke, nach BMV, Mobilität in Deutschland MiD, Ergebnisbericht, 2025, S. 75.	19
Abbildung 7: Kreisgebiet des Landkreises Oberhavel mit allen angehörigen Kommunen, Landkreis Oberhavel/ Irina Schmidt.	23
Abbildung 8: Darstellung der Gesamtzahl von Pkw sowie davon zugelassener Fahrzeuge im Landkreis Oberhavel in den Jahren 2016 bis 2025, nach Daten der Zulassungsbehörde des Landkreises Oberhavel, eigene Darstellung.	25
Abbildung 9: Graphic Recording zur Leitbildwerkstatt am 25.06.2025, 123 comics.	32
Abbildung 10: Das Mobilitätskonzept des Landkreises Oberhavel, „Gemeinsam in Bewegung. Heute und morgen.“, erstellt mithilfe von KI.	36
Abbildung 11: Anteil von E-Fahrzeugen an der Gesamtzahl von Kfz-Zulassungen im Landkreis Oberhavel in den Jahren 2016 bis 2025, nach Kfz-Zulassungsbehörde Landkreis Oberhavel, eigene Darstellung.	55
Abbildung 12: Zeitschiene für die Umsetzung aller Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes "oberhavel MOBIL 2040" ab der ersten Fortschreibung 2026 bis 2040, eigene Darstellung.	98

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung nach Kommunen im Landkreis Oberhavel von 2020 bis 2024 sowie Prognose 2040	7
Tabelle 2: Gegenüberstellung Modal Split im Mobilitätskonzept 2020 (MiD 2017) und regionalstatistischen Schätzungen von Mobilitätskennwerten nach MiD 2023.....	22
Tabelle 3 : Gegenüberstellung der Anteile an der Verkehrsleistung je Verkehrsmittel im Mobilitätskonzept 2020 (MiD 2017) und regionalstatistischen Schätzungen von Mobilitätskennwerten nach MiD 2023.....	22
Tabelle 4: Vergleich der alten Modulstruktur des Mobilitätskonzeptes „oberhavel MOBIL 2040“ aus dem Jahr 2020 mit der neuen Modulstruktur.....	37
Tabelle 5: Umsetzung der Standortvorschläge für LIS-Ausbau gemäß Mobilitätskonzept „oberhavel MOBIL 2040“ aus dem Jahr 2020	58