

Nahverkehrsplan 2027–2031: Stellungnahme aus dem Mühlenbecker Land

Absender: Fraktion WiR! Mühlenbecker Land in der Gemeindevertretung

Empfänger: Landkreis Oberhavel, Ausschuss für Mobilität, Ordnung und Katastrophenschutz, Adolf-Dechert-Str. 1, 16515 Oranienburg

Betreff: Entwurf des Nahverkehrsplans 2027–2031 — Hinweise aus der Gemeinde Mühlenbecker Land

Anlage: Stellungnahme vom 13.09.2026, 21 Punkte

Datum: 13.09.2026

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir haben uns fristgerecht an der öffentlichen Beteiligung zum Entwurf des Nahverkehrsplans 2027–2031 beteiligt. Da die eingegangenen Rückmeldungen nach Auskunft der Kreisverwaltung anonymisiert erfasst und Ihrem Ausschuss vorgelegt werden, möchten wir Ihnen unsere Stellungnahme zusätzlich unmittelbar zuleiten. Sie liegt diesem Schreiben bei.

Wir tun das nicht, um unserem Beitrag ein größeres Gewicht zu verschaffen, sondern weil einzelne Feststellungen den Ortsbezug brauchen, um verständlich zu sein.

Worum es uns geht

Die Gemeinde Mühlenbecker Land verliert nach dem Entwurf auf der Buslinie 806 rund 16 Prozent der Fahrplankilometer. Betroffen sind die Frühverbindung um 5.25 Uhr, sämtliche Abendverbindungen ab 16.25 Uhr ab S-Hermsdorf und am Wochenende faktisch das Angebot ab dem späten Vormittag. Die Linie 810 wird auf Einzelfahrten an Schultagen zurückgeführt.

Dem stehen Zahlen aus dem Entwurf selbst gegenüber: 24 Fahrgäste je Fahrt an Werktagen, eine Zugehörigkeit zu den fünf Linien, die fast 60 Prozent der Nachfrage im Landkreis tragen, und 4.280 Auspendlerinnen und Auspendler nach Berlin.

Vier Punkte, die wir Ihrer Beratung besonders ans Herz legen

1. **Die Kürzung folgt dem Finanzrahmen, nicht der Nachfrage.** Kapitel 8 hält fest, steigende Kosten seien „über Angebotsoptimierungen aufzufangen“. In Kapitel 7 wird die Kürzung dagegen verkehrlich begründet, obwohl dort zugleich steht, die Auslastung der Linie sei „insgesamt als hoch einzuschätzen“. Für eine Abwägung im Ausschuss sollte transparent sein, welcher Einsparbetrag welcher Linie zugerechnet wird.
2. **Der Verteilungsschlüssel wirkt zurück.** Nach § 1 ÖPNVFV bemessen sich 25 Prozent der Landeszuweisungen nach dem fahrplanmäßigen Angebot und weitere 25 Prozent nach den Fahrgastzahlen. Wer das Angebot verringert, verschlechtert seine Position bei der nächsten Verteilung. Ob die Einsparung netto überhaupt eintritt, lässt sich ohne diese Gegenrechnung nicht beurteilen. Der Entwurf enthält sie nicht.
3. **Der Plan kürzt Zubringer zu Verknüpfungspunkten, die er selbst plant.** Für den Ausbau der Heidekrautbahn sieht er neue Bus-Bahn-Verknüpfungen in Mühlenbeck, Schildow und Schildow Nord vor. Alle drei liegen im Bedienungsraum der Linie 806.

4. **Das gesetzliche Ziel bleibt folgenlos.** § 5 Abs. 1 des Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg gibt vor, bis 2030 einen Anteil des Umweltverbunds von 60 Prozent an allen Wegen zu erreichen. Der Entwurf nennt dieses Ziel, enthält aber weder den heutigen Modal-Split-Wert für den Landkreis noch einen Pfad dorthin noch eine Abschätzung, wie seine Maßnahmen darauf wirken. Ein Plan, der das Angebot auf nachfragestarken Linien zurücknimmt, entfernt sich von diesem Ziel. Wir halten den Entwurf insoweit für überarbeitungsbedürftig.

Was wir uns wünschen

Wir bitten Sie, in Ihrer Beratung auf eine abschnittsscharfe Darstellung der Streichungen hinzuwirken. Der Entwurf nennt Abfahrtszeiten, aber keine Streckenabschnitte; welche Ortsteile eine gestrichene Fahrt verlieren, ist daraus nicht ableitbar. Das erschwert nicht nur uns die Bewertung, sondern auch Ihnen die Entscheidung.

Die vollständige Stellungnahme mit 21 Punkten und den jeweiligen Fundstellen liegt bei.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Fraktion WiR! Mühlenbecker Land

Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplans 2027–2031

Absender: Fraktion WiR! Mühlenbecker Land in der Gemeindevertretung

Empfänger: Landkreis Oberhavel, Fachbereich Mobilität und Verkehr, Adolf-Dechert-Str. 1, 16515 Oranienburg

Verfahren: Öffentliche Beteiligung zum Entwurf des Nahverkehrsplans 2027–2031, Beteiligungszeitraum 17.08. bis 13.09.2026

Bezug: Entwurfsfassung vom 14.08.2026, 144 Seiten

Datum: 13.09.2026

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Möglichkeit zur Beteiligung und nehmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans fristgerecht Stellung.

Wir erkennen an, dass der Landkreis unter schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen plant und dass der Entwurf das Ziel formuliert, ein leistungsfähiges Angebot zu sichern. Unsere Einwendungen richten sich nicht gegen die Notwendigkeit, wirtschaftlich zu planen, sondern gegen die konkrete Verteilung der Einschnitte und gegen mehrere Stellen, an denen der Entwurf die Lage im südlichen Kreisgebiet unvollständig oder nicht mehr zutreffend abbildet.

Über die einzelnen Fundstellen hinaus halten wir eine grundsätzliche Feststellung für geboten. Der Entwurf ist in der vorliegenden Form nicht geeignet, das gesetzliche Ziel aus § 5 Abs. 1 des Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg (BbgMobG) zu unterstützen, bis 2030 einen Anteil des Umweltverbunds von 60 Prozent an allen zurückgelegten Wegen zu erreichen. Ein Plan, der das Angebot auf nachfragestarken Linien zurücknimmt, entfernt sich von diesem Ziel, statt sich ihm zu nähern. Wir bitten, den Entwurf insoweit zu überarbeiten.

Alle Angaben beziehen sich auf die Entwurfsfassung vom 14.08.2026; wir nennen jeweils Kapitel und Seite.

1. Die Kürzung ist finanziell begründet, wird aber verkehrlich dargestellt

Feststellung. Kapitel 8.3 legt die Grundfinanzierung offen (Tabelle 25, S. 99): Der Landkreis setzt für 2027 insgesamt 15,7 Millionen Euro an, davon 5,0 Millionen Euro Landeszuweisung und 10,7 Millionen Euro Eigenanteil, ansteigend bis 17,3 Millionen Euro im Jahr 2031. Unmittelbar darauf heißt es:

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

Kapitel 7 enthält die Streichungen. Als Inflationsausgleich nennt eine Fußnote in Kapitel 1.4 (S. 9) einen festen Betrag von 400.000 Euro je Jahr, bezogen auf die Grundfinanzierung 2027 sind das rund 2,5 Prozent.

Einwendung. Damit ist der Finanzrahmen die Ursache der Angebotsreduzierung, nicht eine verkehrliche Bewertung. In Kapitel 7 wird die Kürzung der Linie 806 hingegen mit einer Bewertung versehen, die im selben Absatz feststellt, die Auslastung der Linie sei „insgesamt als hoch einzuschätzen“ (S. 81). Beides zusammen ergibt kein schlüssiges Bild: Eine hoch ausgelastete Linie wird gekürzt, weil der Kostendeckel es verlangt.

Der Finanzierungsplan selbst bleibt dabei ohne Herleitung. Ein pauschaler Inflationsausgleich von 400.000 Euro je Jahr wird gesetzt, aber nicht begründet; ob er die tatsächliche Kostenentwicklung im Busverkehr abbildet, ist dem Entwurf nicht zu entnehmen. Erweist er sich als zu niedrig, folgen nach der oben zitierten Regel weitere Angebotskürzungen.

Anregung. Der Zusammenhang sollte offengelegt werden. Wo Einschnitte aus dem Finanzrahmen folgen, sollte der Plan das benennen, statt sie als verkehrliche Optimierung darzustellen. Für jede gekürzte Linie sollte ausgewiesen werden, welcher Einsparbetrag ihr zugerechnet wird.

Zum Finanzierungsplan in Kapitel 8.3 bitten wir zusätzlich um Beantwortung folgender Fragen:

- Wie hoch waren die tatsächlichen Kostensteigerungen je Fahrplankilometer in den Jahren 2022 bis 2026?
- Ist vor diesem Hintergrund ein jährlicher Ausgleich von 400.000 Euro, also rund 2,5 Prozent, ausreichend, um das Angebot über den gesamten Planungszeitraum stabil zu halten?
- Wie hoch war der Eigenanteil des Landkreises in den Jahren vor 2027, und wie verhält sich der nun angesetzte Eigenanteil von 10,7 Millionen Euro dazu?
- Ist die unter Punkt 2 beschriebene Rückwirkung eines verringerten Angebots auf die Landeszuweisungen im Finanzierungsplan bereits eingerechnet?
- Warum sieht der Finanzierungsplan keinerlei Mittel für einen Ausbau des Angebots vor, obwohl das Ziel aus § 5 Abs. 1 BbgMobG bis 2030 zu erreichen ist?

2. Der Verteilungsschlüssel bestraft das Kürzen – die Einschnitte wirken auf den Landkreis zurück

Feststellung. Kapitel 8.1 (S. 96) beschreibt die Verteilung der Landeszuweisungen nach § 1 ÖPNVFV. Von den 95,4 Millionen Euro (2026) werden verteilt:

- 30 Prozent nach dem Verhältnis der Fläche,
- **25 Prozent nach dem Verhältnis des fahrplanmäßigen Angebots,**
- 12,5 Prozent nach kommunalen Eigenmitteln,
- **25 Prozent nach dem Verhältnis der Fahrgastzahlen,**
- 7,5 Prozent nach Gleis- beziehungsweise Netzlänge.

Einwendung. Die Hälfte der Landesmittel bemisst sich nach Angebot und Fahrgastzahlen. Wer das fahrplanmäßige Angebot verringert, verschlechtert damit seine eigene Position im Verteilungsschlüssel. Sinken infolge des ausgedünnten Angebots auch die Fahrgastzahlen, wirkt der zweite Faktor in dieselbe Richtung. Der Entwurf setzt sich mit dieser Rückkopplung nicht auseinander.

Anregung. Der Plan sollte darstellen, wie sich die geplante Angebotsreduzierung auf die künftigen Landeszuweisungen auswirkt, und diese Wirkung der eingesparten Summe gegenüberstellen. Ohne diese Rechnung lässt sich nicht beurteilen, ob die Einsparung netto überhaupt eintritt.

3. Die Umstellung der Busflotte bleibt hinter den gesetzlichen Vorgaben zurück

Feststellung. Kapitel 1.2 (S. 6) führt das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) als verbindlichen Rahmen auf:

„Ab 1.1.2026 ist bei Beschaffungen von Bussen der Fahrzeugklasse M3, Klassen I (Stadtbusse mit hohem Stehplatzanteil) sowie A (Midibusse für maximal 22 Fahrgäste), ein Anteil von 65 Prozent sauberer Fahrzeuge (davon die Hälfte emissionsfreie Fahrzeuge) einzuhalten.“

Zur eigenen Flotte formuliert der Entwurf in Kapitel 1.4 (S. 9):

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

Einwendung. Die Quoten des SaubFahrzeugBeschG sind geltendes Recht und stehen nicht unter dem Vorbehalt zusätzlicher Bundes- oder Landesmittel. Sie gelten seit dem 1. Januar 2026, also bereits im laufenden Jahr und damit erst recht im gesamten Planungszeitraum. Der Entwurf benennt gleichwohl weder einen Umstellungspfad für die Fahrzeugflotte der Oberhavel Verkehrsgesellschaft noch Zwischenziele, Beschaffungsmengen oder einen Zeitplan für die erforderliche Ladeinfrastruktur. Der Verweis auf eine gemeinsame Anstrengung von Bund und Land ersetzt keine eigene Planung; er verschiebt eine gesetzliche Pflicht auf Dritte.

Hinzu kommt die wirtschaftliche Seite. Der Betrieb einer Dieselflotte ist bei den gegenwärtigen Kraftstoffpreisen dauerhaft teuer, während elektrische Antriebe zwar höhere Investitions-, aber deutlich geringere Betriebskosten verursachen. Eine Betrachtung der Lebenszykluskosten fehlt im Entwurf.

Anregung. Wir bitten, in den Nahverkehrsplan einen verbindlichen Pfad zur Umstellung der Busflotte aufzunehmen, mit Zwischenzielen je Jahr, Beschaffungsmengen, einem Ausbauplan für die Ladeinfrastruktur und einer Gegenüberstellung der Lebenszykluskosten von Diesel- und Elektrobussen. Die Beschaffung der Fahrzeuge kann von der Oberhavel Verkehrsgesellschaft als kommunalem Unternehmen auch über Kredite finanziert werden. Die Einhaltung geltender Beschaffungsvorgaben sollte nicht davon abhängig gemacht werden, ob Bund und Land zusätzliche Mittel bereitstellen.

4. Linie 806 — die stärkste Linie der Region trägt die größten Einschnitte

Feststellung. Für die Linie 806 weist Kapitel 7 (S. 81) aus:

Kennzahl	Wert
Fahrplankilometer 2025 (Planung)	493.704
Fahrplankilometer 2025 (erbracht)	493.958
Fahrplankilometer 2027	414.746
Veränderung	-16,0 Prozent
Mittlere Fahrgäste je Fahrt Mo–Fr 2025	24
Mittlere Fahrgäste je Fahrt Sa/So 2025	14

Nach der Maßnahmentabelle entfallen **6 Fahrtenpaare an Schultagen, 16 an Ferientagen und je 13 an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen**. Werktags gilt in den Randzeiten vor 6.00 Uhr und nach 16.00 Uhr künftig ein 60-Minuten-Takt statt des bisherigen 20/40-Minuten-Takts.

Kapitel 2 (S. 42) hält fest, dass fünf Linien, darunter die 806, im Jahr 2024 „fast 60 Prozent der Nachfrage“ ausgemacht haben. Für die Gemeinde Mühlenbecker Land weist der Entwurf 4.280 Auspendlerinnen und Auspendler nach Berlin aus.

Einwendung. Gekürzt werden nicht Schwachlastzeiten im Sinne geringer Nachfrage, sondern die Randzeiten des Berufsverkehrs und das Wochenende, also die Zeiten, in denen der Weg nach und aus Berlin über den S-Bahnhof Hermsdorf führt. Die erste Fahrt um 5.25 Uhr ab S-Hermsdorf entfällt ebenso wie sämtliche Abfahrten ab 16.25 Uhr. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen entfallen alle Fahrten ab 10.44 Uhr ab S-Hermsdorf und ab 10.16 Uhr in der Gegenrichtung.

Eine Linie, die zu den nachfragestärksten des Landkreises zählt, verliert damit ein Sechstel ihrer Leistung.

Anregung. Wir bitten, die Einschnitte auf der Linie 806 zurückzunehmen, mindestens jedoch die frühe Frühverbindung, die Abendverbindungen aus Berlin und ein durchgehendes Wochenendangebot zu erhalten. Sollte der Finanzrahmen dies nicht zulassen, bitten wir um Darstellung, welche Alternativen geprüft wurden, insbesondere eine gleichmäßigere Verteilung der Einsparung über das Kreisgebiet.

5. Der Linienweg der 806 wird uneinheitlich und unvollständig beschrieben

Feststellung. Der Entwurf bezeichnet die Linie in Kapitel 2 (S. 30 ff.) und Kapitel 7 als „Zühlsdorf – Mühlenbeck – Schildow – Hermsdorf“, in der Maßnahmentabelle dagegen als „**(Zühlsdorf) – Mühlenbeck – Schildow – Hermsdorf**“ mit Zühlsdorf in Klammern. Die Klammer wird nicht erläutert.

Zugleich führt Kapitel 5 mehrere Verknüpfungspunkte auf, die von der 806 bedient werden, im Liniengang aber nicht auftauchen, unter anderem „Glienicke/Nordbahn, C1, Bus-Bus, 806/809“ und „Schönfließ (OHV), Bieselheide, C1“.

Einwendung. Aus dem Entwurf ist nicht erkennbar, welche Ortsteile eine gestrichene Fahrt tatsächlich verlieren. Die Streichungslisten nennen ausschließlich Abfahrtszeiten ab S-Hermsdorf, ab Mühlenbecker Schule und eine Abfahrt ab Schildow Kirche, nicht aber die betroffenen Streckenabschnitte. Erst die Maßnahmentabelle lässt erkennen, dass an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen

künftig ein **120-Minuten-Takt ab Zühlsdorf** und ein 60-Minuten-Takt ab Mühlenbeck gelten soll. Zühlsdorf erhielte also nur den halben Takt.

Diese Angabe steht an einer Stelle, an der sie beim Lesen des Maßnahmenkapitels nicht zu erwarten ist. In der Folge entstehen vor Ort unterschiedliche Auffassungen darüber, welche Ortsteile in welchem Umfang betroffen sind.

Anregung. Wir bitten um eine abschnittsscharfe Darstellung: für jede entfallende Fahrt die Angabe des Streckenabschnitts und der betroffenen Ortsteile, sowie um eine einheitliche und vollständige Bezeichnung des Linienwegs einschließlich der Bedienung von Schönfließ, Bieselheide und Glienicke/Nordbahn. Die Kammersetzung bei „(Zühlsdorf)“ ist zu erläutern.

6. Linie 810 wird auf Einzelfahrten zurückgeführt

Feststellung. Nach der Linienübersicht in Kapitel 7 verkehrt die Linie 810 „Mühlenbeck – Schildow – Glienicke – Mühlenbeck“ bis 2027 mit Einzelfahrten und ab 2027 als Linie der Kategorie E mit Einzelfahrten ausschließlich an Schultagen. An Ferientagen, Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen ist kein Angebot vorgesehen.

Einwendung. Die 810 ist die einzige Querverbindung zwischen Mühlenbeck, Schildow und Glienicke/Nordbahn, die nicht über Berliner Gebiet führt. Sie wird im Entwurf weder in der Schwachstellenanalyse noch im Maßnahmenteil eigenständig bewertet. Eine Begründung für die Rückführung fehlt.

Anregung. Wir bitten um eine Bewertung dieser Linie und um Prüfung, ob die Verbindung Mühlenbeck–Schildow–Glienicke künftig durch eine flexible Bedienform aufrechterhalten werden kann.

7. Die Bewertung der Schulverkehrswirkung widerspricht sich selbst

Feststellung. Kapitel 7 bewertet die Kürzung der Linie 806 (S. 81):

„Die Angebotsreduzierungen an Schultagen betreffen nicht den schulverkehrsrelevanten Zeitraum und an Ferientagen den gesamten Betriebstag. Negative Auswirkungen für den Schulverkehr sind nicht zu erwarten.“

Einwendung. Der Satz stellt im selben Atemzug fest, dass an Ferientagen der gesamte Betriebstag betroffen ist, und schließt daraus, es seien keine negativen Auswirkungen zu erwarten. Für den Schulverkehr im engeren Sinne mag das zutreffen; für Kinder und Jugendliche, die in den Ferien Freizeit-, Betreuungs- und Ferienangebote erreichen müssen, gilt es nicht. Der Entwurf betrachtet Schülerinnen und Schüler ausschließlich als Schulpendinger.

Anregung. Die Wirkung der Ferientagskürzungen auf die Mobilität von Kindern und Jugendlichen außerhalb des Schulwegs sollte eigenständig bewertet werden.

8. Der Status quo der RB27 ist nicht mehr zutreffend dargestellt

Feststellung. Kapitel 2 (S. 29) stellt zum Schienenpersonennahverkehr fest:

„Mit Ausnahme der RB 54 verkehren alle Linien werktags stündlich und sind so aufeinander abgestimmt, dass sich bei Überlagerung von zwei Linien ein halbstündliches Angebot ergibt.“

Einwendung. Für den Haltepunkt Zühlsdorf trifft diese Aussage nach dem seit 14.12.2025 geltenden Fahrplan (NEB, Fahrplan RB27, Stand 01.12.2025) nicht mehr zu, und zwar deutlicher, als ein bloßes Abweichen vom Stundentakt nahelegt. Werktags hält die RB27 in Zühlsdorf in beiden Richtungen nur neunmal täglich: Richtung Berlin um 5.13, 6.13, 7.29, 14.13, 15.13, 16.13, 17.29, 18.13 und 19.13 Uhr, aus Berlin kommend um 4.35, 6.05, 7.05, 8.05, 15.05, 16.05, 17.05, 18.05 und 19.05 Uhr. Zwischen 7.29 und 14.13 Uhr beziehungsweise zwischen 8.05 und 15.05 Uhr verkehrt an Werktagen fast sieben Stunden lang keine einzige Fahrt, über den gesamten Vormittag und die Mittagszeit besteht kein Angebot, nicht nur ein ausgedünnter Takt. Vor 4.35 Uhr und nach 19.13 Uhr fährt ebenfalls keine RB27 mehr. Der Entwurf beschreibt damit einen Angebotsstand, der zum Zeitpunkt der Auslegung bereits seit rund neun Monaten überholt ist. Da die Bestandsaufnahme die Grundlage der Schwachstellenanalyse und der Maßnahmenableitung bildet, wirkt sich das auf die gesamte Bewertung des Ortsteils Zühlsdorf aus: Eine bereits eingetretene, über den bloßen Stundentakt-Befund hinausgehende Verschlechterung im Schienenverkehr bleibt unberücksichtigt, während im Busverkehr zusätzlich gekürzt wird.

Anregung. Der Bestandteil ist auf den geltenden Fahrplan zu aktualisieren und sollte die mehrstündige vormittägliche Bedienungslücke in Zühlsdorf benennen, nicht nur das Abweichen vom Stundentakt. Die Wiederherstellung einer durchgehenden, mindestens stündlichen Taktung der RB27 in Zühlsdorf sollte in die Liste der Prüfaufträge an andere Aufgabenträger aufgenommen werden. Für Ortsteile, in denen sich Schiene und Bus zeitgleich verschlechtern, sollte der Plan die Gesamtwirkung ausweisen statt beide Verkehrsträger getrennt zu betrachten.

9. Die Darstellung des S-Bahn-Angebots unterscheidet nicht zwischen den Linien

Feststellung. Kapitel 3.2 (S. 30) beschreibt die drei S-Bahn-Linien im südlichen Kreisgebiet und schließt:

„Alle drei S-Bahnlinien verkehren im Landkreis Oberhavel täglich alle 20 Minuten.“

Einwendung. Nach unserer Kenntnis trifft diese Aussage für die S8 nicht im selben Umfang zu wie für die S1 und die S25. Das Angebot der S8 ist am Abend ausgedünnt und endet früher als das der beiden anderen Linien. Wie schon bei der RB27 beschreibt der Bestandteil damit ein Angebot, das tatsächlich nicht durchgehend zur Verfügung steht. Für die Gemeinde Mühlenbecker Land ist das erheblich: Mühlenbeck-Mönchmühle ist die einzige S-Bahn-Station im Gemeindegebiet, und sie wird ausschließlich von der S8 bedient. Wer abends aus Berlin zurückkommt, ist auf diese Linie angewiesen. Da die Bestandsaufnahme die Grundlage der Schwachstellenanalyse bildet, bleibt eine Schwäche unentdeckt, die durch die zeitgleiche Kürzung der Zubringerlinie 806 noch verstärkt wird.

Anregung. Wir bitten, die Bedienung der drei S-Bahn-Linien im Bestandteil differenziert darzustellen, insbesondere Taktichte am Abend und Zeitpunkt der jeweils letzten Fahrt. Soweit sich die

Ausdünnung der S8 bestätigt, bitten wir, ihre Behebung in die Anforderungen an den Aufgabenträger des SPNV aufzunehmen.

10. Der Plan formuliert keine eigene Forderung zur Entwicklung des Schienenverkehrs

Feststellung. Der SPNV liegt nach § 3 ÖPNVG in der Aufgabenträgerschaft des Landes. Kapitel 3.2 (S. 30) gibt die Vorhaben des Projekts i2030 wieder: eine Verlängerung der S-Bahn von Hennigsdorf bis Velten ab Mitte der 2030er Jahre sowie einen 10-Minuten-Takt auf den Streckenästen nach Oranienburg und Hennigsdorf.

Einwendung. Der Entwurf referiert diese Vorhaben, formuliert aber keine eigene Position dazu, welche Entwicklungen der Landkreis für erforderlich hält und in welchem Zeitraum. Bus- und Schienenangebot hängen im südlichen Kreisgebiet unmittelbar zusammen: Die Linie 806 ist Zubringer zur S-Bahn und künftig zur Heidekrautbahn. Wer das Busangebot kürzt und zugleich keine Anforderungen an den Schienenverkehr formuliert, überlässt die Entwicklung des Gesamtangebots anderen. Dass der Landkreis für den SPNV nicht Aufgabenträger ist, steht dem nicht entgegen; der Plan benennt an anderer Stelle ebenfalls Erwartungen an Dritte.

Anregung. Wir bitten, in den Nahverkehrsplan eine klare Forderung an das Land Brandenburg und den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg aufzunehmen. Aus unserer Sicht gehören dazu:

1. der Ausbau von S1 und S8 auf einen 10-Minuten-Takt bis Oranienburg beziehungsweise Birkenwerder,
 2. der Umbau des Bahnhofs Birkenwerder zum Regionalbahnhof mit einem künftigen Halt des RE5, bei dessen 30-Minuten-Takt abwechselnd in Oranienburg und Birkenwerder,
 3. die zweigleisige Reaktivierung der Nordbahn und der Kremmener Bahn als Strecken des Regional- und Fernverkehrs,
 4. die vollständige Reaktivierung der Heidekrautbahn.
-

11. Der Plan kündigt neue Bus-Bahn-Verknüpfungen an und kürzt zugleich die Zubringer

Feststellung. Kapitel 5 (S. 57) hält fest:

„Im Zuge des Ausbaus der Stammstrecke der Heidekrautbahn werden folgende Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und Busverkehr entstehen: Mühlenbeck, Schildow und Schildow Nord (im Landkreis Oberhavel) [...]“

Für die Ausgestaltung verweist der Entwurf auf die Qualitätsvorgaben des VBB, die Anforderungen an die Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit sowie auf ausreichende Fahrradabstellanlagen an allen SPNV-Zugangsstellen.

Unmittelbar davor listet Tabelle 17 (S. 57) die bestehenden Verknüpfungspunkte im Landkreis mit ihrer VBB-Kategorie auf. Mühlenbeck-Mönchmühle ist dort nicht enthalten, obwohl die Übersicht der

Zugangsstellen in Kapitel 3 (S. 38) die Station mit der Linie S8, den Buslinien 806 und 810 sowie mit P+R- und B+R-Anlagen ausweist.

Einwendung. Die drei künftigen Verknüpfungspunkte liegen sämtlich an der Linie 806 beziehungsweise in deren Bedienungsraum. Ein Verknüpfungspunkt entfaltet seinen Nutzen nur, wenn beide Verkehrsmittel verlässlich verkehren. Der Entwurf plant den Ausbau der Verknüpfung und die Reduzierung des Zubringers im selben Dokument, ohne beides zueinander in Beziehung zu setzen.

Zugleich fehlt mit Mühlenbeck-Mönchmühle ein bestehender, täglich genutzter Verknüpfungspunkt zwischen S-Bahn und Bus in Tabelle 17. Für die Gemeinde Mühlenbecker Land ist die Station der wichtigste Zugang zum Schienennetz. Wer sie in der Übersicht der Verknüpfungspunkte nicht führt, unterschätzt bei der Bewertung der Anschlusssicherung und der Ausstattungsstandards ihre Bedeutung.

Anregung. Für die künftigen Verknüpfungspunkte Mühlenbeck, Schildow und Schildow Nord sollte der Plan das erforderliche Busangebot definieren und sicherstellen, dass es zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme zur Verfügung steht. Die Anschlusssicherung zwischen Bus und Bahn sollte als Qualitätsziel aufgenommen werden. Mühlenbeck-Mönchmühle ist in Tabelle 17 als Verknüpfungspunkt mit Bahn- und Busfunktion aufzunehmen und entsprechend seiner Bedeutung zu kategorisieren.

12. Die Zuständigkeit für Park+Ride-Anlagen ist unzutreffend zugeordnet

Feststellung. Kapitel 5 (S. 59) hält unter der Überschrift „MIV“ fest:

„Aus Sicht des Landkreises Oberhavel wird auch die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen mit ausreichend dimensionierten Park+Ride-Anlagen durch die Infrastrukturbetreiber gefordert und unterstützt.“

Einwendung. Diese Zuordnung trifft sachlich nicht zu. Bau und Ausbau von Park+Ride-Anlagen liegen im Land Brandenburg in aller Regel bei den Kommunen, nicht bei den Betreibern der Schieneninfrastruktur. Der Plan richtet seine Forderung damit an einen Akteur, der dafür nicht zuständig ist. Für die Gemeinden bleibt die Aufgabe bestehen, ohne dass der Plan sich dazu verhält, wie sie diese bewältigen sollen. Das wiegt schwerer, wenn zugleich das Busangebot zurückgenommen wird: Fällt eine Busverbindung zum Bahnhof weg, steigt der Bedarf an Abstellflächen.

Anregung. Die Aussage sollte richtiggestellt werden. An ihre Stelle sollte eine Darstellung treten, wie der Landkreis die kreisangehörigen Gemeinden bei Bau und Ausbau von Park+Ride-Anlagen unterstützt, etwa durch Mittel aus der in Kapitel 8.4 beschriebenen Förderrichtlinie des Landkreises und durch Planungskapazitäten.

13. Die Kürzung entzieht der kommunalen Bauleitplanung ihre Grundlage

Feststellung. Die Gemeinde Mühlenbecker Land hat den zweiten Entwurf ihres Flächennutzungsplans bis zum 18.09.2026 öffentlich ausgelegt. Dessen Begründung stützt die räumliche Verteilung der Siedlungsentwicklung ausdrücklich auf die Erreichbarkeit und hält fest, alle Ortsteile seien „durch

mindestens stündlich, in Mühlenbeck und Schildow dreimal stündlich verkehrende Buslinien mit den S-Bahnhöfen Mühlenbeck-Mönchmühle und Berlin Hermsdorf verbunden”.

Einwendung. Diese Annahme trifft ab 2027 nicht mehr zu. Die Gemeinde plant ihre Siedlungsentwicklung derzeit auf einer verkehrlichen Grundlage, die der Nahverkehrsplan zeitgleich entzieht. Beide Verfahren laufen parallel, ohne aufeinander Bezug zu nehmen.

Anregung. Wir bitten den Landkreis, die kommunale Bauleitplanung der betroffenen Gemeinden bei der Bewertung der Angebotsänderungen einzubeziehen und den Abgleich in der Begründung darzustellen.

14. Kostenverlagerung auf die Kommunen

Feststellung. Kapitel 8 bestimmt: „Zusätzliche, durch Dritte gewünschte, ÖPNV-Angebote sind vollständig durch Dritte zu finanzieren.”

Einwendung. In der Zusammenschau mit der Angebotsreduzierung bedeutet das eine Verlagerung: Was der Landkreis streicht, können die Gemeinden nur auf eigene Kosten aufrechterhalten. Hinzu kommt ein zweiter Effekt. Die Gemeinde Mühlenbecker Land befindet sich derzeit im Verfahren zur Änderung ihrer Stellplatzsatzung und ihrer Stellplatzablösesatzung. Eine Absenkung der Stellplatzpflicht setzt ein tragfähiges ÖPNV-Angebot voraus. Entfällt dieses, muss die Gemeinde öffentlichen Parkraum herstellen und unterhalten.

Anregung. Der Plan sollte die finanziellen Wirkungen der Angebotsreduzierung auf die kreisangehörigen Gemeinden darstellen. Vor der Beschlussfassung sollte geklärt werden, in welchem Umfang Einsparungen des Landkreises zu Mehraufwand bei den Gemeinden führen.

15. Flexible Bedienformen sind für den Südkreis nicht erkennbar vorgesehen

Feststellung. Der Entwurf misst flexiblen Bedienformen erhebliche Bedeutung bei. Kapitel 1 formuliert das Ziel, das Angebot MOHVER auszubauen und bestehende liniengebundene Rufbusfahrten „möglichst vollständig” durch MOHVER zu ersetzen. Die im Textteil beschriebenen Bediengebiete beziehen sich auf den nördlichen Kreisbereich; für die Linie 806 weist der Entwurf einen Rufbusanteil von null aus.

Einwendung. Wo Linienfahrten entfallen, wäre eine flexible Bedienform der naheliegende Ersatz. Der Entwurf prüft diese Möglichkeit für die von Kürzungen betroffenen Abschnitte im südlichen Kreisgebiet nicht erkennbar.

Anregung. Wir bitten um Aufnahme eines Prüfauftrags, ob MOHVER oder eine andere flexible Bedienform die entfallenden Fahrten auf den Linien 806 und 810 ersetzen kann, insbesondere in den Abend- und Wochenendzeiten.

16. Die Anfangs- und Endzeiten der Mindestbedienstandards sind für das Berliner Umland zu eng

Feststellung. Tabelle 15 (Kapitel 5.1.2, S. 53) legt die Mindestbedienungsstandards fest. Für das Hauptnetz I und II gilt ein Betriebszeitraum von 5 bis 21 Uhr montags bis freitags, 7 bis 19 Uhr samstags und 8 bis 18 Uhr sonntags. Für das Ergänzungsnetz gilt 6 bis 18 Uhr montags bis freitags und 8 bis 18 Uhr am Wochenende. Kapitel 1.4.2 (S. 9) nennt als Ziel ebenfalls eine Bedienung „mindestens im Hauptnetz zwischen 5 und 21 Uhr (Montag bis Freitag)“.

Einwendung. Ein Betriebsende um 21 Uhr an Werktagen, um 19 Uhr an Samstagen und um 18 Uhr an Sonntagen wird den Verhältnissen im Berliner Umland nicht gerecht. Wer in Berlin arbeitet, im Schichtdienst tätig ist, eine Abendveranstaltung besucht oder einen späteren Zug erreicht, kann mit diesen Zeiten nicht zuverlässig nach Hause zurückkehren. Für einen Landkreis, dessen südliche Gemeinden auf den Berufs- und Ausbildungsverkehr nach Berlin ausgerichtet sind, ist ein Betriebsschluss am frühen Abend kein zeitgemäßer Mindeststandard.

Nach unserem Kenntnisstand liegen die entsprechenden Zeiten im geltenden Nahverkehrsplan deutlich später. Wir bitten insoweit um eine Gegenüberstellung der bisherigen und der künftigen Betriebszeiträume, damit die Veränderung nachvollziehbar wird.

Hinzu kommt eine Folgewirkung, die der Entwurf nicht behandelt. Nach Tabelle 16 (Kapitel 5.1.3, S. 54) orientiert sich der Betriebszeitraum der flexiblen Bedienangebote an den angebundenen Linien des Hauptnetzes. Wird der Betriebszeitraum des Hauptnetzes verkürzt, verkürzt sich damit auch der Zeitraum, in dem MOHVER zur Verfügung steht. Die Lücke am Abend lässt sich auf dieser Grundlage gerade nicht schließen.

Anregung. Wir bitten, die Anfangs- und Endzeiten der Mindestbedienstandards zumindest für die Gemeinden im Berliner Umland an den tatsächlichen Bedarf anzupassen. Die Differenz zwischen dem bisherigen und dem künftigen Betriebszeitraum sollte mindestens durch das flexible Bedienangebot MOHVER abgedeckt werden. Dafür ist in Tabelle 16 festzulegen, dass der Betriebszeitraum von MOHVER über den des Hauptnetzes hinausreicht, statt ihm zu folgen.

17. Nicht erschlossene Siedlungsgebiete werden kartiert, aber nicht benannt

Feststellung. Kapitel 5.1.1 (S. 50) legt fest, dass Siedlungseinheiten an den ÖPNV angebunden werden, die mindestens 200 Einwohnerinnen und Einwohner, 200 Arbeitsplätze oder einen vergleichbaren Mobilitätsbedarf aufweisen. Kapitel 6 enthält dazu Abbildung 17 „Haltestelleneinzugsradien und nicht erschlossene Siedlungsgebiete“ (S. 73) und hält fest, viele der nicht erschlossenen Siedlungen unterschritten „den Grenzwert zur Bedienung im ÖPNV von mindestens 200 Einwohnerinnen und Einwohnern“.

Einwendung. Der Textteil benennt die betroffenen Siedlungsgebiete nicht. Eine Kartendarstellung allein erlaubt den Gemeinden keine eindeutige Zuordnung, welche ihrer Wohngebiete als nicht erschlossen gelten und welche Maßnahmen daraus folgen sollen. Der Entwurf stellt den Befund damit fest, ohne eine Konsequenz daran zu knüpfen.

Hinzu kommt die Frage nach dem Grenzwert selbst. Aus dem Entwurf geht nicht hervor, warum die Schwelle bei 200 Einwohnerinnen und Einwohnern gezogen wird, ob dieser Wert gegenüber dem

geltenden Nahverkehrsplan verändert wurde und welche Erwägungen dem zugrunde liegen. Je höher die Schwelle liegt, desto mehr Siedlungsbereiche fallen dauerhaft aus der Erschließungspflicht heraus; für die dort wohnenden Menschen bleibt der Pkw. Das steht in einem Spannungsverhältnis zu dem Ziel, bis 2030 einen Anteil des Umweltverbunds von 60 Prozent zu erreichen.

Anregung. Wir bitten um eine tabellarische Auflistung der nicht erschlossenen Siedlungsgebiete je Gemeinde, ergänzend zur Abbildung 17, und um Angabe, ob und auf welchem Weg ihre Erschließung im Planungszeitraum vorgesehen ist. Für Gebiete, die im Planungszeitraum nicht erschlossen werden sollen, sollte der Plan darstellen, welche Voraussetzungen dafür künftig erfüllt sein müssten.

Ferner bitten wir um eine Begründung des Grenzwerts von 200 Einwohnerinnen und Einwohnern, um die Angabe, wie er sich zum bisher geltenden Wert verhält, und um eine Darstellung, wie er mit dem Ziel aus § 5 Abs. 1 BbgMobG vereinbar ist.

18. Das gemeinsame Verkehrskonzept der Nordbahngemeinden kommt im Plan nicht vor

Feststellung. Die Gemeinden Mühlenbecker Land, Glienicke/Nordbahn, Birkenwerder und Hohen Neuendorf haben ein gemeinsames interkommunales Verkehrskonzept erarbeitet und arbeiten seit 2026 mit einem gemeinsamen Mobilitätsmanager an dessen Umsetzung. Im Entwurf des Nahverkehrsplans findet sich dazu keine Erwähnung.

Einwendung. Kapitel 1.2 sagt zu, bei der Fortschreibung „überregionale, regionale und lokale Planungen“ zu berücksichtigen. Ein von vier Gemeinden gemeinsam beschlossenes Verkehrskonzept ist eine solche Planung.

Anregung. Wir bitten um Aufnahme des interkommunalen Verkehrskonzepts in die Liste der berücksichtigten Planungen und um Darstellung, wie sich seine Maßnahmen zu den Festlegungen des Nahverkehrsplans verhalten.

19. Das Modal-Split-Ziel und die Angebotsentwicklung laufen auseinander

Feststellung. Kapitel 1.2 (S. 6) nennt § 5 Abs. 1 BbgMobG als verbindlichen Rahmen: Der Umweltverbund aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr soll bis 2030 einen Anteil von 60 Prozent an allen im Land Brandenburg zurückgelegten Wegen haben. Kapitel 1.4.2 (S. 9) greift das auf:

„Das Landkreis Oberhavel unterstützt das Ziel der Landesregierung zur Verlagerung von Verkehr zum Umweltverbund § 5 BbgMobG. Das kommunale ÖPNV-Angebot muss für den Landkreis jedoch wirtschaftlich tragfähig bleiben.“

Kapitel 2 (S. 39) weist zugleich aus, dass der Pkw-Bestand im Landkreis seit 2019 um rund fünf Prozent gestiegen ist; der Motorisierungsgrad liegt bei 599 Pkw je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner.

Einwendung. Der Entwurf benennt das gesetzliche Ziel, leitet daraus aber keine Anforderung an das Angebot ab. Eine Reduzierung der Fahrplanleistung auf nachfragestarken Linien wirkt dem Ziel ent-

gegen. Der Plan enthält weder eine Aussage darüber, wo der Landkreis beim Modal Split heute steht, noch einen Pfad, auf dem der Zielwert bis 2030 erreicht werden soll, noch eine Abschätzung, wie die geplanten Maßnahmen darauf wirken. Die Zielformulierung bleibt damit folgenlos.

In der vorliegenden Form ist der Entwurf aus unserer Sicht nicht geeignet, einen Beitrag zur Erreichung des Ziels aus § 5 Abs. 1 BbgMobG zu leisten. Er sollte insoweit überarbeitet werden.

Anregung. Wir bitten darum,

1. die Modal-Split-Werte für den Landkreis Oberhavel der Jahre 2020 bis 2025 dem Plan als Anlage beizufügen,
2. einen Gleitpfad bis 2030 darzustellen, aus dem hervorgeht, mit welchen Zwischenwerten und mit welchen Maßnahmen der Anteil von 60 Prozent erreicht werden soll, und
3. die Wirkung des Maßnahmenkonzepts auf den Modal Split abzuschätzen und dem Gleitpfad gegenüberzustellen.

20. Die Darstellung der Fahrplanänderungen ist nicht nachvollziehbar

Feststellung. Kapitel 7 stellt die Angebotsänderungen ab S. 80 je Linie dar. Angegeben werden die entfallenden Fahrten mit ihrer Abfahrtszeit, eine zusammenfassende Bewertung sowie je Linie die Fahrplankilometer 2025 und 2027 und die mittlere Anzahl Fahrgäste je Fahrt, getrennt nach Montag bis Freitag sowie Samstag, Sonn- und Feiertag.

Einwendung. Diese Darstellung lässt die Wirkung der einzelnen Streichung nicht erkennen. Fahrplankilometer und Fahrgastzahlen sind Summen- beziehungsweise Mittelwerte je Linie; welche Leistung und welche Nachfrage auf die konkret gestrichene Fahrt entfallen, geht daraus nicht hervor. Zugleich fehlen zu den genannten Abfahrtszeiten die Anfangs- und Endhaltestellen, sodass ohne Rückgriff auf den geltenden Fahrplan nicht erkennbar ist, welche Verbindung entfällt und welche Orte sie verbindet.

Eine Abwägung zwischen Einsparung und Angebotsverlust ist auf dieser Grundlage weder den Gremien des Landkreises noch den betroffenen Gemeinden möglich. Wo die Bewertung eine „geringe Nachfrage“ feststellt, lässt sich diese Einschätzung nicht überprüfen.

Anregung. Wir bitten um eine Darstellung je Linie in der Form eines Fahrplans: sämtliche Fahrten mit Anfangs- und Endhaltestelle, die entfallenden Fahrten darin einzeln gekennzeichnet. Zu jeder entfallenden Fahrt sollten die entfallenden Fahrplankilometer und die durchschnittliche Zahl der Fahrgäste dieser Fahrt angegeben werden. Erst damit wird nachvollziehbar, welche Einsparung welchem Angebotsverlust gegenübersteht.

21. Der Plan kürzt bestehende Angebote, entwickelt aber keine neuen

Feststellung. Das Maßnahmenkonzept in Kapitel 7 besteht im Wesentlichen aus der Rücknahme bestehender Leistungen. Neue oder umgebaute Linien, die zusätzliche Nachfrage erschließen sollen, sieht der Entwurf nicht vor.

Einwendung. Angebotsentwicklung erschöpft sich nicht in der Rücknahme von Leistung. Für die Linie X26 liegt eine Untersuchung von Ben Henning vor, nach der ein Umbau des Angebots ohne zusätzliche Fahrzeuge und ohne zusätzliches Fahrpersonal möglich ist. Ein solcher Ansatz, vorhandene Ressourcen anders einzusetzen, kommt im Entwurf nicht vor. Damit bleibt ungenutzt, dass sich Nachfrage auch innerhalb des bestehenden Kostenrahmens steigern lässt. Das wirkt zugleich auf die Verteilung der Landesmittel zurück, die sich zu 25 Prozent nach den Fahrgastzahlen bemisst (Punkt 2).

Anregung. Wir bitten um Aufnahme eines eigenen Abschnitts zur Angebotsentwicklung. Er sollte prüfen, welche Linien durch einen Umbau des Fahrplans, eine veränderte Linienführung oder eine bessere Verknüpfung ohne zusätzlichen Ressourceneinsatz nachfragestärker werden können. Der Vorschlag zur Linie X26 sollte dabei ausdrücklich geprüft und das Ergebnis dargestellt werden.

Zusammenfassung unserer Anregungen

1. Den Zusammenhang zwischen Finanzrahmen und Angebotskürzung offenlegen, je Linie den zugerechneten Einsparbetrag ausweisen und die Fragen zum Finanzierungsplan in Kapitel 8.3 beantworten (Kostensteigerung je Fahrplankilometer 2022 bis 2026, Tragfähigkeit des Ausgleichs von 400.000 Euro, Höhe des bisherigen Eigenanteils, fehlende Ausbaumittel).
2. Die Rückwirkung der Angebotsreduzierung auf die Landeszuweisungen nach § 1 ÖPNVFV berechnen und der Einsparung gegenüberstellen.
3. Einen verbindlichen Umstellungspfad für die Busflotte nach dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz aufnehmen, mit Zwischenzielen, Beschaffungsmengen, Ladeinfrastruktur und einem Vergleich der Lebenszykluskosten.
4. Die Einschnitte auf der Linie 806 zurücknehmen, mindestens Frühverbindung, Abendverbindungen und Wochenendangebot erhalten.
5. Den Linienweg der 806 einheitlich und vollständig bezeichnen, die Streichungen abschnittsscharf darstellen, die Klammersetzung bei „(Zühlsdorf)“ erläutern.
6. Die Linie 810 eigenständig bewerten und eine flexible Bedienform prüfen.
7. Die Wirkung der Ferientagskürzungen auf Kinder und Jugendliche außerhalb des Schulwegs bewerten.
8. Den Bestandteil zur RB27 aktualisieren (Zühlsdorf: werktags nur neun Fahrten je Richtung, rund siebenstündige Bedienungslücke vormittags) und die Wiederherstellung einer durchgehenden Taktung als Prüfauftrag aufnehmen.
9. Das S-Bahn-Angebot differenziert darstellen, insbesondere Abendtakt und letzte Fahrt der S8, und eine festgestellte Ausdünnung in die Anforderungen an den SPNV-Aufgabenträger aufnehmen.
10. Eine klare Forderung zur Entwicklung des Schienenverkehrs aufnehmen: 10-Minuten-Takt S1 und S8, Regionalbahnhof Birkenwerder mit RE5-Halt, zweigleisige Reaktivierung von Nordbahn und Kremmener Bahn, vollständige Reaktivierung der Heidekrautbahn.
11. Für die künftigen Verknüpfungspunkte Mühlenbeck, Schildow und Schildow Nord das erforderliche Busangebot definieren, die Anschlusssicherung als Qualitätsziel aufnehmen und Mühlenbeck-Mönchmühle in Tabelle 17 als Verknüpfungspunkt ergänzen.

12. Die Zuständigkeit für Park+Ride-Anlagen richtigstellen und darstellen, wie der Landkreis die Kommunen dabei finanziell und planerisch unterstützt.
13. Die kommunale Bauleitplanung der betroffenen Gemeinden einbeziehen.
14. Die finanziellen Wirkungen der Kürzungen auf die kreisangehörigen Gemeinden darstellen.
15. Flexible Bedienformen als Ersatz für entfallende Fahrten im Südkreis prüfen.
16. Die Anfangs- und Endzeiten der Mindestbedienstandards für das Berliner Umland anpassen, die bisherigen und künftigen Betriebszeiträume gegenüberstellen und die Differenz mindestens durch MOHVER abdecken.
17. Die nicht erschlossenen Siedlungsgebiete je Gemeinde tabellarisch benennen, Wege zu ihrer Anbindung aufzeigen und den Grenzwert von 200 Einwohnerinnen und Einwohnern begründen.
18. Das interkommunale Verkehrskonzept der Nordbahngemeinden berücksichtigen.
19. Die Modal-Split-Werte 2020 bis 2025 beifügen, einen Gleitpfad bis 2030 darstellen und die Wirkung des Maßnahmenkonzepts darauf abschätzen.
20. Die Fahrplanänderungen je Linie als vollständigen Fahrplan mit Anfangs- und Endhaltestellen darstellen und jede entfallende Fahrt einzeln mit Fahrplankilometern und durchschnittlicher Fahrgastzahl ausweisen.
21. Einen Abschnitt zur Angebotsentwicklung aufnehmen und den Vorschlag zur Linie X26 prüfen.

Wir bitten um Berücksichtigung dieser Punkte bei der Überarbeitung des Entwurfs und um Mitteilung, wie mit ihnen verfahren wurde.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Fraktion WiR! Mühlenbecker Land