

Oberkrämer Kremmen

Stellungnahme des SPD-Ortsvereins Oberkrämer Kremmen

zum Entwurf des Nahverkehrsplans des Landkreises Oberhavel für den Zeitraum 2027 bis 2031

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Mitglieder des Kreistages,
sehr geehrte Vertreterinnen und Vertreter der Kreisverwaltung,

der SPD-Ortsverein Oberkrämer Kremmen begrüßt, dass der Landkreis Oberhavel mit dem Entwurf des Nahverkehrsplans 2027 bis 2031 eine Grundlage für die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs schaffen möchte. Positiv ist insbesondere, dass der Entwurf die Bedeutung des ÖPNV für gleichwertige Lebensverhältnisse, Klimaschutz, Verkehrssicherheit und die Wahlfreiheit beim Verkehrsmittel ausdrücklich anerkennt.

Gleichzeitig sehen wir erhebliche Lücken zwischen diesen Zielsetzungen und den konkret vorgesehenen Maßnahmen. Gerade in Oberkrämer und Kremmen drohen Verschlechterungen, die für viele Bürgerinnen und Bürger zu weniger Mobilität, längeren Wegen und einer stärkeren Abhängigkeit vom eigenen Auto führen würden. Der ÖPNV ist jedoch keine freiwillige Zusatzleistung, sondern ein zentraler Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Verlässliche Verbindungen für Oberkrämer sichern

Für die Gemeinde Oberkrämer sind alle Ortsteile Vehlefan, Schwante, Bärenklau, Neu Vehlefan, Eichstädt, Marwitz und Bötzwitz auf verlässliche Busverbindungen angewiesen. Der Entwurf sieht bei der Linie 812 deutliche Einschränkungen vor:

- Abendfahrten ab etwa 18 Uhr sollen entfallen.
- Das Angebot an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen soll vollständig gestrichen werden.
- Die Fahrplankilometer der Linie sollen von 174.748 auf 149.088 Kilometer sinken.
- Für Bötzwitz ist weiterhin keine gleichwertige und verbindlich umgesetzte Direktverbindung nach Hennigsdorf oder Velten vorgesehen.

Oberkrämer Kremmen

Diese Kürzungen treffen nicht nur Schülerinnen und Schüler. Betroffen sind auch Berufspendlerinnen und Berufspendler, ältere Menschen, Menschen ohne Führerschein, Familien sowie alle Bürgerinnen und Bürger, die Arzttermine, Einkäufe, kulturelle Angebote oder Freizeitaktivitäten wahrnehmen möchten.

Besonders kritisch ist, dass der Entwurf selbst eine durchschnittliche Nachfrage von rund zehn Fahrgästen je Fahrt an Werktagen und rund elf Fahrgästen an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen ausweist. Im Jahr 2024 wurden auf der Linie 812 insgesamt 104.606 Fahrgäste gezählt. Eine vollständige Streichung des Wochenendverkehrs lässt sich vor diesem Hintergrund nicht allein mit einer vermeintlich geringen Auslastung rechtfertigen. Gerade in ländlicheren und weniger besiedelten Ortsteilen muss der ÖPNV auch dann verfügbar sein, wenn die Nachfrage nicht mit dicht besiedelten städtischen Bereichen vergleichbar ist.

Wir fordern daher:

1. Das Wochenend- und Feiertagsangebot der Linie 812 darf nicht ersatzlos entfallen.
2. Sollte ein regulärer Linienverkehr an einzelnen Zeiten aus wirtschaftlichen Gründen nicht aufrechterhalten werden können, muss verbindlich ein Rufbusangebot eingerichtet werden.
3. Dieses Rufbusangebot muss auch samstags, sonntags und an Feiertagen verfügbar sein.
4. Die Anmeldung muss niedrigschwellig möglich sein sowohl telefonisch als auch digital.
5. Die Anschlüsse an Bahn- und Busverbindungen müssen zuverlässig gewährleistet werden.
6. Die geplante Verbesserung der Anbindung von Bötzwow an Hennigsdorf beziehungsweise Velten muss konkretisiert und mit einem verbindlichen Prüf- oder Umsetzungstermin versehen werden.

Der Entwurf sieht für flexible Bedienformen grundsätzlich eine Anmeldung bis 90 Minuten vor Fahrtantritt sowie eine telefonische und digitale Buchungsmöglichkeit vor. Ein solches Angebot kann eine sinnvolle Ergänzung sein es darf aber nicht zu einem bloßen Ersatzwort für eine ersatzlose Angebotskürzung werden. Ein Rufbus muss im Alltag tatsächlich nutzbar, verständlich beworben und ausreichend finanziert sein.

Oberkrämer Kremmen

Kremmen braucht ein stabiles Grundangebot

Auch in Kremmen sind deutliche Verschlechterungen vorgesehen. Die Linie 800 soll insbesondere abends, in den Ferien und am Wochenende ausgedünnt beziehungsweise auf Kleinbusverkehr umgestellt werden. Bei der Linie 801 soll das Angebot an Samstagen, Sonn- und Feiertagen vollständig entfallen.

Die Linie 800 beförderte im Jahr 2024 insgesamt 298.359 Fahrgäste. Die durchschnittliche Nachfrage lag 2025 bei etwa 27 Fahrgästen je Fahrt an Werktagen und 16 Fahrgästen am Wochenende. Die Linie erfüllt damit eine wichtige regionale Verbindungsfunktion zwischen Oranienburg und Kremmen. Ihre Bedeutung erschöpft sich nicht in der Schülerbeförderung.

Wir fordern daher:

- Der regelmäßige Linienverkehr zwischen Oranienburg und Kremmen muss auch außerhalb der Schulzeiten verlässlich erhalten bleiben.
- Abendliche Verbindungen dürfen nicht so weit reduziert werden, dass Beschäftigte im Schichtdienst, Auszubildende und alle anderen Nutzerinnen und -nutzer faktisch ausgeschlossen werden.
- Für die wegfallenden Wochenendfahrten der Linie 801 muss ebenfalls ein bedarfsgesteuertes und barrierearmes Ersatzangebot geschaffen werden.
- Vor einer endgültigen Entscheidung müssen die Auswirkungen auf die Kremmener Ortsteile, insbesondere Beetz, Sommerfeld, Hohenbruch und die Verbindungen zum Bahnhof Kremmen, transparent dargestellt werden.

Ein Nahverkehrsangebot, das nur an Schultagen und zu den klassischen Arbeitszeiten funktioniert, ist für eine wachsende und älter werdende Gesellschaft nicht ausreichend. Mobilität muss auch am Wochenende, in den Ferien und am Abend möglich sein.

Die Linie 814 darf nicht ersatzlos gestrichen werden

Besonders entschieden lehnen wir die derzeit vollständige Einstellung der Linie 814 zwischen Kremmen und Hennigsdorf ab.

Der Entwurf begründet die Streichung im Wesentlichen mit der Parallelität zur RB 55 sowie mit bestehenden oder möglichen Alternativverbindungen der Linien 800 bis 812 und 824. Diese Argumentation greift aus unserer Sicht zu kurz da auch diese massiv ausgedünnt werden.

Oberkrämer Kremmen

Die Linie 814 erfüllt eine eigenständige Erschließungsfunktion zwischen Kremmen, Schwante und Marwitz bis nach Hennigsdorf zum Krankenhaus. Der Entwurf räumt selbst ein, dass durch die Einstellung längere Fußwege zu Bahnhöfen entstehen können, dass die Feinerschließung verloren geht und dass insbesondere die Frühfahrten vergleichsweise gut ausgelastet waren.

Die ausgewiesene Zahl von 10.704 Fahrgästen im Jahr 2024 darf daher nicht isoliert betrachtet werden. Im ländlichen Raum ist entscheidend, welche Orte eine Linie erschließt und welche konkreten Wege sie ermöglicht. Eine Buslinie kann für einzelne Fahrgäste unverzichtbar sein, auch wenn sie im Jahresvergleich weniger Fahrgäste aufweist als eine städtische Hauptlinie.

Eine vollständige Streichung ist insbesondere deshalb nicht vertretbar, weil die als Ersatz angeführte Bahnverbindung nicht in allen Fällen gleichwertig ist:

- Bahnhöfe sind für manche Fahrgäste nur mit längeren Fußwegen erreichbar.
- Die Bahn ersetzt keine Feinerschließung zwischen den Ortsteilen.
- Bei Ausfällen, Verspätungen oder Baustellen fehlt eine alternative Verbindung.
- Die bestehenden Buslinien, auf die verwiesen wird, sollen teilweise selbst ausgedünnt werden.
- Geplante Verbesserungen des Schienenverkehrs sind nicht vollständig umgesetzt und nicht für den gesamten Zeitraum 2027 bis 2031 gesichert.

Wir fordern deshalb:

1. Die Linie 814 darf nicht vollständig eingestellt werden.
2. Mindestens die nachweislich gut genutzten Frühverbindungen müssen erhalten bleiben.
3. Für alle weiteren entfallenden Fahrten ist ein verbindliches Rufbusangebot zwischen Kremmen, Schwante, Marwitz und Hennigsdorf einzurichten.
4. Die Linie 814 muss mindestens so lange erhalten bleiben, bis die als Ersatz angeführten Bahn- und Busangebote tatsächlich vorhanden, verlässlich und ausreichend leistungsfähig sind.

Oberkrämer Kremmen

Geplante Bahnprojekte sind kein Ersatz für heutige Verbindungen

Der Entwurf verweist wiederholt auf die Verlängerung der RB 55, den Ausbau des Prignitz-Expresses und die geplante S-Bahn-Verlängerung von Hennigsdorf nach Velten. Diese Projekte sind grundsätzlich zu begrüßen. Sie dürfen jedoch nicht als Begründung für heutige Kürzungen herangezogen werden, solange ihre Umsetzung nicht gesichert ist.

Der Entwurf selbst beschreibt die Verlängerung der RB 55 bis Neuruppin ab 2030 als geplante Entwicklung. Die S-Bahn-Verlängerung nach Velten ist sogar erst für die Mitte der 2030er Jahre vorgesehen. Damit ist sie innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans bis 2031 nicht verlässlich verfügbar. Auch beim Ausbau des Prignitz-Expresses bestehen offene Fragen zum Baubeginn, zur Finanzierung und zum konkreten Zeitplan.

Deshalb muss im Nahverkehrsplan klar zwischen drei Kategorien unterschieden werden:

- bereits bestehende und verlässlich nutzbare Verkehrsangebote,
- finanziell und baulich gesicherte Projekte,
- langfristige Zielplanungen ohne gesicherten Realisierungstermin.

Solange ein Ausbau nicht tatsächlich fertiggestellt und in Betrieb genommen ist, kann er keine bestehende Busverbindung ersetzen. Der öffentliche Nahverkehr muss sich an der Lebenswirklichkeit der Menschen orientieren nicht an einer möglichen Verkehrsinfrastruktur in ferner Zukunft.

Daseinsvorsorge und Klimaschutz ernst nehmen

Der Landkreis formuliert im Entwurf selbst das Ziel, gleichwertige Lebensbedingungen und eine möglichst weitgehende Wahlfreiheit beim Verkehrsmittel zu gewährleisten. Außerdem soll der Umweltverbund aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV gestärkt werden. Brandenburg verfolgt das Ziel, den Anteil des Umweltverbundes bis 2030 deutlich zu erhöhen.

Diese Ziele sind mit einem Rückzug aus der Fläche jedoch nicht erreichbar. Wenn Busverbindungen am Abend, am Wochenende und in den Ferien entfallen, werden Menschen faktisch zur Nutzung des Autos gezwungen. Das trifft insbesondere:

Oberkrämer Kremmen

- Kinder und Jugendliche,
- ältere Menschen,
- Menschen mit Behinderungen,
- Personen mit geringem Einkommen,
- Beschäftigte mit wechselnden Arbeitszeiten,
- Familien ohne Zweitwagen,
- Menschen, die aus gesundheitlichen oder finanziellen Gründen nicht selbst Auto fahren können.

Ein attraktiver ÖPNV muss nicht überall mit einem starren Taktangebot betrieben werden. Aber er muss verlässlich, verständlich, bezahlbar und erreichbar sein. Rufbusse können dabei eine sinnvolle Rolle spielen. Voraussetzung ist allerdings, dass sie ausreichend verfügbar sind, auch am Wochenende verkehren, barrierearm gebucht werden können und nicht zu langen Wartezeiten oder unzumutbaren Umwegen führen.

Der SPD-Ortsverein Oberkrämer/Kremmen bittet den Landkreis Oberhavel, den Entwurf des Nahverkehrsplans in den genannten Punkten nachzubessern.

Wir fordern insbesondere:

- den Erhalt verlässlicher Abend-, Wochenend- und Feiertagsverbindungen in Oberkrämer und Kremmen,
- ein verbindliches Rufbusangebot als tatsächliche Alternative bei unvermeidbaren Kürzungen,
- keine ersatzlose Streichung der Linie 814,
- die Sicherung der Frühverbindungen der Linie 814,
- eine konkrete Verbesserung der Anbindung von Bötzwow an Hennigsdorf und Velten,
- eine transparente Bewertung der tatsächlichen Reisezeiten, Umsteigewege und Anschlussmöglichkeiten,
- die klare Trennung zwischen bestehendem Verkehrsangebot und lediglich geplanten Bahnprojekten,
- ein regelmäßiges Monitoring der Auswirkungen der Änderungen auf Fahrgäste und Ortsteile,

Oberkrämer Kremmen

Wir appellieren an den Kreistag, die Verwaltung und die zuständigen Verkehrsunternehmen, die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger in Oberkrämer und Kremmen ernst zu nehmen. Einsparungen dürfen nicht dazu führen, dass Menschen in den Ortsteilen vom gesellschaftlichen Leben, von Bildung, Arbeit, medizinischer Versorgung und Freizeitangeboten abgehängt werden.

Ein leistungsfähiger und verlässlicher Nahverkehr ist soziale Infrastruktur, aktiver Klimaschutz und ein wesentlicher Bestandteil gleichwertiger Lebensverhältnisse. Der Nahverkehrsplan 2027 bis 2031 sollte deshalb nicht den Rückzug aus der Fläche festschreiben, sondern den Anspruch verfolgen, Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger zu sichern.

ÖPNV neu denken

Für den ländlichen Raum bedeutet der vorgelegte Nahverkehrsplan konkret ein Abschneiden vom öffentlichen Leben. Uns bereitet dies nicht nur Sorge in Hinblick auf den aktuellen Nahverkehrsplan, sondern auch in Hinblick auf zukünftige Nahverkehrspläne. Es ist daher unserer Meinung nach unabdingbar, dass der Landkreis und der Kreistag den ÖPNV neu bewertet. Dabei kann ein Ausbau des Angebotes des MOHVER eine entscheidende Rolle spielen, Linien trotz Kürzungen oder Streichungen sinnvoll zu ersetzen. Hier sehen wir auch für die Zukunft eine Möglichkeit, nicht ausgelastete Buslinien einzusparen, ohne die Bürgerinnen und Bürger vom ÖPNV und damit von Teilhabe abzuhängen.

Wir fordern deshalb:

- Der Landkreis soll in Zusammenarbeit mit dem Kreistag ein Konzept für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV entwickeln mit Einbeziehung des MOHVER.
- Die betroffenen Bürgerinnen und Bürger sind dabei zu beteiligen.
- Eine Nutzung muss Barrierearm sein, sodass jede Person die Möglichkeit hat, teilzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

SPD-Ortsverein Oberkrämer Kremmen



SPD-Ortsverein Oberkrämer Kremmen
www.spd-ok.de

Ortsvereinsvorsitzender: Marcel Kirchner
Postfach 100 102 16535 Hohen Neuendorf

Mail: info@spd-ok.de

Mittelbrandenburgische Sparkasse
BIC: WELADED1PMB
IBAN: DE 33 1605 0000 3713 0390 02

Stellvertreter: Dana Bosse, Andreas Westphalen Kassierer: Marvin Jesiek
Beisitzer: Volker Hiersemann