

Anhang zur Stellungnahme Mobilitätskonzeptes „oberhavel MOBIL 2040“



Bündnis 90/Die Grünen

Ortsverband Mühlenbecker Land

5.10.2026

Inhalt

1. Die Fortschreibung bietet eine gute Grundlage – benötigt aber konkretere Zielgrößen.....	2
2. Erreichbarkeit statt Verkehrsmittel zum Maßstab machen	3
3. Grundmobilität im ländlichen Raum verbindlich definieren	4
4. Mobilität über Landkreis- und Landesgrenzen hinweg denken.....	5
5. Mobilität endet nicht nach Schule und Feierabend.....	6
6. Vorhandene Fahrten besser miteinander verknüpfen	7
7. Barrierefreiheit muss für die gesamte Reise gelten	8
8. Mobilität kann auch umgekehrt gedacht werden	9
9. Fuß- und Radverkehr als vollständige Alltagsmobilität betrachten.....	9
10. ÖPNV und Mobilitätskonzept müssen gemeinsam betrachtet werden.....	10
11. Bereits erarbeitete Konzepte stärker nutzen	11
12. Wirkung messen statt nur Maßnahmen zählen	11
13. Unsere Prioritäten für „oberhavel MOBIL 2040“	12
14. Unser Ziel für 2040	13
15. ANHANG 1 – Priorisierter Maßnahmenkatalog.....	14
16. ANHANG 2 – Vorschlag für Mindeststandards der Grundmobilität	15
17. ANHANG 3 – Mobilitätsindex für Gemeinden und Ortsteile	16
18. ANHANG 4 – Kinder und Jugendliche: Mobilität über den Schulweg hinaus.....	18
19. ANHANG 5 – Barrierefreiheit: von der Haltestelle zur Reisekette	19
20. ANHANG 6 – Bereits vorliegende Konzepte und lokale Maßnahmen	20
21. ANHANG 7 – Monitoring der Umsetzung	22
22. ANHANG 8 – Leitfragen für die Bewertung zukünftiger Maßnahmen	23
23. Quellen und Bezugspunkte	24

Mobilität ermöglicht Teilhabe

Wir begrüßen die Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes „oberhavel MOBIL 2040“ und die Möglichkeit, Erfahrungen und Vorschläge aus den Städten und Gemeinden in die weitere Entwicklung einzubringen.

Die fünf übergeordneten Ziele des Mobilitätskonzeptes – weniger Verkehrsaufwand, energiesparende Verkehrsmittelwahl, gute Erreichbarkeit für alle, moderne Infrastruktur sowie Mobilität und Lebensqualität – bieten aus unserer Sicht weiterhin eine gute Grundlage.

Entscheidend ist nun, diese Ziele mit konkreten und messbaren Maßnahmen zu hinterlegen.

Unser Ziel für 2040 ist:

Jede Person in Oberhavel soll unabhängig von Alter, körperlichen Fähigkeiten, finanziellen Möglichkeiten und Wohnort selbstbestimmt am öffentlichen Leben teilhaben können.

Mobilität ist dabei kein Selbstzweck. Menschen sind mobil, weil sie arbeiten, lernen, einkaufen, Freunde und Familie besuchen, zum Arzt oder zu Behörden müssen, Sport treiben oder kulturelle Angebote wahrnehmen möchten.

Deshalb sollte die Qualität von Mobilität nicht allein daran gemessen werden, wie viele Straßen, Radwege, Buslinien oder Haltestellen vorhanden sind. Entscheidend ist, **welche Ziele Menschen tatsächlich selbstständig, zuverlässig und in angemessener Zeit erreichen können – und ob sie anschließend auch wieder nach Hause kommen.**

Der Weg zur Arbeit und zur Schule gehört dazu. Ebenso wichtig sind aber der Arzttermin am Vormittag, der Behördengang, der Einkauf, das Sporttraining eines Jugendlichen oder der Konzertbesuch am Abend.

Mobilität bedeutet Teilhabe.

1. Die Fortschreibung bietet eine gute Grundlage – benötigt aber konkretere Zielgrößen

Wir begrüßen insbesondere, dass der Entwurf unterschiedliche Bevölkerungsgruppen und räumliche Voraussetzungen betrachtet, Verkehrssicherheit einen hohen Stellenwert erhält, Fuß- und Radverkehr gestärkt werden sollen und mit der Maßnahme M23 ausdrücklich neue Mobilitätsangebote wie Bürgerbusse, Sharing, Rufbusse, On-Demand-Shuttles und Mikro-ÖPNV aufgegriffen werden.

Auch die Aussage, dass ländliche Regionen bei der Planung nicht benachteiligt werden dürfen und eine flächendeckende Grundmobilität für alle Altersgruppen und Regionen angestrebt wird, unterstützen wir.

Gerade dieser Anspruch sollte jedoch stärker konkretisiert werden.

Denn bislang bleibt offen, **wann Grundmobilität tatsächlich erreicht ist.**

Wie häufig muss eine Verbindung angeboten werden? Wie früh muss sie beginnen und wie lange am Abend verfügbar sein? Wie weit darf der Weg zur nächsten Haltestelle sein? Wie lange darf eine Reise zum Arzt, zur Schule oder zur nächsten Verwaltung dauern? Welche Mindestversorgung gilt am Wochenende?

Solange diese Fragen nicht beantwortet sind, lässt sich nur schwer feststellen, ob das selbst gesetzte Ziel erreicht wird.

Wir schlagen deshalb vor, den Begriff der Grundmobilität durch kreisweit nachvollziehbare Mindeststandards zu konkretisieren.

2. Erreichbarkeit statt Verkehrsmittel zum Maßstab machen

Mobilitätsplanung sollte stärker vom **Ziel einer Reise** aus gedacht werden.

Neben Arbeit, Schule, Ausbildung und Studium müssen insbesondere

- medizinische Versorgung,
- Ämter und Behörden,
- Einkauf und Dienstleistungen,
- Bahnhöfe und andere zentrale Verkehrsknoten,
- Sport und Vereinsleben,
- Kultur und Veranstaltungen sowie
- soziale Kontakte

ohne eigenen Pkw erreichbar sein.

Dabei reicht es nicht aus, dass grundsätzlich irgendeine Verbindung existiert. Entscheidend sind auch Betriebszeiten, Reisezeit, notwendige Umstiege, Barrierefreiheit und Zuverlässigkeit.

Maßnahme: Erreichbarkeitsindex Oberhavel

Wir schlagen die Einführung eines **Erreichbarkeitsindex für alle Ortsteile Oberhavels** vor.

Für jeden Ortsteil sollte regelmäßig ermittelt werden, ob zentrale Einrichtungen ohne eigenen Pkw in angemessener Zeit erreichbar sind.

Berücksichtigt werden sollten mindestens:

- Grund- beziehungsweise Mittelzentrum,
- Hausarzt beziehungsweise medizinisches Versorgungszentrum,
- Facharztversorgung,
- Krankenhaus,
- Apotheke,
- Einkaufsmöglichkeiten,
- Verwaltung,
- weiterführende Schule,
- Bahnhof oder leistungsfähiger ÖPNV-Knoten,
- Sport-, Kultur- und Freizeitangebote.

Dabei muss die vollständige Reisekette betrachtet werden: **Hinweg, Aufenthalt und Rückweg.**

Eine Verbindung zum Arzt um 9:00 Uhr ist beispielsweise nur dann alltagstauglich, wenn nach dem Termin auch eine zumutbare Rückfahrt möglich ist.

3. Grundmobilität im ländlichen Raum verbindlich definieren

Oberhavel reicht vom Berliner Umland bis zu dünn besiedelten ländlichen Regionen. Die gleichen Verkehrsmittel und Taktfolgen werden deshalb nicht überall sinnvoll sein.

Der Anspruch auf gesellschaftliche Teilhabe sollte jedoch überall gelten.

Nicht allein die Einwohnerzahl eines Ortsteils sollte darüber entscheiden, ob ein Mobilitätsangebot besteht. Ebenso berücksichtigt werden sollten:

- Entfernung zum nächsten Versorgungszentrum,
- Entfernung zur nächsten Haltestelle,
- vorhandene Alternativen,
- Altersstruktur und Mobilitätsbedürfnisse,
- Erreichbarkeit medizinischer und öffentlicher Einrichtungen sowie
- die tatsächliche Möglichkeit, Wege ohne Pkw zurückzulegen.

Maßnahme: Mindeststandard Grundmobilität

Für jeden dauerhaft bewohnten Ortsteil sollte ein überprüfbarer Mindeststandard gelten.

Wo ein klassischer Linienverkehr aufgrund geringer Nachfrage nicht sinnvoll angeboten werden kann, können Rufbusse, MOHVER, Bürgerbusse oder andere On-Demand-Systeme die Grundversorgung ergänzen.

Dabei ist entscheidend:

Ein On-Demand-Angebot kann nur dann eine Versorgungslücke schließen, wenn die Menschen das Angebot von ihrem Wohnort aus tatsächlich erreichen können.

Die Entwicklung flexibler Angebote darf deshalb nicht allein anhand der Wirtschaftlichkeit einzelner Linien betrachtet werden. Entscheidend ist auch, welche Mobilitätsalternative den Menschen ohne eigenen Pkw verbleibt.

4. Mobilität über Landkreis- und Landesgrenzen hinweg denken

Die Lebenswirklichkeit der Menschen orientiert sich nicht an Verwaltungsgrenzen. **Mobilität darf deshalb nicht an der Grenze des Landkreises Oberhavel enden.**

Arbeitsplätze, Schulen und Ausbildungsstätten, medizinische Einrichtungen, Behörden, Einkaufsmöglichkeiten sowie Kultur- und Freizeitangebote können außerhalb Oberhavels näher und besser erreichbar sein als vergleichbare Angebote innerhalb des Landkreises.

Das betrifft insbesondere die Verbindungen in die angrenzenden beziehungsweise für Oberhavel wichtigen Regionen:

- Mecklenburgische Seenplatte mit Neustrelitz, Neubrandenburg und Waren (Müritz),
- Uckermark mit Templin, Prenzlau und Schwedt/Oder,
- Barnim mit Bernau und Eberswalde,
- Berlin, insbesondere Pankow, Reinickendorf und Spandau,
- Havelland mit Falkensee, Nauen und Rathenow sowie
- Ostprignitz-Ruppin mit Neuruppin und Wittstock/Dosse.

Je nach Wohnort können diese Ziele für den Alltag eine größere Bedeutung haben als das eigene Kreiszentrum. Für die Bewertung von Mobilität sollte deshalb nicht entscheidend sein, **auf welcher Seite einer Verwaltungsgrenze ein Ziel liegt, sondern ob es für die Menschen tatsächlich relevant und erreichbar ist.**

Dies gilt besonders für einen räumlich so langgestreckten und unterschiedlich strukturierten Landkreis wie Oberhavel. Während für den südlichen Teil die Verflechtungen mit Berlin eine große Rolle spielen, können für den Norden beispielsweise Neustrelitz, Neuruppin, Templin oder andere benachbarte Zentren wichtige Versorgungs-, Arbeits- und Freizeitziele darstellen.

Maßnahme: Kreisübergreifende Erreichbarkeit systematisch berücksichtigen

Der vorgeschlagene **Erreichbarkeitsindex Oberhavel** sollte deshalb ausdrücklich Ziele außerhalb des Landkreises einbeziehen.

Bei der Verkehrsplanung sollten insbesondere untersucht werden:

- wichtige kreisübergreifende Pendlerbeziehungen,
- Anschlüsse zwischen den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern,
- aufeinander abgestimmte Fahrpläne,
- Anschlusssicherheit an Kreis- und Landesgrenzen,
- durchgehende beziehungsweise möglichst umsteigearme Verbindungen sowie
- Abend- und Wochenendverbindungen über Kreisgrenzen hinweg.

Der Landkreis sollte hierzu die Zusammenarbeit mit den benachbarten Landkreisen, dem Land Berlin und den jeweiligen Verkehrsunternehmen beziehungsweise Aufgabenträgern weiterentwickeln.

Ziel muss eine Mobilitätsplanung sein, die sich an den tatsächlichen Wegen der Menschen orientiert – nicht an Verwaltungsgrenzen.

5. Mobilität endet nicht nach Schule und Feierabend

Der bisherige Entwurf behandelt Schulmobilität und Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen ausführlich. Das ist wichtig.

Selbstständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen bedeutet aber mehr als den sicheren Schulweg.

Jugendliche möchten Freunde besuchen, zum Sport, zur Musikschule, ins Kino oder zu Veranstaltungen fahren. Ein Mobilitätsangebot, das hauptsächlich Schul- und Berufsverkehr abbildet, kann diese Wege nur teilweise ermöglichen.

Das Gleiche gilt für Erwachsene und ältere Menschen.

Theater, Konzert, Sportveranstaltung, Restaurant oder ehrenamtliches Engagement gehören ebenso zum gesellschaftlichen Leben wie Arbeit und Ausbildung.

Maßnahme: Abend- und Freizeitmobilität

Der Landkreis sollte erstmals systematisch untersuchen, welche regionalen Zentren und wichtigen Kultur-, Sport- und Freizeitangebote abends und am Wochenende ohne Pkw erreichbar sind.

Dabei sollte nicht nur die Hinfahrt, sondern insbesondere die Rückfahrt betrachtet werden.

Perspektive: Heimkomm-Garantie

Für zentrale Veranstaltungsorte und regionale Zentren sollte geprüft werden, wie insbesondere freitags und samstags eine Rückkehr in die Städte und Gemeinden des Landkreises auch nach Abendveranstaltungen ermöglicht werden kann.

Das muss nicht überall durch zusätzliche reguläre Buslinien erfolgen.

Mögliche Bausteine sind:

- abgestimmte Spätverbindungen,
- garantierte Anschlüsse,
- On-Demand-Shuttle,
- MOHVER,
- flexible Anschlussfahrten und
- Kombinationen dieser Angebote.

Als Zielgröße könnte künftig ausgewiesen werden, welcher Anteil der Bevölkerung beispielsweise freitags und samstags um 23:00 beziehungsweise 24:00 Uhr noch über eine öffentliche oder öffentlich organisierte Rückfahrmöglichkeit verfügt.

6. Vorhandene Fahrten besser miteinander verknüpfen

Eine Verbesserung von Mobilität muss nicht zwangsläufig bedeuten, überall zusätzliche Busse einzusetzen.

Wenn finanzielle Möglichkeiten eine deutliche Erhöhung der Fahrtenzahl nicht zulassen, gewinnt die **Zuverlässigkeit der vorhandenen Reiseketten** noch stärker an Bedeutung.

Ein Anschluss, der fahrplanmäßig mit drei Minuten Übergangszeit existiert, hilft wenig, wenn der Zubringer fünf Minuten Verspätung hat und anschließend eine Stunde gewartet werden muss.

Besonders problematisch ist dies bei der letzten Verbindung des Tages.

Maßnahme: Anschlussgarantie

An definierten Mobilitätsknoten sollten Busse, Bahnen und flexible Angebote digital miteinander vernetzt werden.

Anschlussfahrzeuge sollten Informationen über verspätete Zubringer erhalten und innerhalb festgelegter Grenzen warten können.

Priorität sollten Anschlüsse haben,

- bei denen die nächste Verbindung erst nach langer Wartezeit fährt,
- bei denen es keine alternative Verbindung gibt oder
- bei denen es sich um die letzte Verbindung des Tages handelt.

Neben der klassischen Pünktlichkeit sollte deshalb künftig eine weitere Kennzahl erhoben werden:

Anteil der tatsächlich erreichten geplanten Anschlüsse.

So wird aus „Pünktlichkeit“ die für Fahrgäste wesentlich wichtigere Größe **Zuverlässigkeit der Reisekette**.

Verkehrswissenschaftliche Untersuchungen weisen zudem auf Zusammenhänge zwischen Verzögerungen, Unvorhersehbarkeit im Verkehr und psychischer Belastung hin. Ein verlässliches Mobilitätssystem ist deshalb nicht nur komfortabler, sondern kann auch dazu beitragen, alltäglichen Mobilitätsstress zu reduzieren.

7. Barrierefreiheit muss für die gesamte Reise gelten

Menschen mit körperlichen, sensorischen oder anderen Mobilitätseinschränkungen haben den gleichen Anspruch auf selbstständige Mobilität.

Eine barrierefreie Haltestelle allein genügt nicht, wenn das eingesetzte Fahrzeug, der Umstieg oder die Zielhaltestelle nicht barrierefrei nutzbar sind.

Maßnahme: Barrierefreie Reiseketten

Barrierefreiheit sollte deshalb nicht ausschließlich haltestellenbezogen erfasst werden.

Entscheidend ist die vollständige Reisekette:

Wohnort → Haltestelle → Fahrzeug → Umstieg → Zielhaltestelle → Ziel.

Besondere Priorität sollten zunächst Verbindungen erhalten zu:

- medizinischen Einrichtungen,
- Krankenhäusern,
- Behörden,
- Bahnhöfen,
- zentralen Einkaufsmöglichkeiten und
- wichtigen sozialen Einrichtungen.

Der Fortschritt sollte regelmäßig anhand des Anteils vollständig barrierefrei nutzbarer Reiseketten veröffentlicht werden.

Auch temporäre Hindernisse müssen berücksichtigt werden. Dazu gehören Baustellen ebenso wie Schnee und Eis. Gerade an Querungen dürfen Winterdienstmaßnahmen nicht dazu führen, dass Schneemassen genau dort liegen bleiben, wo Menschen mit Rollator, Rollstuhl, Kinderwagen oder Fahrrad die Straße queren müssen.

8. Mobilität kann auch umgekehrt gedacht werden

Gerade in großen Flächengemeinden kann nicht jede Mobilitätsaufgabe ausschließlich durch zusätzliche Verkehrsangebote gelöst werden.

Wenn viele Menschen weite Wege zurücklegen müssen, um eine Dienstleistung zu erreichen, sollte deshalb auch die umgekehrte Frage gestellt werden:

Kann die Dienstleistung zu den Menschen kommen?

Maßnahme: Pilotprojekt „Mobile Versorgung Oberhavel“

Gemeinsam mit Kommunen, medizinischen Einrichtungen und weiteren Partnern sollte untersucht werden, ob in schlecht angebundenen Ortsteilen regelmäßig mobile beziehungsweise dezentrale Angebote eingerichtet werden können.

Denkbar sind beispielsweise:

- mobile Bürgersprechstunden,
- regelmäßige dezentrale Verwaltungsangebote,
- medizinische Sprechstunden,
- mobile Beratungsangebote sowie
- Kombinationen aus Telemedizin und Vor-Ort-Angeboten.

Das entspricht zugleich dem Grundsatz „Verkehr vermeiden“: Nicht jeder Weg, der heute notwendig erscheint, muss auch 2040 noch notwendig sein.

9. Fuß- und Radverkehr als vollständige Alltagsmobilität betrachten

Wir begrüßen, dass der Radverkehr mit den Maßnahmen M15 bis M19 einen eigenen Maßnahmenblock erhält.

Dabei sollte der Blick stärker von einzelnen Projekten hin zu **durchgängigen Reiseketten** erweitert werden.

Ein Radweg ist nur dann eine attraktive Alltagsverbindung, wenn er sicher, durchgängig und ganzjährig nutzbar ist.

Dazu gehören:

- sichere inner- und außerörtliche Verbindungen,
- sichere Querungen,
- ausreichende Breiten auch für Lastenräder und Fahrräder mit Anhängern,
- sichere und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten,
- gute Verknüpfung mit Bus und Bahn sowie
- Reinigung und Winterdienst.

Fußverkehr sollte dabei gleichwertig betrachtet werden.

Gerade ältere Menschen, Kinder und Menschen mit Einschränkungen sind auf sichere, kurze und barrierefreie Fußwege angewiesen.

Maßnahme: Qualitätsstandard Fuß- und Radverkehr

Für wichtige Alltagsverbindungen sollten kreisweit Mindestanforderungen an Sicherheit, Durchgängigkeit, Querungsmöglichkeiten, Abstellanlagen und ganzjährige Nutzbarkeit entwickelt werden.

10. ÖPNV und Mobilitätskonzept müssen gemeinsam betrachtet werden

Wir können nachvollziehen, dass der öffentliche Personennahverkehr mit dem Nahverkehrsplan über ein eigenes Planungsinstrument verfügt.

Eine organisatorische Trennung darf jedoch nicht zu einer inhaltlichen Trennung führen.

Wenn das Mobilitätskonzept beispielsweise Grundmobilität, gesellschaftliche Teilhabe, Verkehrsverlagerung und gute Erreichbarkeit formuliert, muss der Nahverkehrsplan dazu beitragen, diese Ziele zu erreichen.

Deshalb sollten beide Planwerke künftig systematisch miteinander abgeglichen werden.

Maßnahme: Mobilitäts-Check des Nahverkehrsplans

Bei jeder Fortschreibung des Nahverkehrsplans sollte transparent dargestellt werden:

Welche Ziele des Mobilitätskonzeptes werden durch die vorgesehenen Änderungen unterstützt, welche bleiben unverändert und wo entstehen Zielkonflikte?

Damit würden Mobilitätskonzept und Nahverkehrsplan zu zwei aufeinander abgestimmten Bestandteilen einer gemeinsamen Mobilitätsstrategie.

11. Bereits erarbeitete Konzepte stärker nutzen

In Oberhavel und seinen Kommunen wurden bereits zahlreiche Mobilitäts- und Verkehrskonzepte erarbeitet.

Ein Beispiel ist das Interkommunale Verkehrskonzept „Niederbarnimer Fließlandschaft“, das gemeinsam von Birkenwerder, Glienicke/Nordbahn, Hohen Neuendorf und Mühlenbecker Land unter umfangreicher Beteiligung entwickelt wurde.

Solche Untersuchungen enthalten konkrete Erkenntnisse und Maßnahmenvorschläge, die bei neuen Planungen nicht erneut von vorne erarbeitet werden sollten.

Maßnahme: Konzeptregister Oberhavel

Der Landkreis sollte ein öffentliches Register relevanter Mobilitäts- und Verkehrskonzepte führen.

Für vorgeschlagene Maßnahmen sollte der jeweilige Status sichtbar sein:

vorgeschlagen → geprüft → geplant → begonnen → umgesetzt → verworfen/zurückgestellt.

Bei nicht umgesetzten Maßnahmen sollte eine kurze Begründung sowie gegebenenfalls ein neuer Prüfzeitpunkt angegeben werden.

Damit bleibt sichtbar, welche Arbeit bereits geleistet wurde, und Beteiligung führt zu nachvollziehbaren Ergebnissen.

12. Wirkung messen statt nur Maßnahmen zählen

Das Mobilitätskonzept soll zu einem Maßnahmenplan mit SMART formulierten Zielen weiterentwickelt werden. Diesen Ansatz begrüßen wir ausdrücklich.

Dabei sollten jedoch nicht nur die Durchführung einzelner Projekte, sondern deren **Wirkung für die Menschen** gemessen werden.

„Eine Untersuchung wurde durchgeführt“ ist eine messbare Aktivität.

Die entscheidende Frage lautet aber:

Was hat sich dadurch für die Mobilität der Menschen verbessert?

Maßnahme: Öffentliches Mobilitätsmonitoring

Für Gemeinden und Ortsteile sollten regelmäßig zentrale Mobilitätskennzahlen veröffentlicht werden.

Dazu gehören beispielsweise:

- Anzahl der Linien,
- Anzahl der Fahrten an Werktagen,
- Anzahl der Fahrten am Wochenende,
- Betriebsbeginn und Betriebsschluss,
- durchschnittliche Taktung,
- längste Bedienlücke,
- Entfernung zur nächsten Haltestelle,
- Erreichbarkeit wichtiger Ziele,
- Abend- und Wochenenderreichbarkeit,
- Barrierefreiheit,
- On-Demand-Angebote,
- Qualität wichtiger Anschlüsse und
- Fahrgastentwicklung.

Damit werden Unterschiede zwischen den Städten, Gemeinden und Ortsteilen sichtbar und Fortschritte können über mehrere Jahre nachvollzogen werden.

13. Unsere Prioritäten für „oberhavel MOBIL 2040“

Aus den genannten Vorschlägen ergeben sich für uns acht prioritäre Aufgaben:

1. Grundmobilität definieren und gewährleisten.

Für jeden dauerhaft bewohnten Ortsteil werden überprüfbare Mindeststandards für Mobilität ohne eigenes Auto festgelegt.

2. Erreichbarkeit messen.

Nicht allein Linien, Straßen und Radwege zählen. Entscheidend ist, ob Arbeit, Bildung, medizinische Versorgung, Einkauf, Behörden, Freizeit und Kultur tatsächlich erreichbar sind.

3. Zuverlässige Reiseketten schaffen.

Anschlussgarantien, digitale Vernetzung und eine besondere Absicherung der letzten Verbindung des Tages erhöhen den Nutzen des bestehenden Angebots.

4. Mobilität über den ganzen Tag denken.

Abende, Wochenenden und Ferien sowie Freizeit- und Kulturverkehr werden als Bestandteil gesellschaftlicher Teilhabe berücksichtigt.

5. Selbstständige Mobilität ermöglichen.

Kinder und Jugendliche, ältere Menschen sowie Menschen mit Einschränkungen werden nicht nur als besondere Nutzergruppen erwähnt, sondern ihre Mobilitätsbedürfnisse werden messbar berücksichtigt.

6. Barrierefreiheit als Reisekette verstehen.

Nicht einzelne barrierefreie Haltestellen, sondern vollständig nutzbare Wege vom Ausgangspunkt bis zum Ziel sind der Maßstab.

7. Verkehr vermeiden und Angebote dezentralisieren.

Wo Verkehrsangebote allein keine angemessene Lösung darstellen, werden mobile und dezentrale Dienstleistungen geprüft.

8. Fortschritt transparent machen.

Ein öffentliches Mobilitätsmonitoring zeigt regelmäßig, welche Maßnahmen umgesetzt wurden und wie sich die Mobilitätsmöglichkeiten der Menschen tatsächlich verändert haben.

14. Unser Ziel für 2040

Oberhavel ist vielfältig. Die Mobilitätsbedürfnisse im Berliner Umland unterscheiden sich von denen in dünn besiedelten Teilen des Landkreises.

Deshalb muss nicht überall der gleiche Bus im gleichen Takt fahren.

Aber überall sollte der gleiche Anspruch auf Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe gelten.

Wer zur Schule, zur Arbeit oder zum Arzt muss, soll sein Ziel erreichen können.

Wer nicht Auto fahren kann, darf oder möchte, soll seinen Alltag dennoch selbstständig organisieren können.

Wer am Wochenende Freunde besuchen, Sport treiben oder abends ein Konzert erleben möchte, soll anschließend auch wieder nach Hause kommen können.

Und wer aufgrund körperlicher Einschränkungen besondere Anforderungen an seine Reisekette hat, soll öffentliche Mobilitätsangebote ebenso selbstverständlich nutzen können.

Mobilität bedeutet für uns deshalb mehr als Verkehr.

Mobilität ermöglicht Teilhabe, Selbstständigkeit, Freiheit und Lebensqualität.

Das Mobilitätskonzept „oberhavel MOBIL 2040“ bietet die Chance, diesen Anspruch in konkrete, messbare und überprüfbare Ziele zu übersetzen.

15. ANHANG 1 – Priorisierter Maßnahmenkatalog

Priorität	Ziel	Vorgeschlagene Maßnahme	Messgröße
1	Grundmobilität	Kreisweiten Mindeststandard für jeden dauerhaft bewohnten Ortsteil definieren	Anteil der Bevölkerung/Ortsteile, der den Standard erfüllt
1	Erreichbarkeit	Erreichbarkeitsindex für alle Ortsteile einführen	Erreichbarkeit definierter Alltagsziele nach Reisezeit und Tageszeit
1	Zuverlässigkeit	Anschlussgarantien an wichtigen Mobilitätsknoten	Anteil erreichter geplanter Anschlüsse
1	Barrierefreiheit	Vollständige barrierefreie Reiseketten erfassen	Anteil barrierefrei erreichbarer wichtiger Ziele
2	Abendmobilität	Spät- und Heimkomm-Angebote entwickeln	Bevölkerungsanteil mit Rückfahrmöglichkeit 23/24 Uhr
2	Ländlicher Raum	Linienverkehr und On-Demand systematisch kombinieren	Anteil erschlossener Ortsteile / Entfernung zum Einstiegspunkt
2	Jugendmobilität	Freizeit- und Wochenendmobilität Jugendlicher berücksichtigen	Erreichbare Freizeitziele abends/Wochenende
2	Fuß/Rad	Qualitätsstandard für Alltagsnetze entwickeln	Anteil durchgängiger, ganzjährig nutzbarer Haupttrouten
3	Verkehrsvermeidung	Pilotprojekt „Mobile Versorgung Oberhavel“	Anzahl Angebote und vermiedene beziehungsweise verkürzte Wege
3	Umsetzung	Konzeptregister einführen	Anteil bearbeiteter Maßnahmen / transparenter Maßnahmenstatus
1	Transparenz	Öffentliches Mobilitätsmonitoring aufbauen	Regelmäßige Veröffentlichung einheitlicher Kennzahlen

16. ANHANG 2 – Vorschlag für Mindeststandards der Grundmobilität

Die folgenden Größen verstehen wir zunächst als **Prüf- und Diskussionsvorschlag**. Die konkreten Grenzwerte sollten auf Basis der vorhandenen Verkehrs- und Strukturdaten fachlich bestimmt werden.

Kriterium	Zu definierender Standard
Räumliche Erschließung	maximale Entfernung beziehungsweise Gehzeit zum Linien- oder On-Demand-Einstieg
Werktagsangebot	Mindestzahl nutzbarer Verbindungen pro Tag
Wochenendangebot	Mindestzahl nutzbarer Verbindungen Samstag/Sonntag
Betriebsbeginn	früheste gesicherte Mobilitätsmöglichkeit
Betriebsschluss	späteste gesicherte Rückfahrmöglichkeit
Bedienlücke	maximal zulässiger Zeitraum ohne Mobilitätsangebot
Grund-/Mittelzentrum	maximale Reisezeit
Medizinische Versorgung	maximale Reisezeit und gesicherte Rückfahrt
Einkauf	maximale Reisezeit
Verwaltung	Erreichbarkeit innerhalb der Öffnungszeiten
Schule/Ausbildung	vorhandene Standards beibehalten und weiterentwickeln
Freizeit/Kultur	Abend- und Wochenenderreichbarkeit
Barrierefreiheit	vollständig nutzbare Reisekette
Umstieg	maximale Wartezeit beziehungsweise Anschlussgarantie
On-Demand	maximale Vorbestellzeit und zumutbare Entfernung zum Einstiegspunkt

Diese Standards sollten **verkehrsmittelneutral** formuliert werden. Entscheidend ist nicht, ob der Standard durch Linienbus, Bahn, Rufbus, MOHVER oder eine Kombination erfüllt wird, sondern ob die Mobilitätsmöglichkeit tatsächlich besteht.

17. ANHANG 3 – Mobilitätsindex für Gemeinden und Ortsteile

Wir schlagen vor, die Mobilität künftig für jeden Ortsteil anhand eines einheitlichen Datensatzes darzustellen.

A. Verkehrsangebot

- vorhandene Linien
- Fahrten Montag–Freitag
- Fahrten Samstag
- Fahrten Sonntag/Feiertag
- durchschnittlicher Takt
- längste Bedienlücke zwischen 06:00 und 22:00 Uhr
- erste Verbindung
- letzte Verbindung
- vorhandene On-Demand-Angebote

B. Erreichbarkeit

Erreichbarkeit ohne eigenen Pkw von:

- Grund-/Mittelzentrum
- Bahnhof/SPNV
- Hausarzt/MVZ
- Facharzt
- Krankenhaus
- Apotheke
- Lebensmittelversorgung
- Verwaltung
- weiterführende Schule
- Sporteinrichtung
- Kultur-/Freizeitangebot

Dabei sollten jeweils **Hin- und Rückfahrt sowie unterschiedliche Tageszeiten** betrachtet werden.

C. Qualität

Zusätzlich:

- Pünktlichkeit
- erreichte Anschlüsse
- ausgefallene Fahrten
- Barrierefreiheit
- Fahrgastzahlen
- Entwicklung gegenüber dem Vorjahr

Ein solcher Datensatz könnte langfristig als öffentlich zugängliches **Mobilitätsdashboard Oberhavel** bereitgestellt werden.

18. ANHANG 4 – Kinder und Jugendliche: Mobilität über den Schulweg hinaus

Der bestehende Schwerpunkt auf Schulwegsicherheit sollte um die selbstständige Alltagsmobilität von Kindern und Jugendlichen ergänzt werden.

Zu untersuchen sind insbesondere die Wege zu:

- Freunden,
- Sportvereinen,
- Musikschule,
- Jugendclubs,
- Freizeitangeboten,
- Kino und Kultur,
- Veranstaltungen,
- Ausbildungs- und Nebenarbeitsplätzen.

Ziel sollte sein, dass Jugendliche zunehmend unabhängig von elterlichen Fahrdiensten mobil sein können.

Dazu gehören:

- sichere Fuß- und Radwege,
- sichere Fahrradabstellanlagen,
- geeignete Bus- und Bahnverbindungen,
- Wochenendverkehr,
- Abendverbindungen und
- flexible On-Demand-Angebote.

Damit wird selbstständige Mobilität zugleich zu einem Bestandteil von gesellschaftlicher Teilhabe und persönlicher Selbstständigkeit.

19. ANHANG 5 – Barrierefreiheit: von der Haltestelle zur Reisekette

Barrierefreiheit sollte künftig anhand vollständiger Wege beurteilt werden.

Beispiel:

Wohnung → Gehweg → Haltestelle → Bus → Bahnhof → Bahn → Zielbahnhof → Fußweg → Arztpraxis

Ist ein Glied dieser Kette nicht nutzbar, kann die gesamte Verbindung für die betreffende Person unbrauchbar sein.

Prioritär sollten deshalb vollständige barrierefreie Reiseketten geschaffen werden zu:

1. Krankenhäusern und medizinischen Einrichtungen,
2. Behörden und Verwaltungen,
3. Bahnhöfen und wichtigen Umsteigepunkten,
4. zentralen Einkaufsmöglichkeiten,
5. Bildungs- und sozialen Einrichtungen.

Barrierefreiheit umfasst dabei nicht ausschließlich Rollstuhlgerichtigkeit. Auch Seh- und Hörbeeinträchtigungen, eingeschränkte Gehfähigkeit, Rollatoren, Kinderwagen sowie verständliche Fahrgastinformationen sind zu berücksichtigen.

20. ANHANG 6 – Bereits vorliegende Konzepte und lokale Maßnahmen

Bei der Fortschreibung sollten bestehende kommunale und interkommunale Konzepte systematisch berücksichtigt werden.

Für die Nordbahngemeinden ist insbesondere das **Interkommunale Verkehrskonzept „Niederbarnimer Fließlandschaft“** relevant.

Aus den bisherigen Diskussionen und Stellungnahmen ergeben sich unter anderem folgende Themen, deren aktuellen Bearbeitungsstand wir geprüft beziehungsweise dargestellt sehen möchten:

ÖPNV und Schiene

- zuverlässigere Busverbindungen zwischen den Nordbahngemeinden und Berlin,
- Weiterentwicklung der Linie 806,
- Prüfung beziehungsweise Weiterverfolgung der vorgeschlagenen Verbindung 326,
- Weiterentwicklung der Heidekrautbahn,
- Weiterentwicklung der S8,
- Regionalbahnhof Birkenwerder,
- Nordbahn beziehungsweise weitere leistungsfähige Schienenanbindungen,
- bessere Verzahnung von Bus und Schiene,
- Prüfung beziehungsweise Weiterverfolgung einer Tangentialverbindung X26.

Die einzelnen Vorhaben haben unterschiedliche Zuständigkeiten und Planungsstände. Sie sollten deshalb nicht pauschal als unmittelbar durch den Landkreis umsetzbare Maßnahmen behandelt werden. Das Mobilitätskonzept sollte jedoch transparent darstellen, welche strategische Bedeutung sie für die Mobilität im Landkreis besitzen und welchen Beitrag der Landkreis im Rahmen seiner Möglichkeiten leisten kann.

Radverkehr

Zu prüfen beziehungsweise weiterzuentwickeln sind:

- durchgängige Hauptrouten,
- sichere Querungen,
- Fahrradstraßen,
- Radwege entlang wichtiger Verkehrsachsen,
- sichere und wettergeschützte Abstellanlagen,
- Bike-and-Ride,
- Berücksichtigung von Lastenrädern und Anhängern,
- Instandhaltung und Winterdienst.

Fußverkehr

Insbesondere berücksichtigt werden sollten:

- sichere Querungsstellen,
- Barrierefreiheit,
- Schulwege,
- Wege älterer Menschen,
- Erreichbarkeit von Haltestellen,
- Winterdienst an Querungen.

Die bereits vorhandenen lokalen Untersuchungen können dabei als Grundlage dienen und müssen nicht erneut von Grund auf erstellt werden.

21. ANHANG 7 – Monitoring der Umsetzung

Für jede Maßnahme des Mobilitätskonzeptes sollte künftig ein einheitlicher Status veröffentlicht werden:

Maßnahme	Ausgangslage	Ziel	Kennzahl	Zieltermin	Zuständigkeit	Status	Ergebnis
Beispiel	heutiger Zustand	gewünschter Zustand	messbare Größe	Jahr	Stelle	offen / Prüfung / Planung / Umsetzung / abgeschlossen	Wirkung

Zusätzlich sollte bei Maßnahmen aus älteren Konzepten kenntlich gemacht werden:

umgesetzt – teilweise umgesetzt – in Planung – noch nicht begonnen – verworfen/zurückgestellt.

Bei zurückgestellten oder verworfenen Maßnahmen sollte die Begründung dokumentiert werden.

Damit entsteht über die Jahre eine nachvollziehbare Entwicklung und Bürgerbeteiligung bleibt auch über die Erstellung eines Konzeptes hinaus sichtbar.

22. ANHANG 8 – Leitfragen für die Bewertung zukünftiger Maßnahmen

Bei wesentlichen Änderungen des Mobilitätsangebotes sollten aus unserer Sicht künftig folgende Fragen beantwortet werden:

1. Wie viele Menschen sind betroffen?
2. Welche Bevölkerungsgruppen sind betroffen?
3. Welche wichtigen Ziele werden besser oder schlechter erreichbar?
4. Welche Alternative besteht für Menschen ohne Pkw?
5. Wie verändert sich die Reisezeit?
6. Wie verändert sich die Entfernung zum nächsten nutzbaren Angebot?
7. Wie wirkt sich die Maßnahme auf Abend- und Wochenendmobilität aus?
8. Welche Auswirkungen hat sie auf Barrierefreiheit?
9. Welche Auswirkungen hat sie auf Kinder und Jugendliche?
10. Wie verändert sich die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln?
11. Welche bereits beschlossenen kommunalen oder interkommunalen Konzepte sind betroffen?
12. Wie wird nach der Umsetzung gemessen, ob das angestrebte Ziel erreicht wurde?

Damit kann die Wirkung einer Maßnahme stärker danach beurteilt werden, **was sie für die Mobilität der Menschen tatsächlich verändert.**

23. Quellen und Bezugspunkte

- Landkreis Oberhavel: „oberhavel MOBIL 2040“, Erste Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes, Entwurfsfassung 2026.
- Landkreis Oberhavel: Entwurf des Nahverkehrsplans 2027–2031.
- Interkommunales Verkehrskonzept „Niederbarnimer Fließlandschaft“.
- Bisherige Stellungnahme zum Nahverkehrsplan 2027–2031.
- Hinweise und Vorschläge aus der gemeinsamen Erarbeitung zur Stellungnahme.
- Systematische Übersichtsarbeit: *The effect of transport infrastructure, congestion and reliability on mental wellbeing: a systematic review of empirical studies*, 2021.