

# **Öffentlichen Personennahverkehr gründlich verbessern**

*Anregungen, Vorschläge und Forderungen für die geplante Verbesserung des ÖPNV im übrigen Havelland – vorgelegt von der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Kreistag Havelland*

Der Öffentliche Personennahverkehr im Landkreis Havelland ist nicht schlecht, aber er hat deutliche Schwächen. Das liegt daran, dass er bislang nur unter dem Gesichtspunkt der Daseinsvorsorge gestaltet wurde. Das führte dazu, dass im ÖPNV nur das (unbedingt) Notwendige angeboten wird, nicht aber das Förderliche.

## **Leitende Grundgedanken**

Der ÖPNV muss mehr sein als nur ein Instrument der Daseinsvorsorge, nämlich ein Instrument, mit dem der Landkreis in allen seinen Teilen anziehend und zukunftsfähig gestalten werden kann: für alle seine Bewohnerinnen und Bewohner, für seine touristischen Gäste, für den Schulbesuch und die Berufstätigkeit, für den Genuss und den Erhalt seiner Natur- und Kultur-Landschaft.

1. Ein guter ÖPNV ist barrierefrei.
2. Ein guter ÖPNV muss auch an Wochenenden und Feiertagen Verbindungen anbieten.
3. Ein guter ÖPNV bietet Fahrmöglichkeiten zu allen Tageszeiten und in den Abendstunden.
4. Ein guter ÖPNV bietet die Möglichkeit, Fahrräder mitzunehmen.
5. Ein guter ÖPNV beeinflusst den demografischen Wandel positiv, weil er für alle Generationen Mobilität ohne PKW möglich macht.
6. Ein guter ÖPNV ist notwendig für den Tourismus, insbesondere den sanften Tourismus. Er ist ein Element der Wirtschaftsförderung, besonders - aber nicht nur - für die touristischen Anbieter und das gastronomische Gewerbe. Er dient dem Radtourismus durch die Möglichkeit, Fahrräder mitzunehmen.
7. Ein guter ÖPNV ist ein unerlässlicher Beitrag zum Klimaschutz. Er kann die individuelle PKW-Nutzung (MIV) vermindern und damit den Ausstoß klima- und gesundheitsschädlicher Abgase verringern.
8. Ein guter ÖPNV macht das Leben in Stadt und Land im Landkreis für alle Generationen lebenswert, besonders wenn sie – quer durch die Generationen - einen PKW nicht benutzen wollen oder können.

Das Potenzial an Kundinnen und Kunden ist groß.

Für den Bereich Falkensee und Umgebung ist das neue „Buskonzept Falkensee“ in Kraft.

Aber auch in den anderen Bereichen des Landkreises besteht Handlungsbedarf. Hiermit unterbreiten wir konkrete Vorschläge zur Verbesserung.

## **Unsere konkreten Vorschläge sind:**

1. **Grundsätzlich: Sowohl Nauen Bahnhof wie auch Rathenow Bahnhof müssen zum Ausgangs- und Zielpunkt für mehrere wichtige Buslinien gemacht werden, die dort miteinander und mit dem Bahnangebot verknüpft werden müssen.**
2. **Grundsätzlich: Das Null-Angebot auf den meisten Linien in den Vormittagsstunden kann nicht bestehen bleiben.**
3. **Grundsätzlich: Das Null-Angebot auf den meisten Linien in den späten Nachmittags- und Abendstunden kann nicht bestehen bleiben.**
4. **Grundsätzlich: Das Null-Angebot auf den meisten Linien an den Wochenenden und den Feiertagen in der Woche kann nicht bestehen bleiben.**
5. **Grundsätzlich: Die letzte Fahrt** auf jeder Linie darf **nicht in die Stadt** (Ort für Kino-, Theater- und Konzertbesuch, für Treffen mit Freunden, für Ausgehen) führen, **sondern aus der Stadt „nach Hause“**. Eine letzte Fahrt nachmittags aus dem Dorf in die Stadt ohne Chance zur Rückfahrt am Abend ist ein vergebliches Angebot.
6. Für das notwendige **Rufbus-Angebot** in den „Nachfrage schwachen Zeiten“ muss überlegt und geprüft werden, ob und wie das **Taxigewerbe** mit seinen Pkw und Kleinbussen als Subunternehmer im Auftrag von Havelbus die Fahrten übernehmen kann und will.

## **7) ÖPNV-Tourismus-Konzept Westhavelland**

*(haben wir bereits vorgelegt: ausführlich und mit Mehr-Kostenberechnung)*

**8) Verbesserung der ÖPNV-Anbindung von Ketzin - Linie 658 Nauen-Ketzin - mit dem übrigen Kreisgebiet und Richtung Berlin sowie Änderungen bei den Linien Linie 650 Nauen – Potsdam und Linie 663 Nauen – Dallgow, Havelpark**

(hatten wir bereits vorgelegt; hier ausführlicher und detaillierter)

Ketzin mit ca. 6400 Einwohnern am Südrand des Landkreises gelegen ist über den ÖPNV sehr schlecht an den Landkreis und an die Metropole Berlin angeschlossen. Seine Lage direkt an der Havel ist zwar landschaftlich und touristisch reizvoll, aber gleichzeitig eine unvorteilhafte Randlage, was die Verbindungen zum übrigen Landkreis und darüber hinaus angeht.

Zur Landeshauptstadt Potsdam ist die Verbindung relativ günstig. Dorthin führt auch die eine von zwei ÖPNV-Linien von Havelbus (614), die aber direkt aus dem Landkreis hinausführt; die andere Linie führt nach Nauen (658). Vergleicht man beide Linien, so hat die 614 nach Potsdam ein leicht besseres Angebot als die 658 nach Nauen. Paretz mit seinem Schloss ist nur von Potsdam aus direkt zu erreichen, nicht von Nauen, also vom Landkreisgebiet.

Nach dem gegenwärtigen Stand der Dinge sind Fahrten mit dem ÖPNV in den Landkreis und nach Berlin – abgesehen von solchen nach Nauen und Potsdam – nur mit großem Zeitaufwand und z.T. mehrmaligem Umsteigen möglich. Fahrten etwa in die Kreisstadt Rathenow oder nach Berlin sind mit den bestehenden ÖPNV-Angeboten bei der gegenwärtigen Linienführung zeitlich unattraktiv. Alle ÖPNV-Wege ins Kreisgebiet und nach Berlin führen für Ketziner über Nauen, dann und wann über Fahrland und Potsdam. Und das, obwohl Wustermark mit seinem Bahnhof und RE- und RB-Anschluss so nah liegt, näher als Nauen.

**Es muss also eine direkte ÖPNV-Verbindung von Ketzin nach Wustermark, Bahnhof, eingerichtet werden,** nämlich: Die bestehende **Linie 658** wird über Wernitz nach Wustermark und von dort weiter nach Nauen geführt. Sie muss bis Paretz führen, um Schloss und Dorf Paretz mit dem Landkreis Havelland ohne Umsteigen in Ketzin zu verbinden, was jetzt nicht möglich, aber u.a. aus touristischen Gründen wünschenswert ist.

Dann wäre die ÖPNV-Versorgung von Markee und Markau neu zu lösen.

Die **Linien 650 und 663** verbinden Nauen momentan auf derselben Route mit Wustermark Bahnhof (650 bei 5 von 10 Fahrten). Auch die Linie 658 – wie oben geschildert – würde nach einer Routenänderung von Nauen aus nach Ketzin über Wustermark Bahnhof fahren.

Hier besteht darum Änderungsbedarf, und der ist möglich durch einen **Routenwechsel der Linie 663** zwischen Wustermark und Nauen: Die Linie 663 über Markee, Markau und Neugarten (zumindest jede 2.Stunde), die Linie 658 – wie schon oben erwähnt - über Wernitz: das würde all diesen Orten Anschluss nach Wustermark zur Bahn und darüber hinaus zum Havelpark in Dallgow geben, wenn sie zeitgleich zum Umstieg Bus-Bahn oder auch Bus-Bus in Wustermark sind.

Die **Linie 663** müsste auch ein Sonn- und Feiertagsangebot haben – wie samstags zweistündlich, aber am Morgen später (und vielleicht nicht bis zum Havelpark?).

Die **Linie 658** müsste zumindest alle zwei Stunden bis nach Paretz fahren, besonders an Wochenenden und Feiertagen aus touristischen Gründen. Bei dieser Lösung wären für die Bewohner in Ketzin und in den Orten unterwegs über Wustermark weite Teile des Landkreises (v.a. die Kreisstadt Rathenow), Berlin und auch Potsdam gut erreichbar.

[Anmerkung - bedingt durch den Entwurf des Landesnahverkehrsplans:

Die geplante Linienführung der RB 21 von / nach Golm direkt nach Elstal unter Umgehung des Bahnhofs Wustermark ist für diese vorgeschlagenen Linienführungen von 650, 663 und 658 kontraproduktiv.]

Wenn so zwischen Nauen Bahnhof und Wustermark Bahnhof auf zwei unterschiedlichen Routen ein mindestens stündliches Angebot besteht, ist auf diesem Abschnitt das Angebot der Linie 650 Nauen-Potsdam überflüssig – mit Ausnahme der ausdrücklichen Schülerverkehrsfahrten.

Zwischen Wustermark Bahnhof und Paaren (Potsdam) würde die Linie – mit Umsteigeanschluss an die Bahn und die andern Buslinien (in Paaren auch Richtung Potsdam) – für die Bewohner zwischen Wustermark und Paaren (Potsdam) gute Zubringer-Dienste leisten.

Mit Blick auf die Umsteigerelationen in Wustermark sollten die Fahrtzeiten der drei Linien überprüft und angepasst werden (Verkürzung der Wartezeiten in Wustermark).

[Grundfrage: Welchen Bedarf soll die jetzige Linie 650 eigentlich abdecken? Nach dem Fahrplan soll sie eine Direktverbindung Nauen-Potsdam darstellen. Dafür ist aber das Angebot zu dürftig, v.a. in den Abendstunden, an Wochenenden und Feiertagen. Sie erlaubt keinen Freizeitaufenthalt in Potsdam. Auch für Arbeitnehmer von Potsdam nach Hause taugt sie so, wie ihr Angebot ist, nicht. Sie sieht aus wie eine v.a. den Schülerverkehr bedienende Linie. Wobei die ganz frühen Fahrten wieder eher für Arbeitnehmer gut sind, nicht aber für Schüler (obwohl sie an der Schule in Wustermark halten und nicht am Bahnhof).

Die Linie 650 fährt ja auf zwei Abschnitten, die auch von anderen Havelbus-Linien gefahren werden, nämlich Nauen-Wustermark (663) und Falkenrehde-Potsdam Hbf. (614) – und diese Linien bieten mehr.]

## **9) Verbesserung der Erreichbarkeit von Paaren/Glien (MAFZ) von Nauen aus**

Paaren/Glien und das MAFZ sind gerade an Wochenenden und Feiertagen, wenn dort häufig Großveranstaltungen sind, für die im ganzen Landkreis geworben wird, mit dem ÖPNV vom Landkreis aus nicht zu erreichen. Wohl aber von Berlin-Spandau aus! Was von Nauen aus an Busverbindungen angeboten wird, ist völlig unzureichend: Es sind drei (Sa) bzw. zwei (So,Ft) Fahrten, und die zu völlig unbrauchbaren Zeiten für einen Besuch im MAFZ.

Wenn der Landkreis will, dass das MAFZ auch von der Landkreis-Bevölkerung mehr besucht werden soll, dann muss er dafür auch etwas tun.

Für den Besuch des MAFZ in Paaren/Glien sind für die Wochenenden und Feiertage attraktive ÖPNV-Verbindungen auf der Linie 659 von Nauen Bahnhof aus dringend erforderlich.

Dazu gehören auch attraktive passende ÖPNV-Verbindungen aus dem übrigen Havelland nach Nauen Bahnhof, wie wir sie mit unserem ÖPNV-Tourismus-Konzept Westhavelland für die Linien 661 und 680 fordern.

## **10) Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen der Ortsteile der Gemeinde Milower Land mit dem Hauptort Milow, der Stadt Premnitz und der Stadt Rathenow (Linien 677, 678, 679)**

Der Hauptort Milow ist Sitz der Gemeindeverwaltung für alle Ortsteile der Gemeinde. Er sollte daher von allen Ortsteilen aus mit dem Bus erreichbar sein. Das ist gegenwärtig nur sehr begrenzt der Fall. Vormittags - nach den Frühbussen für den Schülertransport - bestehen auf den Linien 678 und 679 keine Fahrangebote, auf der Linie 677 wohl eine nach Milow, aber erst nachmittags eine von Milow zurück.

In der Gemeinde Milower Land sind die Routen der Linien zu optimieren, die Fahrzeiten zu verbessern und die Zahl der Fahrten entschieden zu erhöhen - insbesondere - aber nicht nur - an Wochenenden und Feiertagen. Denn an Wochenenden und Feiertagen, werktäglichen Vormittagen und oft schon ab dem frühen Nachmittag sind weite Teile der Gemeinde ohne ÖPNV. Es sieht so aus, dass im Wesentlichen nur der Schülerverkehr bedient wird und das schlecht. Beispiel: Warum müssen Schüler aus Bahnitz, Milow, Bützer, Böhne usw. z.B. schon um 6.58 Uhr am Jahn-Gymnasium in Rathenow sein?

Es ist ein Rätsel, warum die Fahrzeiten und Routen so sind, wie sie sind. Das müsste mal erläutert werden.

### **Ideen und Vorschläge:**

#### **Linie 677 Bahnitz – Premnitz Oberschule**

Sie schafft in Premnitz Nord Verbindung mit der Bahnlinie RB 51 Brandenburg-Rathenow – aber in die verkehrte Richtung, nämlich Richtung Brandenburg, nötig wäre aber Richtung Rathenow wegen der Ausrichtung der Bevölkerung auf die Kreisstadt. Momentan ist ein Umsteigen Richtung Rathenow immer mit einer Wartezeit von ca. 30 Minuten verbunden – das ist unattraktiv.

Die Linie 677 sollte wie gehabt verlaufen, aber deutlich mehr Fahrten haben und auch die Fahrten der Linie 678 von und nach Bahnitz sollten auf diese Linie gelegt werden mit Umsteigemöglichkeit in Milow auf die Linie 678 von und nach Rathenow-West.

#### **Linie 679 Rathenow-Vieritz-Milow**

Es muss geprüft werden, wie stark diese Linie zwischen Großwudicke und Schmetzdorf Richtung Milow und umgekehrt in Anspruch genommen wird. Von Großwudicke über Schmetzdorf nach Milow (und umgekehrt) dauert die Fahrt 35 bis 40 Minuten und ist für die dortigen Bewohner vermutlich unattraktiv.

Vorschlag: Diese Linie verkürzen auf die Strecke Schmetzdorf-Milow (mit Anschlussmöglichkeit in Milow an Linie 677 nach Premnitz einerseits, Bahnitz andererseits und an Linie 678 Richtung Rathenow).

Für Schülerinnen und Schüler der Kleinen Grundschule Großwudicke sollten Busverbindungen zu den Schulzeiten angeboten werden.

### **Linie 678 Rathenow-Böhne-Milow**

Großwudicke sollte über die Linie 678 zwischen Rathenow und Milow über Böhne/Bützer angeschlossen werden. Das würde auch eine Verbindung zur Kleinen Grundschule in Großwudicke schaffen für Schülerinnen und Schüler aus Böhne, Bützer, evtl. sogar aus Vieritz.

Die Liniengestaltung und die Fahrtzeiten der drei Linien müssten so sein, dass in Milow die Busse zeitlich zusammentreffen und Umsteigen in jede Richtung möglich ist.

## 11. Verbesserungen im Amt Nennhausen

Seit Februar 2014 gilt für das Busangebot im Amt Nennhausen das Netz „Nennhausen 2014“.

Daran ist gut der Taktverkehr in den Nachmittagsstunden ab 12 Uhr; der Verknüpfungs- und Umsteigepunkt für die Linien 681, 682 und 683 in Nennhausen Schule; die Halte am Bahnhof zu den Zügen von und nach Berlin; und – eingeschränkt gut – das Rufbusangebot.

### **Erhebliche Schwächen:**

Grundsätzlich: Es gibt keine Fahrangebote an Wochenenden und Feiertagen – da sind 14 der 16 Dörfer des Amtes Nennhausen völlig vom ÖPNV abgeschnitten. Auch das Fehlen von Fahrangeboten vormittags sowie in den Abendstunden vom Bahnhof Nennhausen in die Dörfer (für Pendler und aus Rathenow heraus) ist ein Mangel.

**Konkrete ganz schlimme Beispiele:** Von Mützlitz nach Nennhausen gibt es pro Tag nur drei Verbindungen (in der schulfreien Zeit nur zwei), und die am frühen Morgen – danach gibt es nichts mehr. Umgekehrt von Nennhausen nach Mützlitz gibt es bis zu 7 Verbindungen, allerdings alle erst ab 11.55 Uhr. Die Anbindung von Mützlitz in Richtung Nennhausen ist völlig unzureichend. Ebenso verhält es sich mit der Anbindung von Ferchesar an Nennhausen: nur einmal am frühen Morgen, aber von Nennhausen nach Ferchesar bis zu sechs mal.

### **Schlechte Linienführungen:**

Die Linienführungen der **Linien 681 bis 683** sind fragwürdig und im Sinne einer besseren Akzeptanz durch potenzielle Kunden verbesserungswürdig.

**Linie 683:** Die Linienführung Rathenow – Stechow – Nennhausen – Stechow – Ferchesar – Stechow – Rhinsmühlen – Kotzen – Rhinsmühlen – Landin – Kriele – Landin – Friesack führt zum doppelten und dreifachen Anfahren von Haltestellen, kostet Zeit und Kilometer und ist damit völlig unattraktiv für Reisende z.B. von Kriele oder gar Friesack nach Nennhausen oder gar nach Rathenow.

Die Befahrung der **Linien 681 und 682** im Kreis mal rechts und mal links herum stiftet Verwirrung und führt nicht zu einer guten Akzeptanz in der Bevölkerung. Hinzukommt, dass die Linien 681 und 682 teilweise dieselbe Strecke, nämlich Nennhausen – Garlitz, befahren.

Der Rundkurs der Linien 681 und 682 hat seine Probleme gerade auch deshalb, weil er morgens andersherum fährt als ab mittags. Die Fahrzeiten aus den Dörfern nach und von Nennhausen sind z.T. extrem unterschiedlich.

Häufig fahren zwei Linien nahezu gleichzeitig in dieselbe Richtung auf derselben Strecke (Linien 680 und 682 zwischen Möthlow und Nennhausen; Linien 680 und 683 zwischen Rathenow und Nennhausen: da nimmt der eine Bus dem anderen potentielle Fahrgäste weg.

### **Hier ein Vorschlag für andere Linienführungen:**

**Linie 680:** bleibt, wie sie ist (Verbesserungsvorschläge für sie im Zusammenhang mit unserem ÖPNV-Tourismus-Konzept Westhavelland); sie sollte aber nicht zeitgleich mit anderen Linien auf derselben Strecke unterwegs sein.

**Linie 681:** Rathenow – Stechow – Ferchesar – Stechow – Nennhausen – Buckow – Garlitz – Müztlitz – und entsprechend zurück (Streckenkilometer 30,0 km gegenüber 39,5 km 681jetzt)

**Linie 682:** Nennhausen – Möthlow – Barnewitz (- Kieck) und entsprechend zurück. (Streckenkilometer 15,5 (- 19,3 km bis Kieck) gegenüber 26 km 682jetzt)

**Linie 683:** Rathenow – Bamme – Gräningen – Nennhausen – Kotzen – Rhinsmühlen – Landin – Kriele – Landin – Friesack - und entsprechend zurück (Streckenkilometer 38,5 km gegenüber jetzt 46,0 km 683jetzt – mit Ferchesar sogar 54,0 km)

Zusatz-Anregung: Man könnte die Linie auf dem Weg von/nach Friesack auch über Görne führen, dass dann auch besser an den ÖPNV angeschlossen wäre.

Folgende Vorteile hätten diese Linienführungen:

- ❖ klar und weitestgehend geradlinig –
- ❖ sparen vermeidbare Mehrfachanfahrten einiger Orte und Kilometer –
- ❖ verkürzen Linien und v.a. Fahrzeiten –
- ❖ alle Orte sind gleichmäßig mit Nennhausen Schule verbunden (wo sie umsteigen können in andere Richtungen), aber auch mit Amt und Geldinstitut, mit Geschäft und Apotheke etc., ferner mit dem Bahnhof und können dort Züge nach und von Berlin erreichen.
- ❖ Es müssen nicht mehr Fahrzeuge und Personal eingesetzt werden. Mehrkosten entstehen nur, wenn – wie es erforderlich ist – mehr Fahrten angeboten werden. Gegenwärtig stehen Busse vormittags ungenutzt z.B. in Gräningen herum oder kommen leer („Betriebsfahrt“) von Rathenow zum Einsatz nach Nennhausen zur Grundschule.

## 12. Verbesserungen für Rathenow

In Rathenow bzw. von Rathenow aus gibt es die einzigen drei Linien im Westhavelland, auf denen an allen Wochentagen Fahrten angeboten werden: **672, 676 und 684.**

Ein großer Mangel herrscht in der ÖPNV-Anbindung der Außenorte Böhne, Göttlin, Grütz und Semlin. Einzig Steckelsdorf ist über die Stadtbuslinie 672 relativ gut mit dem Stadtzentrum verbunden.

**Zur Linie 684** haben wir in unserem ÖPNV-Tourismus-Konzept Westhavelland das aus unserer Sicht zur Verbesserung Nötige gesagt.

**Zur Linie 676** haben wir keine Verbesserungsvorschläge.

**Zur Linie 672** ist zu sagen:

- a) sie sollte immer zur selben Minute in der Stunde fahren. Der Taktwechsel über Tag ist nicht hilfreich – auch nicht erklärlich (es sei denn durch besondere Anforderungen im Seniorenzentrum Stadtforst);
- b) sie muss – wie auch alle anderen Linien – abends länger fahren, um Berufstätigen, die erst nach 19.00 Uhr von der Arbeit wieder in Rathenow eintreffen, eine Fahrt nach Hause anzubieten.

Die **Linien 673 und 674**, die beiden anderen Stadtbuslinien, die Grütz und Göttlin sowie Rathenow-Süd und das dortige Gewerbegebiet mit dem Stadtzentrum vom Bahnhof aus bedienen, **haben keinen regelmäßigen Takt** – keinen Zwei- und erst recht keinen Ein-Stunden-Takt. Sie haben kein Angebot für das Wochenende und die Feiertage.

Die **Linie 673** nach und von Grütz/Göttlin endet bereits zwischen 16.00 und 17.00 Uhr.

Die **Linie 685** verbindet den Außenort Semlin mit dem Stadtzentrum – darüber hinaus fährt sie auch Hohennauen, Parey, Witzke und Wassersuppe an. Diese Linie verfügt über keinerlei Attraktivität in Bezug auf Linienführung, Fahrtenangebot und Fahrtzeiten. Kein regelmäßiger Takt, kein Wochenend- und Feiertagsangebot, kein Vormittags- und kein Angebot nach 18.00 Uhr – und das, obwohl Semlin sich zu einem gut besuchten und nachgefragten Ferienort entwickelt hat. Semlin ist für Touristen ohne Auto schlecht erreichbar, an Wochenenden und Feiertagen gar nicht. Das gilt auch für Bewohner ohne Auto.

Die **Linie 678** (im Zusammenhang mit Milower Land schon behandelt) bedient auf ihrem Weg nach und von Milow auch den Rathenower Außenort Böhne. Zwar gibt es da streckenweise Fahrten immer zur selben Minute in der Stunde, aber keinen wirklichen Zwei-Stunden-Takt, kein Wochenend- und Feiertagsangebot, kein Vormittags- und kein Angebot nach 18.00 Uhr.

### **Schlussfolgerung:**

**Für die Stadt Rathenow muss ein ganz neues Liniensystem erarbeitet werden**, das die Außenorte mit dem Stadtzentrum und durch Umsteigemöglichkeiten auch miteinander gut verbindet. Manche Straßen mit ihren Haltestellen werden von mehreren Linien befahren. Da nehmen sich die Busse womöglich gegenseitig Fahrgäste weg. **Bei der Erarbeitung einer neuen Linienführung müssen daher die ins Umland führenden Linien berücksichtigt, einbezogen und angepasst werden.** Am Bahnhof müssen alle Linien gebündelt werden, um den Anschluss an die Züge herzustellen. Rathenow hat den Vorteil, dass alle Züge und die wichtigen Linien 676 und 684 zur vollen Stunde ankommen und nach der vollen Stunde wieder abfahren.

### 13. Verbesserungen für das Amt Rhinow

Das Problem für den ÖPNV im Ländchen Rhinow besteht darin, dass etliche kleine Ortschaften verstreut rechts und links von der Bundesstraße 102 liegen und nur sehr schlecht an die **Hauptlinie 684** anzubinden sind. Das wird gegenwärtig mit der **Linie 685** für Parey und mit Zusatzangeboten montags bis freitags auf der **Linie 684** für Wassersuppe, Witzke, Elslaake und Gülpe versucht. Das Angebot für Strodehne ist sensationell schlecht (**Linie 688**), ebenso das über die **Linie 689** für die abseits der B 102 gelegenen Ortschaften; und das Angebot für die Ortschaften zwischen Rhinow und Friesack an der jetzigen **Linie 687** ist kaum besser.

Das Ergebnis ist ein sehr unübersichtliches und kümmerliches Angebot für die Bewohner in den betreffenden Ortschaften – es reicht vielleicht gerade mal für den Schülertransport.

Die **Linien 684 und 687** sind Teil unseres ÖPNV-Tourismus-Konzepts Westhavelland. Alles zur Verbesserung des Angebots aus unserer Sicht Nötige ist dort gesagt. Mit der dort von uns geforderten **Verbesserung der Linie 687** wäre allen Ortschaften zwischen Rhinow und Friesack gedient.

**Gülpe** sollte – wie schon jetzt bei bis zu vier Fahrten – von der **Linie 684 von Wolsier aus** angefahren werden. Das bisherige Angebot reicht nicht. Es sollte geprüft werden, ob nicht die direkte Straßenverbindung zwischen Gülpe und Prietzen für den Busverkehr genutzt werden kann – das würde ein zweimaliges Anfahren von Wolsier unnötig machen.

#### **Rufbuslinien nötig**

Für eine ÖPNV-Anbindung von Parey einerseits und Wassersuppe/Witzke andererseits an die Linie 684 über das bisherige Schülertransportangebot hinaus sollten verlässliche **Rufbus-Linien für alle Wochentage** eingerichtet werden, die in Hohennauen den Umstieg in die /von der Linie 684 vorsehen.

Dasselbe gilt für die Verbindung zwischen Strodehne und Rhinow (Linie 688) und für die zwischen Rhinow und Großderschau „über die Dörfer“ abseits der B 102 (Linie 689).