

MOBIL.DASEIN.OPR!

Kooperationsraum- und Mobilitätsstrategie

im Rahmen des BMVI-Modellvorhabens „Langfristige Sicherung
von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“

Auftraggeber:

Landkreis
Ostprignitz-Ruppin
Virchowstraße 14
16816 Neuruppin

Bearbeitung:

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin

www.iges.com

Berlin, 26. Juli 2018

Inhalt

1.	Hintergrund und Ziel	9
1.1	Das BMVI-Modellvorhaben	9
1.2	Hintergrund der Bewerbung	10
1.3	Ziele für die Modellregion Landkreis Ostprignitz-Ruppin	10
2.	Analyse der Ausgangssituation	12
2.1	Verwaltungsstruktur und interkommunale Kooperationen	12
2.2	Demographische Entwicklung	14
2.3	Bestandsaufnahme von Angeboten der Daseinsvorsorge	15
2.3.1	Übersicht über stationäre Angebote der Daseinsvorsorge	15
2.3.2	Versorgungssituation in den Teilräumen	16
2.3.3	Mobile Versorgungsangebote	21
2.3.4	Zwischenfazit	21
2.4	Derzeitige Mobilitätsangebote	21
2.4.1	Schienenpersonennahverkehr	21
2.4.2	Übriger öffentlicher Personennahverkehr	22
2.4.3	Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrssystemen	23
2.4.4	Motorisierter Individualverkehr	24
2.4.5	Alternative Mobilitätsangebote	24
2.5	Erreichbarkeitsanalyse	25
2.5.1	Fußläufige Erreichbarkeit	25
2.5.2	Erreichbarkeit mit Fahrrädern und Pedelecs	27
2.5.3	Erreichbarkeitssituation mit dem ÖPNV	29
2.6	Mobilitätsverhalten	30
2.6.1	Verkehrsverflechtungen der Pendler	30
2.6.2	Orientierung in der Modellregion (Ergebnisse Beteiligungsverfahren)	33
3.	Trends der zukünftigen Entwicklung der Daseinsvorsorge	35
3.1	Einzelhandel	35
3.2	Schulbildung	36
3.3	Hausärztliche Versorgung	37
4.	Kooperationsraumstrategie	38
4.1	Strategischer Ansatz	38
4.2	Methodische Herangehensweise	40
4.2.1	Identifikation von Versorgungsschwerpunkten	40
4.2.2	Identifikation von Kooperationsräumen	41
4.2.3	Präzisierung und Verifizierung des Kooperationsraumkonzeptes	42
4.3	Versorgungsschwerpunkte im Landkreis Ostprignitz-Ruppin	43
4.4	Kooperationsräume im Landkreis Ostprignitz-Ruppin	44
4.5	Handlungsansätze für künftige Kooperationen	45
4.6	Handlungsansätze zur funktionalen Stärkung der (kleineren) Versorgungsschwerpunkte	47
4.6.1	Funktionsbündelung und soziale Treffpunkte	47

4.6.2	Online- und Versandhandel als sinnvolle Ergänzung zum stationären Grundangebot	49
4.6.3	Mobile Versorgung und Markttag	49
4.6.4	Bürgerschaftliches Handeln und lebendige Nachbarschaften	50
4.6.5	Ansätze zur Sicherstellung der medizinischen Versorgung	50
5.	Mobilitätsstrategie	53
5.1	Strategisch-methodischer Ansatz	53
5.2	Hochwertiges ÖPNV-Angebot auf den Hauptverkehrsachsen	54
5.2.1	Sicherstellung der Erreichbarkeit zwischen den Versorgungsschwerpunkten	54
5.2.2	Ringbuslinie	56
5.2.3	Landesbedeutsame Buslinien	57
5.3	Nebenrelationen und Flächenerschließung	59
5.3.1	Anbindung kleinerer Versorgungsschwerpunkte an größere bzw. zentrale Orte	59
5.3.2	Flächenerschließung mit dem ÖPNV	60
5.3.3	Einsatzmöglichkeiten vollflexibler Bedienformen im ÖPNV	61
5.3.4	Erprobung der Einsatzmöglichkeiten automatisiert fahrender Busse	63
5.3.5	Alternative Mobilitätsangebote	63
5.4	Koordination und Verknüpfung von Mobilitätsangeboten	65
5.4.1	Verknüpfungsinfrastruktur	65
5.4.2	Anschlusssicherung	66
5.4.3	Bereitstellung von (Echtzeit-) Informationen	67
5.4.4	Mobilitätskoordinator für die Modellregion	67
5.5	Akteursvernetzung und Information	70
5.5.1	Rechtliche Grundlagen für die Beförderung und das Mitnehmen von Personen	70
5.5.2	Vernetzung zwischen ÖPNV-Unternehmen und anderen Mobilitätsanbietern	71
5.5.3	Bündelung von Versorgungsangeboten und multifunktionalen Einrichtungen	71
5.6	Sicherung der Teilhabe und Barrierefreiheit	72
5.6.1	Teilhabeversicherung durch die Erreichbarkeit von bzw. Anbindung an Versorgungsstrukturen	72
5.6.2	Teilhabeversicherung durch Barrierefreiheit von Infrastrukturen, Informationen und Wahrnehmbarkeit	73
5.7	Klimaschutz	75
6.	Pilothafte Umsetzung	77
6.1	Ansatz zur Auswahl von Pilotprojekten	77
6.2	Pilotprojekte im Rahmen des Modellvorhabens	77
6.2.1	Beschaffung technischer Voraussetzungen zur Verbesserung der Koordination von Bedarfsverkehren und Mobilitätsalternativen	78

6.2.2	Schaffung sicherer Abstellanlagen für Fahrräder an Mobilitätsknoten zur Förderung der Verkehrsmittelverknüpfung	78
6.2.3	Zielgruppenspezifische Mobilitätsangebote – Lastenfahrräder und altersgerechtes Wohnen	79
6.3	Bewertung der Übertragbar- und Finanzierbarkeit	80
7.	Projektstruktur	82
7.1	Lenkungsgruppe	82
7.2	Arbeitsgruppe	83
8.	Beteiligungsverfahren	85
8.1	Regionale Auftaktwerkstätten	86
8.2	Regionalwerkstätten (Kooperationsraumkonzept)	88
8.3	Fachwerkstätten	90
8.3.1	Fachwerkstatt (Mit)Fahrdienste	91
8.3.2	Fachwerkstatt Gemeinsam?!	91
8.4	Online-Beteiligung	91
8.5	Sonstige regionale Vernetzung	91
8.6	Medien	92
8.7	Fazit Beteiligungsverfahren	93
9.	Anhang	94
	Literaturverzeichnis	94

Abbildungen

Abbildung 1:	Modellregionen im BMVI Modellvorhaben	9
Abbildung 2:	Projektziele für die Modellregion Landkreis Ostprignitz-Ruppin	11
Abbildung 3:	Verwaltungsstruktur und interkommunale Kooperationen	13
Abbildung 4:	Ergebnisse der kleinräumigen Bevölkerungsprognose	14
Abbildung 5:	Angebote der Daseinsvorsorge	16
Abbildung 6:	Netzkonzeption im SPNV/üÖPNV	23
Abbildung 7:	Fußläufige Erreichbarkeit der Hausärzte	26
Abbildung 8:	Fußläufige Erreichbarkeit von Lebensmittelgeschäften (ohne Handwerk)	27
Abbildung 9:	Erreichbarkeit Lebensmitteleinrichtungen mit dem Fahrrad (links) und Pedelecs (rechts)	28
Abbildung 10:	Fahrtenanzahl im ÖPNV an Schultagen (links), Ferientagen (rechts) und Samstagen (links unten)	29
Abbildung 11:	Pendlerverflechtungen (ab 50 Personen) zwischen Kommunen der Modellregion (Stichtag 30.06.2017)	31
Abbildung 12:	Pendlerverflechtungen (ab 50 Personen) aus Kommunen der Modellregion in Kommunen außerhalb der Modellregion (Stichtag 30.06.2017)	32
Abbildung 13:	Pendlerverflechtungen (ab 50 Personen) aus Kommunen außerhalb der Modellregion in Kommunen der Modellregion (Stichtag 30.06.2017)	33
Abbildung 14:	Orientierungen in der Modellregion auf Basis des Beteiligungsverfahrens	34
Abbildung 15:	Nahversorgungsrelevante Verkaufsfläche je Einwohner 2016	35
Abbildung 16:	Analyse des Schulbestandes bis zum Schuljahr 2021/2022	36
Abbildung 17:	Altersverteilung bei Allgemeinmediziner*innen in der Modellregion	37
Abbildung 18:	Schematische Darstellung des Ansatzes von Versorgungsschwerpunkten und Kooperationsräumen	38
Abbildung 19:	Vorgehen Identifikation von Versorgungszentren	40
Abbildung 20:	Vorgehen Identifikation von Kooperationsräumen	41
Abbildung 21:	Typisierung der Versorgungsschwerpunkte	43
Abbildung 22:	Zuordnung der Versorgungsschwerpunkte	43
Abbildung 23:	Kooperationsräume und Versorgungsschwerpunkte	44
Abbildung 24:	Handlungsansätze Funktionsbündelung und soziale Treffpunkte	48
Abbildung 25:	Mischformen aus stationärem und Online-Handel	49
Abbildung 26:	Handlungsansatz Dorfkümmerer	50
Abbildung 27:	Handlungsansätze zur Sicherung einer dezentralen ärztlichen Versorgung	51
Abbildung 28:	Maßnahmenempfehlungen ÖPNV-Hauptachsen	56
Abbildung 29:	Potenzielle landesbedeutsame Buslinien	58

Abbildung 30:	Konzeptbestandteile zur Erreichbarkeitssicherung in Kooperationsräumen	59
Abbildung 31:	Verbindungsqualität im ÖPNV zwischen kleineren Versorgungsschwerpunkten und dem nächstgelegenen größeren Versorgungsschwerpunkt bzw. zentralen Ort	60
Abbildung 32:	Potenzielle Einsatzgebiete Flächenrufbus/Anruf-Sammeltaxi	62
Abbildung 33:	Ansätze alternativer Mobilitätsangebote	64
Abbildung 34:	Komponenten einer Mobilitätsstation (Auswahl)	66
Abbildung 35:	Komponenten zur Weiterentwicklung der Koordination von Mobilitätsangeboten	67
Abbildung 36:	Möglicher Pilotkorridor für Taxi-Anschlussfahrten und Flexfahrten	69
Abbildung 37:	Informationsbedarfe bzgl. der Beförderung und dem Mitnehmen von Personen	70
Abbildung 38:	Einzubeziehende Akteure bei der Vernetzung zwischen ÖPNV-Unternehmen und anderen Mobilitätsanbietern	71
Abbildung 39:	Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit im gültigen Nahverkehrsplan	74
Abbildung 40:	Kriterien der Machbarkeitsbewertung	77
Abbildung 41:	Pilotstandorte für sichere Fahrrad-Abstellanlagen	78
Abbildung 42:	Übertragbarkeit der Pilotprojekte und Möglichkeiten der Finanzierung	80
Abbildung 43:	Projektstruktur und Beteiligungskonzept	82
Abbildung 44:	Ein Arbeitsergebnis Lenkungsgruppe	83
Abbildung 45:	Übersicht Teilräume	85
Abbildung 46:	Zusammenfassung zu den durchgeführten Auftaktwerkstätten	86
Abbildung 47:	Beispiele zu Kartenabfragen im Rahmen der Auftaktwerkstätten	87
Abbildung 48:	Regionalwerkstätten	89
Abbildung 49:	Pressespiegel	92

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
BA	Bundesagentur für Arbeit
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
FAPIQ	Fachstelle Altern und Pflege im Quartier
GL B-B	Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg
KBA	Kraftfahrtbundesamt
LAEKb	Landesärztekammer Brandenburg
MUGV	Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz
OPR	Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
üÖPNV	übriger ÖPNV

1.2 Hintergrund der Bewerbung

Es handelt sich bei der Modellregion Landkreis Ostprignitz-Ruppin um eine stark ländlich geprägte und eher peripher gelegene Region. Die Modellregion gehört zu den durch das BMVI ausgewählten überdurchschnittlich vom demographischen Wandel betroffenen Regionen Deutschlands.

Die Aufrechterhaltung von Daseinsvorsorge-Infrastrukturen und insbesondere die Sicherstellung der Erreichbarkeit sind schon heute mit großen Schwierigkeiten und hohen gemeinwirtschaftlichen Kosten verbunden, welche in unterschiedlichem Maße durch die Bundesrepublik, das Land Brandenburg, die Landkreise und die Kommunen, aber auch durch weitere Träger von Versorgungsinfrastrukturen und vor allem durch die regionale Bevölkerung getragen werden müssen.

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin möchte aktiv die Sicherstellung einer zukunfts-festen Daseinsvorsorge, Nahversorgung und Mobilität bzw. eine ortsnahe Versorgung mit öffentlichen und privaten Dienstleistungen unterstützen.

1.3 Ziele für die Modellregion Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Übergeordnetes Ziel der Modellregion Landkreis Ostprignitz-Ruppin ist die langfristige Sicherung einer erreichbaren Daseinsvorsorge auch ohne eigenen PKW.

Auf Grundlage einer Bestandsanalyse von Angeboten der Daseinsvorsorge und einer Analyse der Mobilitätsrealität sollen unter konsequenter Einbindung relevanter Akteure Ankerpunkte der Versorgung sowie die zu versorgenden Räume identifiziert werden. Zur Sicherstellung der Versorgung in den Kooperationsräumen sollen Handlungsansätze und Empfehlungen zur interkommunalen Kooperation und funktionalen Stärkung der Versorgungsschwerpunkte (Kooperationsraumstrategie) sowie zur Sicherstellung der Erreichbarkeit erarbeitet werden (Mobilitätsstrategie).

Ausgewählte Handlungsansätze sollen innerhalb des Modellvorhabens pilothaft implementiert und Möglichkeiten der Übertragbarkeit und langfristigen Finanzierbarkeit diskutiert werden.

Der konzeptionelle Ansatz aus Versorgungsschwerpunkten und Kooperationsräumen (vgl. auch Abschnitt 4.1) ergänzt das System der zentralen Orte und dient der Sicherstellung einer erreichbaren Daseinsvorsorge.

Entsprechend fokussiert das Vorhaben auf den nachfolgend dargestellten Projektzielen.

Abbildung 2: Projektziele für die Modellregion Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Darstellung: IGES 2017.

Das Beteiligungs- und Netzwerkmanagement sowie die Projektkoordination und Steuerung flankierten als zentrale Säulen den gesamten Projektverlauf, während die weiteren Projektbausteine sukzessive aufeinander aufbauten.

2. Analyse der Ausgangssituation

Mit dem Ziel der Identifikation von Versorgungsschwerpunkten, Kooperationsräumen sowie Ansätzen zur Verbesserung der Versorgungs- und Erreichbarkeits-situation, erfolgte eine umfangreiche Bestandsaufnahme zu relevanten Daseinsvorsorge-Einrichtungen sowie deren Erreichbarkeit. Diese beinhaltete die folgenden Analyseschritte:

- ◆ Analyse der derzeitigen Verwaltungsstruktur und bestehender interkommunaler Kooperationen
- ◆ Vervollständigung der Daten zu stationären Angeboten der Daseinsvorsorge in den Bereichen Bildung, Freizeit, Gesundheit und Versorgung sowie Validierung durch Befragung der Kommunen
- ◆ Analyse von Daten zum Mobilitätsangebot (insbesondere MIV und ÖPNV) und der Mobilitätsrealität (Wege-Beziehungen im Alltag und Beruf)
- ◆ Bürger- und Akteursbeteiligung zu Wegebeziehungen im Alltag im Rahmen von regionalen Workshops
- ◆ Aufbau eines Geoinformationssystems
- ◆ Durchführung verkehrsmittelspezifischer Erreichbarkeitsanalysen

Die Ergebnisse der der Bestandsaufnahme werden nachfolgend dargestellt.

2.1 Verwaltungsstruktur und interkommunale Kooperationen

Die Modellregion umfasst den Landkreis Ostprignitz-Ruppin im Bundesland Brandenburg. Der Landkreis umfasst 2.527 km² und ist flächenmäßig der drittgrößte Landkreis des Landes Brandenburg.

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin besteht aus 23 kreisangehörigen Städten bzw. Gemeinden. Diese sind verwaltungsmäßig in drei Ämter, vier amtsfreie Städte und drei amtsfreie Gemeinden gegliedert.

Verglichen mit anderen Modellregionen innerhalb des Modellvorhabens (z. B. Landkreis Schleswig-Flensburg, 131 Gemeinden in 22 Ämtern bzw. amtsfreien Städten/Gemeinden auf ca. 2.071 km²) bestehen im Landkreis Ostprignitz-Ruppin bereits sehr großräumige Verwaltungszusammenschlüsse.

Der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg weist Kyritz und Neuruppin als Mittelzentren sowie Wittstock/Dosse und Pritzwalk als Mittelzentrum in Funktioneinteilung aus.¹ Das dem Landkreis Ostprignitz-Ruppin nächstgelegene Oberzentrum im Land Brandenburg ist die Metropole Berlin.

¹ Vgl. GL B-B 2009.

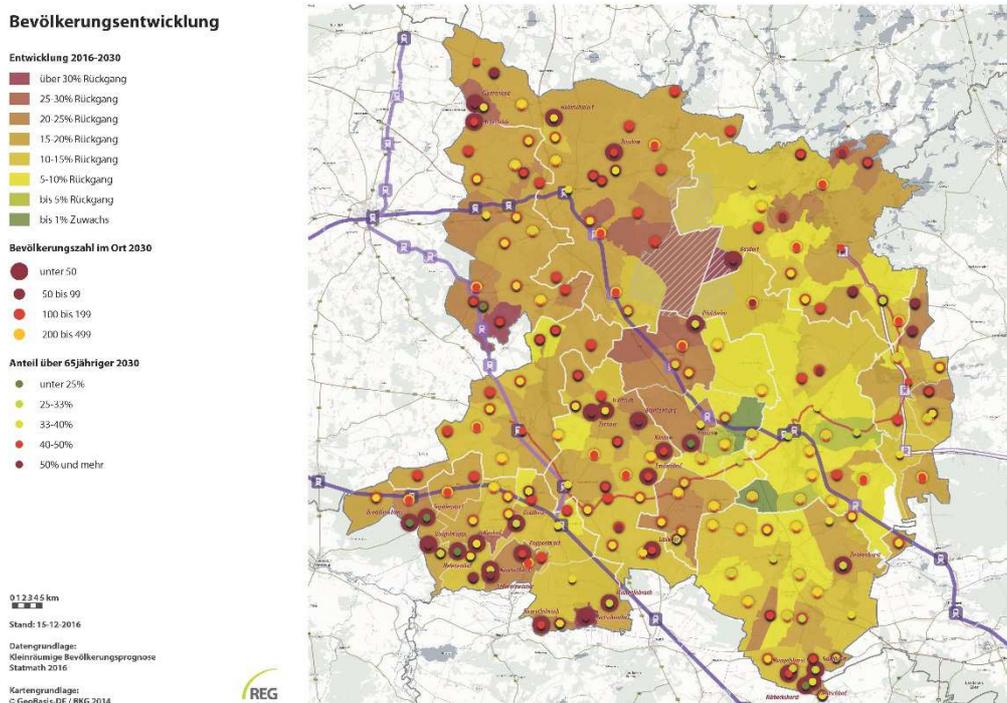
- ♦ *Wachstumskern Autobahndreieck Wittstock/Dosse e.V.* mit Wittstock/Dosse, Heiligengrabe sowie Pritzwalk und Meyenburg (LK PR)
- ♦ *Kooperationsgemeinschaft „Kleeblattregion“* mit Kyritz, Wusterhausen/Dosse, Amt Neustadt (Dosse) sowie Gumtow (LK PR)
- ♦ *Kommunale Arbeitsgemeinschaft „Freiraum Ruppiner Land“* mit Neuruppin, Fehrbellin, Amt Lindow (Mark), Rheinsberg und Amt Temnitz.

2.2 Demographische Entwicklung

Im Landkreis Ostprignitz-Ruppin ist ein stetiger Rückgang der Einwohnerzahlen zu verzeichnen. So verlor der Landkreis zwischen 1995 und 2016 14 % seiner Gesamtbevölkerung.

Im Rahmen des Modellvorhabens wurde die Erarbeitung einer kleinräumigen Bevölkerungsprognose (Zeitraum 2016-2030, Tendenz 2040) bis auf Ortsteilebene erarbeitet. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der gesamte Landkreis Ostprignitz-Ruppin einen Bevölkerungsrückgang von -13 % bis 2030 aufweist und bedingt durch die Generation der Babyboomer auf -25 % bis 2040 ansteigt. Dabei bewegen sich die einzelnen Gemeinden und Ortsteile innerhalb einer großen Bandbreite (-3 % bis -24 %, 2030), haben jedoch alle einen negativen Trend.

Abbildung 4: Ergebnisse der kleinräumigen Bevölkerungsprognose



Daten: statmath GmbH 2016.
Darstellung: REG mbH 2017.

Durch die demographisch bedingte Altersstrukturverschiebung erhöht sich das Durchschnittsalter von 48 Jahre auf 53 Jahre in 2030 und bis ins Jahr 2040 um weitere 3 Jahre auf 56 Jahre. Auch die Migrationsstruktur in den einzelnen Gemeinden und Ortsteilen des Kreises Ostprignitz-Ruppin zeigt deutliche Unterschiede. Dabei gibt es im gesamten Kreis 3 % Ausländer, 1 % Personen mit Migrationshintergrund und 96 % Personen ohne Migrationshintergrund. Letztere Gruppe schwankt in den einzelnen Ortsteilen zwischen 71 % und 100 %.

In Bezug auf den Familienstand teilt sich die Bevölkerung hauptsächlich auf die Gruppen der ledigen und verheirateten Personen auf. Auch hier wird die große Bandbreite bei den unterschiedlichen Familienständen der einzelnen Gemeinden und Ortsteile deutlich. Diese reicht bei den ledigen Personen von 0 % bis 88 % und bei den verheirateten Personen sogar von 0 % bis 100 %.²

2.3 Bestandsaufnahme von Angeboten der Daseinsvorsorge

2.3.1 Übersicht über stationäre Angebote der Daseinsvorsorge

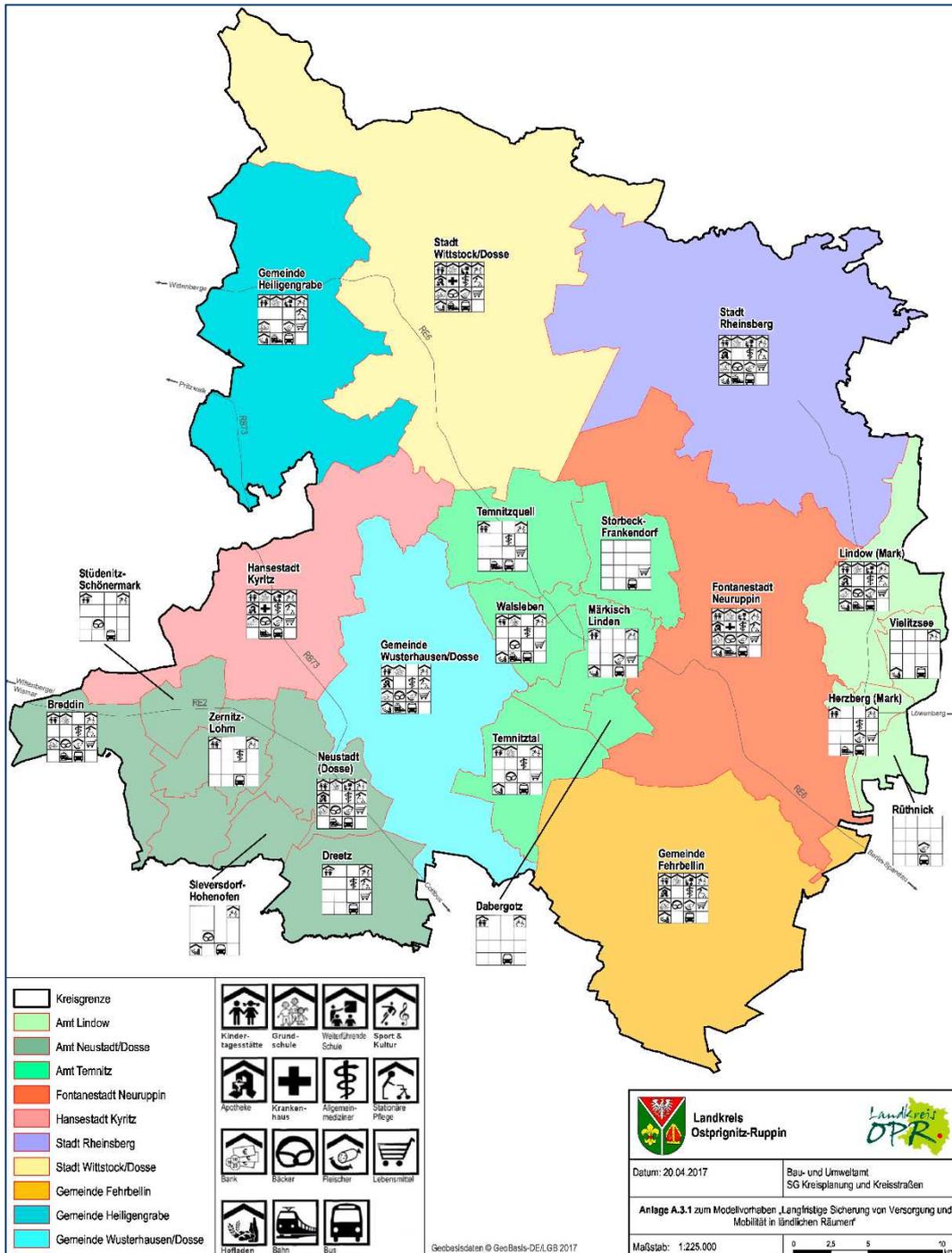
Im Rahmen der Analyse wurden durch den Landkreis stationäre Einrichtungen der Daseinsvorsorge in den Bereichen

- ◆ Bildung,
- ◆ Gesundheit und Pflege,
- ◆ Sport und Kultur sowie
- ◆ Versorgung mit Einzelhandel und Dienstleistungen

erhoben. Das Ergebnis ist in der nachfolgenden Karte auf Basis der Ämter, Städte und Gemeinden dargestellt. Die Übersicht zeigt, dass neben den Mittelzentren Neuruppin, Kyritz und Wittstock (letzteres in Funktionsteilung mit Pritzwalk) auch in Neustadt (Dosse), Lindow (Mark), Fehrbellin und Rheinsberg nahezu alle erhobenen Daseinsvorsorgefunktionen angeboten werden.

² Vgl. statmath GmbH 2016.

Abbildung 5: Angebote der Daseinsvorsorge



Quelle: Landkreis Ostprignitz-Ruppin 2017.

2.3.2 Versorgungssituation in den Teilräumen

In den nachfolgenden Abschnitten wird die Versorgungssituation der verschiedenen Teilräume in Bezug auf stationäre Angebote der Daseinsvorsorge analysiert.

Gemeinde Heiligengrabe

Die Gemeinde Heiligengrabe verfügt über keine ärztliche Versorgung oder Apotheke. Versuche der Etablierung einer Filialpraxis sind trotz kommunalen Engagements bislang gescheitert. Post- und Paketdienstleistungen der Deutschen Post/DHL werden ausschließlich im Ortsteil Blumenthal angeboten. Eine Filiale der Volks- und Raiffeisenbank Prignitz eG in Heiligengrabe öffnet zwei Mal wöchentlich. Im Ortsteil Blumenthal besteht zudem ein mobiler Bankservice. Die Gemeinde verfügt derzeit über eine gute Versorgungssituation im Bereich Lebensmittel, Bildung (Grundschule) und Kinderbetreuung.

Besonderheiten bestehen u. a. im alten Klosterstift Heiligengrabe inkl. der ansässigen Klosterschule sowie im Unternehmensstandort der weltweit agierenden SWISS KRONO GROUP (Holzwerkstoffe) mit zahlreichen Arbeits- und Ausbildungsplätzen.

Heiligengrabe ist an den Prignitz-Express (RE 6) und damit an das ÖPNV-Hauptnetz angebunden.

Stadt Wittstock/Dosse

Die Stadt Wittstock/Dosse als Mittelzentrum in Funktionsteilung mit der Stadt Pritzwalk (LK PR) stellt einen wichtigen Versorgungsstandort im Nordwesten des Landkreises dar. Im Stadtgebiet stehen alle erhobenen Versorgungsfunktionen zur Verfügung. Dazu zählen u.a. Kinderbetreuungsangebote, Grundschulen, eine Oberschule und ein Gymnasium, zahlreiche Einrichtungen des Lebensmitteleinzelhandels und Handwerks, Bank- und Postfilialen sowie weitere Dienstleistungen, kulturelle und Freizeiteinrichtungen (z. B. Museen und ein Kino).

Die ländlichen Ortsteile außerhalb des Stadtgebietes verfügen hingegen weder über Grundschulen noch über eine hausärztliche Versorgung. Der Ortsteil Freyenstein im Norden verfügt zwar über mehrere der erhobenen Daseinsvorsorgefunktionen (u. a. Zahnarzt, Bankfiliale und Kinderbetreuung), verzeichnete in jüngerer Vergangenheit jedoch weitere Funktionsverluste (z. B. Schließung des Lebensmittelgeschäfts „Fruchtkörbchen“). Insgesamt ist die Versorgung und in der Folge auch das Mobilitätsangebot überwiegend auf das Stadtgebiet der Stadt Wittstock/Dosse ausgerichtet. Aus den nördlichen Ortsteilen wie beispielsweise Freyenstein bestehenden hingegen auch starke Verflechtungen nach Meyenburg (LK PR).

Wittstock/Dosse liegt unmittelbar am Autobahndreieck der Bundesautobahnen A19 und A24. Wittstock/Dosse ist zudem über mehrere Bahnhöfe an den Prignitz-Express (RE 6) und damit an das ÖPNV-Hauptnetz angebunden.

Stadt Rheinsberg

In der Stadt Rheinsberg werden mit Ausnahme eines Krankenhauses alle erhobenen Daseinsvorsorgeeinrichtungen angeboten (inkl. Oberschule), die Stadt übernimmt eine wichtige Versorgungsfunktion für den Nordosten der Modellregion.

In den umliegenden Ortsteilen gibt es hingegen bereits teilweise Versorgungslücken: So kann die haus- und fachärztliche Versorgung ausschließlich in der Kernstadt erfolgen, in den Ortsteilen zwischen Rheinsberg und Lindow gibt es keine Kinderbetreuungseinrichtung, in den Ortsteilen im Süden und Nordosten werden keine Post- und Paketdienstleistungen der Deutschen Post/DHL angeboten. Bankfilialen und Grundschulen gibt es in der Kernstadt Rheinsberg und im Ortsteil Flecken Zechlin. Lebensmittelhändler gibt es außer in der Kernstadt in Flecken Zechlin und Kagar.

Besonderheiten bestehen im Bereich Gesundheit und Tourismus. So verfügt Rheinsberg über eine Fach- und eine Rehaklinik sowie zwei stationäre Pflegeeinrichtungen. Von besonderer touristischer Relevanz sind zudem das Schloss Rheinsberg sowie die Kammeroper. Flecken Zechlin und Kagar profitieren saisonal vom touristischen Aufkommen auf den Campingplätzen.

Rheinsberg ist über eine (derzeit nur) in den Sommermonaten verkehrende Regionalbahnlinie (RB 54) Richtung Berlin und über den PlusBus nach Neuruppin mit dem ÖPNV-Hauptnetz verknüpft.

Amt Lindow (Mark)

Im Amt Lindow bilden die Stadt Lindow (Mark) und die Gemeinde Herzberg (Mark) die Versorgungsschwerpunkte. Die Stadt Lindow (Mark) fungiert mit einer Grundschule, der Beruflichen Schule für Sport und Soziales in freier Trägerschaft sowie dem Sport und Bildungszentrum als zentraler Bildungsstandort. Eine weitere Spezialisierung besteht im Bereich der medizinischen Versorgung u.a. mit Kliniken für Suchttherapie, Pflegeeinrichtungen, Allgemeinmedizin und einer Apotheke. Hausärztliche Versorgung besteht zudem auch in Herzberg (Mark). Post- und Bankdienstleistungen konzentrieren sich, mit Ausnahme einer Postfiliale in Herzberg (Mark), ebenfalls fast ausschließlich auf Lindow (Mark).

Das Amt verfügt über zwei größere Lebensmittelgeschäfte in Lindow (Mark) und ein weiteres Geschäft in Herzberg (Mark). Das Lebensmittelhandwerk (Bäcker, Fleischer) ist breit über die Region verteilt.

Das Amt Lindow (Mark) ist ebenfalls über den PlusBus nach Neuruppin sowie in den Sommermonaten über die Regionalbahnlinie (RB 54) Richtung Berlin an ÖPNV-Hauptnetz angebunden.

Stadt Neuruppin

Die Kreisstadt Neuruppin ist als Mittelzentrum und Verwaltungssitz des Landkreises der zentrale Anlaufpunkt für Versorgung des gehobenen Bedarfs in der Modellregion und überregional bedeutsamer Bildungsstandort (Medizinische Hochschule Brandenburg „Theodor Fontane“, Oberstufenzentrum, diverse private Bildungsträger der beruflichen Bildung). Hier finden sich zwei Oberschulen und zwei Gymnasien, z.T. mit überregionaler Bedeutung (evangelische Schule). Neuruppin bietet weiterhin das breiteste Kulturangebot (u.a. Kinos, Museen, Kultur-

kirche und Kulturhaus) der Modellregion und ein bedeutsames Angebot im Bereich Lebensmittelversorgung.

In Neuruppin gibt es insgesamt fünf Grundschulen (zzgl. Montessori und Evangelischer Schule) mit deckungsgleichen Schulbezirken. Dabei besteht eine Konkurrenzsituation für die beiden kleineren Grundschulen Gildenhall und „Am Weinberg“ in Alt Ruppin. Neuruppin (inkl. Alt Ruppin) ist zudem zentraler Standort für die fachärztliche und klinische Versorgung im Landkreis. Das breite Dienstleistungsangebot (Banken, Post etc.) beschränkt sich ebenfalls auf Neuruppin und Alt Ruppin.

Neuruppin ist mit der Anbindung an den Prignitz-Express (RE 6) und den zwei PlusBus-Linien nach Kyritz und Rheinsberg ein zentraler Knoten des ÖPNV im Landkreis.

Gemeinde Fehrbellin

Die Gemeinde Fehrbellin verfügt über zwei Grundschulstandorte in den Ortteilen Fehrbellin und Wustrau sowie über eine Oberschule. Mit Praxisstandorten in den Ortsteilen Fehrbellin, Wustrau und Linum ist die Gemeinde zudem gut mit Hausärzten ausgestattet. Eine ähnlich gute Ausstattung besteht ebenfalls bei Dienstleistungen der Deutschen Post/DHL, während Bankdienstleistungen nur noch im Ortsteil Fehrbellin angeboten werden. Außer in den Dörfern an der südlichen Kreisgrenze gibt es verbreitet noch (zum Teil recht kleinflächige) Nahversorgungsangebote für Lebensmittel.

Auf dem Gebiet der Gemeinde Fehrbellin gibt es keinen Bahnhofpunkt, Zugang zum RE 6 zwischen Wittenberge und Berlin besteht jedoch am Haltepunkt Wustrau-Radensleben unmittelbar östlich der Gemeindegrenze.

Amt Temnitz

Das Amt Temnitz umfasst die Gemeinden Walsleben, Dabergotz, Märkisch Linden, Storbeck-Frankendorf, Temnitzquell und Temnitztal. Dabei bilden die Orte Walsleben und Wildberg (Gem. Temnitztal) zwei wichtige Versorgungsschwerpunkte. Diese verfügen jeweils über eine Grundschule, über Deutsche Post/DHL-Paketshops, Friseure, eine hausärztliche Versorgung und eine ambulante Pflegeeinrichtung. Darüber hinaus gibt es auch in Vichel und Dabergotz ambulante Pflegeeinrichtungen. Überwiegend kleinflächige Lebensmittelläden gibt es in zahlreichen Ortsteilen des Amtes. Einrichtungen des Lebensmittelhandwerks sind selten. Im Amt Temnitz werden stationär keine Bankdienstleistungen angeboten.

Die Gemeinde Walsleben sowie der OT Netzeband (Gemeinde Temnitzquell) sind durch Bahnhofpunkte an den Prignitz-Express (RE 6) angebunden, außerdem wird das Amt über den Plus-Bus (Kyritz-Neuruppin) erschlossen.

Gemeinde Wusterhausen/Dosse

Die Gemeinde Wusterhausen verfügt mit Ausnahme einer weiterführenden Schule sowie einem Krankenhaus über alle in Abbildung 5 erhobenen Einrichtungen der Daseinsvorsorge.

Diese konzentrieren sich zum überwiegenden Teil auf den Hauptort (Wusterhausen/Dosse). Bank- und Postdienstleistungen, Lebensmitteleinzelhandel, Apotheken und hausärztliche Versorgung werden ausschließlich hier angeboten. Der Kernort verfügt zudem über eine stationäre Pflegeeinrichtung, eine Bibliothek, ein Museum und ein Kino. In den ländlichen Ortsteilen gibt es vereinzelt Einrichtungen des Lebensmittelhandwerks sowie Kinderbetreuungsangebote.

An das ÖPNV-Hauptnetz ist Wusterhausen/Dosse über die Regionalbahn von Pritzwalk/Kyritz nach Neustadt (Dosse) (RB 73) und über den PlusBus (Kyritz-Neuruppin) angebunden.

Amt Neustadt (Dosse)

Das Amt Neustadt (Dosse) umfasst die Stadt Neustadt (Dosse) sowie die Gemeinden Breddin, Dreetz, Sieversdorf-Hohenofen, Stüdenitz-Schönermark und Zernitz-Lohm. Neben der Stadt Neustadt (Dosse) sind Breddin und Dreetz weitere Versorgungsschwerpunkte. Das Amt verfügt über zwei Grundschulstandorte in Breddin und Neustadt (Dosse), die freie Nachbarschaftsschule in Roddahn und eine Gesamtschule (mit Sekundarstufe II). Neben dem umfangreichen Angebot im Stadtgebiet Neustadt (Dosse) besteht auch „in der Fläche“ eine gute Ausstattung u. a. der allgemeinmedizinischen Versorgung (Breddin, Zernitz, Neustadt, Dreetz), der zahnärztlichen Versorgung, der Kinderbetreuung, der Lebensmittelversorgung sowie Versorgung mit weiteren Dienstleistungen. Ein geringeres Versorgungsniveau besteht hingegen insbesondere in einigen Ortsteilen an der südlichen und westlichen Landkreisgrenze (z. B. Bartschendorf, Michaelisbruch, Giesenhorst, Damelack, Babe).

In Breddin und Neustadt (Dosse) besteht Anschluss an den Regionalexpress (RE 2) Berlin-Wittenberge, Neustadt (Dosse) ist außerdem Umsteigepunkt zur Regionalbahn Richtung Kyritz/Pritzwalk (RB 73).

Hansestadt Kyritz

Die Hansestadt Kyritz ist als Mittelzentrum ausgewiesen und verfügt über ein entsprechend umfangreiches Angebot der Daseinsvorsorge für das Stadtgebiet sowie das Umland. So fungiert die Kernstadt mit Grundschule, Oberschule, Gymnasium und Kreisvolkshochschule (Zweiter Bildungsweg) als starker Bildungsstandort. Weitere Schulstandorte in den Ortsteilen gibt es nicht. Grundschüler aus dem Ortsteil Kötzlin werden an der "Löwenzahn-Grundschule" Breddin besult. Kyritz verfügt auch über größere Ausbildungsbetriebe.

Das medizinische Angebot konzentriert sich ebenfalls auf die Kernstadt. Diese bietet neben hausärztlicher auch fachärztliche und umfangreiche klinische Versorgung (KMG Klinikum Kyritz) sowie ambulante und stationäre Pflegeangebote. Während es in der Kernstadt ein umfangreiches Angebot an Discountern und Supermärkten sowie weiteren Dienstleistungen (z. B. Bank, Post) gibt, fehlen entsprechende Angebote bis auf wenige Ausnahmen (z. B. Friseure) in den Ortsteilen.

Kyritz ist mit der Regionalbahn (RB 73) und dem PlusBus (nach Neuruppin) an das ÖPNV-Hauptnetz angebunden.

2.3.3 Mobile Versorgungsangebote

Im Bereich der mobilen Versorgung mit Waren und Dienstleistungen wird ein breites Spektrum klassischer Angebote insbesondere aus dem Lebensmittelhandwerk (z. B. Back-, Fleisch- und Wurstwaren) sowie weiteren Dienstleistungen (z. B. Friseur, Kosmetik etc.) angeboten. Darüber hinaus werden regional auch Verwaltungsleistungen (z. B. Mobile Verwaltung Wittstock) und Finanzdienstleistungen (z. B. Angebot der Volks- und Raiffeisenbank Prignitz eG in Blumenthal) mobil angeboten. Neben Markttagen in den Versorgungszentren kompensieren die mobilen Angebote insbesondere in den ländlichen Teilen des Landkreises das vielerorts rückläufige stationäre Angebot. Damit leistet die mobile Versorgung mit Waren und Dienstleistungen einen nicht unwesentlichen Beitrag zur Sicherung der Versorgung insbesondere von immobilen Menschen in der Modellregion.

2.3.4 Zwischenfazit

Die derzeitige Versorgungssituation in der Modellregion ist sowohl regional aber insbesondere auch sektoral unterschiedlich zu bewerten.

Während der dünner besiedelte Norden außerhalb der größeren Siedlungsbereiche wie Wittstock/Dosse, Rheinsberg und Heiligengrabe nur vereinzelt über Einrichtungen der Daseinsvorsorge verfügt, besteht im Süden zum Teil auch in der Fläche ein differenziertes Angebot.

Insbesondere im Bereich der hausärztlichen Versorgung konzentriert sich das Angebot auf wenige Versorgungsschwerpunkte, während eine fachärztliche Versorgung fast ausschließlich in den Mittelzentren sichergestellt ist. Auch im Dienstleistungsbereich (z. B. Banken, Post und Friseure) sind entsprechende Tendenzen zur Zentralisierung bereits deutlich ausgeprägt. Weiterführende Schulen und Kulturangebote konzentrieren sich ebenfalls auf die Zentren.

Demgegenüber werden sowohl kleinflächige Lebensmittelgeschäfte, Hofläden und Direktvermarkter als auch Einrichtungen zur Kinderbetreuung weiterhin in der Fläche angeboten. In den ländlichen Orts- und Gemeindeteilen unterstützen zudem vielerorts mobile Angebote insbesondere aus dem Lebensmittelbereich die Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge.

2.4 Derzeitige Mobilitätsangebote

2.4.1 Schienenpersonennahverkehr

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin wird durch die Regionalexpress-Linien (RE) RE 2 Wismar/Wittenberge – Berlin – Cottbus und RE 6 Wittenberge – Neuruppin –

Hennigsdorf - Berlin-Spandau/-Gesundbrunnen sowie die Regionalbahn-Linien (RB) RB 54 Berlin-Lichtenberg/Löwenberg – Rheinsberg (Ostern bis Herbstferien) und RB 73 Neustadt (Dosse) – Kyritz – Pritzwalk bedient.

Durch die angebotenen SPNV-Leistungen wird die regelmäßige Erreichbarkeit des Oberzentrums Berlin sowie der Mittelzentren Neuruppin, Kyritz sowie Wittstock/Dosse sichergestellt.

2.4.2 Übriger öffentlicher Personennahverkehr

Das Liniennetz des übrigen ÖPNV (üÖPNV) in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Ostprignitz-Ruppin umfasst derzeit 42 Linien. Genehmigungsinhaberin dieser Linien ist die kreiseigene Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH (ORP). Darüber hinaus ergänzen 14 Linien, die aus den benachbarten Landkreisen in das Bedienungsgebiet des Landkreises Ostprignitz-Ruppin hineinfahren, das Angebot des üÖPNV. Somit bestehen Landkreis überschreitende Verbindungen aus den Landkreisen Havelland, Oberhavel und Prignitz sowie aus dem Bundesland Mecklenburg-Vorpommern. Genehmigungsinhaber dieser Linien sind Unternehmen, deren Sitz außerhalb des Landkreises Ostprignitz-Ruppin angesiedelt ist.

Derzeit werden auf den Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Ostprignitz-Ruppin mehr als 1.200 Haltestellen (als Haltestelle wird z. B. jede Zugangsstelle gezählt) angeboten. Die Erschließung wird nach den Grundsätzen eines integrierten Gesamtverkehrssystems durch eine Netzkonzeption aus Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz sichergestellt (vgl. Abbildung 6).

Die innerhalb des Nahverkehrsplanes des Landkreises Ostprignitz-Ruppin definierte Mindestbedienqualität (Mindestniveau der üÖPNV-Bedienung) wird bereits heute vielerorts in der Modellregion übertroffen.

Die Mehrzahl aller Angebote des üÖPNV wird derzeit im konventionellen Linienverkehr erbracht. Daneben werden jedoch auch bereits flexible Angebotsformen eingesetzt (Bedarfsverkehr, z. B. fahrplan- und liniengebundener Rufbus und Bedarfsausstiege), wenn geringe Nachfrageströme dies unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfordern. Als Ergebnis des aktuellen Nahverkehrsplans wurden bereits erste hochwertige Taktlinien als sogenannter PlusBus durch die ORP initiiert und etabliert.³

³ Vgl. OPR 2015.

Abbildung 6: Netzkonzeption im SPNV/üÖPNV

üÖPNV	Mindestbedienungszeitraum	Mindesttakt/anzustrebende Fahrzeugfolge im taktähnlichen Betrieb
ÖPNV-Hauptnetz (Verbindungen zwischen den zentralen Orten)		
Montag bis Freitag (Schultage)	Ca. 06:00 – ca. 20:00 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> • Ca. 60-Minuten-Takt in HVZ • Ca. 120-Minuten-Takt in NVZ • Zusätzliche Einzelfahrten für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen
Montag bis Freitag (Ferientage)	Ca. 06:00 – ca. 20:00 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> • Ca. 120-Minuten-Takt
Samstag, Sonntag, Feiertage	Ca. 09:00 – ca. 20:00 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> • Mindestens 4 Fahrtenpaare
ÖPNV-Nebennetz (Ergänzung des Hauptnetzes auf Verbindungen mit starkem Fahrgastaufkommen von anderen Siedlungsschwerpunkten mit Zentralen Orten)		
Montag bis Freitag (Schultage)	Ca. 06:00 – ca. 18:00 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> • Ca. 120-Minuten-Takt • Einzelfahrten zur Taktverdichtung in der HVZ für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen
Montag bis Freitag (Ferientage)	Ca. 06:00 – ca. 18:00 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> • Ca. 120-Minuten-Takt
ÖPNV-Ergänzungsnetz (Ergänzung des Haupt- und Nebennetzes zur flächendeckenden ausreichenden Bedienung aller anderen Siedlungseinheiten, Zubringerfunktion zum Haupt- oder Nebennetz, Sicherstellung Schülerbeförderung)		
Montag bis Freitag (Schultage)		<ul style="list-style-type: none"> • Mindestens 3 Fahrtenpaare (zum Erreichen des verkehrlich nächstgelegenen Zentralen Orts mit Aufenthaltszeit von mindestens zwei Stunden, einmaliges Umsteigen zulässig) • Zusätzliche Einzelfahrten in der HVZ für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen
Montag bis Freitag (Ferientage)		<ul style="list-style-type: none"> • Mindestens 2 Fahrtenpaare zum Erreichen des verkehrlich nächstgelegenen Zentralen Orts mit Aufenthaltszeit von mindestens zwei Stunden, einmaliges Umsteigen zulässig

Quelle: Nahverkehrsplan Landkreis Ostprignitz-Ruppin für den Zeitraum ab 2015

2.4.3 Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrssystemen

Derzeit besteht im Landkreis Ostprignitz-Ruppin eine Vielzahl möglicher Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und üÖPNV sowie zwischen üÖPNV und üÖPNV. Be-

sonders relevant sind die Verknüpfungen zwischen SPNV und üÖPNV an den Bahnhöfen

- ◆ Kyritz
- ◆ Neuruppin, Rheinsberger Tor
- ◆ Neustadt (Dosse) sowie
- ◆ Wittstock/Dosse.

2.4.4 Motorisierter Individualverkehr

Die Modellregion verfügt über ein gut ausgebautes Straßennetz. Eine Hauptverkehrsachse bildet die Bundesautobahn A24 Berlin - Hamburg, die vom Südosten bis Nordwesten den Landkreis durchläuft. Die Feinerschließung basiert auf einem Netz aus Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen.

Der Motorisierungsgrad zeigt für einen ländlichen Raum typische Eigenschaften. Zum 01.01.2017 betrug der Bestand zugelassener Personenkraftwagen laut Kraftfahrtbundesamt im Landkreis Ostprignitz-Ruppin 56.609 Pkw. Mit 572 Pkw je 1.000 Einwohnern liegt der Landkreis damit über dem Landesdurchschnitt mit 565 Pkw je 1.000 Einwohnern.

Gegenüber konventionellen Diesel- und Benzin-Fahrzeugen spielen Elektro- und Hybrid-Pkw mit einem Anteil von weniger als 0,3 Prozent bislang eine untergeordnete Rolle.⁴

2.4.5 Alternative Mobilitätsangebote

Neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr verfügt der Landkreis Ostprignitz-Ruppin über zahlreiche weitere Mobilitätsangebote.

So bestehen zahlreiche klassische Angebote aus dem Taxi-Mietwagen-Gewerbe sowie dem Bereich der Spezialverkehre (z. B. Kranken- und Behindertentransporte). Darüber hinaus entstanden in den vergangenen Jahren speziell auf die Sicherstellung von Daseinsvorsorge ausgerichtete Angebote. Dazu zählt beispielsweise der Einkaufsservice für Senioren des ASB. Die Initiative geht dabei von einem Einzelhandelsunternehmen aus Neuruppin aus, das für die Kosten des Angebotes aufkommt. Ansätze aus den Bereichen Carsharing und Mitfahren konzentrieren sich bislang vor allem auf das private und enge soziale Umfeld.

Kommerzielle Sharing-Angebote bestehen in der Modellregion überwiegend durch Fahrradverleihstationen. So bietet das Unternehmen Rhinpaddel die Möglichkeiten an mehr als 15 Standorten in der Modellregion Fahrräder zu leihen. Auch Einwegmieten sind möglich. Carsharing-Angebote beschränken sich auf wenige Anbieter, die privat ihr Fahrzeug über Internetportale zur Vermietung anbieten.

⁴ Vgl. KBA 2017.

2.5 Erreichbarkeitsanalyse

Die Analyse der bestehenden Daseinsvorsorgeangebote in Abschnitt 2.3 zeigt ein differenziertes Bild der räumlichen Verteilung. In welchen Teilen der Modellregion eine wohnortnahe Versorgung sichergestellt ist, zeigt die Analyse der fußläufigen Erreichbarkeit. Ist diese für einen Siedlungsbereich nicht sichergestellt, sind Bewohner auf Mobilitätsalternativen wie das Fahrrad, das Auto oder den ÖPNV angewiesen.

Mit Fokus auf eine Sicherstellung erreichbarer Daseinsvorsorge auch ohne Pkw werden nachfolgend Ergebnisse aus der Analyse der fußläufigen sowie der Erreichbarkeit mit Fahrrädern, Pedelecs und dem ÖPNV dargestellt. Zur Gewährleistung einer Repräsentativität auch für immobile Bevölkerungsgruppen (z. B. mit Gehhilfen oder Kinderwagen) wurden den Analysen entsprechend angepasste Geschwindigkeitsprofile zu Grunde gelegt.

Die Darstellung erfolgt für ausgewählte Funktionen der Daseinsvorsorge, denen durch die Akteure innerhalb des Beteiligungsverfahrens eine hohe Priorität beigemessen wurde. Besonders relevant sind entsprechend Funktionen des täglichen Bedarfs (z. B. Einkauf von Lebensmitteln) sowie Funktionen, bei denen sich kurzfristig ein dringender Bedarf einstellen kann (z. B. die hausärztliche Versorgung). In diesen Bereichen existieren bislang kaum kommunale Steuerungsinstrumente, sodass besonders starke Konzentrationstendenzen festzustellen sind (vgl. Abschnitt 2.3).

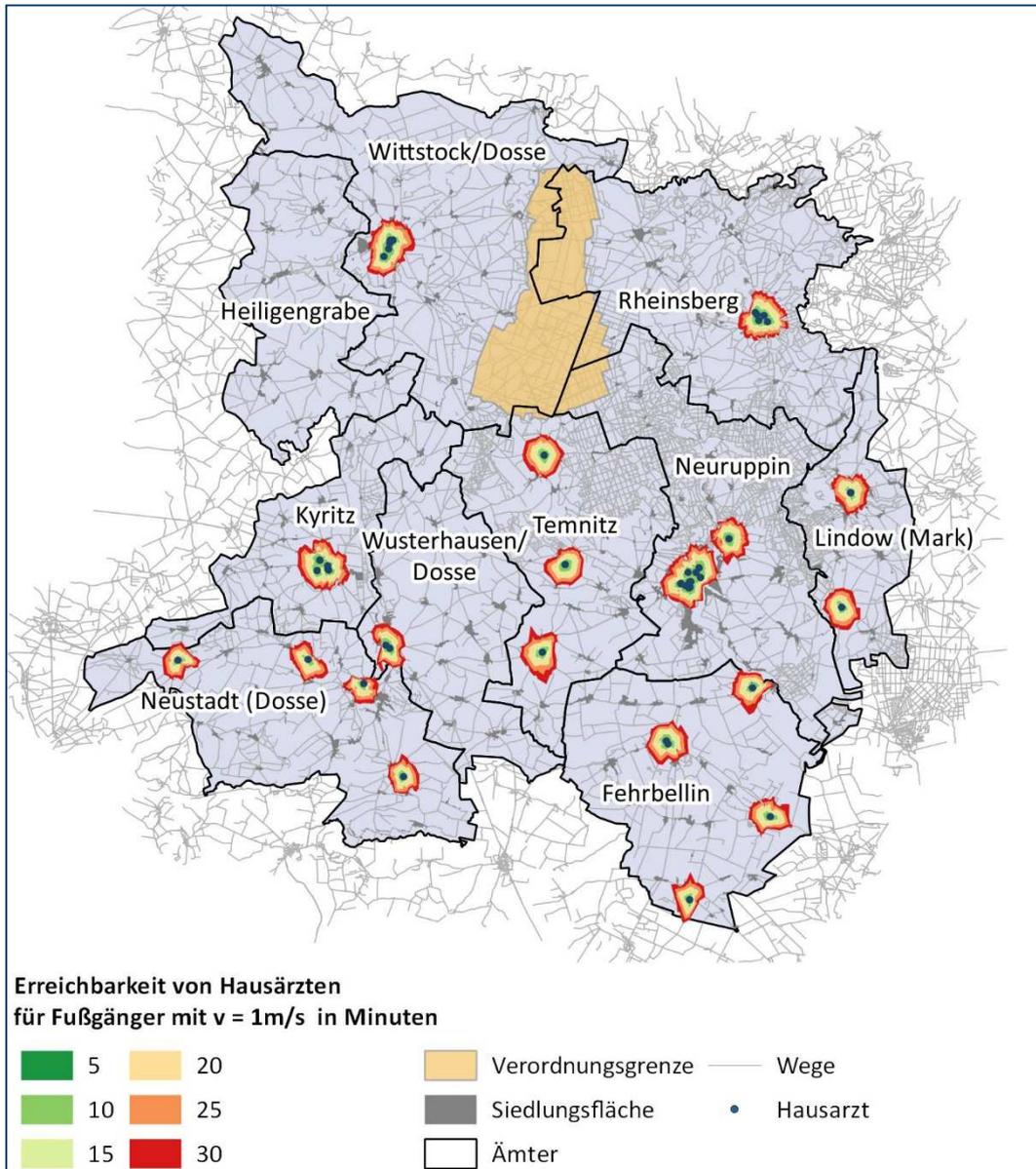
2.5.1 Fußläufige Erreichbarkeit

Im Bereich der hausärztlichen Versorgung werden Tendenzen zur Zentralisierung sowie strukturelle Unterschiede zwischen dem Norden und dem Süden des Landkreises deutlich. So verfügen im Norden der Modellregion lediglich die Stadtgebiete von Wittstock und Rheinsberg über entsprechende hausärztliche Angebote. Die fußläufige Erreichbarkeit ist damit ausschließlich innerhalb der beiden Stadtgebiete gewährleistet. Um einen Hausarzt aus den ländlichen Orts- und Gemeindeteilen zu erreichen, sind die Anwohner auf Alternativen zur fußläufigen Mobilität angewiesen.

Im Süden der Modellregion besteht mehr Angebot auch in der Fläche, wobei auch hier vor allem die Anwohner ländlicher Orts- und Gemeindeteile an der südlichen Landkreisgrenze auf Mobilitätsalternativen zum Erreichen eines Hausarztes angewiesen sind.

Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die fußläufige Erreichbarkeit von Hausärzten.

Abbildung 7: Fußläufige Erreichbarkeit der Hausärzte

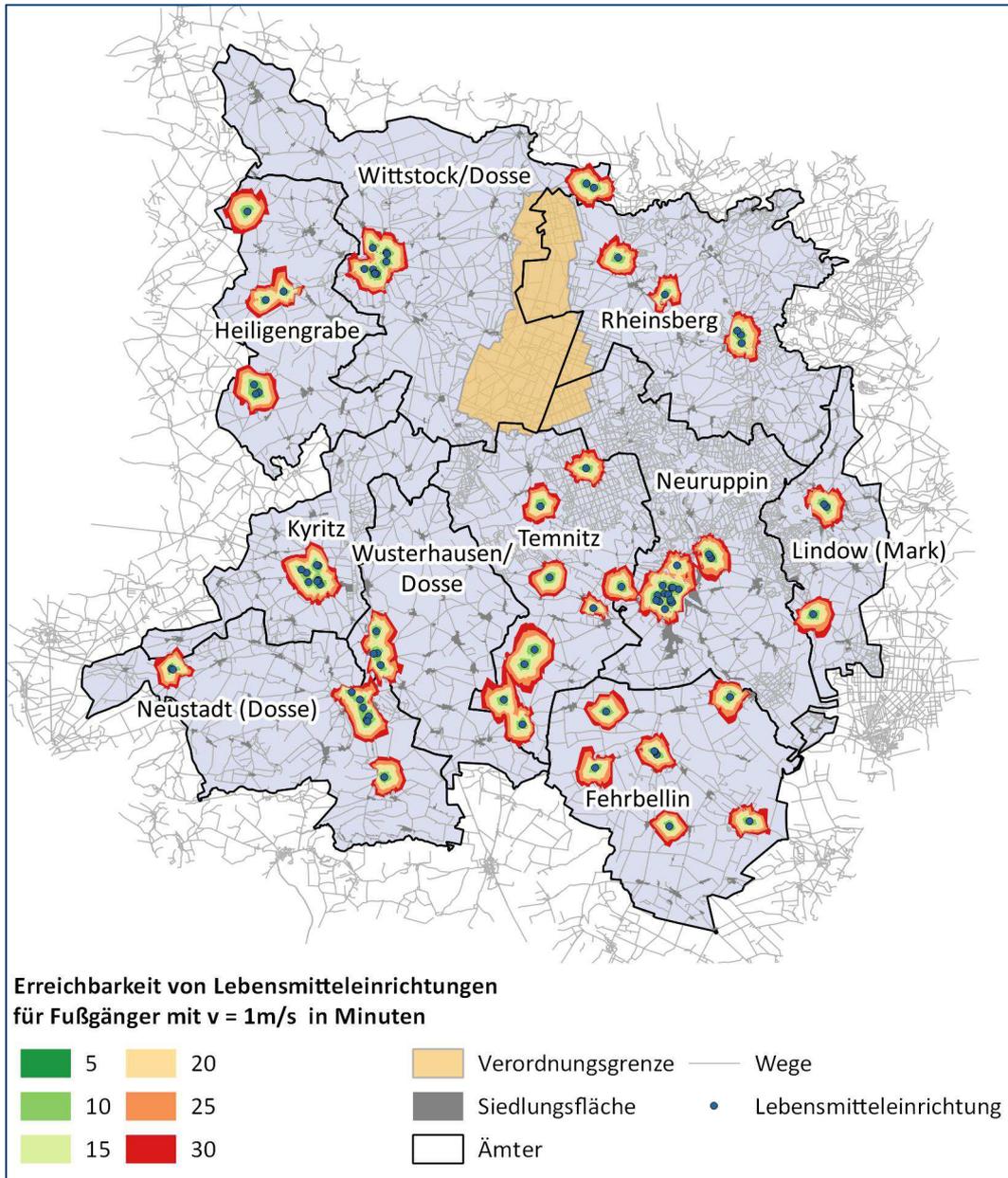


Anmerkung: Gehgeschwindigkeit 1 m/s (Geschwindigkeit mit Rollator oder Kinderwagen)
Darstellung: IGES 2017.

Im Bereich der Lebensmittelversorgung besteht im Vergleich zur hausärztlichen Versorgung ein breiteres Angebot in der Fläche. Kleinflächige Angebote und Teilsortimente dominieren in den ländlichen Orts- und Gemeindeteilen. Versorgungslücken bestehen u.a. nördlich des Stadtgebietes Wittstock, nördlich und südlich des Stadtgebietes von Rheinsberg, nördlich des Stadtgebietes von Wusterhausen/Dosse sowie westlich von Neustadt (Dosse). Darüber hinaus ist festzustellen, dass ein umfangreicheres Sortiment oft längere Wege aus den ländlichen Orts- und Gemeindeteilen bedingt.

Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die fußläufige Erreichbarkeit von Lebensmittelgeschäften.

Abbildung 8: Fußläufige Erreichbarkeit von Lebensmittelgeschäften (ohne Handwerk)



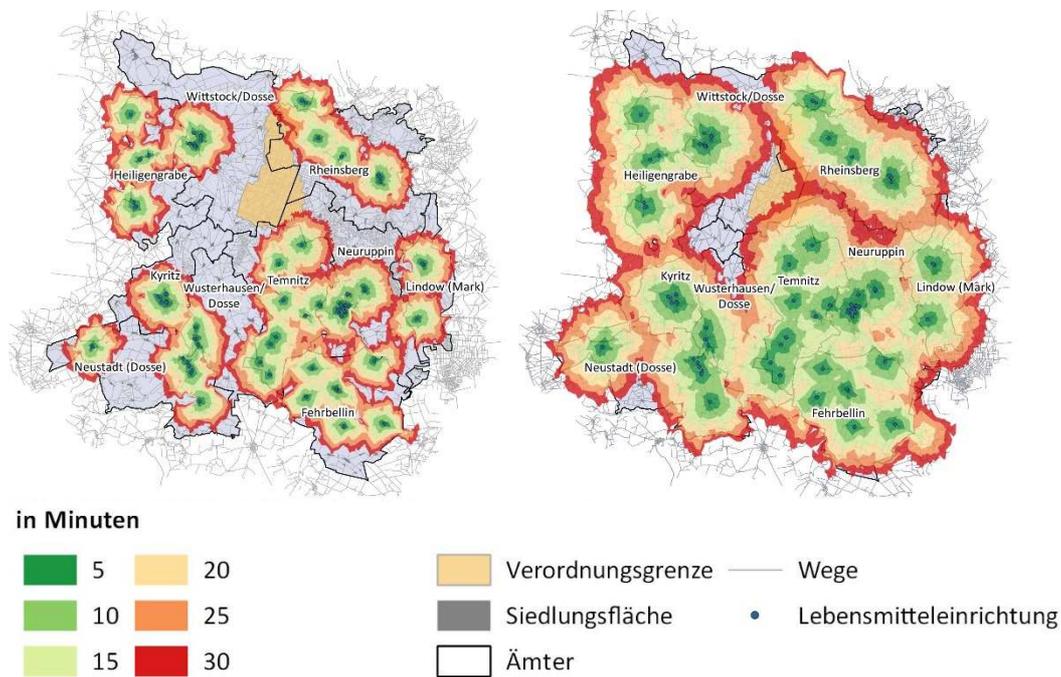
Anmerkung: Gehgeschwindigkeit 1 m/s (Geschwindigkeit mit Rollator oder Kinderwagen)
Darstellung: IGES 2017.

2.5.2 Erreichbarkeit mit Fahrrädern und Pedelecs

Im Vergleich zu fußläufigen Entfernungen lassen sich mit dem Fahrrad aufgrund der potenziell höheren Geschwindigkeiten deutliche Erreichbarkeitsvorteile erzie-

len. So vergrößert sich selbst bei langsamer Fahrt mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von ca. 11,5 km/h die potenzielle Strecke im gleichen Zeitintervall um den Faktor drei. Im Ergebnis (vgl. Abbildung 9 links) bestehen deutlich weniger Lücken bei der Erreichbarkeit im Bereich der Lebensmittelversorgung. Defizite bestehen weiterhin insbesondere nördlich von Wittstock/Dosse, zwischen Wittstock/Dosse und Wusterhausen/Dosse bzw. Kyritz sowie zwischen Rheinsberg und Neuruppin.

Abbildung 9: Erreichbarkeit Lebensmitteleinrichtungen mit dem Fahrrad (links) und Pedelecs (rechts)



Anmerkung: Langsames Radfahren = 11,5 km/h, Pedelec = 20 km/h.

Darstellung: IGES 2017.

Weitere Potenziale zur Verbesserung der Erreichbarkeitssituation bietet die batterie-elektrische Unterstützung von Fahrrädern in sogenannten Pedelecs. Durch den Elektromotor können Geschwindigkeiten von durchschnittlich bis zu ca. 20 km/h erreicht werden. Wie in Abbildung 9 rechts dargestellt, kann dies dazu beitragen, Erreichbarkeitsdefizite in den ländlichen Orts- und Gemeindeteilen zu verringern.

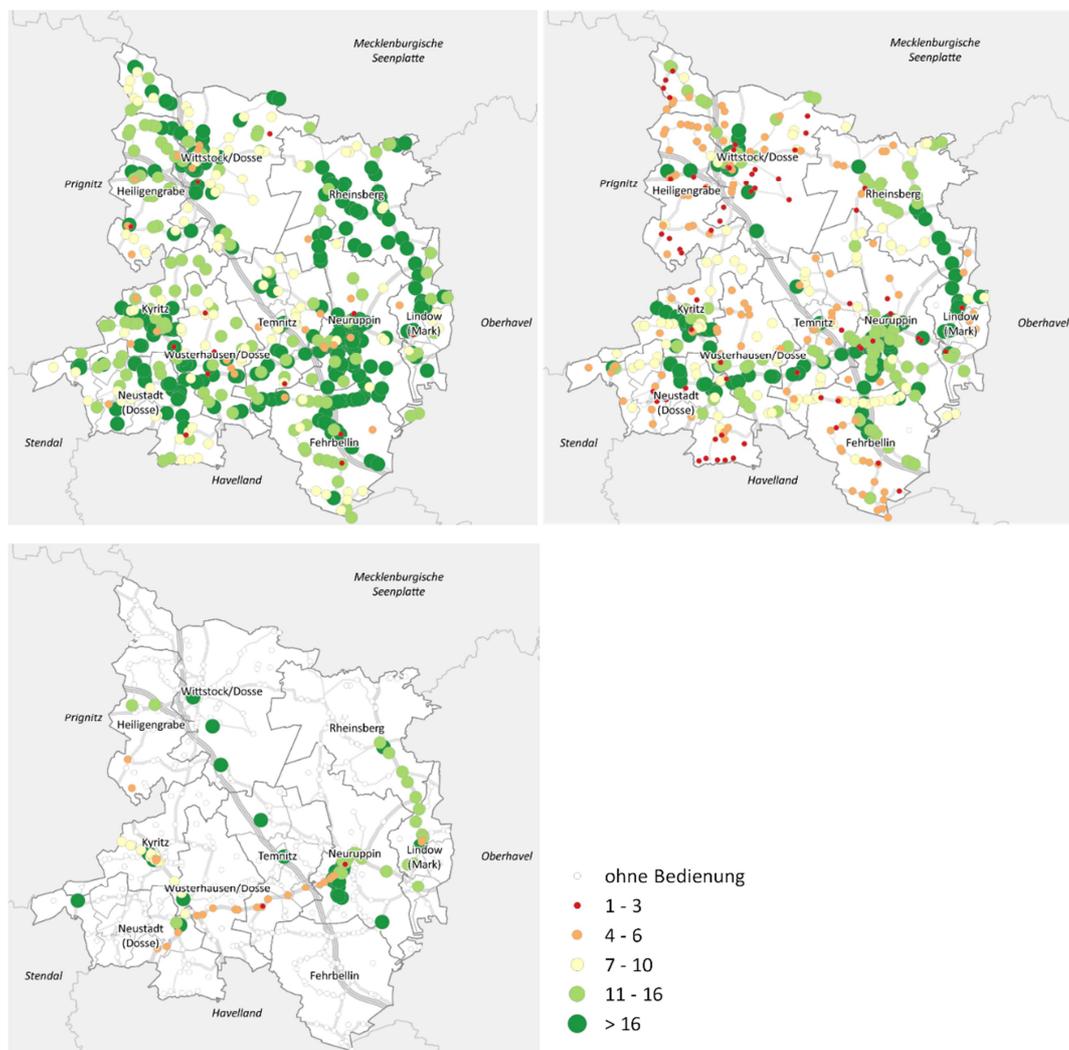
Von zentraler Bedeutung beim Einsatz von Fahrrädern und Pedelecs ist jedoch die Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Innerhalb der Modellregion wird trotz eingeschränkter finanzieller Möglichkeiten dahingehend der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur weiter vorangetrieben. Trotzdem besteht auf diesem Gebiet weiterhin Handlungsbedarf.

2.5.3 Erreichbarkeitssituation mit dem ÖPNV

Das ÖPNV-Angebot in der Modellregion beinhaltet, wie in Abschnitt 2.4 dargestellt, sowohl Angebote des SPNV als auch des straßengebundenen übrigen ÖPNV.

Neben den Hauptbedienungsachsen ist das ÖPNV-System vor allem auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet. Wie Abbildung 10 links zeigt, besteht entsprechend an Schultagen ein hohes Angebotsniveau. Lediglich vereinzelt werden Haltestellen weniger als sieben Mal täglich angefahren. Im Unterschied dazu besteht an Ferientagen abseits der Hauptbedienungsachsen ein deutlich verringertes Angebot. Dies betrifft insbesondere die Gemeinde Heiligengrabe sowie den Süden und Südwesten der Modellregion (vgl. Abbildung 10 rechts).

Abbildung 10: Fahrtenanzahl im ÖPNV an Schultagen (links), Ferientagen (rechts) und Samstagen (links unten)



Quelle: VBB-Fahrplan Sommer 2017.
Darstellung: IGES 2017.

Am Wochenende steht neben dem SPNV ein Grundangebot auf den Hauptbedienungsachsen Neuruppin – Herzberg (Mark) – Lindow (Mark) – Rheinsberg und Neuruppin – Neustadt (Dosse) – Wusterhausen/Dosse – Kyritz zur Verfügung (vgl. Abbildung 10 links unten). Insbesondere auf dem Teilabschnitt Neuruppin – Neustadt (Dosse) ist das Angebot an Samstagen noch nicht ausreichend auf die Belange der Daseinsvorsorge (z. B. Öffnungszeiten des Einzelhandels) ausgerichtet.

2.6 Mobilitätsverhalten

Neben den Angeboten der Daseinsvorsorge und Mobilität geben vor allem auch die Ausprägungen des Mobilitätsverhaltens realistische Aufschlüsse darüber, wie Versorgung in der Modellregion derzeit organisiert wird. Neben der Auswertung zu Verkehrsverflechtungen sozialversicherungspflichtiger Beschäftigter wurden im Rahmen der Beteiligungsverfahren auch Wegebeziehungen in weiteren Daseinsvorsorgebereichen qualitativ bewertet.

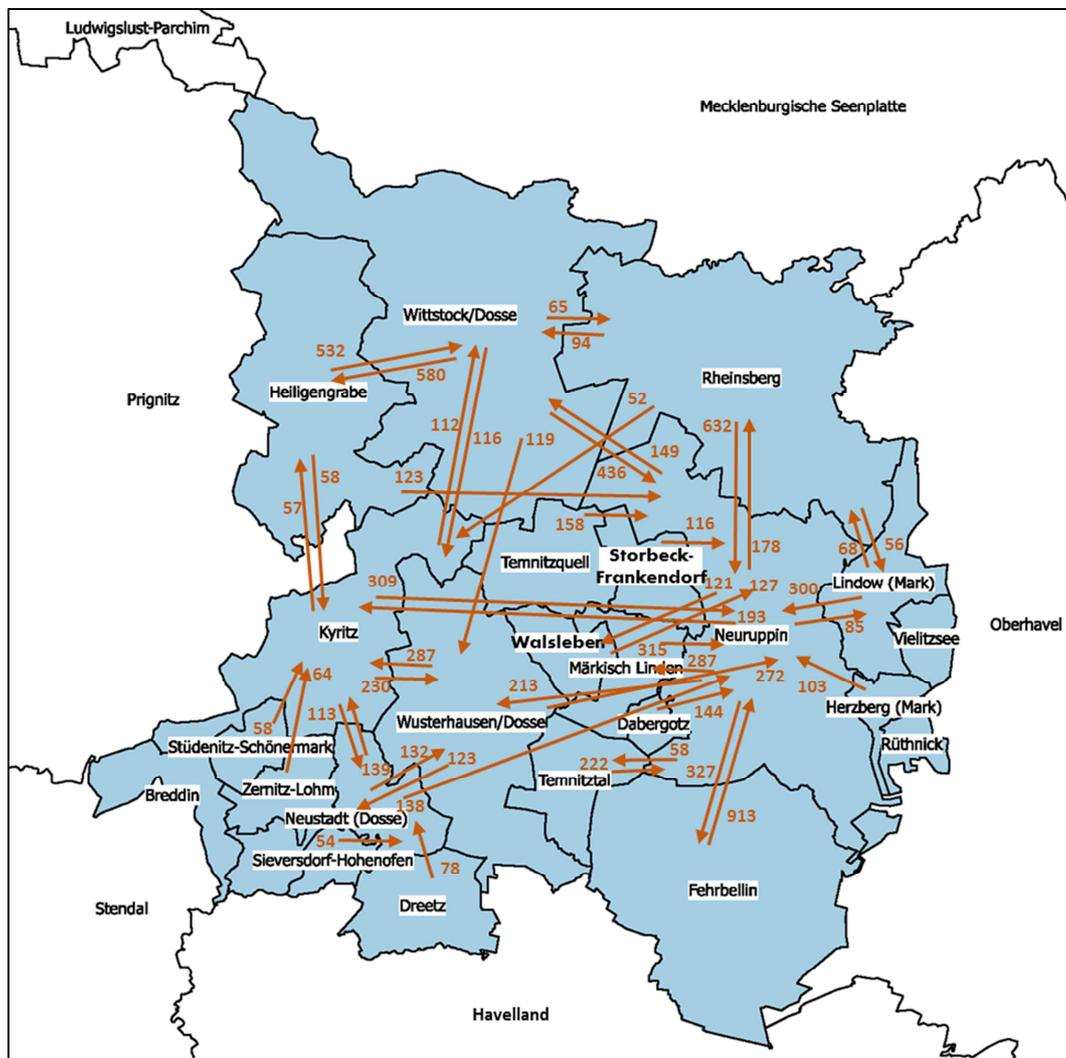
In den nachfolgenden Bereichen werden die Ergebnisse zu Determinanten des Mobilitätsverhaltens dargestellt.

2.6.1 Verkehrsverflechtungen der Pendler

Wege der Daseinsvorsorge z. B. zum Einkauf und Arztbesuch werden oftmals mit alltäglichen Wegen kombiniert. Von hoher Bedeutung insbesondere aufgrund ihrer Häufigkeit, und damit auch der Möglichkeiten der Mitnahme z. B. immobiler Familienangehöriger, sind hier vor allem Wege zwischen dem Wohn- und Arbeitsort.

Vor allem die Pendler innerhalb der Modellregion (Binnenpendler) geben wichtige Hinweise darauf, wie mögliche Kooperationsräume (vgl. Abschnitt 4) abzugrenzen sind. In der nachfolgenden Abbildung werden alle Pendlerbeziehungen zwischen Kommunen innerhalb der Modellregion ab 50 Personen je Richtung dargestellt.

Abbildung 11: Pendlerverflechtungen (ab 50 Personen) zwischen Kommunen der Modellregion (Stichtag 30.06.2017)



Quelle: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Aus- und Einpendler am 30.06.2017, Bundesagentur für Arbeit.

Darstellung: IGES 2018.

Mit über 4.500 Einpendlern aus der Modellregion bildet das Mittelzentrum Neuruppin klar den Arbeitsplatzschwerpunkt im Landkreis, gefolgt von Kyritz (1.169), Wittstock/Dosse (991) und Wusterhausen/Dosse (910). Fast 1.700 sozialversicherungspflichtigen Auspendlern machen jedoch auch deutlich, dass zahlreiche Einwohner Neuruppins in anderen Kommunen der Modellregion arbeiten.

Entsprechend den Daten zu Binnenpendlern können zudem die folgenden Verbindungskorridore als besonders relevante Mobilitätsachsen abgeleitet werden:

- ◆ Neuruppin – Neustadt (Dosse) – Wusterhausen/Dosse – Kyritz
- ◆ Neuruppin – Fehrbellin
- ◆ Wittstock/Dosse – Heiligengrabe
- ◆ Neuruppin – Lindow (Mark) – Rheinsberg

◆ Neuruppin – Wittstock/Dosse

In den nachfolgenden Abbildungen werden die Pendlerströme der Auspendler aus der Modellregion sowie der Einpendler in die Modellregion ab 50 Personen dargestellt. Dabei werden vor allem folgende Hauptverbindungsrelationen deutlich:

- ◆ Neuruppin - Fehrbellin – Kremmen – Berlin bzw. Nauen
- ◆ Wittstock/Dosse – Heiligengrabe – Pritzwalk
- ◆ Kyritz – Wusterhausen/Dosse – Neustadt (Dosse) – Berlin⁵

Abbildung 12: Pendlerverflechtungen (ab 50 Personen) aus Kommunen der Modellregion in Kommunen außerhalb der Modellregion (Stichtag 30.06.2017)

Wohnort	Arbeitsort	Pendler
Fehrbellin	Berlin, Stadt	397
	Potsdam, Stadt	54
	Nauen, Stadt	134
	Kremmen, Stadt	77
	Oranienburg, Stadt	72
Heiligengrabe	Berlin, Stadt	64
	Pritzwalk, Stadt	173
Kyritz, Stadt	Berlin, Stadt	169
	Bad Wilsnack, Stadt	65
	Pritzwalk, Stadt	115
Lindow (Mark), Stadt	Berlin, Stadt	82
Neuruppin, Stadt	Berlin, Stadt	715
	Potsdam, Stadt	160
	Nauen, Stadt	105
	Hennigsdorf, Stadt	52
	Kremmen, Stadt	90
	Oranienburg, Stadt	138
Neustadt (Dosse), Stadt	Velten, Stadt	52
	Berlin, Stadt	126
Rheinsberg, Stadt	Berlin, Stadt	144
	Frankfurt (Oder), Stadt	70
	Gransee, Stadt	56
Wittstock/Dosse, Stadt	Hamburg, Freie und Hansestadt	55
	Berlin, Stadt	115
	Meyenburg, Stadt	53
	Pritzwalk, Stadt	390
	Wittenberge, Stadt	58
	Röbel/Müritz, Stadt	50
Wusterhausen/Dosse	Berlin, Stadt	164

Quelle: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Aus- und Einpendler am 30.06.2017, Bundesagentur für Arbeit.

Darstellung: IGES 2018.

⁵ Vgl. BA 2017.

Abbildung 13: Pendlerverflechtungen (ab 50 Personen) aus Kommunen außerhalb der Modellregion in Kommunen der Modellregion (Stichtag 30.06.2017)

Arbeitsort	Wohnort	Pendler
Fehrbellin	Berlin, Stadt	114
Heiligengrabe	Pritzwalk, Stadt	182
Kyritz, Stadt	Berlin, Stadt	70
	Gumtow	288
	Pritzwalk, Stadt	88
Lindow (Mark), Stadt	Berlin, Stadt	50
Neuruppin, Stadt	Berlin, Stadt	623
	Brandenburg an der Havel, St.	61
	Potsdam, Stadt	70
	Gransee, Stadt	75
	Kremmen, Stadt	59
	Löwenberger Land	88
	Oranienburg, Stadt	75
	Zehdenick, Stadt	78
	Gumtow	60
	Pritzwalk, Stadt	60
Rheinsberg, Stadt	Berlin, Stadt	57
Wittstock/Dosse, Stadt	Pritzwalk, Stadt	172

Quelle: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Aus- und Einpendler am 30.06.2017, Bundesagentur für Arbeit.

Darstellung: IGES 2018.

2.6.2 Orientierung in der Modellregion (Ergebnisse Beteiligungsverfahren)

Innerhalb der Auftaktveranstaltungen in Kyritz, Neuruppin und Wittstock wurde eine qualitative Übersicht zur klein- und großräumigen Orientierung der Menschen in der Modellregion erfasst. Auf Grundlage der nachfolgenden Fragen wurden die Anwesenden um eine kartographische Einordnung gebeten:

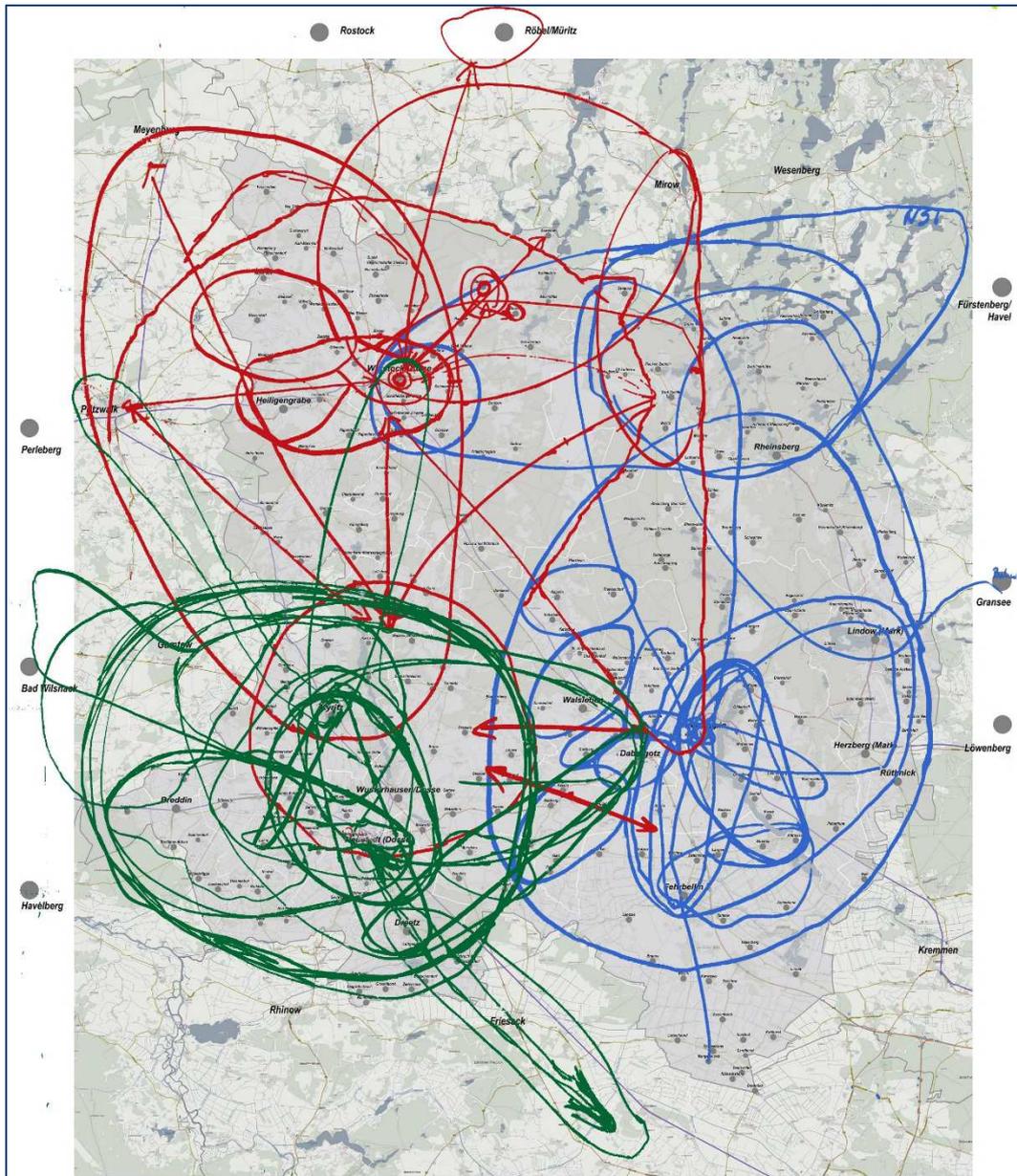
- ◆ Welche Orte gehören für mich zusammen?
- ◆ Wo bestehen enge Verflechtungen?
- ◆ Wo gibt es Aufgabenteilungen?

Die nachfolgende Abbildung veranschaulicht das Ergebnis der Erfassung, wobei eine Farbe jeweils das Ergebnis einer regionalen Veranstaltung repräsentiert. Dabei werden vor allem die folgenden wesentlichen Erkenntnisse sichtbar:

- ◆ Die drei großräumigen interkommunalen Kooperationsstrukturen auf Basis der Verflechtungsbereiche der zentralen Orte
- ◆ Orientierung in benachbarte Versorgungsorte über die Kreisgrenze hinaus z. B. nach Friesack, Gumtow, Fürstenberg/Havel, Gransee, Pritzwalk, Meyenburg, Mirow etc.

Trotzdem die Aussagen zur Orientierung nicht als repräsentativ betrachtet werden können, so geben sie jedoch weitere Hinweise auf eine mögliche Ausgestaltung der Kooperationsräume zur Daseinsvorsorge über die Wege zwischen Arbeits- und Wohnort hinaus.

Abbildung 14: Orientierungen in der Modellregion auf Basis des Beteiligungsverfahrens



Darstellung: REG 2016.

3. Trends der zukünftigen Entwicklung der Daseinsvorsorge

Unter Einbeziehung von Strukturdaten lassen sich für ausgewählte Bereiche erste Trends der zukünftigen Entwicklung der Daseinsvorsorge in der Modellregion ableiten. Datengrundlagen sind neben der kleinräumigen Bevölkerungsprognose

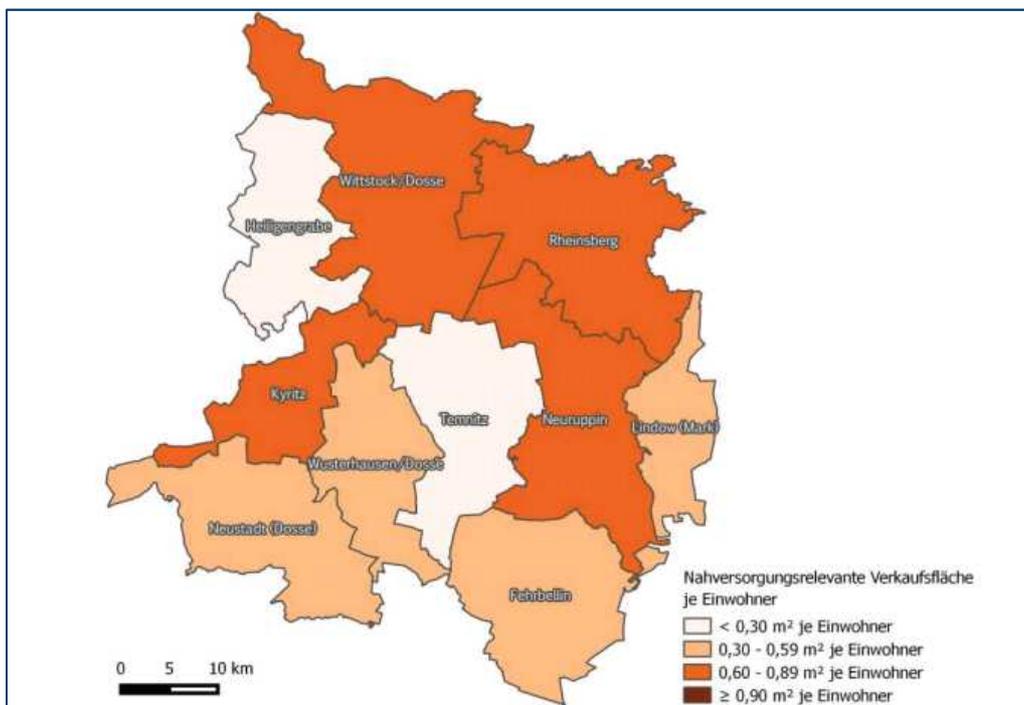
- ◆ Daten der Industrie- und Handelskammern im Land Brandenburg,
- ◆ die Schulentwicklungsplanung sowie
- ◆ die Ärztestatistik der Landesärztekammer Brandenburg.

Nachfolgend werden die Trends in den Bereichen Einzelhandel, Bildung und Kinderbetreuung sowie hausärztliche Versorgung dargestellt.

3.1 Einzelhandel

Vor dem Hintergrund des für weite (insbesondere ländliche) Teile der Modellregion weiter prognostizierten Bevölkerungsrückgangs (vgl. Abschnitt 2.2), stehen Einrichtungen der Versorgung mit Lebensmitteln und Dienstleistungen in ländlichen Orts- und Gemeindeteilen vor wachsenden Herausforderungen.

Abbildung 15: Nahversorgungsrelevante Verkaufsfläche je Einwohner 2016



Quelle: Einzelhandel im Land Brandenburg – Bestandsanalyse 2016.

Landesarbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammer Brandenburg.

Anmerkung: Datenbestand 2016 berücksichtigt keine Geschäftsaufnahmen, -aufgaben etc. der Jahre 2017 und 2018, z. B. Neueröffnung eines Discounters mit ca. 800 m² Verkaufsfläche in Heiligengrabe.

Bereits heute liegt die nahversorgungsrelevante Verkaufsfläche im Einzelhandel vor allem im Amt Temnitz deutlich unter dem Durchschnitt (vgl. Abbildung 15). In der Gemeinde Heiligengrabe konnte die Verkaufsfläche zwischenzeitlich durch die Eröffnung eines Discounters im Jahr 2017 im Vergleich zum Stand 2016 deutlich gesteigert werden.

3.2 Schulbildung

Schulen wirken als bedeutende Ankerpunkte der Versorgung und Mobilität. Vor allem in den ländlichen Regionen hat die Schulstruktur starken Einfluss auf die Ausrichtung des ÖPNV-Angebotes und damit auf die Anbindung der ländlichen Orte an die Versorgungsschwerpunkte.

Die Entwicklung und Prognose der Geburten- und Schülerzahlen gibt einen Ausblick darüber, ob die jetzigen Schulstandorte gemäß den in § 103 BbgSchulG geregelten Mindeststandards an einen geregelten Schulbetrieb gesichert sind.

Abbildung 16: Analyse des Schulbestandes bis zum Schuljahr 2021/2022

Schulstandort	Grundschule	Sekundarstufe I	Sekundarstufe II
Breddin			
Blumenthal			
Fehrbellin			
Flecken Zechlin			
Heiligengrabe			
Kyritz			*
Lindow (Mark)			*
Neuruppin	teilw. einzügig	teilw. einzügig	*
Neustadt (Dosse)			*
Rheinsberg			
Roddahn			
Walsleben			
Wildberg			
Wittstock/Dosse			*
Wusterhausen/Dosse			
Wustrau			

Legende:

	Bestand bis 2021/2022 bei Mehrzügigkeit gesichert, * k. A. zu Zügigkeit
	Bestand bis 2021/2022 gesichert, ggf. bei Einzügigkeit

Quelle: LK OPR, Schulentwicklungsplanung 01.08.2017 bis 31.07.2022.

Darstellung: IGES 2018.

Im Schuljahr 2016/2017 besuchten in der Modellregion 11.601 Schülerinnen und Schüler 43 Schulen in öffentlicher und freier Trägerschaft. Im Planungszeitraum bis zum Schuljahr 2021/2022 geht die Zahl der Schülerinnen und Schüler in der Modellregion geringfügig zurück. Im Schuljahr 2021/2022 werden rund 11.560

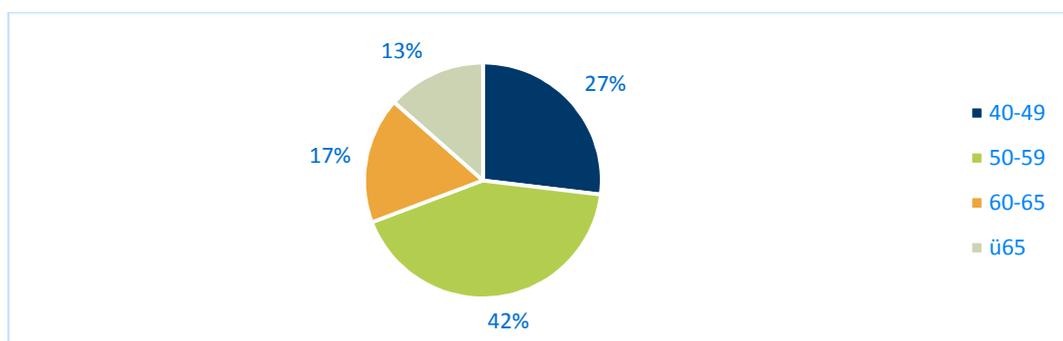
Schülerinnen und Schüler die Schulen in öffentlicher und freier Trägerschaft besuchen. Dabei verläuft die Entwicklung der Fahrschülerzahlen proportional zur Entwicklung der Schülerzahlen, sodass bis 2021/2022 keine deutlichen Abweichungen zum derzeitigen Stand zu erwarten sind. Wie in **Abbildung 16** dargestellt, sind gemäß den Prognosen der derzeitigen Schulentwicklungsplanung alle Standorte der Primar- sowie Sekundarstufe (I und II) bis zum Schuljahr 2021/2022 im Bestand gesichert. An einigen ländlichen Standorten wird voraussichtlich auch weiterhin nur ein Zug realisierbar sein. In Neuruppin ist ab dem Schuljahr 2018/2019 ein weiterer Grundschulstandort und in Wittstock/Dosse die Errichtung eines neuen Schulzentrums unter Einbeziehung der Diesterweg-Grundschule nach dem Ende des Planungszeitraumes geplant.

Auf Grundlage der prognostizierten Sicherung des Schulbestandes sowie der konstanten Fahrschülerzahlen sind bis zum Schuljahr 2021/2022 zunächst keine umfangreichen Überplanungen des ÖPNV-Schülerverkehrs zu erwarten. Positiv ist aus Sicht der Verkehrsplanung hingegen die Unterstützung des Landes Brandenburg zur Gründung von Schulzentren zu bewerten, da dies die Sicherstellung der Erreichbarkeit vereinfachen kann.⁶

3.3 Hausärztliche Versorgung

Im Bereich der allgemeinmedizinischen Versorgung muss ebenfalls von weiteren strukturellen Veränderungen ausgegangen werden. Seit 2012 ist die Zahl der Allgemeinmediziner (inkl. praktischer Ärzte) im Landkreis leicht rückläufig. Der Blick auf die Altersstruktur dieser Fachgruppe (vgl. **Abbildung 17**) verdeutlicht, dass heute bereits ca. jeder dritte Mediziner 60 Jahre und älter ist, sodass in den kommenden Jahren zahlreiche Praxisnachfolgen zur Disposition stehen und auch Praxisschließungen nicht ausgeschlossen werden können.⁷

Abbildung 17: Altersverteilung bei Allgemeinmedizinern in der Modellregion



Quelle: Statistik der Landesärztekammer Brandenburg, Berufstätige Ärzte nach Anerkennungen, Altersgruppen und Geschlecht am 31.12.2016

⁶ Vgl. OPR 2017.

⁷ Vgl. LAEKB 2017.

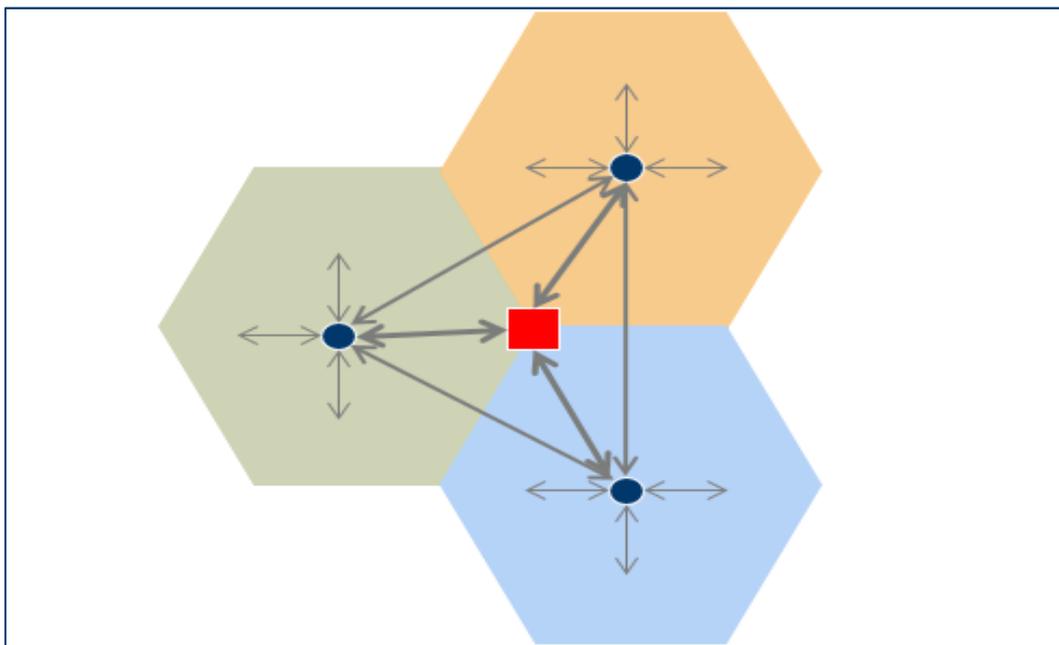
4. Kooperationsraumstrategie

4.1 Strategischer Ansatz

Der strategische Ansatz innerhalb des Modellvorhabens „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ beinhaltet eine Doppelstrategie aus regionalplanerischen und verkehrsplanerischen Ansätzen zur Sicherstellung einer erreichbaren Daseinsvorsorge.

Regionalplanerisches Ziel ist die Identifikation von Versorgungsschwerpunkten, die ein Grundangebot der Daseinsvorsorge für die umliegenden Orts- und Gemeindeteile vorhalten. Der durch den Versorgungsschwerpunkt zu versorgende Raum wird als Kooperationsraum bezeichnet. Ansätze zur funktionalen Stärkung der Versorgungsschwerpunkte sollen durch interkommunale Kooperationen unterstützt werden.

Abbildung 18: Schematische Darstellung des Ansatzes von Versorgungsschwerpunkten und Kooperationsräumen



Darstellung: IGES 2017.

Verkehrsplanerische Ziele sind

- ♦ die Sicherstellung der Erreichbarkeit zwischen den Versorgungsschwerpunkten sowie den zentralen Orten durch ein hochwertiges ÖPNV-Angebot sowie
- ♦ die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Versorgungsschwerpunkte aus den Orts- und Gemeindeteilen des Kooperationsraumes z. B. durch bedarfsorientierten ÖPNV bzw. alternative Mobilitätsangebote.

Aufbauend auf dem im Landkreis Nordfriesland exemplarisch entwickelten Umsetzungsansatz wurde für den Landkreis Ostprignitz-Ruppin ein entsprechendes auf die regionalen Voraussetzungen adaptiertes Verfahren zur Abgrenzung entwickelt, welches auf den folgenden Grundsätzen beruht:

- ◆ Versorgungsschwerpunkte sind Orte der Grundversorgung mit Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs.
- ◆ Versorgungsschwerpunkte sind an den ÖPNV angebunden.
- ◆ Orts- und Gemeindeteile, die hauptsächlich durch einen Versorgungsschwerpunkt versorgt werden, bilden einen Kooperationsraum.
- ◆ Kooperationsräume orientieren sich an der Lebensrealität und können sich überschneiden. Das Prinzip der Einräumigkeit findet keine Anwendung.
- ◆ Die Erreichbarkeit der Versorgungsschwerpunkte untereinander und aus den Orts- und Gemeindeteile soll sichergestellt werden.

Die raumplanerische Zielsetzung und die strategischen Grundsätze bilden die Basis für die Identifikation von Versorgungsschwerpunkten und Kooperationsräumen in der Modellregion. Aus den verkehrsplanerischen Zielsetzungen und Grundsätzen resultierende Zielfunktionen für die Erarbeitung der Mobilitätstrategie werden in Abschnitt 5.1 erläutert.

4.2 Methodische Herangehensweise

Nachfolgend werden die Arbeitsschritte zur Identifikation von Versorgungsschwerpunkten und Kooperationsräumen unter Berücksichtigung der o.g. strategischen Grundsätze dargestellt.

4.2.1 Identifikation von Versorgungsschwerpunkten

Die Identifizierung der Versorgungsschwerpunkte im Landkreis Ostprignitz-Ruppin basiert auf einem mehrstufigen Bewertungs- und Abwägungsverfahren. Nachfolgend werden die einzelnen Arbeitsschritte erläutert.

Abbildung 19: Vorgehen Identifikation von Versorgungszentren



4.2.2 Identifikation von Kooperationsräumen

Zur Abgrenzung des durch einen Versorgungsschwerpunkt mit Funktionen der Nahversorgung und Daseinsvorsorge zu versorgenden Raumes wurden vor allem folgende in ihrer Priorität abgestufte Kriterien herangezogen:

1. Mobilitätsrealitäten (u.a. Pendlerbeziehungen) und „Zugehörigkeitsgefühl“
2. Erreichbarkeiten von Dienstleistungen, Versorgung etc.
3. bestehende Kooperationen/Verwaltungsgrenzen

Nachfolgend werden die drei Abgrenzungsverfahren sowie deren Zusammenführung als separate Arbeitsschritte dargestellt.

Abbildung 20: Vorgehen Identifikation von Kooperationsräumen

Abgrenzung auf Basis von Mobilitätsrealitäten und Zugehörigkeitsgefühl

- Erkenntnisse zu den tatsächlichen und ortsspezifischen Wegebeziehungen zur Organisation der Daseinsvorsorge wurden mittels Kartenabfrage in den Auftaktwerkstätten gewonnen. Zudem wurden groß- und kleinräumige Zugehörigkeitstendenzen ermittelt.
- Die gewonnenen Erkenntnisse wurden in einer zweiten Phase von regionalen Werkstätten mit kommunalen Vertretern und Schlüsselakteuren der Daseinsvorsorge präzisiert und verifiziert.
- Darüber hinaus wurden gängige Verflechtungsparameter (z.B. Pendlerbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter) zur Darstellung der Mobilitätsrealität herangezogen.

Abgrenzung auf Basis von Erreichbarkeitsanalysen

- Aufbauend auf der erarbeiteten Datenbasis wurde die derzeitige Erreichbarkeitssituation der Daseinsvorsorgeeinrichtungen in der Modellregion analysiert.
- Neben unterschiedlichen Verkehrsmodi wurden dabei auch zielgruppenrelevante Aspekte (z.B. Geschwindigkeiten) berücksichtigt. Die Erreichbarkeitsanalyse ermöglichte anhand von Isochronen eine verkehrsmittel- und zielgruppenspezifische Messung und Visualisierung der potenziellen Erreichbarkeit. Auf diese Weise konnten die Räume identifiziert werden, deren Versorgung aktuell durch Angebote des Versorgungszentrums sichergestellt werden kann.

Abgrenzung auf Basis bestehender Kooperationsstrukturen

- Die auf Basis der raumordnerisch festgelegten Mittelbereiche in der Modellregion bereits ausgebildeten interkommunalen Kooperationsstrukturen (z.T. über die Landkreisgrenze hinaus) wurden bei der Abgrenzung der Kooperationsräume berücksichtigt.

Darstellung: IGES 2017.

Auf Basis der vorab dargestellten Analysen erfolgte eine erste Abgrenzung von Kooperationsräumen. Dazu wurden die kriterienspezifischen Abgrenzungen

durch Überlagerung zusammengeführt. Für die Zuordnung wurden folgende Rahmenbedingungen definiert:

- ◆ Priorisierung der Lebenswirklichkeit
- ◆ je Kooperationsraum nur ein größerer Versorgungsschwerpunkt oder ein zentraler Ort
- ◆ Abgrenzung der Kooperationsräume erfolgt an den der kleinräumigen Bevölkerungsprognose zugrundeliegenden Ortsteilgrenzen (Einräumigkeit)
- ◆ Kooperationsräume sind keine starren Strukturen und können Kommunal- und Kreisgrenzen überschneiden (Lebenswirklichkeit)

4.2.3 Präzisierung und Verifizierung des Kooperationsraumkonzeptes

Der in Schritt 6 erarbeitete Entwurf von Kooperationsräumen wurde kartographisch aufgearbeitet und in fünf kleinräumigen Werkstätten im Landkreis zur Abstimmung gestellt. Auf diese Weise wurde das Konzept kleinräumig präzisiert.

Es wurde dabei vor allem deutlich, dass die genaue Ausrichtung der Kooperationsräume in Abhängigkeit des Daseinsvorsorgebereiches variieren kann. So kann beispielsweise die Orientierung im Bereich Bildung eine andere räumliche Ausprägung annehmen als im Bereich der Lebensmittelversorgung.

Der präzisierte Entwurf des Kooperationsraumkonzeptes wurde mit dem klaren Hinweis, dass das Konzept als Orientierungshilfe für Kommunen und Akteure dienen kann, durch die Lenkungsgruppe verifiziert.

4.3 Versorgungsschwerpunkte im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Versorgungsschwerpunkte sind Orte der Grundversorgung mit Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs und an den ÖPNV angebunden. Sie dienen als Ankerpunkt der Nahversorgung und Verkehrsknoten für den umliegenden Raum.

Auf Basis der in Abschnitt vorab dargestellten Methodik konnten insgesamt 19 Versorgungsschwerpunkte in der Modellregion Landkreis Ostprignitz-Ruppin abgeleitet werden. Dabei wurde deutlich, dass die analysierten Versorgungsschwerpunkte über unterschiedliche Versorgungsfunktionen verfügen. Daher wurde folgende Typisierung für die Versorgungsschwerpunkte im Landkreis Ostprignitz-Ruppin erarbeitet.

Abbildung 21: Typisierung der Versorgungsschwerpunkte

Zentrale Orte	Größere Versorgungsschwerpunkte	Kleinere Versorgungsschwerpunkte
<ul style="list-style-type: none"> • gehobene Funktionen der Daseinsvorsorge (Waren und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs) 	<ul style="list-style-type: none"> • regionale Versorgungsfunktion • Grundversorgung • ÖPNV-Anschluss • Verwaltungsstandort 	<ul style="list-style-type: none"> • lokale Versorgungsfunktion • Teile zur Grundversorgung

Darstellung: IGES 2017.

Auf Basis der Analysen sowie der Abstimmung innerhalb des Beteiligungsverfahrens können die Versorgungsschwerpunkte wie nachfolgend dargestellt in die Typisierung eingeordnet werden.

Abbildung 22: Zuordnung der Versorgungsschwerpunkte

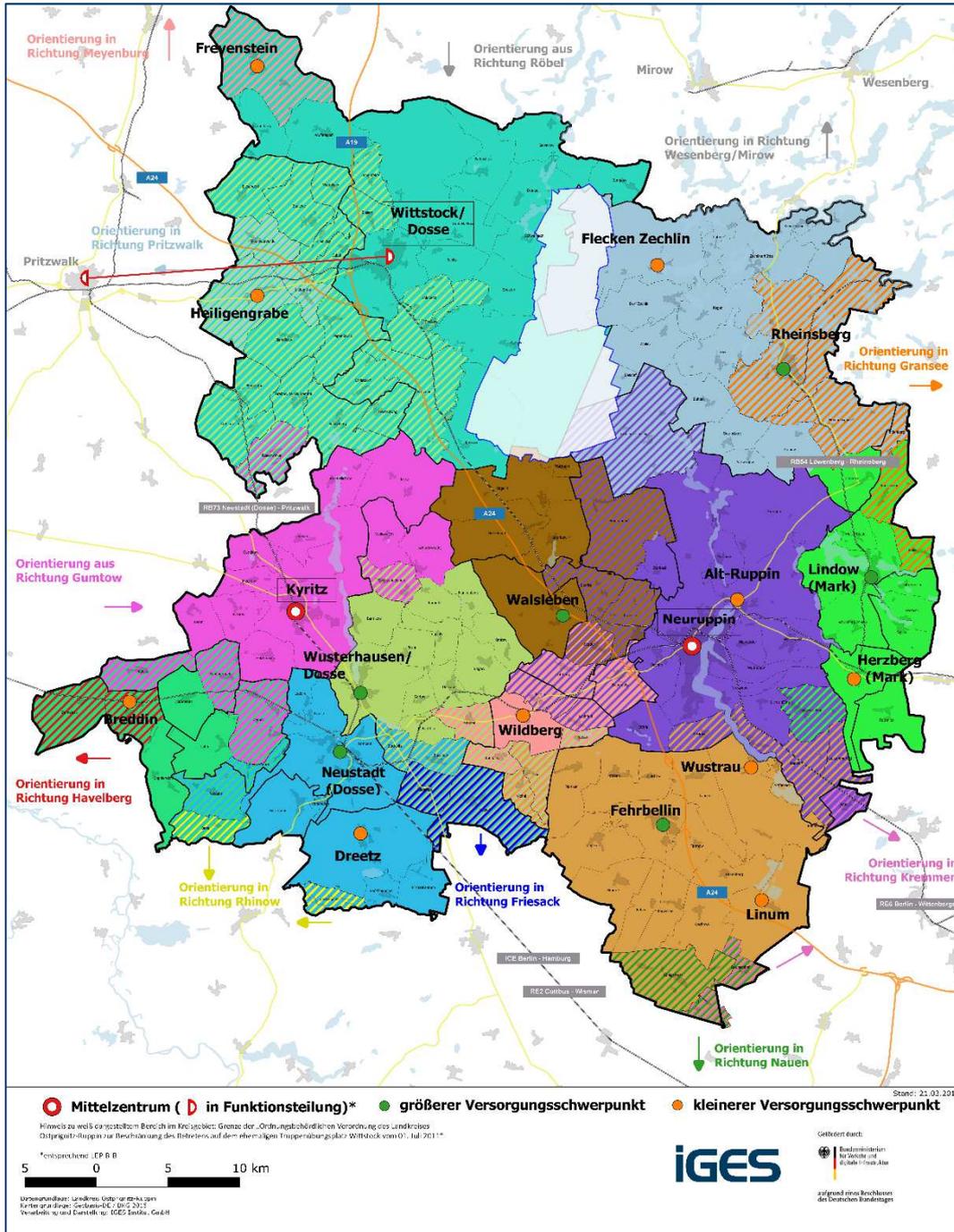
Zentrale Orte	Größere Versorgungsschwerpunkte	Kleinere Versorgungsschwerpunkte
<ul style="list-style-type: none"> • Neuruppin und Kyritz als Mittelzentren, • Wittstock/Dosse als Mittelzentrum in Funktions-teilung mit Pritzwalk (LK PR) 	<ul style="list-style-type: none"> • Rheinsberg, • Fehrbellin, • Neustadt (Dosse), • Lindow (Mark), • Wusterhausen/Dosse, • Walsleben, 	<ul style="list-style-type: none"> • Heiligengrabe, • Freyenstein, • Flecken Zechlin, • Alt-Ruppin, • Herzberg (Mark), • Breddin, • Dreetz, • Wildberg, • Wustrau, • Linum

Anmerkung: Dreetz und Freyenstein werden aufgrund kürzlicher Funktionsverluste nicht mehr den Kriterien eines kleinen Versorgungsschwerpunktes gerecht. Sie werden aber weiterhin als solche dargestellt, um Hinweise bei künftigen Abwägungsentscheidungen für mögliche Ansiedlungen zu geben.

Darstellung: IGES 2017.

4.4 Kooperationsräume im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Abbildung 23: Kooperationsräume und Versorgungsschwerpunkte



Darstellung: IGES 2017.

Kooperationsräume sind die Versorgungsschwerpunkte umgebenden Räume. Sie verdeutlichen einerseits, wohin sich die Einwohner im Rahmen der eigenen Daseinsvorsorge und insbesondere auch der Nahversorgung orientieren. Darüber hinaus geben die Kooperationsräume Hinweise darauf,

- ♦ wie Mobilitätsangebote ausgerichtet sein sollten, um die Erreichbarkeit des Versorgungszentrums innerhalb des Kooperationsraums sicherzustellen und
- ♦ wie interkommunale Kooperationen in Abhängigkeit des jeweiligen Daseinsvorsorgebereiches zukünftig gestaltet werden könnten.

Aufbauend auf die in Abschnitt 4.2.2 beschriebene Methodik wurden auf Grundlage von Mobilitätsrealitäten, Erreichbarkeiten und bestehenden Kooperationen sowie unter kontinuierlicher Beteiligung relevanter Akteure die in Abbildung 23 dargestellten Kooperationsräume abgeleitet.

Dabei wurde vor allem deutlich, dass die genaue Ausrichtung der Kooperationsräume in Abhängigkeit des Daseinsvorsorgebereiches variieren kann. So kann beispielsweise die Orientierung im Bereich Bildung eine andere räumliche Ausprägung annehmen als im Bereich der Lebensmittelversorgung.

Darüber hinaus unterstrichen auch die Verflechtungsparameter sowie die Eingaben innerhalb des Beteiligungsverfahrens, dass Kooperationsräume nicht eindeutig abgegrenzt werden können (vgl. schraffierte Bereiche in Abbildung 23). Oftmals gehen, soweit keine eindeutigen naturräumlichen oder anderen z. B. militärischen Barrieren (Verordnungsgrenze) bestehen, die Einflussbereiche von Versorgungszentren fließend ineinander über. So stellen auch administrative Grenzen (z. B. die Landkreisgrenze) nur selten klare Trennlinien bei der Ausgestaltung der eigenen Versorgung dar, sofern dahingehend keine einschränkenden Vorgaben (z. B. Pkw-Zulassungsbehörden) bestehen. Vielmehr zeigen sich Orientierungen aus den Kooperationsräumen heraus vor allem dort, wo sich Erreichbarkeits- und ggf. auch Zuständigkeitskorridore benachbarter Versorgungszentren mit denen des Kooperationsraumes überschneiden.

4.5 Handlungsansätze für künftige Kooperationen

Ein konkreter Mehrwert der erarbeiteten Kooperationsräume besteht vor allem in Perspektiven für die Zusammenarbeit der Akteure vor Ort. So können die Kooperationsräume als Orientierungshilfe für Kommunen und wirtschaftliche, soziale aber auch private Akteure bei der kooperativen Bewältigung struktureller Probleme dienen.

Die derzeitigen interkommunalen Kooperationsstrukturen (vgl. Abschnitt 2.1) sind vor allem auf eine großräumige Zusammenarbeit zur Stärkung der regionalen Wirtschaft ausgerichtet. Im Mittelpunkt steht dabei vor allem ein gemeinsames regionales Marketing für den jeweiligen Wirtschafts-, Tourismus- und Wohnstandort. Die gemeinsam realisierten interkommunalen Projekte werden dahingehend öffentlichkeitswirksam vor allem für den Wettbewerb zwischen den Regionen platziert. Kooperative Maßnahmen zur Stärkung der Versorgungssituation innerhalb der Regionen z. B. durch Kooperationen im Bereich der Verwaltung oder der gemeinsamen Planung von Infrastrukturen werden weniger stark beworben. Entsprechende regionale Identitäten konnten sich daher bei Einwohnern bislang allenfalls eingeschränkt ausbilden. In diesem Bereich bedarf es weiterer

insbesondere auch auf kleinräumigerer Ebene ausgerichteter Kooperationsprojekte, die offensiv unter dem jeweils gemeinsamen regionalen Label in den Regionen vermarktet werden.

In einigen Daseinsvorsorgebereichen bedarf es zudem einer weiteren Intensivierung der Kooperationsbemühungen zur Sicherstellung der Versorgung. Ein zentraler Bereich ist hier die ärztliche Versorgung. Bereits heute konzentriert sich beispielsweise im Wachstumskern Autobahndreieck Wittstock/Dosse die hausärztliche Versorgung ausschließlich auf die Stadt Wittstock/Dosse. Im Ergebnis resultieren z. B. für die Anwohner der Gemeinde Heiligengrabe lange Anfahrtswege bei der ambulanten Versorgung. Hier bedarf es gemeinsamer Anstrengungen der kommunalen Partner sowie der Ärzteschaft des Mittelbereichs Pritzwalk-Wittstock/Dosse, um die Versorgung auch in den ländlichen Orts- und Gemeindeteilen sicherzustellen. Auch das Land Brandenburg fordert dahingehend ein „abgestimmtes Vorgehen zwischen Nachbargemeinden bzw. Mittelzentren und Umland“.⁸ Gleichwohl bedarf es auch hier weiterer Unterstützungen durch das Land Brandenburg sowie durch den Bund (z. B. Anpassung der Bedarfplanung) und die Akteure der Gesundheitswirtschaft. Ein weiterer zentraler Bereich ist das Bildungsangebot. Auch wenn die aktuelle Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung bis 2022 des Landkreises lediglich von geringfügig abnehmenden Schülerzahlen ausgeht, können regionale Kooperationen z. B. in Form von Schulpartnernetzwerken dazu beitragen, auch langfristig ein regionales Schulangebot sicherzustellen.

Auch kleinräumig sind Kooperationen zwischen Ortsteilen oder angrenzenden Kommunen zur Sicherstellung von Versorgungsfunktionen von wachsender Bedeutung. Dies bedarf jedoch oftmals der Einsicht, dass entsprechende Bemühungen an den Lebenswirklichkeiten und Bedürfnissen der Menschen vor Ort ausgerichtet sein müssen. Eine ausschließlich auf die Sicherung von Funktionen im eigenen Ort oder auf kommunale Grenzen ausgerichtete Sichtweise kann die Schaffung von Strukturen verhindern, die auf Basis von Zusammenarbeit auch mittel- bis langfristig tragfähig sind. Das erarbeitete Kooperationsraumkonzept (vgl. Abbildung 23) kann hier dazu beitragen, die Ausrichtung der Kooperationen an Lebenswirklichkeit sicherzustellen.

Darüber hinaus muss bei den Bemühungen zur kooperativen Sicherstellung von Daseinsvorsorge berücksichtigt werden, dass die Gestaltungsmöglichkeiten von Kommunen und Landkreis in einigen Bereichen eingeschränkt sind. Beispielhaft ist hier die Lebensmittelversorgung zu nennen. So bedarf die Sicherung kleinflächiger Versorgungsangebote insbesondere in den ländlichen Orts- und Gemeindeteilen neben einem oder mehreren Unternehmern vor allem einer kollektiven Basis in der Bevölkerung. Ohne das gemeinsame Bekenntnis der Anwohner und möglicher Partner im Ort zu einem Versorgungsstandort, das insbesondere auch das eigene Kaufverhalten einbezieht, unterliegen auch attraktiv ausgestattete

⁸ Vgl. MUGV 2012.

Dorfläden der Konkurrenz zu großflächigem aber weit entferntem Einzelhandel. Kommunen können hier vor allem unterstützend einwirken.

Das Kooperationsraumkonzept kann zudem auch raumplanerische Wirkung auf der Ebene der Regionalplanung im Rahmen der Diskussion zur Festlegung „Grundfunktionaler Schwerpunkte“ in der Landesentwicklungsplanung entfalten.

4.6 Handlungsansätze zur funktionalen Stärkung der (kleineren) Versorgungsschwerpunkte

Der für viele ländliche Orts- und Gemeindeteile in der Modellregion prognostizierte fortschreitende Bevölkerungsrückgang stellt vor allem die kleineren Versorgungsschwerpunkte vor Herausforderungen. Die bislang fast ausschließlich auf privatwirtschaftlicher Initiative begründete Nahversorgung kann nur aufrechterhalten werden, sofern die „kritische Masse“ kaufbereiter Kundschaft im Einzugsgebiet und die Erreichbarkeit sichergestellt werden können. In der Folge unterliegen bereits heute zahlreiche Daseinsvorsorgebereiche steigenden Konzentrationsprozessen (z. B. Lebensmittel, ärztliche Versorgung etc.).

Wie die Analyse in Abschnitt 2.3 zeigt, sind auch in der Modellregion regional und sektoral unterschiedlich ausgeprägte Tendenzen des Rückzugs von Versorgungsfunktionen zu beobachten. Funktionsverluste bedeuten für die betroffene Bevölkerung neben längeren Wegen vor allem auch einen Rückgang sozialer Treffpunkte und Attraktivität der Dorfkerne.

Um auch zukünftig eine wohnortnahe Grundversorgung in den ländlichen Orts- und Gemeindeteilen der Kooperationsräume sicherzustellen, bedarf es neben kooperativen Ansätzen (vgl. Abschnitt 4.5) vor allem auch bedarfsgerechten konzeptionellen Ansätzen. Nachfolgend werden ausgewählte Handlungsoptionen zur funktionalen Stärkung cursorisch vorgestellt. Inwieweit eine Umsetzung in dem jeweiligen Versorgungsschwerpunkt möglich ist, muss im konkreten Einzelfall geprüft werden.

4.6.1 Funktionsbündelung und soziale Treffpunkte

Ein Ansatz zur Sicherstellung des Versorgungsangebotes besteht in der Bündelung von Angeboten an einem Ort bzw. in einem Gebäude. Ziel ist es, möglichst viele Funktionen durch einen zentralen Standort mit guter Erreichbarkeit abzudecken, was sowohl für Anwohner des Kooperationsraumes (z. B. Erreichbarkeit und Angebotsvielfalt) als auch den Anbieter (z. B. Wirtschaftlichkeit) Vorteile birgt.

Je nach regionalen Bedarfen und Anforderungen gibt es dabei zahlreiche Kombinationsmöglichkeiten. Dazu zählen beispielsweise

- ◆ Multifunktionaler Einzelhandel,
- ◆ Soziale Treffpunkte und
- ◆ Pflege- und Betreuungsangebote.

Abbildung 24: Handlungsansätze Funktionsbündelung und soziale Treffpunkte

Multifunktionsläden	
Ansatz kleinflächiger Einzelhandel in Kombination mit Zusatzdienstleistungen (z. B. Post, Bank, Café, sozialer Treffpunkt etc.)	
Betreiber/Organisation Zumeist private Betreiber, Bürgerinitiativen, Vereine, Genossenschaften etc.	
Vorteile (Anbietersicht) Bündelung von Kundenströmen Verbesserte Wirtschaftlichkeit Ggf. Bündelung der Logistik	Vorteile (Nutzersicht) Wohnortnahe Versorgung/Erreichbarkeit Angebotsvielfalt (oft lokal/regional) Soziale Interaktion
Beispiele DORV Zentrum (http://www.dorv.de/) MarktTreff (http://www.markttreff-sh.de/) Multiple Häuser (http://www.multiples-haus.de/) Dorfläden (http://dorfladen-netzwerk.de/bundesvereinigung/)	
Soziale Treffpunkte	
Ansatz Innerörtliche Treffpunkte ggf. in Kombination mit Kulturangeboten, Veranstaltungen, Cafés, Gesundheitskursen etc.	
Betreiber/Organisation Oft kommunale, gemeinschaftliche Einrichtungen (z. B. Dorfgemeinschaftshäuser, Bürgerhäuser, Vereinsstätten, Begegnungsstätten, Mehrgenerationenhäuser etc.)	
Vorteile (Anbietersicht) Nutzung bestehender Gebäude Aufrechterhaltung des Dorflebens	Vorteile (Nutzersicht) Soziale Interaktion und Integration Freizeit-, Bildungs- und Betreuungsangebote Identifikation mit dem eigenen Ort Hilfe zur Selbsthilfe
Beispiele Dorfgemeinschaftshaus Wildberg Bürgerhaus „Alte Schule“ Lindow (Mark)	Mehrgenerationenhaus Kyritz
Pflege und Betreuung	
Ansatz z. B. Tagespflege in Kombination mit Kindertagesstätte (ggf. inkl. ärztlicher Filialpraxis)	
Betreiber/Organisation Oft soziale oder private Träger	
Vorteile (Anbietersicht) Verbesserte Wirtschaftlichkeit Bündelung der Logistik (z. B. Reinigung, Wäsche, Lebensmittel etc.)	Vorteile (Nutzersicht) Soziale Interaktion zwischen Generationen Intergenerative Pädagogik Stärkung einer sozialen Identität
Beispiele Kita und Pflegeheim "Am Beerenpfuhl", Berlin	

Darstellung: IGES 2017.

4.6.2 Online- und Versandhandel als sinnvolle Ergänzung zum stationären Grundangebot

Das Kaufverhalten hat sich in den vergangenen Jahren deutlich gewandelt. Steigende Anteile des Online-Handels erschweren die wirtschaftliche Tragfähigkeit vor allem von kleineren Geschäften mit eingeschränktem Sortiment. Demgegenüber bestehen für einen Teil der Bevölkerung weiterhin deutliche Einschränkungen bei der Nutzung des Internets (Netzabdeckung, Barrierefreiheit etc.).

Infolgedessen haben sich auch in ländlichen Räumen Mischformen aus stationärem und Online-Handel, z. B. auch in Kooperation mit regionalen Erzeugern, herausgebildet. Mögliche Ansätze werden nachfolgend dargestellt.

Abbildung 25: Mischformen aus stationärem und Online-Handel

Mischformen aus stationärem und Online-Handel	
Ansatz Kleinflächiger Einzelhandel bietet Möglichkeit der Online-Bestellung des eigenen Sortimentes sowie ggf. auch über das Sortiment hinaus (Vermittler), Abholung oder Lieferung	
Organisation Einzelhandel bietet erweitertes Online-Sortiment, fungiert als Vermittler z. B. für regionale Produkte, Abholung generiert zusätzliches Kaufpotenzial	
Vorteile (Anbietersicht) Breiteres Sortiment (z. B. Fleisch) Geringe Lagerkosten Vermittlungsgebühr Abholung erweitert Kaufpotenzial	Vorteile (Nutzersicht) Breites Sortiment Bestellung auch per Telefon und vor Ort Zentraler Anlaufpunkt zur Abholung (vergleichbar mit Packstation)
Beispiele Dorfladen Blumenthal, Heiligengrabe (http://www.shopflink.com/) Dorfladen Prambachkirchen, Schweiz (http://www.dorfladen.cc)	

Darstellung: IGES 2017.

4.6.3 Mobile Versorgung und Markttage

Bereits heute leisten zahlreiche mobile Angebote einen Beitrag zur Sicherstellung der Versorgung mit Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs. Erfahrungen aus der Modellregion zeigen neben klassischen mobilen Angeboten des Lebensmittelhandwerks beispielsweise auch Bank- und Verwaltungsdienstleistungen.

Auch im Bereich der mobilen Angebote können durch Bündelungen Vorteile für Anbieter und Nutzer erzielt werden. Entsprechend dem traditionellen Wochenmarkt-Prinzip steigern mehrere Händler an einem zentralen (Markt-) Platz die Angebotsvielfalt und damit die Attraktivität für die potenziellen Kunden. Neben der Reduzierung von Wegen generiert der Markt zusätzliche Einkaufs- und Erlöspotenziale und fungiert als sozialer Treffpunkt.

Kommunen können bei der Vergabe von Standplätzen die Bündelung mobiler Angebote unterstützen.

4.6.4 Bürgerschaftliches Handeln und lebendige Nachbarschaften

Neben privatwirtschaftlichen gewinnen insbesondere in kleineren Orten auch bürgerschaftlich getragene Angebote an Bedeutung. Beispiele, wie sich Dorfgemeinschaften eigene Versorgungsangebote gestalten, sind zahlreich. Neben der Vereinsarbeit (z. B. in den freiwilligen Feuerwehren) mehren sich auch die Ansätze genossenschaftlich getragener Versorgungseinrichtungen wie z. B. der Dorfläden Bolzum (Niedersachsen). Vorteil der kollektiven Finanzierung ist vor allem eine starke Identifikation mit dem „Überleben“ der Versorgungseinrichtung, wodurch oft ein direkter Einfluss auf das eigene Kauf- und Mobilitätsverhalten einhergeht.

Weitere Ansätze fokussieren auf die Förderung der sozialen Interaktion zwischen den Anwohnern. Erfahrungen zeigen, dass lebendige Nachbarschaften und funktionierende soziale Gefüge in hohem Maße zur Attraktivität eines Ortes beitragen. Unterstützen können beispielsweise „Kümmerer“, die in Form ortskundiger Personen als zentrale Ansprechpartner für ein gemeinsames Leben vor Ort dienen. Zu den Tätigkeiten zählen z. B. die Hilfe bei alltäglichen Problemen und die Organisation von Veranstaltungen.

Abbildung 26: Handlungsansatz Dorfkümmerer

Dorfkümmerer	
Ansatz Zentraler Ansprechpartner im Ort unterstützt das dörfliche Leben, organisiert bedarfsgerechte Angebote und vermittelt bei Problemen	
Organisation ortskundige kontaktfreudige Personen, erreichbar an zentralem Ort (z. B. Dorfgemeinschaftshaus) oder mobil, meist ehrenamtlich mit Aufwandsentschädigung (z. B. Gemeinde)	
Vorteile (Anbietersicht) Förderung der dörflichen Gemeinschaft Schnittstelle zw. Bürger und Verwaltung	Vorteile (Nutzersicht) Unterstützung bei alltäglichen Problemen Soziale Interaktion Bedarfsgerechte Angebote Unentgeltliche dörfliche Fürsorge
Beispiele Dorfkümmerer Blumenthal, Heiligengrabe	

Darstellung: IGES 2017.

4.6.5 Ansätze zur Sicherstellung der medizinischen Versorgung

Der Bereich der ärztlichen Versorgung zeigt bereits heute starke Zentralisierungstendenzen (vgl. Abschnitt 2.5.1). Entsprechend der bestehenden Altersstruktur z.

B. der Allgemeinmediziner (vgl. Abschnitt 3), möglicher Praxisaufgaben und schwieriger Nachwuchsgewinnung wird sich dieser Trend weiter verstärken.

Die Entwicklungstrends machen deutlich, dass vor allem in der hausärztlichen Versorgung zunehmend Alternativen zu traditionellen kleinbetrieblichen Einzelpraxen notwendig sind. Nachfolgend werden ausgewählte Ansätze zur Sicherstellung der medizinischen Versorgung mit Relevanz für die Modellregion vorgestellt.

Abbildung 27: Handlungsansätze zur Sicherung einer dezentralen ärztlichen Versorgung

Ärztliche Kooperationsformen und Nebenbetriebsstätten (Filial- oder Zweigpraxen)	
Ansatz Bildung größerer betriebswirtschaftlicher und rechtlicher Einheiten mit kleinteiligen ggf. temporär besetzten Nebenstandorten in ländlichen Räumen	
Organisation Gemeinschaftspraxen, Praxisgemeinschaften und medizinische Versorgungszentren (ggf. auch Kooperationen mit Krankenhäusern)	
Vorteile (Anbietersicht) Begrenzung wirtschaftlicher und rechtlicher Risiken Abwechslungsreiches Arbeitsumfeld	Vorteile (Nutzersicht) Sicherstellung dezentrale wohnortnahe Versorgung
Beispiele MVZ Neuruppin, Zweigpraxis Rheinsberg MVZ Oranienburg, Zweigpraxen Gransee und Templin MVZ Ludwigfelde, Zweigpraxen Zeschdorf und Seelow	
Delegation ärztlicher Leistung	
Ansatz Medizinische Fachangestellte übernehmen nach Zusatzqualifikation eigenständig delegationsfähige Leistungen des Arztes (z. B. Gemeindeschwestern/Versorgungsassistenz)	
Organisation Stärkere Ausdifferenzierung der ärztlichen Leistungen und deren Abrechnungsmöglichkeiten ermöglicht arbeitsteilige Versorgungskonzepte	
Vorteile (Anbietersicht) Verbesserte Arbeitsteilung Fokussierung auf Leistungen, in denen ärztliche Leistungen erforderlich	Vorteile (Nutzersicht) Sicherstellung dezentrale wohnortnahe Versorgung und Steigerung der Versorgungsqualität
Beispiele Fallmanagerin "agnes zwei", Kassenärztliche Vereinigung Brandenburg	

Darstellung: IGES 2017.

Trotz der dargestellten Handlungsansätze zur Sicherung einer dezentralen ärztlichen Versorgung wird der Mobilitätsbedarf auf diesem Gebiet vor allem in ländlichen Räumen weiter steigen. Insbesondere immobile Menschen werden zunehmend auf Mobilitätsalternativen zum eigenen Pkw angewiesen sein.

Spezielle Patientenfahrerservices können z. B. in Kooperation mit dem ÖPNV dazu beitragen, die Erreichbarkeit leistungsfähiger Versorgungsstandorte (z. B. MVZ oder Praxisgemeinschaften) zu verbessern. Ziel muss es dabei jedoch sein, eine Finanzierung entsprechend der bestehenden Sicherstellungsaufträge durch Nutznießer der Erreichbarkeitsverbesserung (z. B. Patienten, KVBB, Gesundheitswirtschaft) zu gewährleisten.

Kommunen kommt im Bereich innovativer Konzepte zur Sicherstellung der ärztlichen Versorgung vor allem die Aufgabe der Mobilisierung von Ärzteschaft und weiteren relevanten Gesundheitsakteuren zu. Außerdem können sie bei Standort- und Immobilienfragen unterstützen.

5. Mobilitätsstrategie

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin verfolgt bei der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie einen problemfokussierten und umsetzungsorientierten Handlungsansatz. Ziel ist es, aufbauend auf den Analysen in Abschnitt 2 konkrete Handlungsansätze

- ◆ zur Sicherstellung der Erreichbarkeit zwischen den Versorgungsschwerpunkten sowie den zentralen Orten durch ein hochwertiges ÖPNV-Angebot sowie
- ◆ zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der Versorgungsschwerpunkte aus den Orts- und Gemeindeteilen des Kooperationsraumes z. B. durch bedarfsorientierten ÖPNV bzw. alternative Mobilitätsangebote

zu diskutieren und pilothafte Umsetzungen bereits im Modellvorhaben zu initiieren.

5.1 Strategisch-methodischer Ansatz

Unter Berücksichtigung der

- ◆ raumplanerischen und verkehrsplanerischen Zielstellungen des Modellvorhabens (vgl. Abschnitt 4.1),
- ◆ der Grundsätze der Kooperationsraumstrategie für die Modellregion Landkreis Ostprignitz-Ruppin (vgl. Abschnitt 4.1),
- ◆ der erarbeiteten Versorgungsschwerpunkte (vgl. Abschnitt 4.3) und Kooperationsräume (vgl. Abschnitt 4.4) sowie
- ◆ des gültigen Nahverkehrsplanes

werden folgende strategische Zielsetzungen für die Mobilitätsstrategie der Modellregion Landkreis Ostprignitz-Ruppin definiert:

- ◆ Für größere Versorgungsschwerpunkte ist eine Anbindung an das SPNV/ÖPNV-Hauptnetz mit mindestens einer stündlichen Bedienung an Wochentagen und einer Wochenendbedienung anzustreben.
- ◆ Für kleinere Versorgungsschwerpunkte ist mindestens eine Anbindung an das ÖPNV-Nebennetz mit einer mindestens zweistündlichen Bedienung an Wochentagen anzustreben.
- ◆ Für Orts- und Gemeindeteile eines Kooperationsraumes ist eine ÖPNV-Anbindung an den Versorgungsschwerpunkt mit einer Bedienung von drei Fahrtenpaaren an Wochentagen anzustreben.
- ◆ Alternative Mobilitätsangebote dienen der Ergänzung des ÖPNV-Angebotes.
- ◆ Die Verknüpfung zwischen Verkehrsträgern soll unterstützt werden.

Aufbauend auf der Analyse der heutigen und zukünftigen Versorgungslage (vgl. Abschnitt 2 und Abschnitt 3) sowie der erarbeiteten Kooperationsraumstrategie

(vgl. Abschnitt 4.3 und Abschnitt 4.4) wurden entsprechend den o.g. Zielsetzungen die nachfolgenden Handlungsansätze der Mobilitätsstrategie abgeleitet.

5.2 Hochwertiges ÖPNV-Angebot auf den Hauptverkehrsachsen

5.2.1 Sicherstellung der Erreichbarkeit zwischen den Versorgungsschwerpunkten

Ein wichtiger Kernaspekt bei der Sicherstellung erreichbarer Versorgungseinrichtungen ist die Einbindung größerer Versorgungsschwerpunkte in das Hauptnetz des ÖPNV und SPNV. Ein hochwertiges ÖPNV-Angebot stellt die Verbindung zwischen den Versorgungsschwerpunkten und in die zentralen Orte sicher. Dies ermöglicht u.a. auch eine funktionale Spezialisierung der Versorgungsschwerpunkte. Zur Sicherstellung der Anbindung von zentralen Orten und größeren Versorgungsschwerpunkten an das ÖPNV-Hauptnetz werden folgende Maßnahmen empfohlen:

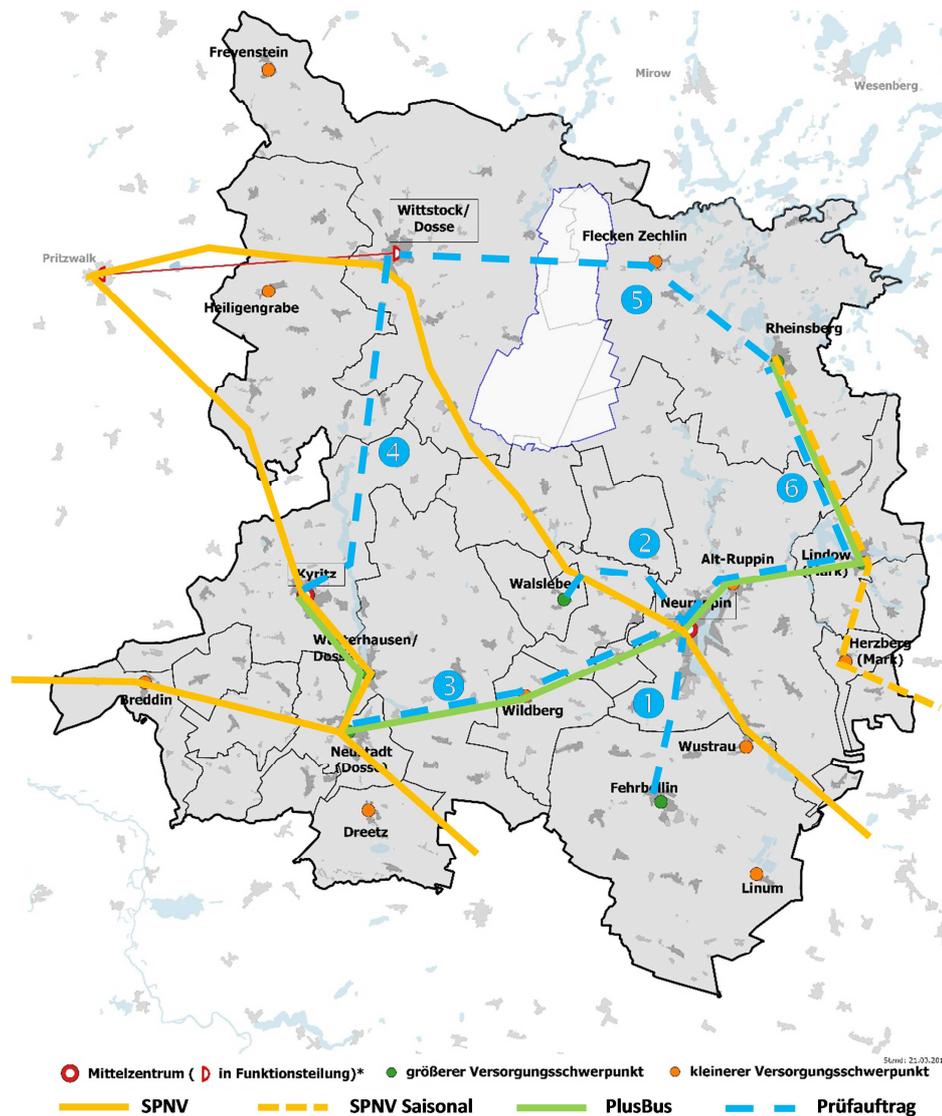
- ♦ Die mit dem Label PlusBus zertifizierten Linien sollen mit einheitlicher Mindesttaktqualität bedient werden.⁹
- ♦ Von den im Rahmen des Kooperationsraumkonzeptes analysierten größeren Versorgungsschwerpunkten sind derzeit mit Ausnahme von **Fehrbellin** alle in das Hauptnetz des ÖPNV und SPNV eingebunden. Zur Sicherstellung eines hochwertigen Angebotes zwischen den größeren Versorgungsschwerpunkten und in die Mittelzentren wird daher die Prüfung einer Aufwertung der Linie 756 zwischen Fehrbellin und Neuruppin zur VBB-PlusBus-Linie im Hauptnetz empfohlen (vgl. Abbildung 28, Maßnahme ❶). Derzeit testet die ORP bereits den Betrieb einer hochwertigen Verbindung inkl. Wochenendbedienung im Korridor Neuruppin – Fehrbellin – Linum.
- ♦ Der **Versorgungsschwerpunkt Walsleben** wird derzeit durch den RE6 nur im 2-Stunden-Takt bedient, wobei in Richtung Neuruppin zusätzliche Busverbindungen der Linien 754 und 762 bestehen. Insofern auch weiterhin z. B. aus betriebstechnischen Gründen ein stündliches Angebot durch den RE6 nicht gewährleistet werden kann, wird die Prüfung einer Abstimmung zwischen SPNV und ÖPNV zur Sicherstellung eines taktähnlichen stündlichen Angebotes nach Neuruppin empfohlen (vgl. Abbildung 28, Maßnahme ❷).
- ♦ Das **PlusBus-Angebot der Linie 711** umfasst zwischen dem Versorgungsschwerpunkt Neustadt (Dosse) und dem Mittelzentrum Neuruppin an

⁹ Diese Standards werden in Brandenburg gerade diskutiert: die Landesregierung empfiehlt einen einheitlichen 1h-Grundtakt mit mind. 15 Fahrtenpaaren an Wochentagen und einen 2h-Grundtakt mit mind. sechs Fahrtenpaaren an Wochenenden und Feiertagen, der Landkreistag hält an Sonn- und Feiertagen vier Fahrtenpaare für ausreichend.

Samstagen, Sonn- und Feiertagen drei Fahrten je Richtung. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Zentren Kyritz, Wusterhausen/Dosse und Neuruppin aus den ländlichen Orts- und Gemeindeteilen wird die Prüfung einer Ausweitung des Fahrtenangebotes an Wochenenden und Feiertagen auf den PlusBus-Standard auf der gesamten Linienlänge zwischen Kyritz und Neuruppin empfohlen. Ferner wird die Prüfung einer einheitlichen Linienführung ohne Stichfahrten unter Bedienung des Bahnhofs Neustadt (Dosse) empfohlen.(vgl. Abbildung 28, Maßnahme ③).

- ◆ Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde auf eine unzureichende ÖPNV-Verbindung zwischen dem Mittelzentrum in Teilfunktion Wittstock/Dosse und dem Mittelzentrum Kyritz hingewiesen. Derzeit besteht lediglich eine auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtete Direktverbindung (Montag bis Freitag zwei bis drei Fahrtenpaare je Richtung) durch die Linie 744. Unter Berücksichtigung von mehr als 300 sozialversicherungspflichtigen Pendlern auf den Relationen Wittstock/Dosse – Kyritz sowie Heiligengrabe – Kyritz wird die Prüfung einer Angebotsausweitung auf der Linie 744 empfohlen (vgl. Abbildung 28, Maßnahme ④).
 - ◆ Zudem wurde innerhalb des Beteiligungsverfahrens auf eine fehlende durchgehende ÖPNV-Verbindung zwischen dem **Versorgungsschwerpunkt Rheinsberg und dem Mittelzentrum Wittstock/Dosse** hingewiesen. Derzeit besteht eine gebrochene Verbindung durch die Linien 785 und 746 mit Umstieg in Flecken Zechlin. Auf Basis der weiterhin geringen Verflechtungen auf dieser Relation entspricht das derzeitige Angebot mit jeweils fünf Fahrtenpaaren dem Bedarf. Ggf. ist zu prüfen, inwiefern eine frühere Fahrt (z. B. zwischen 6 und 8 Uhr) mit Anschluss in Flecken Zechlin betrieblich umsetzbar ist und den Ansprüchen der Fahrgäste z. B. im Berufsverkehr besser gerecht werden kann (vgl. Abbildung 28, Maßnahme ⑤).
 - ◆ Derzeit bestehen bei der PlusBus-Linie 764 richtungsabhängig teilweise unterschiedliche Linienführungen. So wird beispielsweise Herzberg ausschließlich auf der Relation Neuruppin – Rheinsberg einmal täglich im Rahmen des Schülerverkehrs angefahren. Im Sinne der übergeordneten Erschließungsfunktion und der Qualitätsmerkmale für PlusBus-Angebot wird eine richtungsunabhängige einheitliche Linienführung ohne Stichfahrten empfohlen (vgl. Abbildung 28, Maßnahme ⑥).
 - ◆ Mit Blick auf die bestehenden PlusBus-Angebote wird zudem die Prüfung einer zusätzlichen Spätfahrt empfohlen, um die Erreichbarkeit der zumeist auf die Mittelzentren und größeren Versorgungsorte ausgerichteten kulturellen und Freizeitveranstaltungen sicherzustellen.
-

Abbildung 28: Maßnahmenempfehlungen ÖPNV-Hauptachsen



Darstellung: IGES 2017.

5.2.2 Ringbuslinie

Die ORP prüft zum Fahrplanwechsel 2018/2019 die Integration eines Ringbusses auf der Verbindung Wittstock/Dosse – Kyritz – Neuruppin – Rheinsberg – Wittstock/Dosse. Geplant ist die Umsetzung unter Einbeziehung der bestehenden PlusBus-Linien 711 und 764 sowie des bisher bestehenden Schülerverkehrs auf den Achsen Rheinsberg – Wittstock/Dosse und Wittstock/Dosse – Kyritz.

Nach derzeitigem Planungsstand der ORP soll die Verbindung an den Betriebstagen Montag bis Freitag insbesondere zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge (Ämtertour, Arztbesuche, Einkaufsmöglichkeiten) dienen. Die Planungen der ORP be-

inhalten dahingehend bereits den oben unter Maßnahme ④ empfohlenen Prüfungsauftrag.

Das Konzept soll im Laufe des Fahrplanjahres 2018 eingeführt und zunächst getestet werden. Für die Landesgartenschau 2019 in Wittstock/Dosse soll die Möglichkeit einer Taktverdichtung auf 120 Minuten sowie einer Wochenendbedienung geprüft werden. Den Gästen wird dadurch ein erweitertes kulturelles Angebot nach Rheinsberg (Linien 746+785), Kyritz (Linie 744) sowie Neuruppin (RE6) angeboten.

5.2.3 Landesbedeutsame Buslinien

Wie in zahlreichen weiteren Bundesländern so wird auch in Brandenburg der Ansatz landesbedeutsamer Buslinien zuletzt intensiv diskutiert. Hintergrund ist, dass das Land die Aufgabenträgerschaft über den SPNV innehat, qualitativ gleichwertige Busverbindungen auf Hauptverkehrsachsen ohne SPNV-Angebot bislang jedoch durch die Landkreise bzw. kreisfreien Städte sichergestellt werden müssen.

Der Anspruch, dem Fahrgast auch auf wichtigen Relationen, die nicht (mehr) durch den SPNV bedient werden, ein gleichwertiges ÖPNV-Produkt anzubieten, steht dabei zumeist in Konflikt mit den auf die Sicherstellung des Schülerverkehrs ausgerichteten Finanzierungsinstrumenten. Gemäß dem gesetzlichen Auftrag der „Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im Schienenpersonennahverkehr sowie der landesbedeutsamen Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs“ durch das Land Brandenburg besteht ein entsprechender Handlungsbedarf.

Ein aktuelles Gutachten konstatiert, u.a. auf Grundlage der überregionalen Verbindungsachsen der Landesentwicklungsplanung, Potenziale für nachfolgend dargestellte Korridore als landesbedeutsame Verbindungen in der Modellregion (vgl. Abbildung 29).

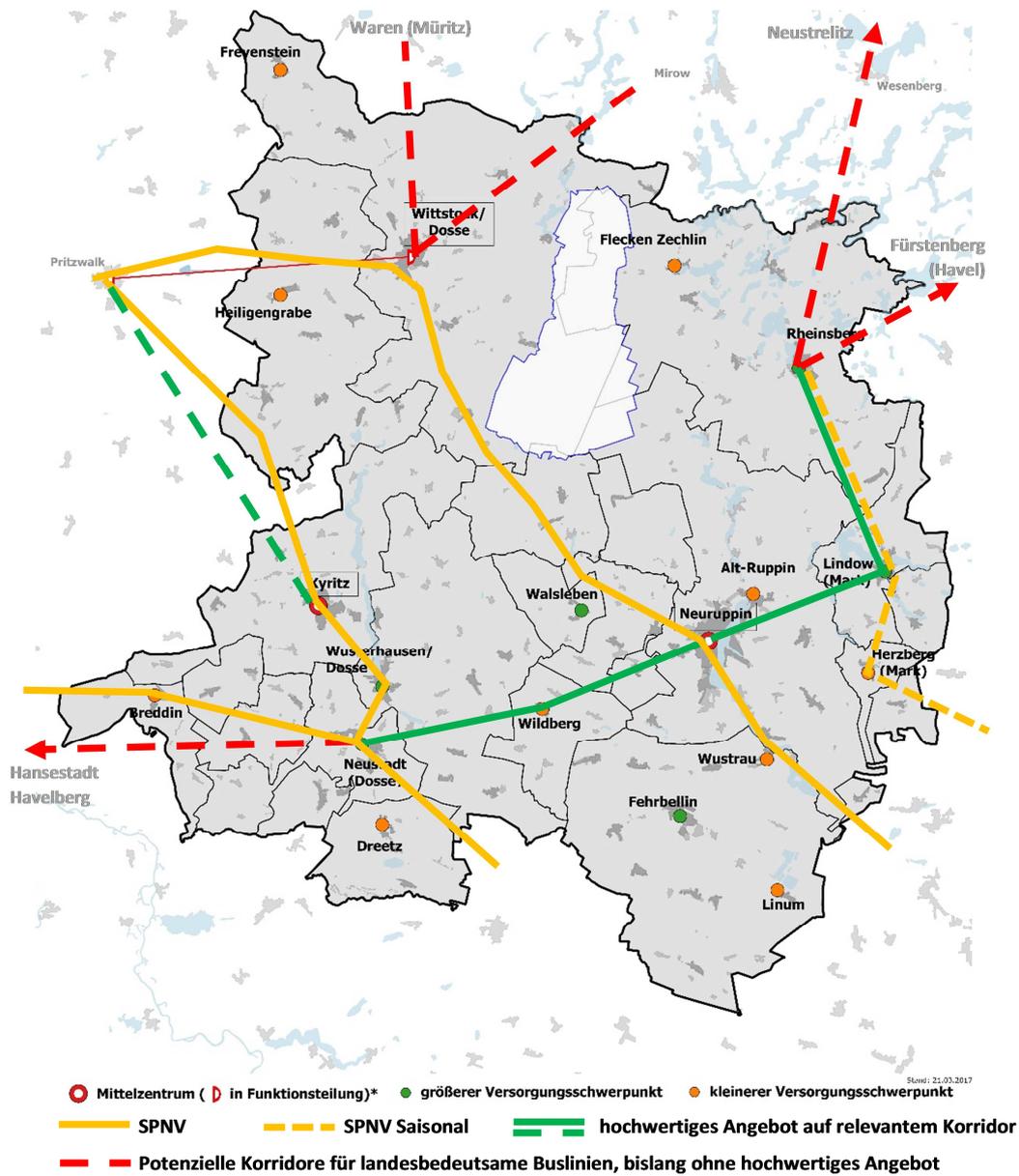
Die in der Studie identifizierten Korridore beinhalten u.a. die Hauptrelationen des PlusBus-Angebotes der ORP. Darüber hinaus werden sechs kreisgrenzen-überschreitende Korridore benannt, von denen lediglich die Relation Kyritz – Pritzwalk Montag bis Freitag stündlich und an Wochenende zweistündlich bedient wird. Die übrigen Korridore verfügen überwiegend saisonal über eine touristische Relevanz.¹⁰

Das derzeitige Angebot aus SPNV und hochwertigem übrigen ÖPNV deckt die bestehenden Hauptverbindungsrelationen in der Modellregion gut ab. Zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge bedarf es vor allem einer Bestandssicherung des Angebotes. Ein weiterer Ausbau der Angebotsqualität auf den (ggf. auch touristischen und kreisgrenzen-überschreitenden) Hauptverbindungsrelationen des übrigen ÖPNV erfordert jedoch ein stärkeres Engagement des Landes Brandenburg im Rahmen des gesetzlichen Sicherstellungsauftrages. Entsprechende Ansätze

¹⁰ Vgl. ETC 2017.

der Förderung qualitativ hochwertiger und mit der Verbindungsqualität der SPNV vergleichbarer landesbedeutsamer Hauptrelationen im übrigen ÖPNV durch Landesregierungen bestehen u.a. in Baden-Württemberg sowie Niedersachsen.

Abbildung 29: Potenzielle landesbedeutsame Buslinien



Quelle: IGES 2017 (Grundkarte) und ETC 2017 (Korridore landesbedeutsame Buslinien)

5.3 Nebenrelationen und Flächenerschließung

Grundlage für die Sicherstellung der Daseinsvorsorge in den Kooperationsräumen ist die Erreichbarkeit der Versorgungszentren. Diese bieten mindestens ein Grundangebot an Daseinsvorsorge und stellen die Anbindung an den jeweils größeren Versorgungsschwerpunkt bzw. zentralen Ort sicher. Folgende Konzeptbestandteile dienen der Erreichbarkeitssicherung in den Kooperationsräumen.

Abbildung 30: Konzeptbestandteile zur Erreichbarkeitssicherung in Kooperationsräumen



Darstellung: IGES 2017.

5.3.1 Anbindung kleinerer Versorgungsschwerpunkte an größere bzw. zentrale Orte

Kleinere Versorgungsschwerpunkte bieten ein Grundangebot an Daseinsvorsorge und fungieren als ÖPNV-Mobilitätsknoten zur Anbindung an größere Versorgungsschwerpunkte bzw. zentrale Orte. Für die Verbindung zu einem größeren Versorgungsschwerpunkt bzw. zentralen Ort ist werktags eine Mindestbedienung im Zwei-Stunden-Takt anzustreben.

Die Verbindungsqualität wird bereits heute für nahezu alle kleineren Versorgungsschwerpunkte erfüllt (vgl. Abbildung 26). Eine Besonderheit bildet Freyenstein im Nordwesten der Modellregion. Hier bestehen nach Wittstock/Dosse Angebotslücken zwischen 9 und 13 sowie zwischen 15 und 19 Uhr. Aus Freyenstein bestehen jedoch starke Verflechtungen nach Meyenburg im Landkreis Prignitz und dahingehend auch ein grenzüberschreitendes ÖPNV-Angebot.

Abbildung 31: Verbindungsqualität im ÖPNV zwischen kleineren Versorgungsschwerpunkten und dem nächstgelegenen größeren Versorgungsschwerpunkt bzw. zentralen Ort

Kleinere Versorgungsschwerpunkte	zentrale Orte			Größere Versorgungsschwerpunkte						Versorgungsschwerpunkt im Nachbarlandkreis
	Kyritz	Neuruppin	Wittstock/Dosse	Fehrbellin	Lindow (Mark)	Neustadt (Dosse)	Rheinsberg	Walsleben	Wusterhausen/Dosse	
Alt-Ruppin		■			■		■			
Breddin						■				
Flecken Zechlin							■			
Heiligengrabe			■							■
Herzberg (Mark)		■								
Linum				■						
Wildberg		■				■			■	
Wustrau		■								
(Dreetz)*						■*				
(Freyenstein)*			■*							■*

Anmerkung: grün = Direktverbindung mit min. 2-Stunden-Takt (bzw. taktähnlich)
gelb = mit Einschränkungen (z. B. eingeschränktes Angebot in den Ferien)

*Dreetz und Freyenstein werden aufgrund kürzlicher Funktionsverluste nicht mehr den Kriterien eines kleinen Versorgungsschwerpunktes gerecht (vgl. Abschnitt 4.3). Die empfohlene Anbindung an größere Versorgungsschwerpunkte kann teilweise nur an Schultagen gewährleistet werden.

Quelle: VBB-Fahrplan Sommer 2017.

Darstellung: IGES 2017.

5.3.2 Flächenerschließung mit dem ÖPNV

Die Erschließung der jeweiligen Kooperationsräume durch den ÖPNV erfolgt, neben Verbindungen mit Takt- oder taktähnlichen Verkehren im Haupt- und Nebennetz, über das sogenannte Ergänzungsnetz. Dabei wird entsprechend dem gültigen Nahverkehrsplan die Erschließung aller Siedlungseinheiten mit mindestens 300 Einwohnern durch mindestens drei Fahrtenpaare (Schultage) angestrebt.

Das derzeitige Angebot der Flächenerschließung ist stark auf den Schülerverkehr und damit auf die Schulstandorte ausgerichtet. Mit Ausnahme von Dreetz,

Freyenstein, Linum und Herzberg (Mark) verfügen alle Versorgungsschwerpunkte mindestens über eine Grundschule. Dadurch sind die Ortsteile im jeweiligen Schulbezirk an Schultagen über mindestens eine Hin- und zwei Rückfahrten an den jeweiligen Versorgungsschwerpunkt und Schulstandort angebunden. Die Anbindung der Ortsteile an die Versorgungsschwerpunkte Dreetz, Freyenstein, Linum und Herzberg wird durch die Linien 715, 745, 756 bzw. 777/783/791 sichergestellt.

Neben dem klassischen Linienverkehr erfolgt die Erschließung auch als fahrplan-gebundene und bedarfsabhängige Bedienung von Haltestellen einer Linie bei vorher erfolgter Anmeldung (Rufbus) oder als Linientaxi im Linienverkehr mit Personenkraftwagen. Die telefonische Anmeldung ist grundsätzlich bei allen flexiblen Bedienformen/Bedarfsverkehren bis spätestens 90 Minuten vor Fahrtbeginn möglich.

Insgesamt ist die Flächenerschließung durch den übrigen ÖPNV grundsätzlich positiv zu bewerten. Das bestehende Angebot aller drei Netzebenen im ÖPNV gewährleistet eine flächendeckende ausreichende Bedienung entsprechend der im Nahverkehrsplan definierten Erschließungskonzeption. Die Anbindung der Kooperationsräume an die Versorgungsschwerpunkte wird dadurch vor allem an Schultagen gewährleistet. Auch an Ferientagen wird die Erschließung durch ein Mindestangebot sichergestellt, während an Wochenenden lediglich das Hauptnetz sowie Verbindungen im Stadtverkehr zur Verfügung stehen. Das Rufbusangebot wird vielerorts bereits gut angenommen.

Um der Nachfrage in den ländlichen Orts- und Gemeindeteilen der Modellregion besser gerecht zu werden, wird die Prüfung einer weiteren Flexibilisierung des ÖPNV-Angebotes empfohlen (vgl. Abschnitt 5.3.3). Zur weiteren Verbesserung der Zugänglichkeit wird mittelfristig zudem die Erweiterung der Buchungsmöglichkeiten über Browser- bzw. Smartphone-basierte Kommunikationskanäle empfohlen.

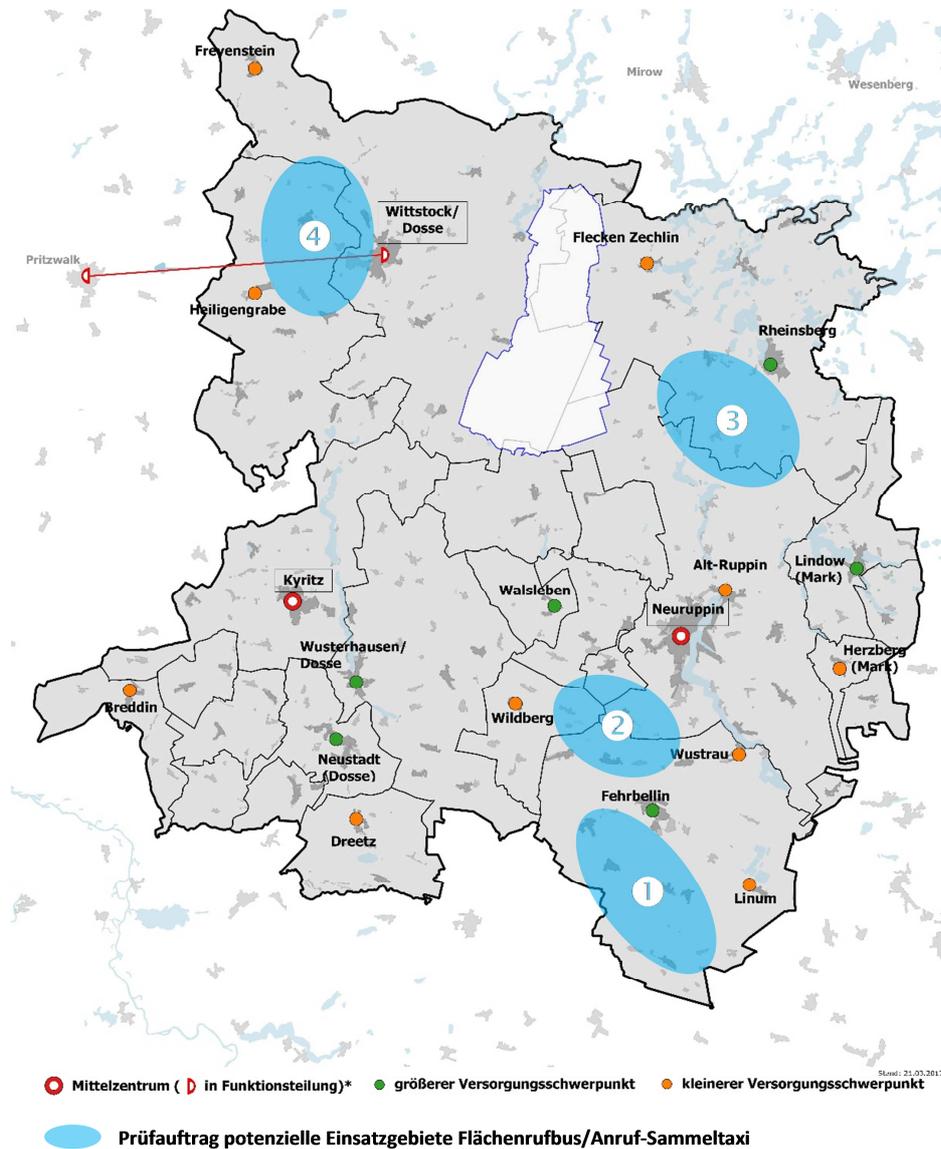
5.3.3 Einsatzmöglichkeiten vollflexibler Bedienformen im ÖPNV

Vor allem in sehr ländlich geprägten Teilen der Modellregion wird deutlich, dass zeitlich und räumlich vollflexible Angebote gegenüber fahrplan-/liniengebundenen Rufbus-Angeboten Vorteile bei der Sicherstellung der Daseinsvorsorge bieten könnten. Fahrplanunabhängige Angebote mit Kleinbussen („Flächenrufbus“) oder Taxen („Anruf-Sammeltaxi“) könnten dazu beitragen, der geringen und z.T. sehr dispersen Nachfrage sowie den Ansprüchen einer zunehmenden Zahl immobiler Bevölkerungsgruppen gerecht zu werden. Prinzipiell sind hier unterschiedliche Grade der räumlichen (Haltestellen- oder Haustürbedienung) und zeitlichen Flexibilisierung (ganztäglicher Betrieb oder Betrieb in Tagesrandzeiten) denkbar.

Die Genehmigungsfähigkeit räumlich- und zeitlich vollflexibler ÖPNV-Angebote ist derzeit in der gesetzlichen Grundlage (Personenbeförderungsgesetz) nicht eindeutig geregelt. Die Genehmigungspraxis zeigt entsprechend regional unterschiedliche Handlungsspielräume. Während in einigen Bundesländern fahrplan-

und teilweise haltestellenunabhängige ÖPNV-Angebote als Rufbusse oder Anruf-Sammeltaxis unter Nutzung der Auffangklausel (§ 2 Abs. 6 i. V. m. § 42 PBefG) zugelassen werden, werden derzeit anderenorts (so auch im Land Brandenburg) entsprechende Genehmigungen restriktiver gehandhabt.

Abbildung 32: Potenzielle Einsatzgebiete Flächenrufbus/Anruf-Sammeltaxi



Korridor Nr.	Beschreibung
①	Orte im Süden der Gemeinde Fehrbellin, derzeitige Bedienung vor allem durch Linie 757
②	Orte zwischen den Versorgungsschwerpunkten Neuruppin, Wustrau, Fehrbellin und Wildberg, derzeitige Bedienung vor allem durch Linie 752
③	Orte südlich des größeren Versorgungsschwerpunktes Rheinsberg, derzeitige Bedienung vor allem durch Linie 794

④	Orte (nord-) westlich des Mittelzentrums in Funktionsteilung Wittstock Dose, derzeitige Bedienung vor allem durch Linie 743
---	---

Darstellung: IGES 2017.

Die regionalen Unterschiede in der Genehmigungspraxis verdeutlichen den Handlungsbedarf des Gesetzgebers im Bereich des Personenbeförderungsgesetzes. Die Bundesregierung hat entsprechend im Koalitionsvertrag 2018 eine „Modernisierung“ des Personenbeförderungsgesetzes angekündigt, sodass eine Anpassung der Genehmigungsgrundlagen bis zum 2022 wahrscheinlich ist.

Mit Blick auf eine mögliche Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes und einer möglicherweise einhergehenden vereinfachten Genehmigung von vollflexibler Bedienung im ÖPNV wird eine Prüfung möglicher Bedienegebiete in der Modellregion empfohlen. Unter Berücksichtigung der räumlichen Struktur der Modellregion sowie der Ausprägung des bisherigen Angebotes im ÖPNV werden in einem ersten Schritt in der nachfolgenden Abbildung dargestellte Korridore zur Prüfung vorgeschlagen.

5.3.4 Erprobung der Einsatzmöglichkeiten automatisiert fahrender Busse

Neben den heute bestehenden Möglichkeiten des ÖPNV im Rahmen der klassischen und flexiblen Bedienformen gilt es, die Einbindung von technischen Innovationen zur Erreichbarkeitssicherung zu erproben. Chancen auch für den ländlichen Raum bietet hier beispielsweise der Einsatz autonomer/automatisierter, d.h. fahrerlos fahrender Busse.

Aus einem Impuls im Beteiligungsverfahren des Modellvorhabens heraus hat sich die Modellregion als Testfeld für den Einsatz automatisiert fahrender Busse im ländlichen Raum im Rahmen eines Förderprogramms beworben und qualifiziert. Bis 2020 werden im Testbetrieb in verschiedenen Einsatzszenarien automatisiert betriebene Kleinbusse als Teil des öffentlichen Nahverkehrs im ländlichen Raum erprobt. Bei der Auswahl der Teststrecken werden u.a. die Erkenntnisse aus dem Modellvorhaben berücksichtigt. Im Ergebnis sollen sich daraus Bedingungen und Chancen für einen nachhaltigen Einsatz automatisierter Flotten als Teil öffentlicher Verkehrsangebote im ländlichen Raum z. B. im Bereich der Flächenerschließung ableiten, die zu einer echten Verbesserung der Versorgung und Erreichbarkeit beitragen können.

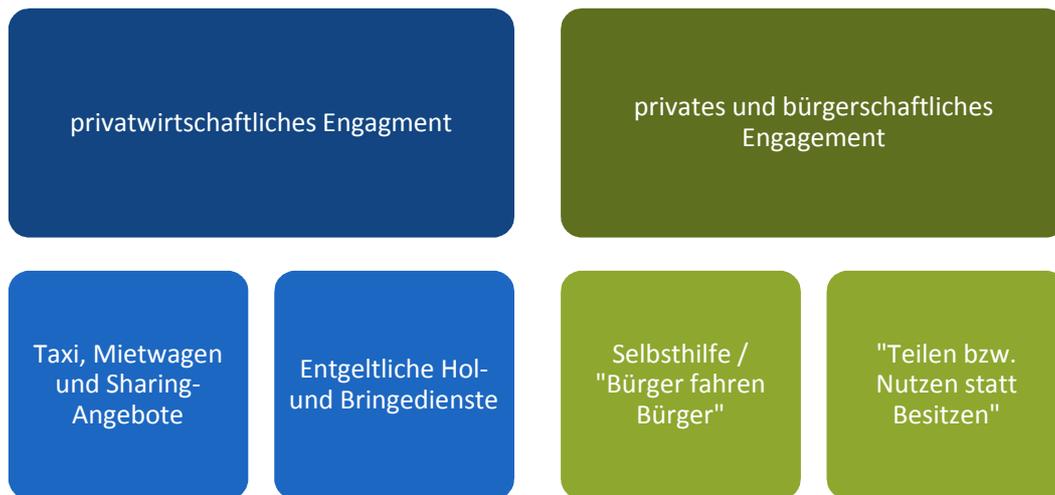
Erste Erkenntnisse aus dem Testfeld und die daraus abgeleiteten Einsatzszenarien für den Landkreis sollen in die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes einfließen.

5.3.5 Alternative Mobilitätsangebote

In den Kooperationsräumen bestehen weitere individuelle Mobilitätsbedarfe, die auf Grund ihrer spezifischen zeitlichen, räumlichen oder anderen Anforderungen

ohne eigenen Pkw nicht oder nur teilweise über das ÖPNV-Angebot abgebildet werden können. Zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge ist daher ggf. eine bedarfsgerechte Ergänzung des ÖPNV durch privatwirtschaftliches bzw. privates Engagement notwendig. Relevant für die Modellregion sind dabei insbesondere die nachfolgend dargestellten Ansätze.

Abbildung 33: Ansätze alternativer Mobilitätsangebote



Darstellung: IGES 2017.

Im Bereich des privatwirtschaftlichen Engagements werden im Landkreis Ostprignitz-Ruppin neben der Beförderung durch Taxi- und Mietwagenunternehmen (z. B. im Rahmen von Krankenfahrten) auch unentgeltliche Hol- und Bringendienste angeboten. Ein Beispiel ist der ASB-Einkaufsservice in Kooperation mit einem Supermarkt. Dieser bringt zwei Mal wöchentlich Senioren im Umkreis von 5 km zum begleiteten Einkauf in den Supermarkt nach Neuruppin und wieder nach Hause. Die anfallenden Kosten übernimmt der Supermarkt. Auch seitens weiterer Akteure wurde Interesse an der Bereitstellung ähnlicher Angebote kommuniziert. Unsicherheit bei genehmigungs- und versicherungsrelevanten Fragen schränken etwaige Bemühungen jedoch oft ein. Eine verbesserte Informationsbereitstellung kann die Etablierung weiterer Hol- und Bringendienste unterstützen (vgl. Absatz 5.5).

Taxifahrten, Hol- und Bringendienste werden individuell beim jeweiligen Anbieter bestellt. Das Fehlen einer zentralen telefonischen oder internetbasierten Buchungsmöglichkeit stellt den potenziellen Fahrgast vor einen nicht unerheblichen Koordinierungsaufwand, der insbesondere immobile Menschen in Ihrer Mobilität nachhaltig einschränkt. Auch eine Verknüpfung von Verkehrsmitteln (z. B. Bus und Taxi) wird dadurch erschwert. Ein zentraler Anlaufpunkt zur Information und Buchung von Mobilitätsangeboten z. B. in Form der Mobilitätszentrale kann dazu beitragen, entsprechende Barrieren nachhaltig zu reduzieren (vgl. Absatz 5.4).

Mobilitätsalternativen auf Basis privaten und bürgerschaftlichen Engagements beschränken sich in der Modellregion derzeit zumeist auf das engere soziale Um-

feld. So werden Fahrgemeinschaften zumeist in den Familien, Nachbarschaften und zwischen Kollegen organisiert. Die zur Etablierung regionaler Mitfahrportale wie z. B. flinc für Jugendliche in der Kleeblattregion notwendige Nachfrage konnte bislang nicht erfolgreich generiert werden. Auch bürgerschaftliche Ansätze z. B. in Form eines Bürgerautos, Bürgerbusses oder Fahrdienstes bedürfen entsprechend breiter Initiativen aus der Bevölkerung z. B. durch Vereine. Erste Ansätze sind in der Region zwar erkennbar, mündeten bislang jedoch nicht in Umsetzungen. Die Vermittlung notwendiger Informationen, Kontakte und ggf. auch Unterstützung bei der Beantragung von Fördermitteln z. B. durch die regionale Entwicklungsgesellschaft können dazu beitragen, die Umsetzung entsprechender Mobilitätsalternativen zu unterstützen.

5.4 Koordination und Verknüpfung von Mobilitätsangeboten

Die Analyse zeigt, dass die Modellregion auch für Menschen ohne eigenen Pkw über ein vielfältiges Angebot an Mobilitätsalternativen verfügt. Derzeit wird die Nutzung einzelner Mobilitätsangebote aber auch die Verknüpfung der Mobilitätsangebote durch Nutzungshemmnisse teilweise eingeschränkt. Handlungsbedarf besteht bezüglich der Vielzahl unterschiedlicher Informations- und Buchungskanäle sowie bei der Bereitstellung von Verknüpfungsinfrastrukturen.

Nachfolgend werden Handlungsansätze und Empfehlungen zur verbesserten Koordination und Verknüpfung von Mobilitätsangeboten aufgezeigt.

5.4.1 Verknüpfungsinfrastruktur

Insbesondere bei der Verknüpfung zwischen SPNV/ÖPNV und Fahrrädern besteht in der Modellregion weiterer Handlungsbedarf. Zwar existieren an zahlreichen zentralen Verknüpfungspunkten Abstellanlagen, jedoch definiert nicht zuletzt der steigende Anteil hochwertiger Fahrräder und E-Bikes neue Qualitätsanforderungen.

Besonders hohe Ansprüche an den Schutz vor Vandalismus und Diebstahl bestehen neben den zentralen Verknüpfungspunkten (vgl. Abschnitt 2.4) vor allem dort, wo keine dauerhafte öffentliche Aufmerksamkeit gewährleistet werden kann.

Ergänzend zu den Vorgaben des Nahverkehrsplanes wird daher bei Bedarf die Prüfung zusätzlicher sicherer Abstellanlagen insbesondere an den SPNV-Haltestellen sowie an den zentralen Verknüpfungspunkten des ÖPNV in den Versorgungsschwerpunkten empfohlen. Zur sicheren Verwahrung eignen sich laut Prüfungen des ADFC u.a. Fahrradboxen mit stabilem Stahlgerüst und Bodenbefestigung.¹¹ Im Bedarfsfall werden zudem optionale Ladevorrichtungen für Pedelecs und E-Bikes empfohlen. Die gesicherten Abstellanlagen können kostenfrei

¹¹ <https://www.adfc.de/verkehr--recht/radverkehr-gestalten/fahrradparken/adfc-empfohlene-abstellanlagen/alle-geprueften-modelle>

oder im Rahmen einer Anmietung entgeltlich zur Verfügung gestellt werden. Entsprechend der regionalen Nachfrage und Ausstattung der Abstellanlage (z. B. mit oder ohne Ladevorrichtung) wird eine individuelle Prüfung des jeweiligen Betreibermodells unter Sicherstellung der bestmöglichen Zugänglichkeit (z. B. fester Ansprechpartner, ggf. Buchungsportal) empfohlen.

Durch die Kombination mit weiteren Mobilitätsangeboten besteht zudem die Möglichkeit zentrale Verknüpfungspunkte zu sogenannten Mobilitätsstationen weiterzuentwickeln. Ziel ist es dabei, zentrale Mobilitätsfunktionen als auch ergänzende Funktionen gebündelt auf kleinem Raum und möglichst barrierefrei vorzuhalten, um intermodale Mobilität zu fördern. Eine Auswahl möglicher Komponenten ist nachfolgend dargestellt.

Abbildung 34: Komponenten einer Mobilitätsstation (Auswahl)

Grundkomponenten (Auswahl)	Optionale Erweiterungsmodule (Auswahl)
<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Haltepunkt • SPNV-Haltepunkt • P+R-Anlage • überdachte Fahrradabstellanlage • Fahrradboxen ggf. mit Ladepunkten • Überdachter Wartebereich 	<ul style="list-style-type: none"> • Stellplätze (E-) Carsharing-Fahrzeuge • Ladesäule mit Ladepunkte • Stellplätze (E-) Lastenräder • Photovoltaik-Anlagen und Speicherkomponenten • Aufenthaltsbereiche • Kiosk und Servicepunkt (Beratung und Verkauf) • Packstationen • W-LAN Hotspots

Darstellung: IGES 2017.

Konkrete Planungen für Mobilitätsstationen bestehen bislang vor allem für den Bahnhof Wittstock/Dosse, der im Zuge der Landesgartenschau 2019 zum Gesundheitsbahnhof ausgebaut werden soll. Mittelfristig wird die Prüfung der Umsetzbarkeit auch für die zentralen Verknüpfungspunkte in Neuruppin, Neustadt (Dosse) und Kyritz empfohlen.

5.4.2 Anschlussicherung

Fahrplanmäßige Anschlüsse zwischen SPNV und üÖPNV sowie innerhalb des üÖPNV sind gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplanes sicherzustellen. Besonderer Fokus liegt bei Zubringerverkehren zu Verbindungen des Hauptnetzes des SPNV und üÖPNV (PlusBus-Linien 711 und 764). In Anlehnung an die Empfehlungen des VDV sollen Wartezeiten bei Anschlüssen nicht länger als 10 Minuten betragen. Wegezeiten zum Umsteigen sollen 5 Minuten nicht überschreiten. Insgesamt sollen Umsteigevorgänge nach Möglichkeit 15 Minuten nicht übersteigen.

5.4.3 Bereitstellung von (Echtzeit-) Informationen

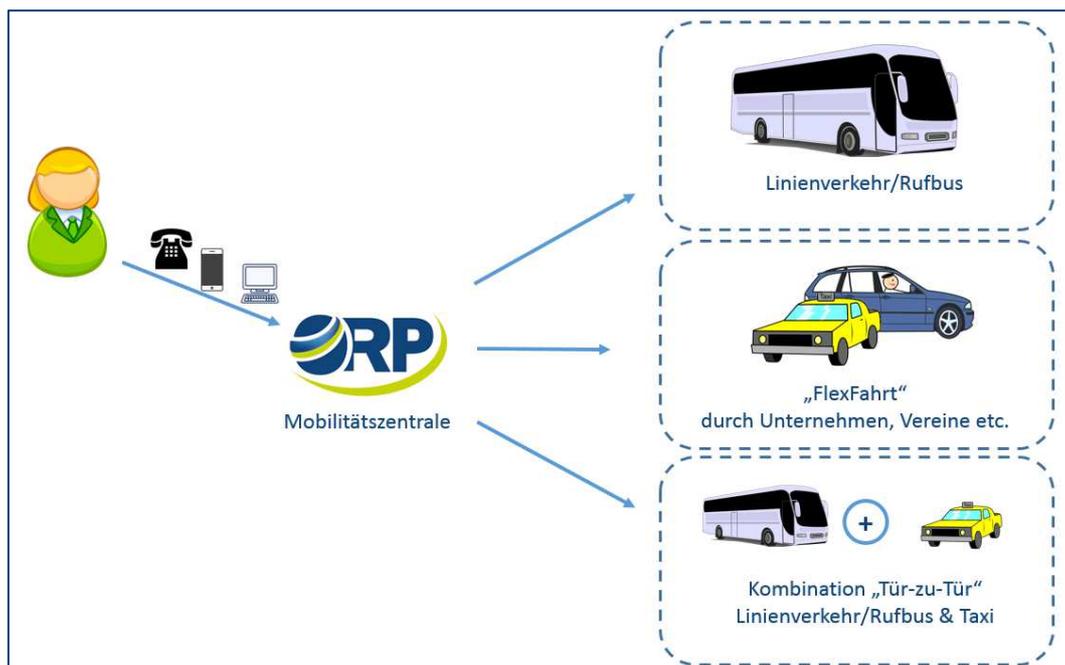
Derzeit stehen den Fahrgästen im Landkreis Ostprignitz-Ruppin Soll-Daten der Fahrpläne im üÖPNV online zur Verfügung. In der Live-Karte des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg werden dahingehend die Fahrzeugstandorte gemäß Fahrplan angezeigt. Echtzeitdaten basierend auf Informationen des bestehenden rechnergestützten Betriebsleitsystems werden dem Nutzer bislang nur für die SPNV-Verbindungen bereitgestellt.

Zur Verbesserung der Planbarkeit wird die Bereitstellung von Echtzeit-Informationen mindestens für die Linien des Hauptnetzes im üÖPNV empfohlen. Dies beinhaltet ggf. die Erweiterung technischer Schnittstellen und Infrastrukturen, um die Zusammenführung von Soll- und Ist-Daten der Fahrpläne und deren Vergleich zu ermöglichen.

5.4.4 Mobilitätskoordinator für die Modellregion

Schon heute wird deutlich, dass selbst ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz wie im Landkreis Ostprignitz-Ruppin, auf Basis der bestehenden finanziellen Limitationen keine gantztägig flächendeckende Erreichbarkeit der Daseinsvorsorge sicherstellen kann. Spezifische und individuelle Mobilitätsbedürfnisse werden, sofern keine adäquate Verbindung mit dem ÖPNV, zu Fuß oder mit dem Fahrrad besteht, ohne eigenen Pkw auch in Fahrgemeinschaften oder durch Taxis bzw. Fahrdienste realisiert. Aus Nutzersicht steht dabei nicht das jeweilige Verkehrsmittel im Vordergrund. Vielmehr muss das Angebot den Nutzungsansprüchen bestmöglich gerecht und ein möglichst unkomplizierter Zugang gewährleistet werden.

Abbildung 35: Komponenten zur Weiterentwicklung der Koordination von Mobilitätsangeboten



Darstellung: IGES 2017.

Heute werden die verschiedenen Mobilitätsangebote einzeln durch Ihre jeweiligen Anbieter beworben. Besonders deutlich wird dies im Taxigewerbe. Mangels einer einheitlichen Taxizentrale sind bei der Buchung die Telefonnummern der regional unterschiedlichen Unternehmen maßgebend. Durch die Vielzahl unterschiedlicher Informations- und Zugangskanäle der Anbieter besteht ein hoher Koordinierungsaufwand, welcher derzeit fast ausschließlich durch den Nutzer erbracht werden muss. In der Folge bestehenden vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen Nutzungsbarrieren, aber auch Potenziale der Verkehrsmittelverknüpfung können dadurch bislang kaum erschlossen werden.

Im Sinne eines integrierten Mobilitätsangebotes bedarf es mittelfristig einer besseren Koordinierung der Angebote auf Anbieterseite. Ein zentraler Akteur könnte dabei das kommunale Busunternehmen sein. Die Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH (ORP) verfügt mit der bestehenden Mobilitätszentrale über eine gute Grundlage um zukünftig Mobilitätsangebote kreisweit zu koordinieren und gegenüber dem Nutzer über einen einheitlichen Kanal zu kommunizieren.

Zusätzlich zum ÖPNV-Angebot der ORP wird die Prüfung folgender Angebotserweiterungen empfohlen:

Vermittlung von Taxi-Anschlussfahrten

Ziel ist es, einen direkten Fahrtanschluss von der Ankunftshaltestelle zum gewünschten Zielort (Tür-zu-Tür) sicherzustellen. Der Anschluss erfolgt auf Wunsch über die Vermittlung eines Taxiunternehmens durch die Mobilitätszentrale in automatisierter Form.

Angebotserweiterungen durch „FlexFahrten“

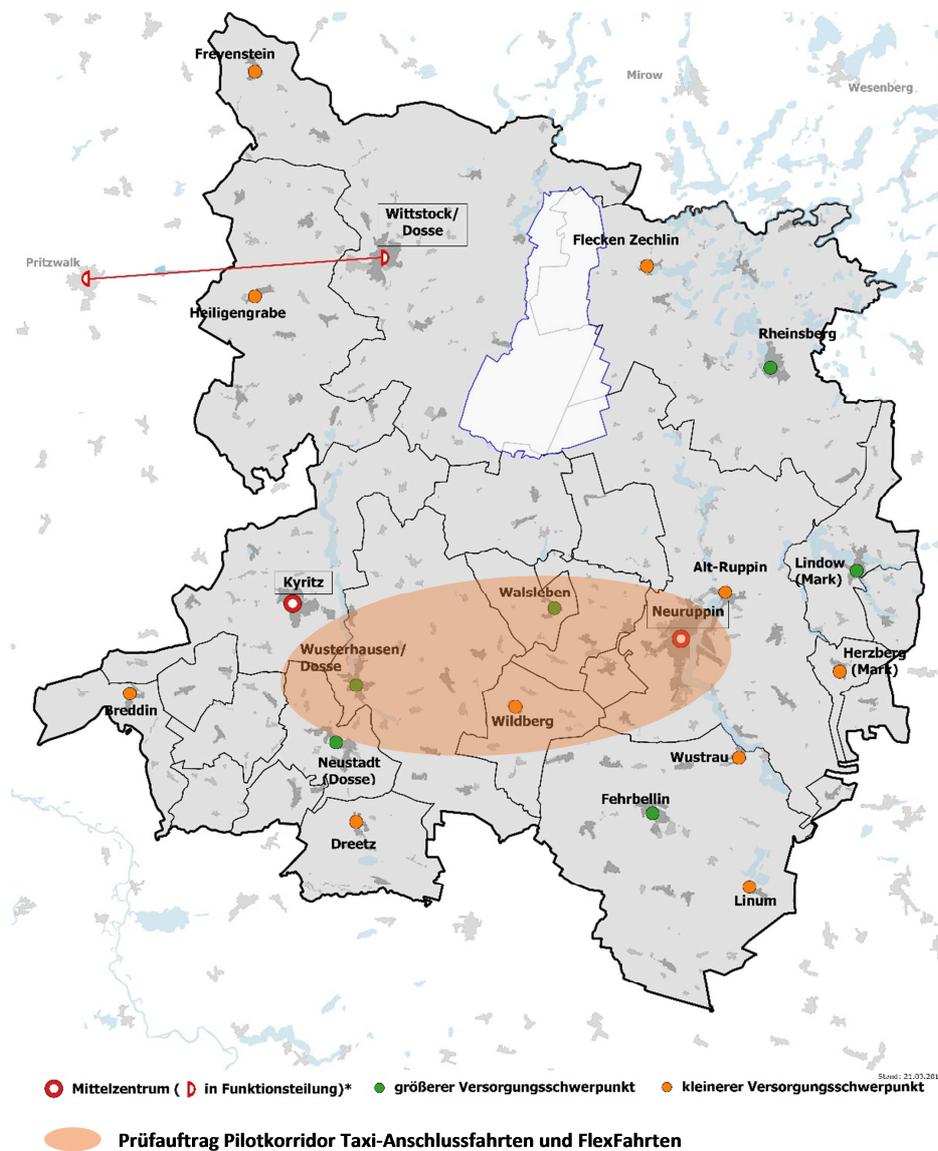
Innerhalb eines durch die ORP bereitgestellten Portals können Unternehmen (Taxiunternehmen, Postdienstleister, Krankentransporte, etc.) und Vereine (Bürgerbus, Sportvereine, etc.) ihre regelmäßigen Fahrten - symbolisch als FlexFahrt bezeichnet - als Bedarfsfahrten anbieten. FlexFahrten können über die Mobilitätszentrale vermittelt werden. Außerdem können zusätzliche Angebote zusammen mit bestehenden Bedarfsfahrten als FlexFahrten in die Fahrpläne der ORP integriert werden.

In einer Fachwerkstatt im Rahmen des Modellvorhabens konnten bereits erste Kooperationspotenziale zwischen der ORP und dem Taxi-Mietwagen-Gewerbe ermittelt werden. Der Mietwagen Service Rose aus Wusterhausen/Dosse und der ASB Fahrdienst äußerten prinzipielles Interesse an einer Kooperation im Rahmen der o.g. Angebotserweiterungen. Im Anschluss an die Schaffung der technischen Voraussetzungen zur Koordinierung der Mobilitätsangebote (vgl. Abschnitt 6.2.1) wird die Prüfung und Vorbereitung eines zeitlich und räumlich begrenzten Probebetriebs angestrebt. Dies beinhaltet u.a. folgende Abstimmungsschritte:

- ◆ Klärung der Kooperationsbereitschaft mit (weiteren) potenziellen Partnern in den Bereichen Taxi-Mietwagen sowie Sozialtransporte
- ◆ Klärungen von Fragen der vertraglichen, rechtlichen und entgeltlichen Ausgestaltung des Angebotes
- ◆ Definition technischer Schnittstellen zur Kommunikation zwischen den Kooperationspartnern
- ◆ Kooperationsvereinbarung und Aufnahme Pilotbetrieb
- ◆ (ggf. weitere notwendige Abstimmungsschritte)

Unter Berücksichtigung der bisherigen Abstimmungen wird grob der nachfolgend dargestellte Korridor für den Pilotbetrieb vorgeschlagen.

Abbildung 36: Möglicher Pilotkorridor für Taxi-Anschlussfahrten und Flexfahrten



Darstellung: IGES 2017.

5.5 Akteursvernetzung und Information

Die zahlreichen Veranstaltungen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens und Gespräche mit Akteuren der Daseinsvorsorge zeigten u.a. auch, dass Defizite im Bereich der Information und der Vernetzung die Handlungsfähigkeit der Akteure vor Ort einschränken können. Es wurden vor allem drei zentrale Bereiche analysiert, in welchen dahingehend Aufklärungs- und Vernetzungsarbeit notwendig ist.

5.5.1 Rechtliche Grundlagen für die Beförderung und das Mitnehmen von Personen

Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit von Daseinsvorsorge engagieren sich zunehmend auch Akteure, die bislang gar nicht oder nicht primär als Mobilitätsdienstleister im Landkreis in Erscheinung treten. Dazu zählen u.a. Kommunen, soziale Wohlfahrtsverbände aber auch Handelsunternehmen und Privatpersonen. Die Organisation von Mobilitätsangeboten verlangt von den Akteuren eine Auseinandersetzung mit dem rechtlichen Rahmen der Personenbeförderung. Wie sich zeigte, führen vor allem die Regelungen in den Bereichen der Genehmigungs- und Versicherungspflicht zu Unsicherheiten bei den Akteuren.

Informationsveranstaltungen zu diesem Thema im Rahmen des Modellvorhabens stießen auf großes Interesse und machten deutlich, dass hier weitergehender Handlungsbedarf besteht. Es wird daher empfohlen, durch geeignete Kommunikationsformate z. B. durch ein breiteres Informationsangebot auf der Webseite des Landkreises bzw. der Genehmigungsbehörde kontinuierliche Informationsmöglichkeiten zu schaffen.

Grundinformationen sowie Möglichkeiten der weiterführenden Information (inkl. Ansprechpartner) sollten vor allem für die nachfolgenden Inhalte angeboten werden.

Abbildung 37: Informationsbedarfe bzgl. der Beförderung und dem Mitnehmen von Personen



Darstellung: IGES 2017.

5.5.2 Vernetzung zwischen ÖPNV-Unternehmen und anderen Mobilitätsanbietern

Um die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge auch zukünftig in den Bereichen sicherzustellen, in denen der ÖPNV nur ein Grundangebot zur Verfügung stellen kann, bedarf es gemeinsamen Anstrengungen von Mobilitätsanbietern. Beispiele wie Mobilfalt zeigen, dass Kooperationen zwischen ÖPNV-Unternehmen, dem Taxi-Mietwagengewerbe und weiteren Mobilitätsangeboten (z. B. Mitfahrzentralen) funktionieren können.

Voraussetzungen für entsprechende Kooperationen, die auch für die Modellregion Landkreis Ostprignitz-Ruppin ein mögliches Entwicklungsszenario darstellen (vgl. Abschnitt 5.4), sind vor allem ein kontinuierlicher zielorientierter Austausch zwischen den potenziellen Kooperationspartnern. In einem z. B. durch den Landkreis initiierten und moderierten Prozess sollte zunächst die Entwicklung einer gemeinsamen Zielperspektive zur Verbesserung der Erreichbarkeitssituation im Vordergrund stehen. Dabei gilt es ein Verständnis der Mobilitätsanbieter dafür zu entwickeln, dass Kooperationen auch Potenziale für alle Partner beinhalten können. Der Austausch im Rahmen der Fachwerkstatt „Mitnehmen“ zeigte hier bereits erste kooperative Ansätze.

Abbildung 38: Einzubeziehende Akteure bei der Vernetzung zwischen ÖPNV-Unternehmen und anderen Mobilitätsanbietern



Darstellung: IGES 2017.

5.5.3 Bündelung von Versorgungsangeboten und multifunktionalen Einrichtungen

Insbesondere kleinere Versorgungszentren im ländlichen Raum stehen vor Herausforderungen bei der Sicherstellung des Angebotes. Die sich verändernde Bevölkerungsstruktur sowie das sich wandelnde Einkaufs- und Mobilitätsverhalten stellen vielerorts die Tragfähigkeit einzelner Einrichtungen in Frage. Infolgedessen existieren bereits zahlreiche auch in Deutschland erprobte Ansätze zur Stärkung von Standorten durch Bündelung und Kooperation.

Auch in der Modellregion bestehen hier bereits erste Ansätze z. B. zur Verbindung von kleinem Lebensmittelmarkt, Paketshop und sozialem Treffpunkt (z. B. „Konsum & Cafeteria“ Walsleben). Die Umsetzung bedarf jedoch, neben einem oder mehreren engagierten Trägern, der Auseinandersetzung mit zentralen Fragen der Wirtschaftlichkeit, Logistik und Organisation. So besteht vielerorts in der Modellregion Interesse an entsprechenden Beratungsangeboten, Förderinstrumenten und Erfahrungsaustausch.

Es wird empfohlen, entsprechende Informationsangebote z. B. im Rahmen der Wirtschaftsförderung intensiver zu bewerben und den Erfahrungsaustausch zwischen Ideengebern, Umsetzern und Interessierten zu fördern. Eine wichtige Rolle könnte beispielsweise die Regionalentwicklungsgesellschaft Nordwestbrandenburg spielen. Diese verfügt über gute Kontakte in den kommunalen, sozialen, wirtschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Bereich und kann hier eine wichtige Vernetzungsfunktion einnehmen.

5.6 Sicherung der Teilhabe und Barrierefreiheit

Zur Sicherstellung einer erreichbaren Daseinsvorsorge bedarf es neben einem entsprechenden Umfang an Mobilitätsangeboten vor allem auch weiterer z. B. qualitativer Voraussetzungen um diese Angebote nutzen bzw. an diesen teilhaben zu können. Der Begriff Teilhabesicherung umfasst in diesem Zusammenhang also die Sicherstellung des Zugangs zu Mobilitätsangeboten für Zielgruppen mit unterschiedlichen Anforderungen an die Nutzung und beinhaltet die folgenden Teilbereiche

- ◆ Teilhabesicherung durch die Erreichbarkeit von bzw. Anbindung an Versorgungsstrukturen
- ◆ Teilhabesicherung durch Barrierefreiheit von Infrastrukturen, Informationen und Wahrnehmbarkeit

Nachfolgend werden in Ergänzung der Handlungsempfehlungen in den Abschnitten 5.2 bis 5.5 zentrale Aspekte der Teilhabesicherung dargelegt.

5.6.1 Teilhabesicherung durch die Erreichbarkeit von bzw. Anbindung an Versorgungsstrukturen

Zentrale Voraussetzung zur Wahrnehmung der Daseinsgrundfunktionen und damit zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist ein grundlegendes verkehrliches Angebot zur Anbindung von Wohn- und Versorgungseinrichtungen.

Wie in Abschnitt 5.3.2 dargelegt, gewährleistet die derzeit gültige Nahverkehrsplanung in der Modellregion eine Erschließung aller Siedlungseinheiten mit mindestens 300 Einwohnern. Siedlungseinheiten gelten als erschlossen, wenn mindestens 80 Prozent der Einwohner im fußläufigen Einzugsbereich der Haltestelle des ÖPNV (max. 600m) gemeldet sind. Entsprechend der im Rahmen der Nahverkehrsplanung durchgeführten Prüfung werden, bis auf die Ortsteile Basdorf, Neu-

Roddahn und Schwarzwasser, zusätzlich auch alle Ortsteile mit weniger als 300 Einwohnern erschlossen.

Ausgehend von der im Rahmen des Modellvorhabens durchgeführten kleinräumigen Bevölkerungsprognose wird die Anzahl der Orte mit weniger als 300 Einwohnern in den kommenden Jahren sukzessive steigen. Es wird daher z. B. mit Blick auf die Fortschreibung der Nahverkehrsplanung die Prüfung einer Anpassung der Anforderungen an die Mindesterschließung empfohlen.

Um die Daseinsvorsorgeangebote in den Versorgungsschwerpunkten wahrnehmen zu können, wird zudem eine bessere Abstimmung der Fahrzeiten des ÖPNV mit den Ladenöffnungs- bzw. Sprechzeiten (z. B. von Ärzten) empfohlen.

5.6.2 Teilhabesicherung durch Barrierefreiheit von Infrastrukturen, Informationen und Wahrnehmbarkeit

Um bestehende Mobilitätsangebote wahrnehmen zu können, bedarf es der Sicherstellung eines barrierefreien Zu- und Abgangs, barrierefreien Fahrzeugen sowie einer möglichst barrierefreien Informationsbereitstellung. Barrierefreiheit liegt vor, wenn die genannten Bereiche für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

Nach § 8 Abs. 2 BGG sind "Öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen Personenverkehr [...] barrierefrei zu gestalten".

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben gemäß § 8 (3) PBefG

- ◆ hat der Nahverkehrsplan das Ziel, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022¹² eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen,
- ◆ kann der Nahverkehrsplan Ausnahmen festlegen, sofern diese konkret benannt und begründet werden, und
- ◆ werden im Nahverkehrsplan Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.

Ausgangssituation im Landkreis

Grundlagen für eine Bewertung der Ausgangssituation der Modellregion sind das HMS - Haltestellen Management Systems des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg sowie die Ausführungen des Nahverkehrsplanes.

¹² Der Wortlaut des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG umschreibt das Verständnis des Gesetzgebers, dass mit dem Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems schon bis 2022 ausgegangen wird, sondern von einer schrittweisen Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen.

Ausgehend von den im HMS hinterlegten Daten können u.a. folgende Aussagen zu für die Barrierefreiheit relevanten Ausstattungsmerkmalen gemacht werden:

- ◆ Fast alle erfassten Haltestellen (über 90 Prozent) verfügen über einen Fahrplanaushang.
- ◆ Mehr als die Hälfte der erfassten Haltestellen (ca. 60 Prozent) verfügt über einen Sonderbordstein für barrierefreie Ein-/Ausstiegsmöglichkeit bei Niederflur- bzw. Low Entry-Fahrzeugen.
- ◆ Etwa 20 Prozent der erfassten Haltestellen verfügt über keine direkte oder indirekte Beleuchtung.
- ◆ Taktile Leitsysteme werden nur selten vorgehalten.

Neben den vorabgenannten konstatiert der Nahverkehrsplan zudem Handlungs-erfordernisse bei

- ◆ dem barrierefreien Ausbau,
- ◆ der Verbesserung des baulichen Zustands der Warteflächen und des Witterungsschutzes,
- ◆ der Herstellung der barrierefreien Zugänglichkeit der Zugangsstellen,
- ◆ der Verbesserung barrierefreier Informationsmöglichkeiten sowie
- ◆ der Erhöhung der Verkehrssicherheit der Verkehrsanlagen.

Mit Blick auf den Einsatz barrierefreier Fahrzeuge beträgt der Anteil von Niederflur- bzw. Low Entry-Fahrzeugen in der Modellregion heute ca. 60 Prozent.

Vorgaben gemäß der bestehenden Nahverkehrsplanung

Der derzeitige Nahverkehrsplan ist seit 2015 gültig. Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit im gültigen Nahverkehrsplan.

Abbildung 39: Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit im gültigen Nahverkehrsplan

Inhalte/Vorgaben Barrierefreiheit	Vorgaben im NVP
Zielstellung vollständige Barrierefreiheit berücksichtigt	ja
Benennung Ausnahmen	ja
Priorisierung	ja
Zeitplan- und Maßnahmenrahmen (Priorisierung)	ja
Angabe konkreter Einzelmaßnahmen	nein
Definition konkreter Anforderungen an Haltestellen	ja
Definition konkreter Anforderungen an Fahrzeuge	ja
Definition konkreter Anforderungen an Informationen	Ja ¹
Förderrichtlinie	ja

Anmerkungen: ¹keine konkreten Anforderungen an digitale Informationsmedien wie Webseiten und Smartphone-Apps

Quellen: Nahverkehrsplan Landkreis Ostprignitz-Ruppin für den Zeitraum ab 2015.

Darstellung: IGES 2018.

Die Abbildung macht deutlich, dass der bestehende Nahverkehrsplan bereits sehr detaillierte Aussagen zu Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen sowie die barrierefreie Bereitstellung von Fahrzeugen und Informationen im Rahmen einer konkreten Zeitplanung beinhaltet. Eine Ausnahme bilden Anforderungen an digitale Informationsmedien wie Webseiten und Smartphone-Apps (z. B. Lesbarkeit und Nutzbarkeit durch Voice-Over für Sehbehinderte).

Zusätzlicher Handlungsbedarf

Ausgehend von den Analysen vorab können folgende Handlungsempfehlungen abgeleitet werden:

- ◆ Konsequente Umsetzung der in den gültigen Nahverkehrspläne definierten Anforderungen an Haltestellen, Fahrzeugen und Informationen
- ◆ Prüfung einer Anpassung der Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Städten und Gemeinden des Landkreises Ostprignitz-Ruppin entsprechend den Vorgaben des Nahverkehrsplanes
- ◆ Fortlaufende Aktualisierung der Datensätze innerhalb des Haltestellen Management Systems (HMS) des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg
- ◆ Weitergehende Verknüpfung der kreiseigenen Katastersysteme mit denen des Verkehrsverbundes (HMS und Livekarte)
- ◆ Weiterer Ausbau der Interaktion zwischen den Landkreisen, Baulastträgern, Inhabern der Liniengenehmigungen sowie den Integrations- und Behindertenbeauftragten und weiteren Interessenvertretern zur Umsetzung der Ziele der Barrierefreiheit
- ◆ Konkrete landesweite Angaben zur Umsetzung des Ziels einer vollständigen Barrierefreiheit (z. B. auch zu Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit) im Rahmen der Landesnahverkehrsplanung

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Landkreise nur begrenzten Einfluss auf die Umsetzung der Ziele und Maßnahmen zur Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit haben. Dies trifft insbesondere bei Haltestellen und Anlagen des Straßenverkehrs zu.

5.7 Klimaschutz

Der motorisierte Verkehr im Landkreis Ostprignitz-Ruppin hat einen beträchtlichen Anteil an den CO₂-Emissionen in der Region, dies haben verschiedene Untersuchungen der vergangenen Jahre gezeigt. Das „Energieprofil 2010 - Landkreis OPR“¹³ geht von einem Anteil des Straßenverkehrs von 19% an den CO₂-Emissionen im Landkreis aus. Kleinräumige Studien kommen zu deutlich höheren Zahlen: so berechnet z. B. die „Potenzialstudie für das Handlungsfeld Energie und Klimaschutz im Freiraum Ruppiner Land“¹⁴ für den östlichen Teil des Landkreises

¹³ (Ernst Basler+Partner, 2013)

¹⁴ (THINK – Thüringer Institut für Nachhaltigkeit und Klimaschutz, 2014-07)

einen Anteil von 44% (inkl. Luftverkehr, Schiene und Schifffahrt) und das „Energie- und Klimaschutzkonzept Hansestadt Kyritz“¹⁵ ermittelt für den Bereich Verkehr in Kyritz knapp 47% an den CO₂-Emissionen.

Vor diesem Hintergrund dienen die verschiedenen Maßnahmen zur Angebots- und Attraktivitätssteigerung in den Bereichen SPNV und ÖPNV, Rad- und Fußverkehr nicht nur der Sicherung der (intermodalen) Mobilität, sondern sollen durch die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs auch zur Reduzierung des Ausstoßes klimaschädlicher Gase beitragen. Auch

- ◆ die Bündelung von Fahrtwünschen (on-demand-service, Flächen-Rufbus),
- ◆ die Kombination von Fahrtzielen (in multifunktionalen Einrichtungen),
- ◆ das sogenannte „service to people“ (z. B. durch mobile Verkaufsstätten, mobile Verwaltung Wittstock)
- ◆ und grundsätzlich der Erhalt von fußläufig oder bequem mit dem Fahrrad zu erreichenden Nahversorgungsangeboten (Verkehrsvermeidung)

können als Beitrag zur CO₂-Minderung verstanden werden.

Darüber hinaus sind alle neuen Mobilitätsangebote - unabhängig vom Träger des Angebotes - stets mit dem Prüfauftrag zu versehen, ob die beabsichtigte Leistung durch Elektrofahrzeuge erbracht werden kann (durch den Einsatz von Batterie- oder Brennstoffzellentechnik). Dies betrifft den „öffentlichen Verkehr“ auf Straße oder Schiene ebenso wie etwa Fahrdienste privatwirtschaftlicher oder zivilgesellschaftlicher Akteure.

¹⁵ (seecon Ingenieure GmbH/KlimaKommunal, 2013)

6. Pilothafte Umsetzung

6.1 Ansatz zur Auswahl von Pilotprojekten

In der zweiten Beteiligungsphase wurden in kleinräumigen Werkstätten den Teilnehmern die Analyseergebnisse präsentiert und potenzielle Handlungsansätze diskutiert. Ein Ziel der Veranstaltungen war es, gemeinsam Reaktionen auf die identifizierten Versorgungslücken zu diskutieren und konkrete Projekt- und Umsetzungsideen einzusammeln. Insgesamt wurden auf diese Weise über 30 Projektideen generiert.

Auf Basis der Ideen erfolgte eine Clusterung und eine u. a. auf folgenden Kriterien aufbauende Abwägung der Umsetzbarkeit innerhalb des Modellvorhabens:

- ◆ Konkretisierungsgrad
- ◆ Bestehende Strukturen (Verantwortlichkeit)
- ◆ Reichweite / Übertragbarkeit
- ◆ Innovation
- ◆ Mehrdimensionalität

Es wurden Machbarkeitsexposés erarbeitet, die zur Bewertung u.a. die nachfolgenden Aspekte berücksichtigten.

Abbildung 40: Kriterien der Machbarkeitsbewertung



Darstellung: IGES 2017.

Die finale Abwägung und Auswahl der Pilotprojekte erfolgte im Rahmen der Lenkungsgruppe.

6.2 Pilotprojekte im Rahmen des Modellvorhabens

Die Förderung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur umfasste neben der Erarbeitung der vorab dargelegten konzeptionell-strategischen Grundlagen auch eine investive Projektförderung. Ziel war es die Umsetzung ausgewählter Ansätze der Mobilitätsstrategie pilothaft zu initiieren. Dabei standen neben der Sichtbarkeit sogenannter Leuchtturm-Projekte vor allem auch erste Erkenntnisse zur Verstetigung, Übertragbarkeit und mittel- bis langfristigen Finanzierungbarkeit im Vordergrund.

Auf Basis der erarbeiteten konzeptionell-strategischen Handlungsansätze (Abschnitte 5.2 bis 5.6) wurden Ideen für pilothafte Umsetzungen erarbeitet. Einbezogen wurden auch Projektideen, die im Rahmen einer zweiten Beteiligungsphase durch die Teilnehmenden beigetragen wurden.

Es wurden insgesamt drei Modelllösungen zur Umsetzung innerhalb der Projektlaufzeit ausgewählt, die nachfolgend dargelegt werden.

6.2.1 Beschaffung technischer Voraussetzungen zur Verbesserung der Koordination von Bedarfsverkehren und Mobilitätsalternativen

Zur Koordination von Bedarfsverkehren und alternativen Mobilitätsangeboten soll die bestehende Mobilitätszentrale der ORP technisch weiterentwickelt werden. Ziel eines ersten Schrittes ist es die Vermittlung von ÖPNV-Anschlussfahrten z. B. durch Taxiunternehmen zu ermöglichen. Dazu bedurfte es einer technischen Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale.

Das Pilotprojekt umfasste die Einrichtung einer Dispositionsmöglichkeit für sogenannte FlexFahrten (vgl. Abschnitt 5.4) durch die Beschaffung notwendiger Softwarekomponenten. Dazu wurden vorab der angestrebte Funktionsumfang und relevante Schnittstellen zur bestehenden Betriebssoftware definiert.

Das Vorhaben wurde im Rahmen der investiven Projektförderung bezuschusst.

6.2.2 Schaffung sicherer Abstellanlagen für Fahrräder an Mobilitätsknoten zur Förderung der Verkehrsmittelverknüpfung

Wie in Abschnitt 5.4 dargestellt, besteht mit Blick auf die Verkehrsmittelverknüpfung auch an zentralen Verknüpfungspunkten des SPNV und ÖPNV Bedarf nach sicheren Abstellanlagen für Fahrräder und E-Bikes.

Abbildung 41: Pilotstandorte für sichere Fahrrad-Abstellanlagen

Standort	Neustadt Bahnhof Südseite	Breddin Bahnhof	Bahnhöfe Neuruppin, Rheinsberger Tor und West	Kyritz Bahnhof
Anzahl Fahrrad- boxen	5	2	je 3	3
Lade- vorrichtung	ja (1)	ja (1)	ja (6)	ja (3)
Betrieb/ Betreuung	Tankstelle oder Amts- verwaltung	nahe- gelegendes Geschäft	Stadtwerke Neuruppin	Stadt

Darstellung: IGES 2017.

Im Rahmen der pilothaften Umsetzung wird der Einsatz von Fahrradboxen an ausgewählten Verknüpfungspunkten in der Modellregion erprobt. Nach Interessenbekundung durch die Ämter, Städte und amtsfreien Gemeinden wurden die in Abbildung 41 dargestellten Standorte für eine Erprobung ausgewählt.

An den Standorten werden vor dem Hintergrund unterschiedlicher Nutzungsbedarfe und -szenarien (z. B. Tourismus, Berufspendler, etc.) Fahrradboxen in unterschiedlicher Anzahl und Ausstattung (z. B. Ladevorrichtung, Verschlusssystem, etc.) vorgehalten. Darüber hinaus werden verschiedene Betreiber- bzw. Betreuungskonstellationen getestet.

Die Beschaffung/Errichtung der Fahrradboxen erfolgte im Rahmen der investiven Projektmittel. Fundamente, Installation, Betrieb sowie die Evaluation der Nutzung liegen in der Verantwortung der jeweiligen Kommunalverwaltungen bzw. durch diese beauftragte Institutionen.

6.2.3 Zielgruppenspezifische Mobilitätsangebote – Lastenfahrräder und altersgerechtes Wohnen

Die Mobilitätsoptionen Älterer unterliegen mit steigendem Lebensalter zunehmenden Einschränkungen. Auch Fahrräder werden wegen der sich verstärkenden Unsicherheiten (Angst vor Stürzen und deren Folgen) immer weniger genutzt. Oft fällt Hochbetagten das Radfahren dennoch leichter als das Z Fußgehen - das gilt umso mehr bei Einkaufswegen.

Vor allem in Zeiten und Räumen ohne adäquates ÖPNV-Angebot sind jedoch individuelle und auf die speziellen Bedürfnisse Älterer ausgerichtete Mobilitätsangebote notwendig. Um Unsicherheiten zu begegnen, können moderne Dreiräder für Erwachsene durch ihre größere Standsicherheit eine Alternative bieten.

Im Wohngebiet Rübeler Vorstadt in Wittstock/Dosse, dass mit seiner generationsgerechten Gestaltung insbesondere auch Senioren anspricht, wird daher pilothaft der Verleih elektrisch unterstützter (Lasten-)Dreiräder erprobt. Zwei im Rahmen der investiven Projektförderung beschaffte E-(Lasten-)Dreiräder stehen allen Anwohner der Rübeler Vorstadt neben zwei gängigen Pedelecs (Beschaffung durch die Gebäude- und Wohnungsverwaltung GmbH - GWV) leihweise zur Verfügung. Die GWV fungiert als Eigentümer und stellt den notwendigen technischen Service zur Verfügung. Die Organisation des Verleihs (Registrierung, Buchung, Schlüssel-Ausgabe etc.) übernimmt die Volkssolidarität bzw. die Begegnungsstätte.

Die Nutzung der Fahrräder wird evaluiert, sodass Erkenntnisse zur Verstetigung und Übertragbarkeit abgeleitet werden können. Eine Ausdehnung des eBike-Verleihangebotes während der Landesgartenschau 2019 in Wittstock ist (durch die GWV GmbH) angedacht.

6.3 Bewertung der Übertragbar- und Finanzierbarkeit

Für die einzelnen Pilotprojekte bestehen unterschiedliche Perspektiven der Übertragbarkeit innerhalb der Modellregion sowie ggf. auf andere ländliche Regionen. In nachfolgende Abbildung werden mögliche Ansätze der Übertragbar- und Finanzierbarkeit projektspezifisch abgeschätzt.

Abbildung 42: Übertragbarkeit der Pilotprojekte und Möglichkeiten der Finanzierung

Verbesserung der Koordination von Bedarfsverkehren und Mobilitätsalternativen	
<p><u>Übertragbarkeit:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projekt ist prinzipiell auf die Nutzung in der gesamten Modellregion (ggf. auch für kreisgrenzenüberschreitende Verkehre) ausgelegt • Stufenweiser Ausbau: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1. Implementierung und Einsatz zur Disposition von Bedarfsverkehren im ÖPNV ▪ 2. Vermittlung von Taxi-Anschlussfahrten über Mobilitätszentrale in automatisierter Form ▪ 3. Angebotserweiterung durch Vermittlung von FlexFahrten z. B. Taxiunternehmen, Postdienstleister, Krankentransporte, etc.) und Vereine (Bürgerbus, Sportvereine, etc.) etc. 	<p><u>Möglichkeiten der Finanzierung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ÖPNV-Finanzierung ▪ Nutzer- bzw. Vermittlungsentgelte
Schaffung sicherer Abstellanlagen für Fahrräder an Mobilitätsknoten	
<p><u>Übertragbarkeit:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Übertragbarkeit auf weitere Mobilitätsknoten in der Modellregion (vgl. Abschnitt 2.4.3) denkbar • Im Einzelfall zu prüfen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Standorteignung ▪ Flächenverfügbarkeit ▪ Bestehende Anlagen ▪ Potenzielle Partner/Betreiber ▪ Betriebs-/Betreibermodell ▪ Grobabschätzung der Nachfrage • Ergebnisse einer Nutzungsevaluierung der im Modellvorhaben beschafften Radboxen sind zu berücksichtigen 	<p><u>Möglichkeiten der Finanzierung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschaffung und Erstinstallation <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunen, Landkreis ▪ Private Betreiber ▪ Ggf. Fördermittel • Instandhaltung und Pflege <ul style="list-style-type: none"> ▪ Abhängig von Betriebs-/Betreibermodell (kommunal/wirtschaftlich) ▪ ggf. über Nutzerentgelte und Sponsoren (Werbeflächen) • Mögliche Fördermittel (Auswahl): <ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtlinie zur nachhaltigen Entwicklung von Stadt und Umland (NESUR) ▪ Nationalen Klimaschutzinitiative ▪ Stadtumlandwettbewerb

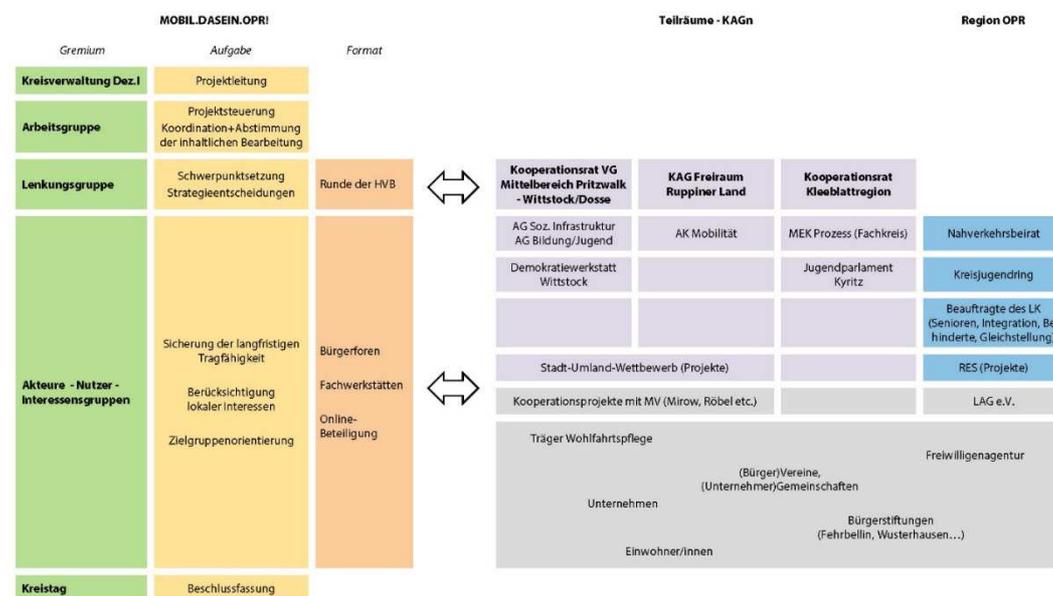
Lastenfahrräder und altersgerechtes Wohnen	
<p><u>Übertragbarkeit:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Übertragbarkeit auf weitere Quartiere vor allem in den Versorgungsschwerpunkten denkbar • Voraussetzungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zentraler Ansprechpartner für Fragen der Anmietung und Nutzung ▪ Buchung telefonisch, online oder über Vermittler ▪ Vermietungsstandort zentral gelegen und barrierefrei zugänglich ▪ Ladeinfrastruktur ▪ Bei Beschaffung ist auf niedrigen Einstieg, tiefen Schwerpunkt, möglichst geringes Gewicht und geeignete Antriebe zu achten ▪ Anbindung an Versorgungsstandorte über ausgebaute Radwege ▪ Max. geringfügige Nutzungsentgelte bei geeigneten Abrechnungsformaten • Ergebnisse eine Nutzungsevaluierung der im Modellvorhaben beschafften Räder sind zu berücksichtigen 	<p><u>Möglichkeiten der Finanzierung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschaffung Fahr-/Lastenräder <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunen, Landkreis ▪ Private Betreiber z. B. Wohnungsbau-Unternehmen ▪ Ggf. Fördermittel • Instandhaltung und Pflege <ul style="list-style-type: none"> ▪ Abhängig von Betriebs-/Betreibermodell (kommunal/wirtschaftlich) ▪ ggf. über Nutzerentgelte und Sponsoren (Werbeflächen) • Mögliche Fördermittel (Auswahl): <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ggf. Nationalen Klimaschutzinitiative

Darstellung: IGES 2017.

7. Projektstruktur

Der grundsätzliche methodische Ansatz des Beteiligungskonzeptes des Projektes war eine möglichst weitgehende Verzahnung mit den in der Region bereits bestehenden Kooperations- und Beteiligungsstrukturen, um die Bildung von Doppelstrukturen - und eine damit einhergehende „Beteiligungsermüdung“ - zu vermeiden. Das bedeutet, dass vorhandene Gremien und Veranstaltungen zur Diskussion der für das Modellvorhaben relevanten Themen genutzt wurden, anstatt neue Strukturen zu schaffen. Auf die Bildung Facharbeitsgruppen wurde daher verzichtet.

Abbildung 43: Projektstruktur und Beteiligungskonzept



Darstellung: REG 2017.

7.1 Lenkungsgruppe

Den Vorsitz der Lenkungsgruppe übernahm der Landrat des Landkreises Ostprignitz-Ruppin. Mitglieder waren der Vorsitzende des Kreistages und die Vorsitzenden der Kreistagsfraktionen, der Vorsitzende des Nahverkehrsbeirates und die Integrations-, Senioren- und Behindertenbeauftragten des Landkreises sowie die zehn hauptamtlichen Bürgermeister/innen und Amtsdirektor/innen im Landkreis.

Entgegen der ursprünglichen Planung wurde die Lenkungsgruppe nicht nur dreimal sondern fünfmal zusammengerufen (soweit organisatorisch möglich in Zusammenhang mit der regelmäßigen HVB-Sitzung beim Landrat) und entschied in diesen Sitzungen über wichtige Meilensteine des Projektes, wie das Kooperationsraumkonzept, die investiven Maßnahmen und die Mobilitätstrategie.

- ♦ April 2016 „Kick-off“: Vorstellung des Inhalts des Modellvorhabens und des geplanten Vorgehens, Entgegennahme von Anregungen und Hinweisen;
- ♦ November 2016 und Januar 2017 (2.+ 3. Sitzung): die Definition von Kriterien für die Versorgungsschwerpunkte und deren Festlegung sowie den Entwurf des Kooperationsraumkonzeptes;
- ♦ im Juli 2017 (4. Sitzung): Verwendung der investiven Mittel für die Pilotvorhaben;
- ♦ Mai 2018: Entwurf des Mobilitätskonzeptes.

Während in der ersten Sitzung zum Thema Versorgungsschwerpunkte/Kooperationsraumkonzept im November 2016 keine rechte Arbeitsatmosphäre aufkommen wollte, beteiligten sich die Mitglieder in der darauffolgenden, stärker als Werkstatt durchgeführten Sitzung sehr aktiv. In zwei Arbeitsgruppen wurden vorab definierte Kriterien für Versorgungsschwerpunkte ergänzt und eine Gewichtung der Ausstattungsmerkmale (als „unbedingt notwendig“, „wichtig“ oder „wünschenswert, aber nicht notwendig“) erarbeitet. Auch die Diskussionen über den von IGES erstellten Entwurf des Kooperationsraumkonzeptes waren lebhaft und führten zu anschließenden Überarbeitungen.

Abbildung 44: Ein Arbeitsgruppenergebnis Lenkungsgruppe



Fotos: REG 2017.

Die Lenkungsgruppensitzung zur Verwendung der investiven Mittel für die Pilotvorhaben war (obwohl noch vor den Ferien) erstaunlich schlecht besucht, nur die Hälfte der Kommunen des Landkreises und nicht alle Kreistagsfraktionen waren vertreten. Die Lenkungsgruppe, verständigte sich darauf, Investitionsmittel hälftig für ein kreisweit wirkendes Projekt und für mehrere Maßnahmen in den drei Teilräumen zu verwenden.

7.2 Arbeitsgruppe

Das Projektteam, d.h. die Arbeitsgruppe, bildeten die Kreisverwaltung Dez. I - Kreisplanung und ÖPNV, die Regionalentwicklungsgesellschaft Nordwestbrandenburg mbH, der beauftragte Dienstleister IGES Institut GmbH sowie bei Bedarf

das kreiseigene Verkehrsunternehmen ORP GmbH. Weitere fachliche Belange wurden von der Arbeitsgruppe durch Konsultationen der Fachabteilungen der Kreisverwaltung einbezogen. Eine direkte Einbindung in die Fachplanung anderer Dezernate (z. B. Fortschreibung Schulentwicklungsplan) fand aus organisatorischen Gründen nicht statt.

8. Beteiligungsverfahren

Der grundsätzliche methodische Ansatz des Beteiligungskonzeptes war eine möglichst weitgehende Verzahnung mit den in der Region bereits bestehenden Kooperations- und Beteiligungsstrukturen, um die Bildung von Doppelstrukturen - und eine damit einhergehende „Beteiligungsermüdung“ - zu vermeiden.

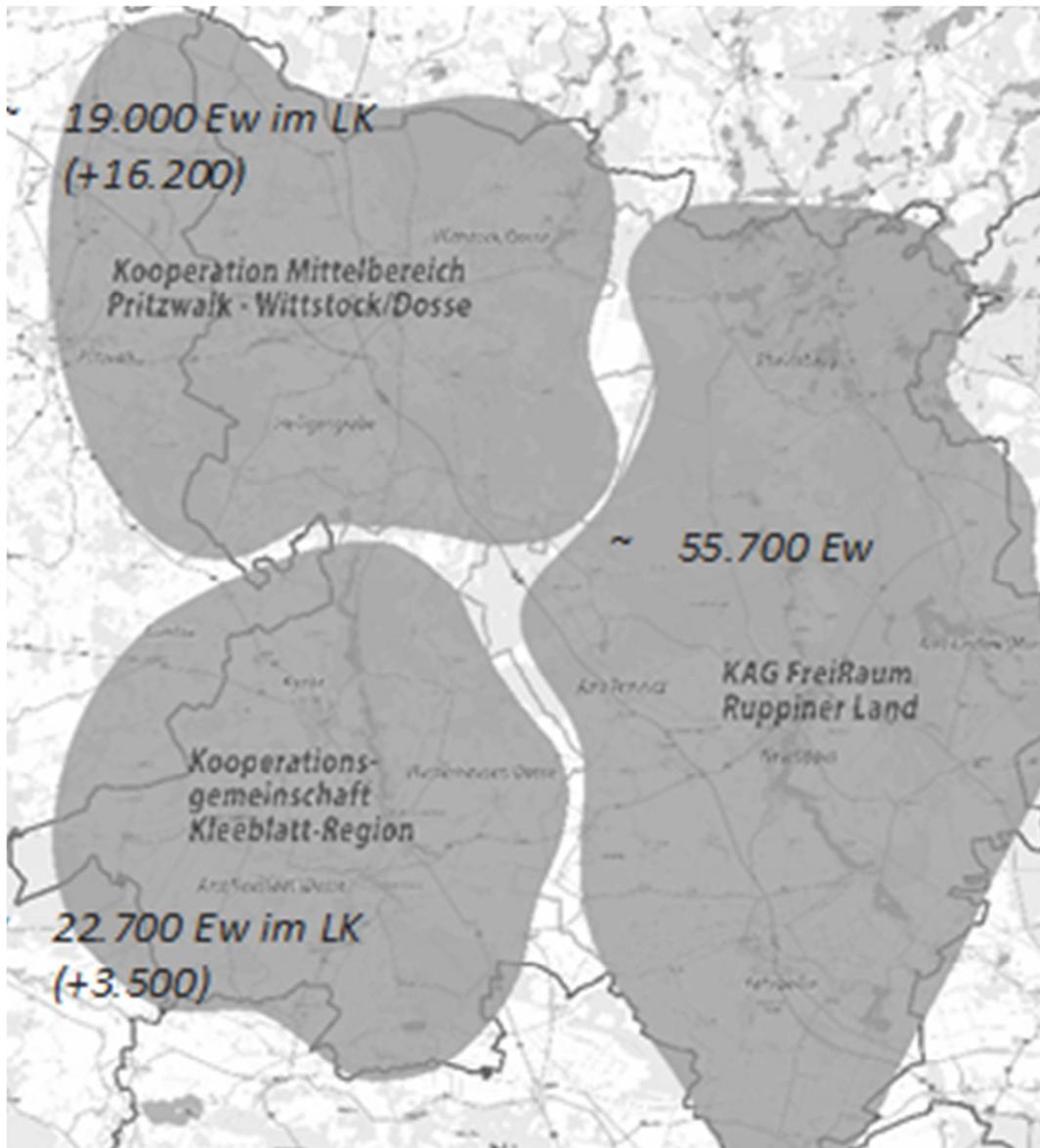


Abbildung 45: Übersicht Teilräume

Darstellung: REG 2017.

Im Landkreis Ostprignitz-Ruppin (und angrenzenden Kommunen) haben sich bereits drei kommunale Arbeitsgemeinschaften etabliert:

- ♦ der FreiRaum Ruppiner Land mit Fehrbellin, Amt Lindow (Mark), Neuruppin, Rheinsberg und Amt Temnitz,
- ♦ die Kleeblattregion mit Kyritz, Amt Neustadt (Dosse), Wusterhausen/Dosse (und Gumtow im LK Prignitz),
- ♦ und der Wachstumskern Autobahndreieck Wittstock/Dosse mit Heiligengrabe und Wittstock (sowie Meyenburg und Pritzwalk im LK Prignitz).

Die Aufgaben dieser Kooperationen haben z.T. starke inhaltliche Verbindungen zu den Zielen des Modellvorhabens. Auf die administrativen Strukturen dieser Arbeitsgemeinschaften wurde zurückgegriffen und deren thematische Arbeitsgruppen genutzt.

8.1 Regionale Auftaktwerkstätten

Im Mai und Juni 2016 wurden drei Auftaktwerkstätten in den Teilräumen/Mittelbereichen des Landkreises durchgeführt, d.h. mit den bestehenden kommunalen Arbeitsgemeinschaften (zuzüglich angrenzender Beziehungen in Nachbarlandkreise und Mecklenburg-Vorpommern).

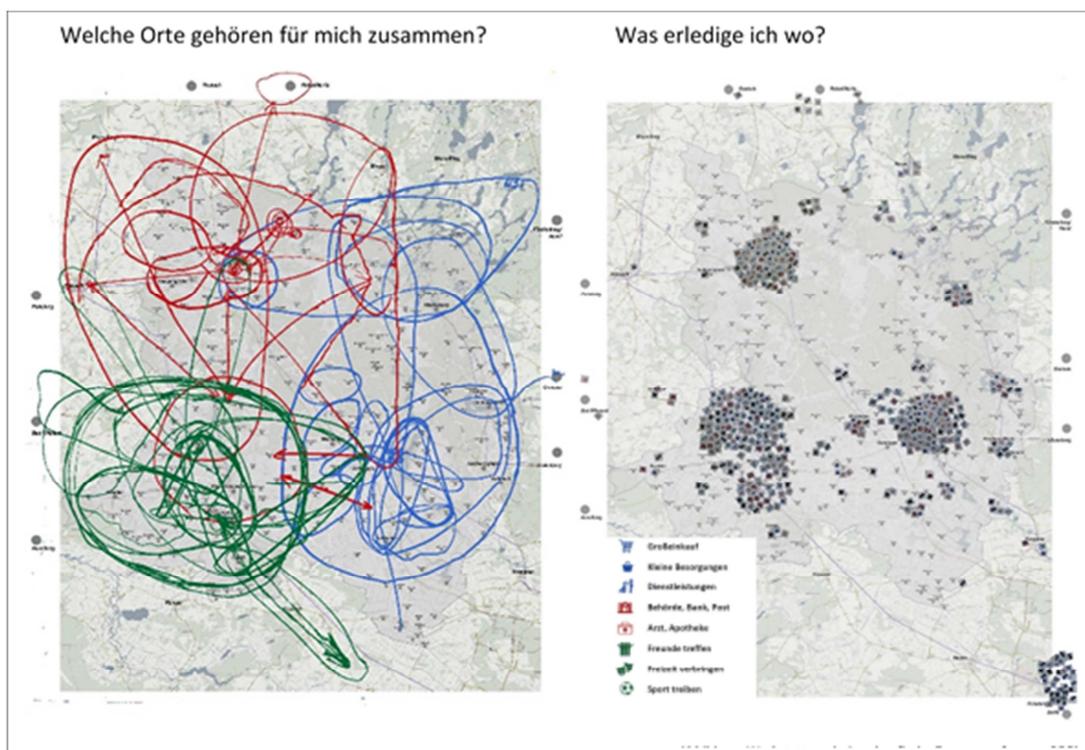
Abbildung 46: Zusammenfassung zu den durchgeführten Auftaktwerkstätten

FreiRaum Ruppiner Land	Mittelbereich Pritzwalk-Wittstock/Dosse	Kleeblattregion
<ul style="list-style-type: none"> • 18.5.2016 in Neuruppin mit 50 Teilnehmer/innen • für Fehrbellin, Amt Lindow (Mark), Neuruppin, Rheinsberg und Amt Temnitz (sowie Vertreter/innen aus dem Landkreis Oberhavel) 	<ul style="list-style-type: none"> • 27.6.2016 in Wittstock mit 30 Teilnehmer/innen • für Heiligengrabe und Wittstock (und Meyenburg und Pritzwalk im Landkreis Prignitz, mit Vertretern des in M-V angrenzenden Amtes Röbel) 	<ul style="list-style-type: none"> • 30.6.2016 in Kyritz mit 40 Teilnehmer/innen • für Kyritz, Amt Neustadt (Dosse), Wusterhausen/Dosse (und Gumtow im Landkreis Prignitz)
<ul style="list-style-type: none"> • Mobilität als bestimmendes Thema, dazu etliche Verbesserungsvorschläge, u.a.: RE 6 (Abendverbindungen), Bus-Verbindungen Rheinsberg-Wittstock, bessere Anbindung zum Bhf. Gransee, Radwegeanbindung Bhf. Wustrau-Radensleben 	<ul style="list-style-type: none"> • wenig Verbesserungsvorschläge beim ÖV: Abendverbindungen RE 6, Busverkehr am Wochenende • Versorgungsbeziehungen nach Pritzwalk und Neuruppin spielen eine geringere Rolle als erwartet, aber kleinräumige Verbindungen Richtung M-V und überregionale Anbindungen (z. B. nach Rostock, Berlin) sind wichtig • Elektromobilität und Betriebskindergärten nur hier von Interesse 	<ul style="list-style-type: none"> • eindeutiger Einkaufsstandort ist Kyritz • Mobilität: v.a. Kritik wegen Abstimmungsproblemen bzw. Konkurrenzen bei den Verkehrsträgern • Teil Raum zusammengewachsen, aber noch Diskussionsbedarf über Aufgabenteilungen • insgesamt viele Lösungsvorschläge

Darstellung: REG 2017.

Die Einladung erfolgte über Multiplikatoren (Lokalpolitik bis Ortsvorsteher, Schulen, Sozialverbände, Heimatvereine, Seniorenbeiräte, JFZ) und die Lokalpresse. Es wurden auch bislang in Beteiligungsverfahren unterrepräsentierte, aber aktuell für ÖV und Daseinsvorsorgeeinrichtungen wichtige Nutzergruppen - wie Geflüchtete - eingeladen. Ziel der Auftaktwerkstätten war es, den empirischen und planerischen Analysen Erkenntnisse über das tatsächliche „Nutzerverhalten“ bzw. die „Nutzerbedürfnisse“ an die Seite zu stellen (welche Versorgungsangebote werden wo genutzt und mit welchen Verkehrsmitteln erreicht, wo bestehen aus Sicht der Bewohner/innen enge Verflechtungen). Außerdem wollte das Projektteam wissen, welche Probleme bei Mobilität und Versorgung heute und in zehn Jahren besonders drücken, welche Lösungsmöglichkeiten und guten Beispiele die Bewohner/innen kennen und nicht zuletzt, welche Schwerpunkte im Projekt gesetzt werden sollen.

Abbildung 47: Beispiele zu Kartenabfragen im Rahmen der Auftaktwerkstätten



Darstellung: REG 2017.

Die Ergebnisse werden nachfolgend knapp zusammengefasst:

- ◆ Wichtige Themen im Bereich Mobilität: „wie komme ich von Dorf-zu-Dorf“ und „sicherer Alltagsradverkehr“ (sowie Optimierung des Linienverkehrs).
- ◆ Getaktete Verkehre wie beim PlusBus oder der Bahn werden begrüßt, für einige Bahnhofpunkte engere Takte gewünscht.

- ♦ Die Notwendigkeit neuer Modelle für „Zubringersysteme“ wird allgemein anerkannt (z. B. Rufbus, private Mitnahme oder zukünftig auch autonome Fahrzeuge).
- ♦ Der Themenbereich Daseinsvorsorge/Versorgung wurde weniger diskutiert bzw. kritisiert, einzig die Ärzteversorgung z.T. kritisch betrachtet.
- ♦ Vertiefungsschwerpunkte bei der Daseinsvorsorge sollen „Dorf läden/multifunktionale Dorfzentren“ und „Treffpunkte“ sein.

Inhaltliche Schlussfolgerungen:

- ♦ Die Erreichbarkeit der unterschiedlichsten Versorgungs- und Dienstleistungs-Angebote ist das entscheidende Thema - nicht die Angebote selbst.
- ♦ Angesichts der vielen Nennungen/Vorschläge zum „Rad als Verkehrsmittel“ scheint bei entsprechender Unterstützung eine Erhöhung des modal-split-Anteils möglich.
- ♦ Als wichtigste Zielgruppen wurden definiert: Jugendliche, Familien und Ältere.
- ♦ Positive Beispiele aus der Region u.a.: Nachbarschaftshilfe in Form von Mitbring-/Mitfahrgelegenheiten, ein Fahrdienst für Ältere (Wusterhausen), die Lieferservices größerer Handelsketten und ein Bürgerhaus (Blumenthal).
- ♦ Kaum Standortunterschiede zwischen „Großeinkauf“ und „kleine Besorgungen“.
- ♦ Freizeitnutzungen über die Region verteilt (offenbar keine zentrale Funktion).
- ♦ Räumliche Differenzierung innerhalb des größten Teil Raums sinnvoll.

Methodik-Bewertung:

- ♦ Komprimiertes Veranstaltungsformat hat funktioniert und Erkenntnisse über lokale bzw. teilräumliche Besonderheiten, Schwerpunkte und Probleme ergeben sowie Stimmungsbilder zum Zugehörigkeitsgefühl gebracht.
- ♦ Durch die breite Streuung der Einladung und den teilräumlichen Bezug konnten Interessierte aller Altersgruppen (jenseits der häufig präsenten Teilnehmenden) gewonnen werden.
- ♦ Die Erkenntnisse über Routen und Verkehrsmittelwahl blieben hinter den Erwartungen zurück, auch die Abfrage von guten Beispielen und Lösungsideen war nur in Teilen erfolgreich.

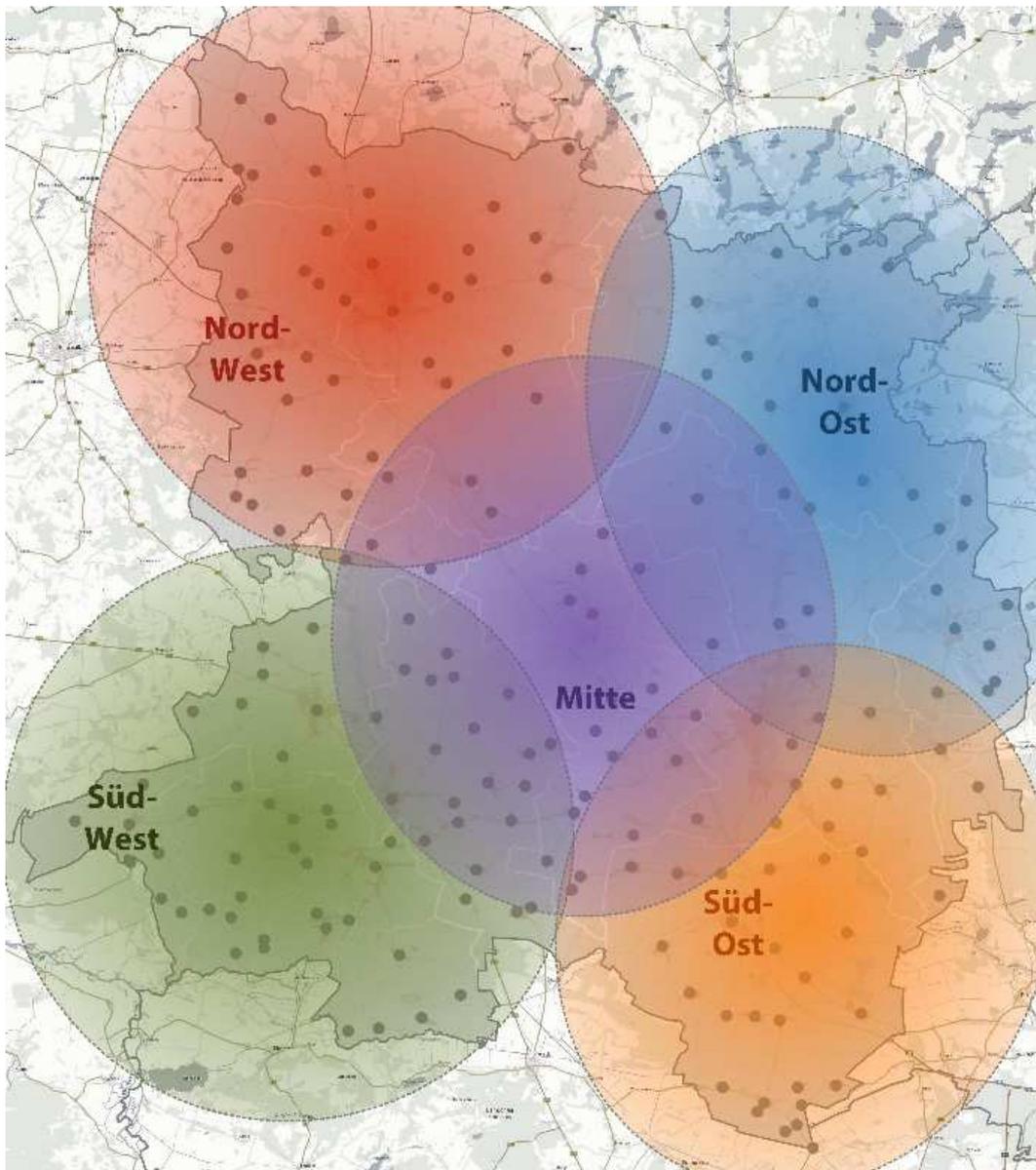
8.2 Regionalwerkstätten (Kooperationsraumkonzept)

Im Februar und März 2017 wurden mit möglichst gleichmäßiger, geografischer Verteilung fünf Regionalwerkstätten durchgeführt: für den Nord-Osten in Rheinsberg, für den Nord-Westen in Heiligengrabe, für die Mitte in Walsleben, für den Süd-Osten in Fehrbellin und für den Süd-Westen in Breddin.

Die Regionalwerkstätten richteten sich in erster Linie an Mandatsträger/innen, die Mitarbeiter/innen der kommunalen Verwaltungen sowie Träger und Engagierte der Daseinsvorsorge und Nahversorgung. Die Einladung erfolgte daher per

Email an Lokalpolitik (Kreistag bis Ortsvorstände), kommunale Verwaltungen, Schulen, Sozialverbände, Kirchengemeinden, Heimatvereine, Seniorenbeiräte, Jugendfreizeiteinrichtungen sowie Einzelhändler und deren Verbände. Zudem wurde auf die Veranstaltung in der Lokalpresse hingewiesen. Gut 100 Personen nahmen insgesamt an den fünf Werkstätten teil, von der Möglichkeit mehrere Termine zu nutzen, machten „nur“ Vertreter aus dem Kreistag und von großräumig organisierten Institutionen Gebrauch.

Abbildung 48: Regionalwerkstätten



Darstellung: REG 2017.

Ziel der Veranstaltungen war es herauszuarbeiten, welche Orte sich welchem Versorgungsschwerpunkt zuordnen und zusammenarbeiten sollten, in welchen Orten bereits eine Zusammenarbeit im Bereich Daseinsvorsorge und Nahversor-

gung besteht und wo Gebäude/Standorte schon gemeinsam von mehreren genutzt werden. Außerdem wollte das Projekt-team erfahren, welche Ideen für Kooperationen und Projekte es gibt, die ggf. Pilotprojekt im Modellvorhaben werden können und nicht zuletzt, welche konkreten Angebote die Teilnehmenden anderen Akteuren machen können und wofür Unterstützung, Mitstreiter etc. gesucht werden.

Zusammenfassung und Bewertung von Ergebnissen und Methodik

- ◆ Die gemeinsame Fertigstellung des Kooperationsraumkonzeptes glückte durch die kleinräumige Verankerung und die Ortskompetenz der Teilnehmenden, auch wenn bei einzelnen Politiker/innen ein territorialer Anspruch („die Ortsteile gehören zu mir“) nicht zu verkennen war.
- ◆ Ebenso wie in den Auftaktwerkstätten war die Erreichbarkeit der unterschiedlichsten Versorgungs- und Dienstleistungs-Angebote das entscheidende Thema - kaum das Angebot selbst (und dies trotz des ausdrücklichen Schwerpunktes).
- ◆ Die gemeinsame Nutzung von Gebäuden ist in der Region - abgesehen von den durch unterschiedliche Vereine und Gruppen genutzten Dorfgemeinschaftshäusern - (noch) kein Thema. Es gab in dieser Hinsicht auch nur ein Raum-Angebot (ehem. Pfarrhäuser) und keine Kooperations-Anfragen.
- ◆ An die Stelle der räumlichen Kombination von Angeboten tritt aber eine „Diversifizierung“ vorhandener kommerzieller Angebote; Beispiel: Mini-Markt bietet wochentags (auch fahrbaren) Mittagstisch an.
- ◆ Die Teilnehmenden reichten rund 30 Projektideen ein - vor allem zur Verbesserung der Mobilität. Die Auswertung durch das Projektteam zeigte jedoch, dass sich darunter nur ganz wenige umsetzungsreife Ansätze befanden. Viele der genannten Vorschläge gehören eher zur Kategorie der allgemeinen Forderungen (»Mobilität in den Dörfern organisieren«) oder benötigen eine längere Vorbereitungszeit (z. B. »Gemeinsame Bürgerbüros von Landkreis und Kommune in den Mittelzentren«).
- ◆ Die Abfrage von konkreten, umsetzungsreifen Projektideen (oder gar Anträgen) blieb sehr deutlich hinter den Erwartungen zurück, auch die Erkenntnisse zu vorhandenen Mehrfachnutzungen, räumlichen Kooperationen verschiedener Träger etc. waren ernüchternd.
- ◆ Das komprimierte Veranstaltungsformat mit großem Mitmachfaktor war erfolgreich und hat für einen lebhaften Austausch gesorgt.

8.3 Fachwerkstätten

In zwei Fachwerkstätten im Herbst 2017 wurden dann mit interessierten Bürger/innen, regionaler Fachöffentlichkeit und geladenen Expert/innen die Themen "(Mit)Fahrdienste" (rechtliche Grundlagen und Möglichkeiten der Mitnahme und Beförderung von Personen) und "Gemeinsam?!" (Möglichkeiten der multifunktionalen Nahversorgung) diskutiert.

8.3.1 Fachwerkstatt (Mit)Fahrdienste

Nach einem sehr informativen Vortrag zu den rechtlichen Grundlagen der Mitnahme und Beförderung von Personen stellten zwei regionale Akteure (Mietwagen Service Rose, ASB Fahrdienst) ihre Serviceangebote und Geschäftsmodelle vor. In der anschließenden Podiumsdiskussion wurden insbesondere die rechtlichen Hemmnisse des PBefG nochmals aus verschiedenen Blickwinkeln beleuchtet. Abschließend wagten die Teilnehmenden einen Blick in die Zukunft und äußerten ihre Wünsche an die „Mobil-Fee“: die Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes, die Installierung einer Mobilitätszentrale, die als Kooperation alle möglichen Beförderungsangebote bündelt und darstellt - und wenn möglich innerhalb von 30 Minuten ein Mobilitätsangebot anbieten kann.

8.3.2 Fachwerkstatt Gemeinsam?!

Die Vorträge zu verschiedenen Beispielprojekten aus der Republik (DorV UG - "DorVzentrum", OSV - "Große Emma" sowie zwei Beispiele aus dem „Dorfladen-Netzwerk) mit "Praxisberichten" gaben einen breiten und anschaulichen Überblick über die verschiedenen Möglichkeiten der multifunktionalen Nahversorgung, aber auch über die Hindernisse und Einschränkungen, die berücksichtigt werden müssen.

Anschließend hatten die Teilnehmenden Gelegenheit, direkt mit den Referierenden und außerdem mit dem Forum ländlicher Raum - Netzwerk Brandenburg, dem Regionalmanagement der LAG OPR, der FAPIQ - Fachstelle Altern und Pflege im Quartier sowie der IHK Potsdam ins Gespräch zu kommen und sich Rat und Unterstützung einzuholen.

8.4 Online-Beteiligung

Eine Möglichkeit der Online-Bürgerbeteiligung wurde bereits im März 2016 unter www.mobil-dasein-opr.de eingerichtet. Auf dieses Beteiligungsformat wurde in Veranstaltungen und Presseveröffentlichungen regelmäßig verwiesen. Die Auswertung der „Click-Rate“ war erfreulich und lässt einen zeitlichen Zusammenhang zu den Werkstätten erkennen. Die Beteiligung über die Kommentarfunktion ist jedoch zu vernachlässigen.

8.5 Sonstige regionale Vernetzung

Die Zwischenergebnisse des Projektes wurden im Ausschuss für Wirtschaft, Bauen und Vergabe und im Sozial- und Petitionsausschuss vorgestellt und diskutiert.

Verschiedene Aspekte des Modellvorhabens wurden regelmäßig in der "Steuerungsrunde Regionalentwicklung“ auf Landkreisebene und im „Arbeitskreis Mobilität der KAG Freiraum Ruppiner Land“ besprochen.

Als Format der Jugendbeteiligung werden im Landkreis seit mehreren Jahren zweitägige Wochenendveranstaltungen in der DGB Jugendbildungsstätte Flecken Zechlin unter dem Titel „Demokratiewerkstatt Wittstock“ durchgeführt. Im August 2016 beteiligte sich das Modellvorhaben dort durch die Leitung einer Arbeitsgruppe zum Thema „Mobilität in der Zukunft“.

8.6 Medien

Die Regionalzeitungen berichteten während der Laufzeit anlassbezogen (Veranstaltungen, Pressegespräch des Landrates) wohlwollend über den Projektfortschritt.

Abbildung 49: Pressespiegel

Zeitung, Thema	Datum
MAZ – Bekanntmachung Zuschlagserteilung Modellvorhaben	5.12.2015
MAZ – Ankündigung Auftaktwerkstätten	26.02.2016
MAZ – Auftaktwerkstatt Neuruppin (plus Kommentar)	18.05.2016
MAZ – Ankündigung Auftaktwerkstatt Kyritz	25.05.2016
MAZ – Auswertung Auftaktwerkstatt Wittstock	29.06.2016
MAZ – Auswertung Auftaktwerkstatt Kyritz	4.07.2016
MAZ, RA - Fazit Auftakte/Pressegespräch Landrat	7.07.2016
MAZ - Ankündigung Regionalwerkstätten und investive Förderung	25.01.2017
MAZ – Auswertung Regionalwerkstatt Heiligengrabe	24.02.2017
MAZ – Auswertung Regionalwerkstatt Breddin	6.03.2017
MAZ, RA - Verwendung Investive Mittel	20.07.2017
MAZ – Ankündigung Fachwerkstatt „(Mit)Fahren“ in Wusterhausen/D.	23.09.2017
MAZ – Ankündigung Fachwerkstatt „Gemeinsam“ in Lindow (Mark)	25.10.2017
MAZ – Hinweis Fachwerkstatt Lindow (Mark)	22.11.2017
RA – Ankündigung Abschlussveranstaltung	14.05.2018
MAZ - Bau Fahrradboxen Breddin	25.05.2018
MAZ - Einweihung Fahrradboxen Kyritz	19.06.2018
Prignitz-Express – Einweihung Fahrradboxen Kyritz	27.06.2018
MAZ, RA - Abschlussveranstaltung /eDreiräder	28.06.2018

Darstellung: REG 2017.

8.7 Fazit Beteiligungsverfahren

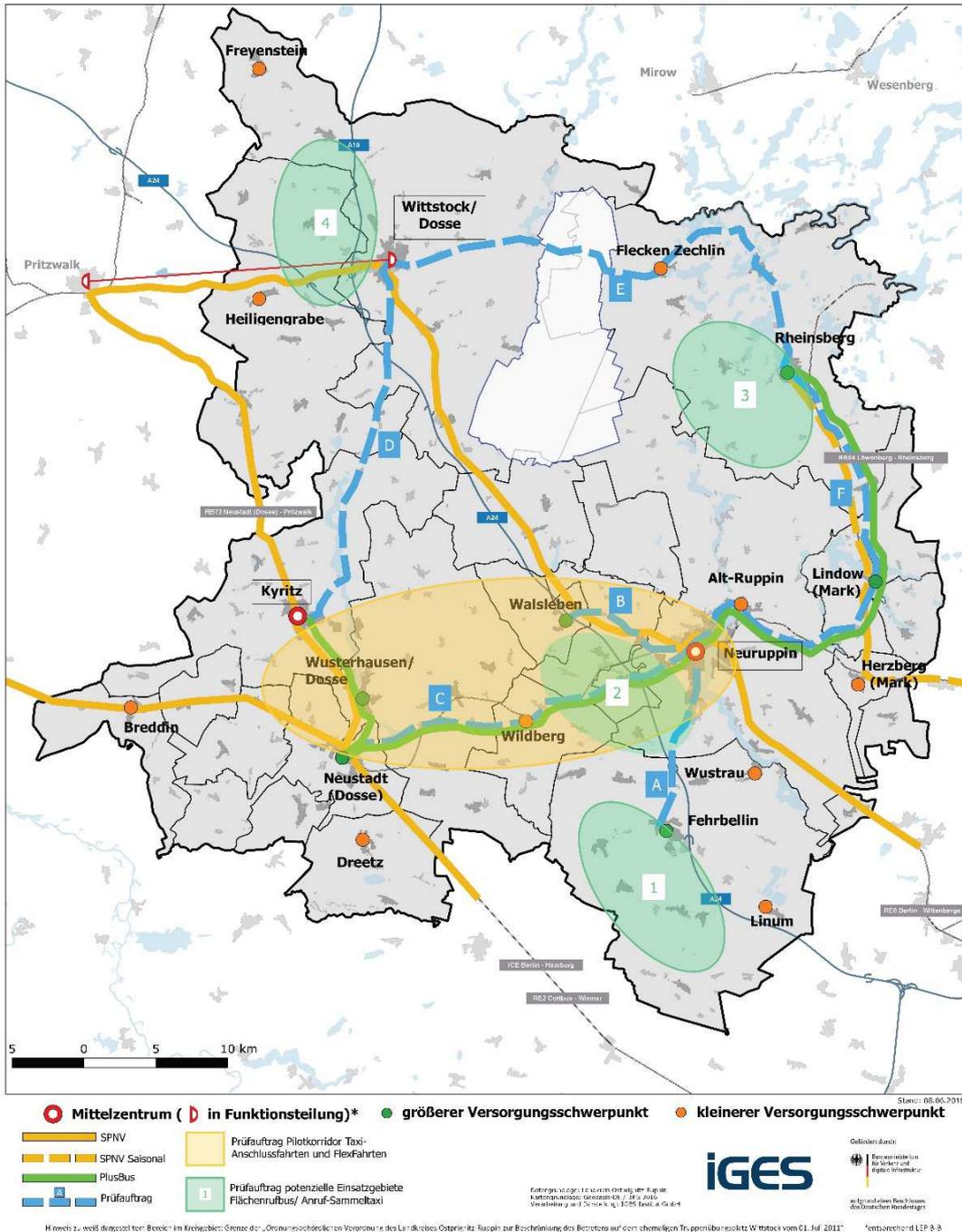
Die Erreichbarkeit der Versorgungsangebote war das entscheidende Thema in den verschiedenen Veranstaltungen - kaum das Angebot selbst. Vordringlichstes Handlungserfordernis ist damit aus Sicht der Bürgerschaft (Nutzer) die Organisation der Mobilität.

Der Themenbereich Daseinsvorsorge wurde wenig diskutiert, einzig die Ärzteversorgung wurde z.T. kritisch betrachtet. Die gemeinsame Nutzung von Gebäuden ist in OPR - abgesehen von Dorfgemeinschaftshäusern - (noch) kein Thema. An die Stelle der räumlichen Kombination von Angeboten tritt aber eine „Diversifizierung“ kommerzieller Angebote (z. B.: Mini-Markt bietet einen Mittagstisch für Ältere).

Wichtige Anliegen im Bereich Mobilität waren: „der Weg von Dorf-zu-Dorf“ und „sicherer Alltagsradverkehr“ (plus Optimierung des Linienverkehrs). Getaktete Verkehre wie beim PlusBus oder der Bahn wurden begrüßt, für einige Bahnhaltepunkte engere Takte gewünscht. Die Notwendigkeit neuer Modelle für Zubringersysteme wurde allgemein anerkannt (z. B. Rufbus, private Mitnahme oder zukünftig auch autonome Fahrzeuge). Angesichts der vielen Vorschläge zum Rad als Verkehrsmittel scheint bei entsprechender Unterstützung eine Erhöhung des modal-split-Anteils möglich.

9. Anhang

A1 Übersichtskarte Mobilitätskonzept



Literaturverzeichnis

- BA (Bundesagentur für Arbeit) (2017): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Aus- und Einpendler am 30.06.2017.
- ETC (ETC Transport Consultants GmbH) (2017): Bus und Bahn zusammen gut – Bestehenden ÖPNV durch landesbedeutsame Buslinien ergänzen. Gutachten für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Brandenburger Landtag. URL: https://www.gruene-fraktion-brandenburg.de/fileadmin/ltf_brandenburg/Dokumente/Publicationen/170126_Gutachten_Landesbedeutsame_Buslinien_fuer_Brandenburg.pdf. Letzter Zugriff: 24. Juli 2018.
- GL B-B (Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg) (2009): Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) vom 31. März 2009. URL: <https://gl.berlin-brandenburg.de/landesplanung/landesentwicklungsplan-berlin-brandenburg-398167.php>. Letzter Zugriff: 24. Juli 2018.
- IHK BB (Landesarbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammer Brandenburg) (2017): Einzelhandel im Land Brandenburg – Bestandserfassung 2016. Kommunale Datenblätter IHK Potsdam. März 2017. URL: <https://www.cottbus.ihk.de/blob/cbihk24/standortpolitik/downloads/3661316/a320daa668d329a79d02525ec1e5f940/Kommunale-Datenblaetter-IHK-Bezirk-Potsdam-data.pdf>. Letzter Zugriff: 24. Juli 2018.
- KBA (Kraftfahrt-Bundesamt) (2017): Fahrzeugzulassungen (FZ) Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken 1. Januar 2017. URL: https://www.kba.de/SharedDocs/Publicationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2017/fz1_2017_pdf.pdf?blob=publicationFile&v=3. Letzter Zugriff: 24. Juli 2018.
- LAEKB (Landesärztekammer Brandenburg) (2017): Berufstätige Ärzte nach Anerkennungen, Altersgruppen und Geschlecht am 31.12.2016. URL: http://login-laekb.aek-service.de/download_public_file.php?file=statistik/LAEKB/2016statistik/3_Alter_Brandenburg_Kreise_ZU.pdf. Letzter Zugriff: 24. Juli 2018.
- MUGV (Land Brandenburg, Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz) (2012): Künftige Sicherstellung der gesundheitlichen Versorgung in Brandenburg : Grundlagen, Handlungsfelder und Maßnahmen URL: http://www.mlul.brandenburg.de/media_fast/4055/versorgung_laendrum.pdf. Letzter Zugriff: 24. Juli 2018.
- OPR (Landkreis Ostprignitz-Ruppin) (2015): Nahverkehrsplan Landkreis Ostprignitz-Ruppin für den Zeitraum ab 2015.
-

OPR (Landkreis Ostprignitz-Ruppin) (2015): Landkreis Ostprignitz-Ruppin - Schulentwicklungsplanung 01.08.2017 bis 31.07.2022. URL: https://www.ostprignitz-ruppin.de/media/custom/353_3230_1.PDF?1503996632. Letzter Zugriff: 24. Juli 2018.

statmath GmbH (2016): Kleinräumigen Bevölkerungsprognose 2016 – 2030/2040 - Abschlussbericht für den Kreis Ostprignitz-Ruppin. Stand 2016.
