

Flexible ÖPNV-Bedienformen zur Feinerschließung unterschiedlicher räumlicher Kontexte im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Studie zur Bedarfserhebung und Akzeptanzanalyse von
nachfrageorientierten Mobilitätsformen im Rahmen des Projekts
„OhneAutoMobil_OPR“



GEFÖRDERT VOM



Das Projekt „OhneAutoMobil_OPR“ wird im Rahmen des BMBF-Förderprogramms „MobilitätsWerkstadt 2025“ gefördert. Ziel des Projekts ist es, die Erreichbarkeit von Versorgungsangeboten im Landkreis Ostprignitz-Ruppin auch ohne eigenen Pkw langfristig zu sichern, Verkehre zu bündeln und den Umweltverbund zur Reduzierung verkehrsbedingter Schadstoffemissionen zu fördern.

Laufzeit: 01.01.2020 – 31.03.2021

Herausgeber: Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Text und Redaktion: atene KOM GmbH (Autoren: J. Haselberger, C. Melz-Dürnagel)

Stand: März 2021

Weitere Informationen unter: <https://www.mobil-opr.de/>



Inhalt

1	Einleitung	5
1.1	Thematische Einführung	5
1.2	Das Projekt OhneAutoMobil_OPR: Hintergrund und Ziele.....	6
1.3	Methodik und Aufbau der Studie	7
	Konzipierung und Durchführung der Bevölkerungsbefragung	7
	Durchführung von Experteninterviews.....	8
	Aufbau der Studie	9
2	Mobilität in ländlichen Räumen.....	10
2.1	Herausforderungen und Potentiale in Brandenburg	11
	Demographischer Wandel und Abwanderung	11
	Strukturelle Herausforderungen.....	12
	Ökologische Herausforderungen	12
	Ausblick, Maßnahmen und Potentiale.....	13
2.2	Flexible Mobilitätsformen als Lösungsansätze	14
	Merkmale von On-Demand-Verkehren	14
	Formen von On-Demand-Verkehren	15
	Potentiale und Herausforderungen von On-Demand-Verkehren	16
3	Gesetzliche Rahmenbedingungen	18
3.1	Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG).....	18
3.2	Die anstehende Novellierung des PBefG	19
4	Die Mobilitätssituation im Landkreis Ostprignitz-Ruppin.....	21
4.1	Daten zum Landkreis Ostprignitz-Ruppin	21
4.2	Mobilitätsbezogene Planwerke	22
	Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg.....	23
	Landesnahverkehrsplan Brandenburg	23
	Kommunaler Nahverkehrsplan	24
4.3	Bisherige Projekte und Modellvorhaben zum Thema Mobilität im Landkreis OPR	24
	Modellvorhaben zum Thema „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen"	24
	AutoNV_OPR.....	25
	Pimp Your Town!	25
	Dorfauto Barsikow	26
4.4	Aktuelle Mobilitätslösungen im Landkreis OPR – Status Quo und Trends	26

	Fahrrad.....	27
	Auto.....	28
	Schiene.....	29
	Taxi.....	29
	Busse.....	29
5	Bedarfsermittlung und Akzeptanzanalyse flexibler ÖPNV- Bedienformen – Auswertung der Untersuchungen	31
5.1	Testgebiet I: Die Kreisstadt Neuruppin.....	31
	Daten zum Untersuchungsgebiet	31
	Auswertung der Befragung im Stadtgebiet Neuruppin	33
	Auswertung der Auslastung der Stadtbuslinien 771 und 772	37
	Bedienkonzept für eine flexiblere Mobilitätsform in Neuruppin	37
	Begleitende Marketing- und Kommunikationsstrategie	40
5.2	Testgebiet II: Die Horstdörfer südlich von Fehrbellin.....	41
	Daten zum Untersuchungsgebiet	41
	Auswertung der Befragung der Bevölkerung in den Horstdörfern	43
	Auswertung der Fahrgastzahlen auf der Linie 757	47
	Bedienkonzept für ein bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot in den Horstdörfern	47
	Begleitende Marketing- und Kommunikationskampagne.....	49
6	Fazit und Ausblick.....	50
7	Verzeichnisse.....	52
7.1	Literaturverzeichnis	52
7.2	Internetquellen	52
7.3	Abbildungsverzeichnis	55
8	Anhang	56
8.1	Auswertung Bürgerbefragung Neuruppin	56
8.2	Auswertung Bürgerbefragung Horstdörfer	80

1 Einleitung

1.1 Thematische Einführung

Lange Zeit stand das Auto im Mittelpunkt der Verkehrsplanung. Um die zukünftigen Herausforderungen zu meistern, braucht es jedoch eine andere Mobilität – eine Mobilität, die multi- und intermodal, digital vernetzt und im besten Fall postfossil ist. Denn eine leistungsfähige, zuverlässige und inklusive Mobilitätsversorgung ist zu einem der zentralen Standortfaktoren für Regionen geworden – für deren Lebensqualität und deren Attraktivität als Wirtschaftsstandort. Nur gut vernetzte und zukunftsfähig aufgestellte ländliche Räume können mit den Strukturen und Angeboten urbaner Räume konkurrieren. Dabei rückt das individuelle Auto aber immer mehr in den Hintergrund – gefragt sind nun öffentliche, intermodal und barrierefrei funktionierende Mobilitätskonzepte, die einen Verzicht auf das eigene Auto möglich machen. Dies ist insbesondere auch aus ökologischen Gründen und mit Blick auf die sich intensivierende Klimakrise geboten. Darüber hinaus muss auch eine sozialverträgliche Mobilitätsversorgung, die es sowohl Jugendlichen und Senioren sowie mobilitätseingeschränkten Personengruppen ermöglicht, ohne eigenes Auto mobil zu sein, sichergestellt werden.

Die Weiterentwicklung bedarfsorientierter Mobilitätsformen kann ein Schlüssel zur Lösung dieser Herausforderungen sein und zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) beitragen. Grundlegender Treiber und gleichzeitig Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit solcher Bedienformen ist die Digitalisierung und eine entsprechend ausgebaute Breitbandinfrastruktur. Gerade im ländlichen Raum können durch App-basierte flexible (On-Demand) Mobilitätsangebote Versorgungslücken des ÖPNV geschlossen werden, die zur Herstellung einer funktionierenden Daseinsvorsorge wichtig sind.

Beispiele für bedarfsorientierte Mobilitätsangebote gibt es in der Praxis einige. So sind Anbieter wie „Moia“, „BerlKönig“ oder „CleverShuttle“ bereits bekannte Player im innovativen, sich schnell entwickelnden Markt smarter Mobilitätsdienstleister geworden. Obwohl es mittlerweile auch Beispiele für digitalisierte On-Demand Bedienformen in ländlicher geprägten Räumen gibt, so ist der Großteil dieser hauptsächlich privaten Anbieter aber immer noch in Großstädten zu finden. Denn trotz des Konkurrenzdrucks in den Städten scheinen das wirtschaftliche Risiko und der logistische Aufwand auf dem Land zu hoch.

Damit hat aber gerade der ÖPNV in ländlich geprägten Räumen gewaltige Handlungsspielräume. Als Entwickler und Anbieter neuer Mobilitätsformen kann er seine Position als innovativer Akteur, der die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung (er-)kennt und zuverlässig bedient, in der Region stärken. Auch Kooperationsansätze zwischen öffentlichen und privaten Mobilitätsanbietern sind in diesem Kontext denkbar und durchaus sinnvoll, um verstärkt intermodale, aufeinander abgestimmte Angebote, die den Nutzern durchgehende Reiseketten ermöglichen, zu entwickeln.

Auch die Politik hat den Handlungsbedarf für zukunftsfähige Mobilitätskonzepte, welche den individuellen Bedürfnissen der Regionen Rechnung tragen, erkannt. Sie greift unterstützend mittels verschiedener Förderprogramme, beispielsweise zur Förderung lokaler Mobilitätskonzepte oder zur Erprobung neuer Mobilitätsformen, ein. Das Projekt „OhneAutoMobil_OPR“, in dessen Rahmen die vorliegende Studie entstanden ist, wird aus einem solchen Programm gefördert.

1.2 Das Projekt OhneAutoMobil_OPR: Hintergrund und Ziele

OhneAutoMobil_OPR wird aus dem Förderprogramm des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) „MobilitätsWerkStadt2025“ gefördert. Ziel des Programms ist es, die individuelle Mobilität der Menschen zu sichern, die Umwelt- und Lebensqualität insbesondere in Städten zu steigern sowie die Innovationsfähigkeit des deutschen Mobilitätssektors zu stärken.

Der MobilitätsWerkStadt2025 liegt ein Phasenmodell zugrunde. In insgesamt drei Phasen wird für einen kleiner werdenden Kreis der teilnehmenden Kommunen die Entwicklung, Erprobung und Versteigerung von individuellen Mobilitätskonzepten gefördert. Für Phase 1 wurden 50 Kommunen ausgewählt, die auf partizipative und wissenschaftlich fundierte Art und Weise integrierte, lokal passende Mobilitätskonzepte entwickeln. Diese sollen anhand eines experimentellen Settings in Phase 2 umgesetzt und evaluiert werden. Die dritte Phase widmet sich dem Transfer und der Versteigerung der in der zweiten Phase erlangten Ergebnisse und Erkenntnisse. Die erprobten Maßnahmen sollen angepasst und weiterentwickelt sowie für andere (z. B. benachbarte) Kommunen aufbereitet und erweitert werden.

Phase 1	Konzepte und Strategien für eine nachhaltige Mobilität 50 Kommunen Dauer: 1 Jahr
Phase 2	Planung, Umsetzung und Erprobung der Mobilitätskonzepte 15 Kommunen Dauer: 3 Jahre
Phase 3	Transfer und Anpassung der Mobilitätskonzepte Dauer: 2 Jahre

Abbildung 1: Phasenmodell der MobilitätsWerkStadt 2025

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin (OPR) hat sich mit dem Projekt OhneAutoMobil_OPR mit einem aus insgesamt sieben Partnern bestehenden Konsortium erfolgreich für die erste Phase des Wettbewerbs beworben. Die weiteren Partner sind: Fontanestadt Neuruppin, Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft ORP, REG Regionalentwicklungsgesellschaft Nordwestbrandenburg, Technische Hochschule Brandenburg, Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg, atene KOM GmbH.

Ziel des Vorhabens OhneAutoMobil_OPR ist es, die Erreichbarkeit von Versorgungsangeboten auch ohne eigenen Pkw langfristig zu sichern, Verkehre zu bündeln und den Umweltverbund zur Reduzierung verkehrsbedingter Schadstoffemissionen zu fördern. Dabei soll der öffentliche Nahverkehr im Landkreis unter Berücksichtigung der Möglichkeiten der Digitalisierung flexibler und nachfrageorientierter gestaltet werden. Außerdem soll das Management für neue Mobilitätsangebote sowie die Informations- und Akteursvernetzung im Landkreis Ostprignitz-Ruppin verstetigt werden.

Folgende Arbeitspakete wurden im Rahmen des ersten Projektjahres umgesetzt oder initiiert:

- **AP 1:** Einrichtung einer beim Landkreis angesiedelten **VERNETZUNGSSTELLE MOBILITÄT**, die Transferaufgaben übernimmt und Beteiligungs- und Kommunikationsprozesse mit der Bevölkerung koordiniert (Verantwortlich: Landkreis OPR)

- **AP 2:** Schaffung der **WISSENSCHAFTLICH-KONZEPTIONELLEN GRUNDLAGEN**, um die Erprobung flexibler Mobilitätssysteme (z. B. On-Demand-Services) in Phase 2 des Programms umzusetzen (Verantwortlich: atene KOM GmbH)
- **AP 3:** Einrichtung bzw. Weiterentwicklung einer **MOBILITÄTSENTRALE** zur kreisweiten Koordination der vorhandenen Mobilitätsangebote und Kommunikation an die Nutzer.¹ Schaffen der technischen Voraussetzungen für die Integration flexibler Mobilitätsangebote (Routing, Disposition) in das Buchungssystem (Verantwortlich: Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft ORP)

1.3 Methodik und Aufbau der Studie

Ein zentraler Baustein der ersten einjährigen Projektphase war die Analyse, ob flexible, nachfrageorientierte Mobilitätsangebote in Form von sogenannten On-Demand-Bedienformen bei der Bevölkerung grundsätzlich erwünscht sind und wie diese Angebote konzipiert sein müssten, um für die Bürger attraktiv zu sein. Die Untersuchung bezog sich auf zwei Testgebiete im Landkreis OPR: Die Kreisstadt Neuruppin und das dünn besiedelte Umland südlich der Kreisstadt, die sogenannten „Horstdörfer“ – und damit bewusst auf zwei strukturell sehr unterschiedliche Untersuchungsgebiete. Die für die Analyse notwendigen Informationen wurden in jedem Testgebiet anhand einer Bevölkerungsumfrage erhoben.

Die Ergebnisse der Umfragen erlaubten sowohl eine konkrete Vorstellung vom aktuellen Mobilitätsverhalten der Bevölkerung als auch von deren Bedarfen und Wünschen an neue Mobilitätsangebote. Die Resultate waren die Basis für die Entwicklung von konkreten Bedienkonzepten für nachfrageorientierte On-Demand-Mobilitätsangebote in den beiden Testgebieten. Diese werden im zweiten Teil dieser Studie beschrieben.

Konzipierung und Durchführung der Bevölkerungsbefragung

Im Zeitraum von Mitte Januar bis Mitte Februar 2020 wurde die Befragung unter Federführung der atene KOM und Beteiligung der weiteren Projektpartner konzipiert. Durchgeführt wurde sie auf digitalem Weg über ein Online-Tool, welches über die Projektwebsite „Ohne Auto mobil OPR“ (<https://www.mobil-opr.de>) zugänglich war. Für die Bewerbung der Umfrage wurden die Webseiten und Social-Media-Kanäle der Projektpartner sowie weitere Kanäle aktiviert. Dazu gehörten:

- Örtliche Presse
- Mailverteilerliste (Ortsvorsteher und andere Stakeholder)
- Facebook-Auftritt A24-Brandenburgs Spitze
- Website und Facebook-Kanal Gemeinde Fehrbellin
- Ausschüsse, Gemeindevertretersitzungen etc.
- Intranet der Kreisverwaltung
- Webseiten und Newsletter von Multiplikatoren
- Briefeinwürfe in den Horstdörfern

Außerdem wurden Projektposter und Postkarten entwickelt, die im öffentlichen Raum die Aufmerksamkeit der Bürger für das Projekt wecken sollten.

¹ Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Darüber hinaus war es ursprünglich auch vorgesehen, Bürgerveranstaltungen in Neuruppin und Fehrbellin durchzuführen, um das Projekt OhneAutoMobil_OPR zu präsentieren und für eine Beteiligung an der Online-Umfrage zu werben. Aufgrund der Corona-Krise mussten die für März und April 2020 geplanten Veranstaltungen abgesagt werden. Auch die zusätzlich zur Online-Umfrage vorgesehenen direkten Befragungen der Bürger vor Ort mussten zunächst verschoben werden.

Durch die kurzzeitige Entspannung der Krise im Mai und Juni 2020 konnten nicht nur umfangreichere direkte Bewerbungsaktionen für die Umfrage durchgeführt, sondern auch die Aufmerksamkeit für das Projekt generell gesteigert werden. Hierfür wurden an zwei Tagen auf dem Neuruppiner Marktplatz sowie vor dem Neuruppiner Einkaufszentrum REIZ Informationsstände aufgebaut. Die Fragebögen standen im Printformat zur Verfügung, so dass Passanten bei Interesse direkt an der Umfrage teilnehmen konnten.



Abbildung 2: Befragung auf dem Neuruppiner Marktplatz



Abbildung 3: Befragung am Neuruppiner Einkaufszentrum REIZ

Da es im ländlich geprägten Testgebiet der Horstdörfer keinen vergleichbaren zentralen und regelmäßig frequentierten Ort wie den Neuruppiner Marktplatz gibt, wurden dort die Dörfer direkt besucht und das Gespräch mit den Bewohnern „an der Haustür“ gesucht. Bei Interesse hatten die Bewohner die Möglichkeit, direkt an der Umfrage teilzunehmen.

Die Befragung stand den Bürgern vom 19. März bis 30. Juni 2020 online für eine Teilnahme zur Verfügung.

Durchführung von Experteninterviews

Zusätzlich wurden Experteninterviews zur Zukunft der Mobilität im ländlichen Raum Brandenburgs, zu den Herausforderungen und möglichen Lösungsansätzen geführt.

Gesprächspartner waren:

- Werner Nüse, stellvertretender Landrat des Landkreises Ostprignitz-Ruppin
- Ulrich Steffen, Geschäftsführer der Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH
- Dr. Melanie Herget, Johann Heinrich von Thünen-Institut, Bundesforschungsinstitut für Ländliche Räume, Wald und Fischerei
- Dr. Claudia Nash, Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg

Die Ergebnisse der Gespräche sind in diese Studie miteingeflossen.

Aufbau der Studie

Die vorliegende Studie wird im folgenden Kapitel 2 das Thema Mobilität im ländlichen Raum mit einem Fokus auf das Land Brandenburg behandeln und Formen sowie Potentiale flexibler Mobilitätsbedienformen skizzieren. Ein Einblick in die gesetzlichen Rahmenbedingungen des zugrundeliegenden Personenbeförderungsgesetzes folgt in Kapitel 3.

Anschließend werden die aktuelle Mobilitätssituation im Landkreis Ostprignitz-Ruppin sowie die Aktivitäten und Maßnahmen des Landkreises in Bezug auf die Sicherstellung und Weiterentwicklung einer zuverlässigen Mobilitätsversorgung dargestellt (Kapitel 4).

Im Fokus des Kapitel 5 stehen die Bedarfserhebung und Akzeptanzanalyse in den beiden Testgebieten (Kreisstadt Neuruppin, Horstdörfer) in Bezug auf flexible ÖPNV-Bedienformen und die Ergebnisse der Untersuchungen. Kernstück dieses Kapitels sind außerdem die Bedienkonzepte für die neuen Mobilitätsangebote, welche auf Basis der Umfrageergebnisse entwickelt wurden. Für die Einführung dieser Angebote wurden begleitende Kommunikations- und Marketingstrategien erarbeitet, die anschließend dargestellt werden.

Das abschließende Kapitel 6 enthält das Fazit und gibt einen Ausblick in die kurz- und mittelfristige Zukunft.

2 Mobilität in ländlichen Räumen

Die sogenannten „ländlichen Räume“ stehen nicht nur für ländlich geprägte, dünn besiedelte Regionen, sondern stellen auch diejenige Raumkategorie dar, in der der überwiegende Teil der deutschen Bevölkerung lebt. So leben laut einer Erhebung des Thünen-Instituts (Bundesforschungsinstitut für Ländliche Räume, Wald und Fischerei) rund 47 Mio. Einwohner in ländlichen Räumen, dies entspricht ca. 57% der Bundesbevölkerung – auf einer Fläche, die rund 91 % des Bundesgebiets umfasst.² Diese ländlichen Räume müssen, bei deutlich geringerer Auslastung als städtische Gebiete, aber auch Aufgaben in den Bereichen der Daseinsvorsorge erfüllen, also aller „lebensnotwendigen Dinge, die für die wohnortnahe Grundversorgung der Bevölkerung von Bedeutung sind“³. Dazu gehören zum Beispiel Schulen, Feuerwehr, medizinische Dienste und die Nahversorgung (siehe dazu Abb. 4).

Angebote der Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen

Ver- und Entsorgung (Wasser, Abwasser, Abfall)

Energieversorgung (Strom, Wärme, Gas)

Kommunikationstechnik und -dienstleistungen

Verkehrsinfrastruktur und -dienste
(z. B. Schülertransport, öffentlicher Verkehr)

Einrichtungen der frühkindlichen, schulischen und beruflichen Aus- und Weiterbildung

Kulturelle Einrichtungen und Angebote

Gesundheitsversorgung und (Alten-)Pflege

Nahversorgung

Katastrophenschutz, Feuerwehr,
Rettungswesen

Wohnungsversorgung

Abbildung 4: Angebote der Daseinsvorsorge (eigene Darstellung angelehnt an Küpper, P., Steinführer, A.: „Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen“, in: Informationen zur politischen Bildung, Nr. 343, 02/2020)

In Deutschland spielt die öffentliche Hand für die Gewährleistung dieser Angebote und ihrer Finanzierung eine zentrale Rolle, sie wird aber auch durch private Unternehmen und freie Träger ergänzt. Angebote der Daseinsvorsorge sind elementar, um gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz Deutschland zu erreichen – dieses politische Ziel ist auch im Bundesraumordnungsgesetz verankert.⁴

Ein wichtiger Bereich der Daseinsvorsorge ist die Gewährleistung einer stabilen öffentlichen Mobilitätsversorgung und der entsprechenden Infrastrukturen. Dieser Bereich stellt Aufgabenträger vor allem in sehr ländlich geprägten Räumen jedoch nicht selten vor Herausforderungen.

2 Vgl. Küpper, P: „Was sind eigentlich ländliche Räume?“; aus: Informationen zur politischen Bildung, Nr. 343, 02/2020, Ländliche Räume, hrsg. von Bundeszentrale für politische Bildung

3 Küpper P., Steinführer, A.: „Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen“; in: Informationen zur politischen Bildung, Nr. 343, 02/2020, Ländliche Räume, hrsg. von Bundeszentrale für politische Bildung

4 Ebd.

Auf konkrete Hürden und Problemstellungen im Land Brandenburg wird im folgenden Kapitel eingegangen.

2.1 Herausforderungen und Potentiale in Brandenburg

Brandenburg ist mit einer Fläche von 29.476 km² das größte der östlichen Bundesländer.⁵ Mit vergleichsweise vielen dünn besiedelten, landwirtschaftlich geprägten Regionen bietet es einen deutlichen Kontrast zur verdichteten Hauptstadtregion. Damit gehen aber auch verschiedene Problematiken einher, wenn es um eine tragfähige Mobilitätsversorgung für die Bevölkerung geht.

Demographischer Wandel und Abwanderung

Wie viele andere Bundesländer auch hat sich Brandenburg den Herausforderungen des demographischen Wandels zu stellen. Die Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg geht von einem Bevölkerungsrückgang von rund 11,5 % bis zum Jahr 2040 aus (gegenüber 2013).⁶

Dabei vollziehen sich diese Schrumpfungsprozesse nicht gleichmäßig, sondern weisen große Unterschiede zwischen dem Berliner Umland und den weiter entfernt liegenden Regionen Brandenburgs auf. Denn Brandenburg ist in seinen Eigenschaften als Flächenland durch eine ausgeprägte Zweiteilung charakterisiert. Zwischen den berlinnahen Regionen und den berlinfernen Gebieten herrscht ein vergleichsweise starkes Gefälle. Während die Landkreise, die im bzw. nahe am Einzugsgebiet Berlins liegen, verstärkte Pendlerbeziehungen aufweisen und u. a. auch aufgrund der Berliner Wohnungsknappheit und zunehmenden Möglichkeiten zum Home-Office immer attraktiver werden, so sind die berlinferneren Landkreise verstärkt von Abwanderung und Schrumpfungsprozessen betroffen.

In der Konsequenz haben diese Landkreise häufig Probleme, eine zuverlässige, ausreichende sowie ökonomisch tragfähige Mobilitätsversorgung für die Bevölkerung sicherzustellen. Die meist disperse Siedlungsstruktur bringt generell längere Wegestrecken mit sich, welche die ansässige Bevölkerung zur Ausübung ihrer Alltagsaktivitäten zurücklegen muss. Dies führt zu einer verstärkten Nutzung des eigenen Autos, da es die einzige Möglichkeit für zeitliche und räumliche individuelle Flexibilität bietet. Laut Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 liegt der Motorisierungsgrad in Brandenburg über dem Bundesdurchschnitt, das Bundesland hat eine fast vollständige Führerscheinverfügbarkeit und weist eine hohe Fahrzeugdichte auf.⁷

Starke Abwanderungsbewegungen der vornehmlich jüngeren Generationen führen außerdem dazu, dass der Anteil älterer Generationen an der verbleibenden Bevölkerung steigt. Für die Mobilitätsversorgung bedeutet dies, einen größer werdenden Anteil älterer und potentiell mobilitätseingeschränkter Menschen in tendenziell immer dünner besiedelten Regionen über weite Strecken mit einem zuverlässigen öffentlichen und weitgehend barrierefreien Mobilitätsangebot zu versorgen.

Die grundsätzlich geringere Siedlungsdichte in den ländlicheren Landkreisen bringt außerdem mit sich, dass die Nachfrage nach den Leistungen des ÖPNV generell niedriger ist als in urbanen Gebieten. Eine Wirtschaftlichkeit des ÖPNV ist unter diesen Umständen kaum herstellbar. Auch eine Erprobung alternativer Mobilitätsbedienformen ist aufgrund einer nur begrenzt verfügbaren „kritischen Masse“ an Nutzern nur schwer umzusetzen.

5 Vgl. Landesregierung Brandenburg: „Das Land Brandenburg“; <https://www.brandenburg.de/de/land/bb1.c.475252.de>

6 Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, „Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg 2014 – 2040“; www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/BBHeft_derivate_00009543/SB_A01-08-00_2015u00_BB.a.pdf

7 Vgl. Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, „Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030“; https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Mobilit%C3%A4tsstrategie_bf.pdf

Nicht zuletzt werden Lebens- und Arbeitsweisen immer heterogener und differenzierter. Vermehrtes Arbeiten im Home-Office, flexible Arbeitsstile, aber auch immer vielfältigere Freizeitstile verändern das Mobilitätsverhalten und müssen in angepassten Mobilitätslösungen resultieren.

Strukturelle Herausforderungen

Die skizzierten Problematiken aufgrund demographischer und wanderungsbedingter Prozesse werden noch verstärkt durch die Tatsache, dass der übrige öffentliche Personennahverkehr (üÖPNV) in Brandenburg keine Pflichtaufgabe, sondern eine freiwillige Aufgabe ist. So besagt das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg: „Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im übrigen öffentlichen Personennahverkehr einschließlich des Ausbildungsverkehrs ist freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte (kommunaler öffentlicher Personennahverkehr).“⁸ Dies kann im schlechtesten Fall bedeuten, dass der öffentliche Nahverkehr in sehr ausgedünnten Gegenden rein auf dem Schülerverkehr basiert, denn laut Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz – BbgSchulG) sind die Aufgabenträger (also Landkreise und kreisfreie Städte) dafür verantwortlich, den Mobilitätsbedürfnissen der Schülerinnen und Schüler hinreichend Rechnung zu tragen.⁹

Dadurch wird in den meisten Kommunen und Landkreisen zwar eine Minimalversorgung aufgrund der Schülerbeförderung sichergestellt, dies ist aber von einer hinreichenden Mobilitätsversorgung für die restliche Bevölkerung weit entfernt – zumal an Wochenenden und zu Ferienzeiten auch der Schülerverkehr ruht. Häufig bleibt für den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder zur Freizeitgestaltung dann als verlässliche Alternative nur das eigene Auto.

Zur Sicherstellung einer inklusiven und sozialverträglichen Mobilität für die gesamte Bevölkerung wären strukturelle Änderungen nötig: So müsste der ÖPNV generell – auch über den Schülerverkehr hinaus – zur Pflichtaufgabe werden, damit der im Raumordnungsgesetz verankerte Auftrag zur Daseinsvorsorge, „insbesondere die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen [...] zu gewährleisten“¹⁰, realistisch und in hinreichendem Maß sichergestellt werden kann.

Ökologische Herausforderungen

Die ökologischen Folgeschäden, die durch das Verkehrsaufkommen verursacht werden, sind für Brandenburg, genauso wie bundesweit, nicht zu unterschätzen. Um die deutschen Klimaziele für das Jahr 2030 – also eine Senkung von mindestens 55 % der Emissionen im Vergleich zu 1990 – zu erreichen, sind ehrgeizige Maßnahmen erforderlich.¹¹ Denn der Verkehrssektor trägt rund 19 % zum gesamten CO₂-Aufkommen in Deutschland bei.¹² Nicht zu vergessen sind dabei auch die sich auf die menschliche Gesundheit negativ auswirkenden Schadstoffe wie Feinstaub und Stickstoffdioxid (NO₂).

8 Ministerium der Justiz des Landes Brandenburg, „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz - ÖPNVG), § 3; <https://bravors.brandenburg.de/gesetze/oepnvg>

9 „Die Landkreise und kreisfreien Städte haben sich als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr, auch gegenüber den Aufgabenträgern für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr, darum zu bemühen, dass die Fahrpläne und Beförderungsleistungen der öffentlichen Verkehrsmittel in ihrem Gebiet den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler hinreichend Rechnung tragen.“ (Vgl. Ministerium der Justiz des Landes Brandenburg, „Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz – BbgSchulG) §112 Abs. 2; <https://bravors.brandenburg.de/gesetze/bbgschulg#112>

10 Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, „Raumordnungsgesetz“, §2 Abs. 3; https://www.gesetze-im-internet.de/rog_2008/_2.html

11 Vgl. Umweltbundesamt: „Treibhausgas-minderungsziele Deutschlands“; <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/treibhausgas-minderungsziele-deutschlands>

12 Vgl. Verkehrsrundschau, „Klimaschutzbericht: CO₂-Emissionen im Verkehr gestiegen“; <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/klimaschutzbericht-co2-emissionen-im-verkehr-gestiegen-2654114.html>

Auch der verkehrsbedingte Ressourcen- und Energieverbrauch sowie Lärmbelastungen sind Ursache und Treiber für den Umbau des Verkehrssystems. Umweltschonendere Alternativen im Bereich der Antriebe wie elektrisch sowie perspektivisch auch wasserstoffbetriebene Fahrzeuge spielen hier sicherlich eine tragende Rolle. Dennoch muss neben dem Umstieg auf klimafreundlichere Antriebe auch die Vermeidung bzw. Reduzierung des Verkehrsaufkommens konsequent verfolgt werden, um ökologische Belange in Einklang zu bringen. An oberster Priorität sollte hier die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) stehen. In Brandenburg hat jedoch die Zahl der Pkw zwischen 2008 und 2020 (von 1.293.427 im Jahr 2008 auf 1.439.194 im Jahr 2020) kontinuierlich zugenommen.¹³

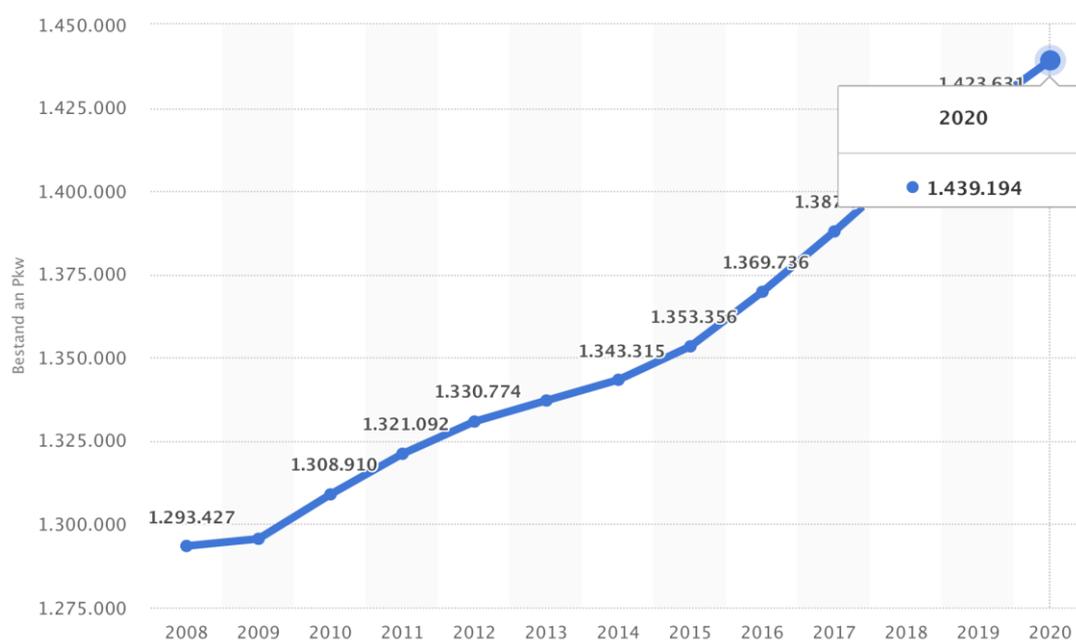


Abbildung 5: Bestand an Personenkraftwagen in Brandenburg von 2008 bis 2020 (Quelle: Statista)

Eine generelle Stärkung des ÖPNV, dessen Ausbau, konsequente Weiterentwicklung sowie die Beschaffung und Nutzung von umweltfreundlichen Antrieben sind für das Ziel der Reduzierung des MIV und der verkehrsbedingten ökologischen Belastungen wesentliche Bausteine.

Zusammenfassend besteht eine der zentralen Herausforderungen in Brandenburg in der Gewährleistung einer effizienten, qualitativ hochwertigen und bezahlbaren Mobilitätsversorgung, die den Anforderungen eines umweltgerechten und klimafreundlichen Verkehrssystems entspricht. Dies gilt nicht nur für die berlinfernen, sondern für alle Landkreise in Brandenburg.

Ausblick, Maßnahmen und Potentiale

Trotz struktureller Hindernisse und Herausforderungen hat die Brandenburgische Landesregierung bereits viele Probleme erkannt und reagiert mit verschiedenen Maßnahmen, um die Entwicklung einer stabileren und gleichzeitig nachhaltigen Mobilitätsversorgung voranzutreiben. Perspektivisch soll hier-

¹³ Vgl. Statista, „Bestand an Personenkraftwagen in Brandenburg von 2008 bis 2020“; <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/255180/umfrage/bestand-an-pkw-in-brandenburg/>

für nicht nur das Schienennetz, sondern auch das in Brandenburg sehr erfolgreiche PlusBus-Netz ausgebaut werden.¹⁴ Dies ist auch im aktuellen Landesnahverkehrsplan verankert.¹⁵ Auch die Fahrradinfrastruktur soll im ganzen Bundesland quantitative und qualitative Verbesserungen erfahren.

Um den Ansprüchen einer umweltverträglichen Mobilität gerecht zu werden, sollen außerdem durch verschiedene Förderprogramme die Elektromobilität sowie die Etablierung weiterer alternativer Antriebe gestärkt werden. Die aktuell laufende Erarbeitung einer Wasserstoffstrategie wird diesen Entwicklungen einen strategisch-organisatorischen Rahmen geben.

Durch eine zielgruppenspezifische Tarifgestaltung im ÖPNV will die Landesregierung weiterhin sicherstellen, dass der Zugang zu öffentlicher Mobilität allen gesellschaftlichen Gruppen offen ist (Schüler-, Azubi-, Semesterticket, verschiedene Abotarife etc.) und damit eine sozialverträgliche Mobilitätsversorgung gewährleistet wird.¹⁶

2.2 Flexible Mobilitätsformen als Lösungsansätze

Ein nachhaltiger und sozialverträglicher Umbau des Verkehrssystems erfordert viele verschiedene aufeinander abgestimmte Bausteine. Dabei spielen auch die Megatrends unserer Gesellschaft wie z. B. die Digitalisierung eine entscheidende zielführende Rolle. Denn die Digitalisierung kann enorme Potentiale bei der Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilitätsversorgung bieten, indem sie Möglichkeiten zur Individualisierung der öffentlichen Mobilität schafft. Notwendig dafür ist ein Verständnis von Mobilität, das mit dem Begriff „MaaS“ (Mobility as a Service) neu definiert werden kann. Dahinter verbirgt sich das Konzept der digitalen Integration von Planung, Buchung, Ticketing und Nutzung verschiedener Mobilitätsoptionen in einem Angebot – womit Reiseketten flexibler und stärker auf individuelle Bedürfnisse anpasst werden können, die gleichzeitig einfach und in einem Prozess plan-, buch- und bezahlbar sind.¹⁷ Dadurch werden sog. intermodale Verkehre möglich – verschiedene öffentliche und/oder private Mobilitätsangebote werden zusammengeführt und integriert, um dem Reisenden ein durchgehendes Mobilitätsangebot „von Haustür zu Haustür“ zu ermöglichen.

Neben dem MaaS-Konzept hat sich der Begriff der On-Demand-Verkehre im Kontext der bedarfsorientierten Mobilität etabliert. Dabei stellen On-Demand-Verkehre einen Baustein innerhalb des MaaS-Konzepts dar, das MaaS-Konzept geht über die bedarfsgesteuerten Personensammelverkehre jedoch hinaus.

Merkmale von On-Demand-Verkehren

Die Weiterentwicklung in der Informations- und Kommunikationstechnologie ermöglicht auch neue Mobilitätsdienstleistungen. Bedarfsgesteuerte Angebote (Mobility-On-Demand-Systeme) bieten Fahr-

14 PlusBusse ergänzen das ÖPNV-Netz mit Bussen in der Qualität des Bahnverkehrs. Die PlusBusse fahren in Brandenburg unter dem Slogan „Ein Takt, mit dem Sie rechnen können“. Seit der Einführung im Jahr 2014 wurden bereits 27 Linien im gesamten Verbundgebiet eingerichtet. Die Marke PlusBus garantiert einen regelmäßigen Taktverkehr von 6 Uhr bis nach 20 Uhr, eine maximale Übergangszeit zwischen Bahn und Bus von 15 Minuten sowie eine Wochenendbedienung. (Vgl. Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, „PlusBus“; <https://www.vbb.de/plusbus>)

15 Vgl. Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, „Landesnahverkehrsplan 2018“; https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/web_Landesnahverkehrsplan_2018_Endstand.pdf

16 Die in diesem Abschnitt dargestellten Informationen wurden im Wesentlichen im Rahmen eines Experteninterviews (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg) generiert; Antworten erhalten am 10.08.2020 in schriftlicher Form.

17 Vgl. VCÖ-Schriftenreihe Mobilität mit Zukunft, 3/2018, „Sharing und neue Mobilitätsangebote“; https://issuu.com/vcoe/docs/2018-03_vc_-_publikation_sharing_und

gästen einen Service, der auf ein Liniennetz und feste Fahrpläne verzichtet und die individuellen Mobilitätswünsche der Nutzer in den Blick nimmt. Damit gehören Mobilitätsdienstleistungen zu den sogenannten Mobility-On-Demand-Systemen, wenn:

- sie auf feste, a-priori Fahrpläne verzichten,
- sie eine App-basierte Fahrtbuchung anbieten,
- sie eine Echtzeit-Disposition auf Basis eines Routingalgorithmus ermöglichen,
- sie eine Fahrtwunschbündelung anstreben (Ride-Pooling),
- deren Fahrer eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nach §48 FeV (Fahrerlaubnis-Verordnung) besitzen.

Rufbusse im ländlichen Raum zählen nicht zu Mobility-On-Demand-Systemen, sofern ihr Service über eine telefonische Bestellung funktioniert und nicht durch eine App-basierte Fahrtbuchung angefordert werden kann.¹⁸

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, bedarfsorientierten Verkehr zu organisieren. Zentral zu nennen ist hier der Richtungsbandbetrieb: Dieser stellt eine wesentliche Betriebsform des ÖPNV dar und verknüpft die Vorteile des Linienverkehrs mit dem Vorteil des Flächenbetriebs. Konkret bedeutet dies, dass für alle Haltestellen Abfahrtszeiten vorab festgelegt und veröffentlicht werden. Stark frequentierte Zugangsstellen werden zu den Fahrplanzeiten immer angefahren, die übrigen lediglich bei Bedarf.

Im Gegensatz zum Richtungsbandbetrieb, der zwar eine gewisse Flexibilität aufweist, aber richtungsgebunden ist, ermöglicht der Flächenbetrieb eine vollflexible Gestaltung der Verbindung zwischen Start und Ziel. Der Verlauf der Fahrt ergibt sich aus den Einstiegsorten und der Lage der Fahrtziele.¹⁹

Formen von On-Demand-Verkehren

Es gibt mittlerweile verschiedene Formen von On-Demand-Verkehren oder auch Mobility-On-Demand-Angeboten. Sie alle ähneln sich im Hinblick auf ihre Nachfrageorientierung, unterscheiden sich jedoch in wichtigen Punkten.

Folgende Formen haben sich „im Fachdiskurs“ durchgesetzt:

- Ridesharing: Steht für Fahrgemeinschaften und umfasst alle privaten Fahrten, bei denen weitere Personen entweder unentgeltlich oder auch unter einer Fahrtkostenbeteiligung (mit-)befördert werden. Die Fahrt findet unabhängig von Mitfahrenden statt.
- Rideselling: Oberbegriff für kommerzielle Fahrten. Dazu gehören:
 - Ridepooling: Steht für die Bündelung von Fahraufträgen (bedarfsgesteuerter Personensammelverkehr). Dies schließt auch die digitalen bedarfsgesteuerten Personensammelverkehre mit ein.
 - Ridehailing: Beinhaltet die Bestellung individueller Fahrten wie Taxis oder Mietwagen.

18 Vgl. Bonus, T., Schmettow, M., Grippenkov, J., König, A., „Der tatsächliche Bedarf hinter bedarfsgesteuerten Angeboten: Analyse des Nutzenbeitrags von Eigenschaften des Bedienkonzepts von Mobility-on-demand-Systemen“; https://www.researchgate.net/publication/324064594_Der_tatsachliche_Bedarf_hinter_bedarfgesteuerten_Angeboten_Analyse_des_Nutzenbeitrags_von_Eigenschaften_des_Bedienkonzepts_von_Mobility-on-demand_Systemen

19 Vgl. Forschungsinformationssystem – Mobilität und Verkehr, „Richtungsbandbetrieb im Regionalverkehr auf dem Lande“; <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/13501/>

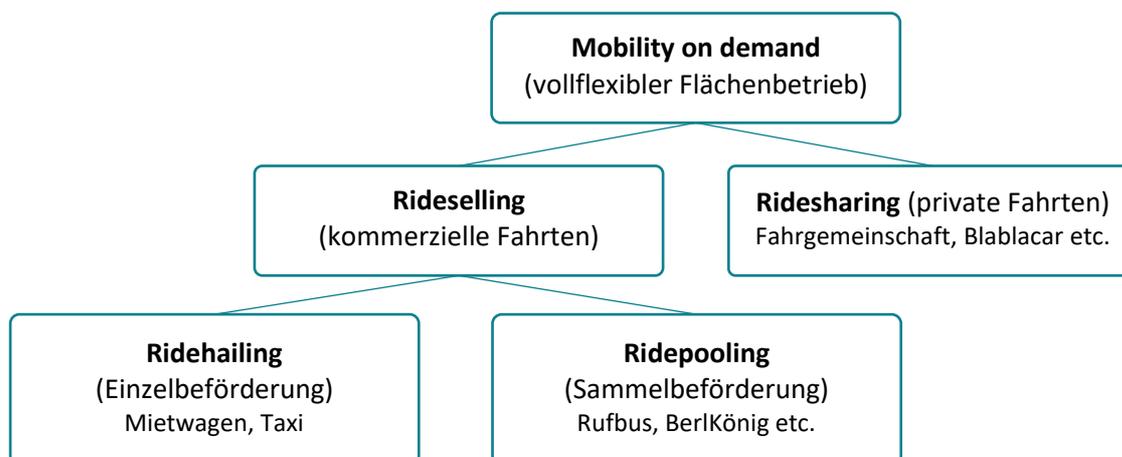


Abbildung 6: Übersicht zur Begriffsunterscheidung von On-Demand-Verkehren (Eigene Darstellung in Anlehnung an Dr. Mehlert, C., „Ride-pooling: Hype oder Disruption?“; <https://www.vvo-online.de/doc/7.VVO-Fachtagung-2018-Christian-Mehlert-KCW.pdf>)

Potenziale und Herausforderungen von On-Demand-Verkehren

On-Demand-Verkehre ermöglichen vielfältige Potenziale durch ihren flexiblen Charakter. Sie können die bestehenden Angebote des ÖPNV intelligent ergänzen und diesen in seiner Gesamtattraktivität stärken. Eine damit verbundene stärkere Nutzung der ÖPNV-Angebote kann eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zur Folge haben und somit einen wichtigen Beitrag zu einer umweltverträglichen Mobilitätswende leisten.

Die folgende Übersicht zeigt die Potentiale auf, die Mobility-On-Demand-Systeme – klug umgesetzt und angewendet – hin zu einer nachhaltigen und bedarfsgerechten Mobilitätsversorgung mitbringen. Nicht zu vergessen sind jedoch auch mit deren Einführung verbundene Herausforderungen.²⁰

Potenziale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung peripher gelegener Gebiete an aufkommensstarke Ziele und ÖPNV- sowie SPNV-Verknüpfungspunkte sowie Einsatz als direkter Zubringer zu definierten Verknüpfungspunkten (Anschluss- und damit Fahrplanbindung) → erhöht die Effektivität des Gesamtverkehrssystems
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erschließung auch peripher gelegener Orte und Siedlungen
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ggf. Umstellung schlecht genutzter Stadtbuslinien mit geringer Wirtschaftlichkeit oder geringem Fahrtenangebot
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einsatz als neues flächenhaftes flexibles Angebot mit Bündelungsfunktion
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedienung vorhandener und virtueller Haltestellen ohne Fahrplanbindung
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimale Abstimmung von Angebot und Nachfrage durch Digitalisierung des Systems
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedienung der „letzten Meile“
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zeitliche und räumliche Flexibilität für den Nutzer

20 Vgl. plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung, „On-Demand-Verkehre – im Prinzip ja, aber wo?“; https://www.plan-mobil.de/wordpress/wp-content/uploads/200909_On_Demand_V%C3%96.pdf

Herausforderungen	▪ Kosten-, Zeit- und Personalaufwand
	▪ On-Demand-Verkehr nur ökonomisch effizient, wenn mehrere Personen befördert werden
	▪ Derzeit (noch) rechtliche Hindernisse
	▪ Flächendeckende Breitbandinfrastruktur muss verfügbar sein

Abbildung 7: Potenziale und Herausforderungen von On-Demand-Verkehren

3 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Auch wenn es mittlerweile im deutschen Raum zahlreiche Beispiele für App-basierte On-Demand-Verkehre gibt, so fehlt es für einen dauerhaften und rechtlich sichergestellten Betrieb immer noch an den entsprechenden Rahmenbedingungen. Im Folgenden wird ein kurzer Überblick über die Regularien des zugrundeliegenden Personenbeförderungsgesetzes und die zu erwartenden Neuerungen durch dessen anstehender Novellierung gegeben.

3.1 Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

In Deutschland werden die rechtlichen Rahmenbedingungen des öffentlichen Personennahverkehrs hauptsächlich im PBefG geregelt. In der Mobilitätsbranche wird das Gesetz bisweilen auch als „Grundgesetz des ÖPNV“ bezeichnet, da es einen wichtigen Ordnungsrahmen für die Organisation des öffentlichen Verkehrs darstellt.²¹ Es stammt in seiner ursprünglichen Fassung aus dem Jahr 1961. Den Vorschriften des Gesetzes unterliegt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Bussen, Straßen- und U-Bahnen, Taxen und neueren Verkehrsformen. Für die gewerbsmäßige Beförderung von Fahrgästen ist eine Genehmigung erforderlich.

Das PBefG dient der Sicherheit und Ordnung sowie der Organisation des ÖPNV, indem es einen Vorbehalt befristeter Genehmigungen für Beförderungsleistungen vorsieht.²²

Grundsätzlich definiert das PBefG die verschiedenen Verkehrsarten. Dabei sind einige im PBefG festgelegte Definitionen relevant für die hier vorliegende Thematik: Nach § 8 Abs. 1f. PBefG ist der öffentliche Personennahverkehr „die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt. Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der in Absatz 1 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet.“²³

Dabei gibt es allerdings Sonderbestimmungen für die einzelnen Verkehrsarten. Hier seien einmal der Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen sowie der Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen genannt. Zum Begriff des Linienverkehrs sagt das PBefG: „Linienverkehr ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Er setzt nicht voraus, dass ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten besteht oder Zwischenhaltestellen eingerichtet sind“ (§ 42). Der sogenannte Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen, der die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen vorsieht, die nicht unter die Definition des Linienverkehrs fallen, unterscheidet in § 46 verschiedene Formen des Gelegenheitsverkehrs: Danach sind ausschließlich der Verkehr mit Taxen, Ausflugsfahrten

21 Vgl. Wortmann, I.: „Wo der aktuelle Entwurf für ein neues Personenbeförderungsgesetz noch hakt“, in: Tagesspiegel Background vom 07.01.2021;

<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/wo-der-aktuelle-entwurf-fuer-ein-neues-personenbefoerderungsrecht-noch-hakt>

22 Vgl. Mobilikon (hrsg. von Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung), „Personenbeförderungsgesetz (PBefG)“;

<https://mobilikon.de/node/1517>.

23 Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, „Personenbeförderungsgesetz“, §8 Abs. 1f.;

https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/___8.html

und Ferienziel-Reisen sowie der Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietfahrzeugen als Gelegenheitsverkehr zulässig.²⁴

Für all diese Formen der Beförderung gilt, dass eine Genehmigung erforderlich ist. § 9 PBefG legt klar die verschiedenen genehmigungspflichtigen Verkehrsarten dar. Der klassische ÖPNV-Linienverkehr wird in der Regel nach § 42 PBefG konzessioniert und kann verschiedene Fördergelder und Ausgleichsmittel in Anspruch nehmen. Flexible ÖPNV-Angebote wie sie bspw. mit Ridepooling-/On-Demand-Diensten, bei denen nicht vorher festgelegte Linien befahren werden, sondern sich Strecke und Uhrzeit je nach Fahrtwunsch situativ ergeben, bereits existieren, sind allerdings im Rahmen des PBefG noch nicht klar geregelt. Nach § 2 Abs. 7 PBefG kann die Genehmigungsbehörde zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel „auf Antrag im Einzelfall Abweichungen von Vorschriften dieses Gesetzes oder von aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften für die Dauer von höchstens vier Jahren genehmigen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen“ – diese Klausel ist als sog. „Experimentierklausel“ bekannt geworden. Die derzeit in Deutschland bereits in verschiedenen Kommunen verkehrenden On-Demand-Dienste nutzen diese Klausel, um ihre Services anzubieten.

Dabei unterliegt die Rechtslage stetiger Weiterentwicklung. Mit der anstehenden Novellierung des PBefG sollen auch die nachfrageorientierten neuen Mobilitätsangebote in den Fokus der gesetzlichen Regelungen gerückt werden.

3.2 Die anstehende Novellierung des PBefG

Die Politik hat den Änderungsbedarf des PBefG an die aktuellen technischen und gesellschaftlichen Entwicklungen erkannt und so wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine parteiübergreifende Findungskommission einberufen, die im Mai 2019 zum ersten Mal tagte. Diese hat auf ihrer letzten Sitzung am 19. Juni 2020 mit breiter Mehrheit ein Eckpunktepapier für eine Modernisierung des Personenbeförderungsrechts beschlossen.²⁵

Das vom BMVI beschlossene Eckpunktepapier enthält 11 Eckpunkte, „die das PBefG auf den Stand der Zeit bringen“²⁶, und sieht unter anderem einige wesentliche Änderungen in Bezug auf die Modernisierung des PBefG mit Blick auf die Digitalisierung vor. Dies bedeutet wichtige Neuerungen für bedarfsorientierte (On-Demand) Mobilitätsangebote. Zusammengefasst sind diesbezüglich folgende zentrale Punkte zu nennen:

24 In diesem Kontext spezifiziert § 47 PBefG klar den Verkehr mit Taxen: Verkehr mit Taxen ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, die der Unternehmer an behördlich zugelassenen Stellen bereithält und mit denen er Fahrten zu einem vom Fahrgast bestimmten Ziel ausführt. Der Unternehmer kann Beförderungsaufträge auch während einer Fahrt oder am Betriebsitz entgegennehmen.

Hingegen ist der Verkehr mit Mietwagen nach § 49 PBefG die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, die nur im Ganzen zur Beförderung gemietet werden und mit denen der Unternehmer Fahrten ausführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt und die nicht Verkehr mit Taxen nach § 47 sind. Mit Mietwagen dürfen nur Beförderungsaufträge ausgeführt werden, die am Betriebsitz oder in der Wohnung des Unternehmers eingegangen sind. Nach Ausführung des Beförderungsauftrags hat der Mietwagen unverzüglich zum Betriebsitz zurückzukehren, es sei denn, er hat vor der Fahrt von seinem Betriebsitz oder der Wohnung oder während der Fahrt fernmündlich einen neuen Beförderungsauftrag erhalten.

25 Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, „Gesetze der 19. Legislaturperiode – Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts“;

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Gesetze-19/entwurf-gesetz-personenbefoerederungsrecht.html?nn=382740>

26 PBefG-Findungskommission, „Modernisierung des Personenbeförderungsrechts – Eckpunkte der PBefG-Findungskommission für eine zukunftsorientierte Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zur Ermöglichung digitalbasierter Geschäftsmodelle“;

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/eckpunktepapier-personenbefoerederungsrecht.pdf?__blob=publicationFile

So sollen bedarfsgesteuerte Pooling-Dienste des ÖPNV zukünftig als Linienverkehr eingestuft werden. Das Eckpunktepapier besagt dazu, dass bedarfsgesteuerte Pooling-Dienste des ÖPNV eine rechtssichere Grundlage für ihre Zulassung brauchen und als Linienverkehr eingeordnet werden sowie über § 42 PBefG regulär genehmigungsfähig sein sollen. Sie unterliegen der Betriebs- und Beförderungspflicht, sind in den öffentlichen Verkehr einzubinden und in das ÖPNV-Tarifsystem zu integrieren – dabei darf ein pauschaler Komfortzuschlag erhoben werden. Diese Neuregelung verbessert in der Konsequenz auch die Finanzierungsmöglichkeiten dieser Dienste, v. a. durch ermäßigten Umsatzsteuersatz und Kfz-Steuerbefreiung, was gerade im ländlichen Raum sehr relevant für deren erfolgreichen Einsatz ist.²⁷

Das Eckpunktepapier sieht aber auch Regelungen zur Genehmigungsfähigkeit von Pooling-Diensten außerhalb des ÖPNV vor, da auch diese eine rechtssichere Grundlage für ihre Zulassung brauchen: Diese Pooling-Dienste sollen einzelne Sitzplätze vermieten dürfen und grundsätzlich nach Ausführung des Beförderungsauftrags nicht zu ihrem Betriebssitz zurückkehren müssen. Kommunen müssen aber, insbesondere auch zum Schutz des ÖPNV, die Möglichkeit der Steuerung dieser Dienste erhalten.

Außerdem soll die digitale Vermittlung von Fahrten geregelt werden. Das Eckpunktepapier stellt klar, dass auch die digitale Vermittlung von Fahrten genehmigungspflichtig ist und somit den Regelungen des PBefG unterliegt. Die Plattformbetreiber sind außerdem für die Einhaltung der Standards und der kommunalen Regeln durch ihre Fahrdienstleister verantwortlich.

Das Eckpunktepapier ist Grundlage für den derzeit diskutierten Referentenentwurf der Bundesregierung für das Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts, der im November 2020 veröffentlicht wurde. Der Entwurf wird derzeit von Sachverständigen diskutiert.

27 Vgl. ebd.

4 Die Mobilitätssituation im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

4.1 Daten zum Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin ist mit einer Fläche von rund 2.527 km² der drittgrößte Landkreis Brandenburgs. Er besteht aus 23 kreisangehörigen Städten und Gemeinden. Diese sind verwaltungsmäßig in drei Ämter (Lindow, Neustadt, Temnitz), vier amtsfreie Städte (Kyritz, Neuruppin, Wittstock/Dosse, Rheinsberg) und drei amtsfreie Gemeinden (Fehrbellin, Heiligengrabe, Wusterhausen) gegliedert.²⁸ Ende Dezember 2019 verzeichnete der Landkreis 98.861 Einwohner.²⁹ Prognosen gehen allerdings davon aus, dass die Einwohnerzahl des Landkreises bis 2030 auf ca. 87.000 Einwohner sinkt.³⁰

Die folgende Übersicht zeigt ausgewählte Daten des Landkreises Ostprignitz-Ruppin, aus denen sich wichtige Korrelationen für die Mobilitätsversorgung ableiten lassen. So lassen beispielsweise Kenntnisse über die Einwohnerzahl im Verhältnis zur Fahrzeuganzahl in einer Region Aussagen zu, wie hoch der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist. Ein weiterer wichtiger Faktor in diesem Zusammenhang ist das Zentrale-Orte-System, welches die Zuständigkeiten im Bereich der Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen abbildet und sichert.³¹ Auch diese Gegebenheiten sind zu berücksichtigen, wenn es darum geht, die Mobilitätsversorgung nachhaltig und effizient zu gestalten.

Kennzahlen des Landkreises	
Fläche	2.526,55 km ²
Einwohner	98.861 (Stand: 31. Dez. 2019)
Einwohnerdichte	39 Einwohner je km ²
Einwohnerprognose bis 2030	87.000 Einwohner
Altersdurchschnitt in % (gruppiert) ³²	0 bis unter 6 = 4,9 % 6 bis unter 20 = 11,57 % 20 bis unter 65 = 57,43 % 65 und älter = 26,09 %

28 Vgl. Landkreis Ostprignitz-Ruppin, „Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin“; <https://www.ostprignitz-ruppin.de/index.phtml?mNavID=1854.34&sNavID=1854.34&La=1>

29 Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, „Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsstand im Land Brandenburg Dezember 2019“; https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/Stat_Berichte/2020/SB_A01-07-00_2019m12_BB.xls

30 Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, „Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg 2014 – 2040“; https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/BBHeft_derivate_00009543/SB_A01-08-00_2015u00_BB.a.pdf

31 Hinter dem Konzept der zentralen Orte steht die Idee der örtlichen Bündelung der für das Leben notwendigen Einrichtungen. Die Länder weisen in ihren Landesentwicklungsplänen ausgewählte Gemeinden als zentrale Orte aus und ordnen ihnen eine Hierarchie und einen entsprechenden Ausstattungskatalog zu: ein Grundzentrum verfügt über die elementare Ausstattung und ist für ein räumlich begrenztes Gebiet zuständig; ein Mittelzentrum hat speziellere Angebote und versorgt Menschen in einem weiteren Radius; in einem Oberzentrum sind auch Angebote von überregionaler Bedeutung zu finden. Die zentralen Orte versorgen ihre eigenen Einwohner und die in ihrem Einzugs- bzw. Verflechtungsbereich. Sie sind Versorgungsanker für eine ganze Region und ergänzen sich in ihrem Angebot idealerweise zu einem bundesweiten Versorgungsnetz ohne größere Lücken. (Vgl. Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, „Das System der zentralen Orte“; <https://www.bmi.bund.de/DE/themen/heimat-integration/raumordnung-raumentwicklung/grundlagen/zentrale-orte/zentrale-orte-node.html>)

32 Information schriftlich erhalten vom Landkreis Ostprignitz-Ruppin am 09.02.2021

Mobilität	
Gesamtanzahl motorisierter Fahrzeuge ³³	75.979
Investitionen ÖPNV Haushaltsjahr 2020 ³⁴	4.336.100 Euro
ÖPNV Abos (im Jahr 2020) ³⁵	74 OPR (Landkreis)-Abos
Versorgungsfunktion (Zentrale Orte-System) ³⁶	
Oberzentrum	Berlin
Mittelzentren	Neuruppin, Kyritz, Wittstock/Dosse (Mittelzentrum in Funktionsteilung), Pritzwalk (LK Prignitz) (Mittelzentrum in Funktionsteilung)

4.2 Mobilitätsbezogene Planwerke

Gut funktionierende Mobilitätsangebote und Infrastrukturen bedürfen einer effizienten Organisation. Zur Sicherung einer leistungsfähigen, finanzierbaren und nachhaltigen Mobilitätsversorgung werden auf Landesebene entsprechende leitbildgebende Konzepte verabschiedet, deren Ziele durch die Erstellung von Fachplänen umgesetzt werden. Die Zuständigkeiten für die einzelnen Verkehrsträger verteilen sich dabei auf verschiedene Schultern. Während das Land Brandenburg für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zuständig ist, sind Landkreise und kreisfreie Städte für den übrigen ÖPNV (üÖPNV, also Straßenbahnen und Busse) verantwortlich. Die Anforderungen für den SPNV werden im Landesnahverkehrsplan niedergeschrieben, die Anforderungen für den üÖPNV in den kommunalen Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger, also der Landkreise und kreisfreien Städte.³⁷



Abbildung 8: Mobilitätsbezogene Planwerke

33 Information schriftlich erhalten vom Landkreis Ostprignitz-Ruppin am 12.06.2020

34 Vgl. Landkreis Ostprignitz-Ruppin, „Haushaltsplan des Landkreises Ostprignitz-Ruppin“; https://www.ostprignitz-ruppin.de/media/custom/353_7414_1.PDF?1591863069

35 Information schriftlich erhalten von Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft am 17.02.2021

36 Vgl. Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg, „Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)“; <https://gl.berlin-brandenburg.de/landesplanung/landesentwicklungsplaene/lep-hr/lep-hr-festlegungskarte-895053.php>

37 Vgl. Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, „ÖPNV Konzept 2030 und i2030“; <https://www.vbb.de/unsere-themen/planen-fr-die-zukunft/i2030-und-oepnv-konzept-2030>

Diese Planwerke werden im Folgenden kurz skizziert.

Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg

Seit Februar 2017 hat das Land Brandenburg eine Mobilitätsstrategie. Sie hat eine Leitbildfunktion und beinhaltet die mobilitätspolitischen Ziele mit dem Zeithorizont 2030 für die Organisation einer umwelt- und bedarfsgerechten Mobilität in Brandenburg. Außerdem konkretisiert sie, wie diese Ziele zu erreichen sind. Sie wurde unter Einbezug aller relevanten Partner innerhalb der Landespolitik, den Ressorts der Landesregierung, der Wirtschaft, Verbänden, Vereinen und Kommunen sowie den Bürgern erarbeitet. Die partizipativ angelegte Strategie hat so die Funktion, möglichst viele Interessen, Ansprüche und Sichtweisen zu integrieren.

Die in der Mobilitätsstrategie aufgeführten Ziele werden in den Fachplanungen des Landes, und somit auch im Landesnahverkehrsplan, konkretisiert. Zu den zentralen Zielstellungen der Mobilitätsstrategie gehören unter anderem die bedarfsgerechte Sicherung der Mobilität in Stadt und Land, die Sicherung einer zielgruppen- und bedarfsgerechten Mobilität, eine umweltfreundliche sowie sozial gerechte und verkehrssichere Gestaltung der Mobilität, sowie die Nutzung der digitalen Revolution³⁸ – Ziele, die auch im Rahmen von OhneAutoMobil_OPR bedient werden sollen.

Landesnahverkehrsplan Brandenburg

Der Landesnahverkehrsplan (LNVP) ist das Instrument, mit dem das Land als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr definiert, wie im Sinne der Daseinsvorsorge und einer Strukturentwicklung eine ausreichende Bedienung im SPNV erfolgen soll. Der aktuelle Landesnahverkehrsplan in der Fassung vom 28.08.2018 orientiert sich an den Zielen der Mobilitätsstrategie 2030 und der Landesentwicklungsplanung. Seine wesentliche Funktion ist es, die Mobilität der Menschen in der Region zu sichern und eine hohe Standortqualität für Wohnen und Wirtschaft zu gewährleisten. In den Landesnahverkehrsplan gehen die Ergebnisse umfangreicher Analysen zur Identifizierung von Verbesserungspotenzialen sowie Stellungnahmen von Gebietskörperschaften/Kommunen, Institutionen, Verkehrsunternehmen, Verbänden und Bürgern ein.

Der Landesnahverkehrsplan für den SPNV wird alle fünf Jahre fortgeschrieben. Er dient dabei auch den kommunalen Aufgabenträgern des übrigen ÖPNV als Rahmen und Orientierung für ihre eigenen Nahverkehrsplanungen, denn die Angebots- und Fahrplanabstimmung zwischen Bussen und Bahnen ist ein wichtiger Aspekt bei der Gestaltung eines attraktiven Gesamt-ÖPNV. In diesem Kontext erwähnt der aktuelle Landesnahverkehrsplan beispielsweise explizit, dass es ein Ziel des Landes Brandenburg ist, das PlusBus-Netz als Ergänzung zum SPNV-Netz im gesamten Land Brandenburg weiterzuentwickeln, da die bisherigen Fahrgastbefragungen zeigen, dass ein solcher in den Bahnverkehr integrierter Busverkehr gut von den Fahrgästen angenommen wird.³⁹ Auch in Bezug auf alternative Bedienformen wie beispielsweise Rufbusssysteme, für deren innovative Neu- und Weiterentwicklung derzeit aber ein entsprechender Rechtsrahmen fehlt, verspricht der Landesnahverkehrsplan, zusätzliche Möglichkeiten für deren Gestaltung zu schaffen.⁴⁰

38 Vgl. Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, „Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030“; https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Mobilit%C3%A4tsstrategie_bf.pdf

39 Vgl. Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, „Landesnahverkehrsplan 2018“; https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/web_Landesnahverkehrsplan_2018_Endstand.pdf

40 Ebd.

Kommunaler Nahverkehrsplan

Die Nahverkehrspläne der kommunalen Aufgabenträger bilden wiederum den Rahmen für die Entwicklung des übrigen ÖPNV (üÖPNV), also Busse und Straßenbahnen. Darin definiert der Aufgabenträger – Landkreis oder kreisfreie Stadt – insbesondere die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen. Laut Personenbeförderungsgesetz § 8 Abs. 3 hat der Nahverkehrsplan „auch die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“⁴¹ Der Nahverkehrsplan spielt auch für die Erteilung der Linienkonzessionen durch die Genehmigungsbehörde eine große Rolle.⁴²

Für einen optimal funktionierenden ÖPNV ist es weiterhin zentral, dass die Abstimmung des Bus- und Bahnangebotes in den Nahverkehrsplänen betrachtet wird. Dies betrifft im Wesentlichen die fahrplanmäßige Abstimmung von Anschlüssen zwischen SPNV und üÖPNV, die Abstimmung der Bedienung aller den Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers überschreitenden Linien und die Analyse von Gebieten mit entsprechenden Handlungserfordernissen, um eine Optimierung des Gesamtangebotes von Bussen und Bahn herzustellen.⁴³

Der im vorliegenden Kontext relevante Nahverkehrsplan für den Landkreis Ostprignitz-Ruppin gilt seit 2015. Eine Fortschreibung und Weiterentwicklung des Nahverkehrsplans ist derzeit im Prozess.

4.3 Bisherige Projekte und Modellvorhaben zum Thema Mobilität im Landkreis OPR

Der Landkreis OPR nimmt seine Rolle als Aufgabenträger im Bereich Daseinsvorsorge und Mobilität ernst und hat bereits in verschiedenen Projekten und Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Region aktiv mitgewirkt.

Modellvorhaben zum Thema „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“

So war der Landkreis von Januar 2016 bis September 2019 eine von 18 Modellregionen im bundesweiten Modellvorhaben zum Thema „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“. Mit dem vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung initiierten Modellvorhaben sollte ein Beitrag zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensverhältnisse geleistet werden. In diesem Rahmen haben vom demografischen Wandel besonders betroffene Regionen, ausgehend von ihrer Bevölkerungsentwicklung und ihren längerfristigen Entwicklungsbedingungen, innovative Konzepte und Strategien erarbeitet, mit denen in Zukunft sowohl Daseinsvorsorge und Nahversorgung als auch eine nachhaltige Mobilitätsversorgung gewährleistet werden kann.

41 Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, „Personenbeförderungsgesetz“; https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/___8.html

42 Vgl. Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, „Landesnahverkehrsplan 2018“; https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/web_Landesnahverkehrsplan_2018_Endstand.pdf

43 Ebd.

Übergeordnetes Ziel der Modellregion OPR war in diesem Rahmen die langfristige Sicherung der Erreichbarkeit der Versorgungsangebote auch ohne eigenen Pkw.⁴⁴ Die Ergebnisse und geplanten Maßnahmen der in diesem Rahmen entwickelten Kooperationsraum- und Mobilitätsstrategie haben in das vorliegende Projekt OhneAutoMobil_OPR Eingang gefunden und wurden in dessen Kontext zum Teil umgesetzt bzw. weiterentwickelt: Hierzu gehören die Fortsetzung des Mobilitäts-Dialogs mit der Bürgerschaft, Ortspolitik, Vereinen und Betrieben, welcher das jährliche „Puls-Fühlen“ in einer Bürgerveranstaltung, die Beratung von Akteuren und Initiativen, Marketingaktionen, regelmäßige Vernetzungstreffen sowie die Einbindung relevanter Gremien beinhaltet. Die Verstetigung des Prozessmanagements für (neue) Mobilitätsangebote wurde ebenfalls durch die im Rahmen von OhneAutoMobil_OPR geschaffenen beim Landkreis angesiedelten „Vernetzungsstelle Mobilität“ gesichert.

AutoNV_OPR

In dem Forschungsvorhaben mit dem Projekttitel „Autonomer Öffentlicher Nahverkehr im ländlichen Raum – Wirkungsforschung zu neuen Formen innovativer öffentlicher Mobilität und Nutzerakzeptanz anhand eines Probetriebs in der Modellregion Ostprignitz-Ruppin“ (Fördermittelgeber: BMVI, Förderrichtlinie „Automatisiertes und vernetztes Fahren“) wurde von August 2017 bis Ende Juni 2020 wissenschaftlich untersucht, wie fahrerlose automatisiert fahrende Fahrzeuge in Form von Minibussen im ländlichen Raum eingesetzt werden können und wie sie Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs werden können. Dabei wurde auch erforscht, wie diese Fahrzeuge von den künftigen Nutzern angenommen werden. Zentrales Element des Vorhabens war ein Probetrieb auf öffentlichen Straßen, um praktische Erfahrungen zu sammeln. Weiterhin wurden Fragen der Verkehrsplanung und Straßengestaltung thematisiert und untersucht, wie Fahrzeuge und Bedientechnik gestaltet sein müssen, damit sich alle Menschen eine Fahrt in einem Fahrzeug ohne Fahrer zutrauen.

Der Probetrieb des Minibusses verlief auf einer Strecke in Wusterhausen/Dosse durch das historische Ortszentrum bis in den südlichen Teil der Stadt. Wegen der geringen Geschwindigkeit, mit der die Minibusse derzeit fahren dürfen, kam ein Überlandverkehr für den Probetrieb in Ostprignitz-Ruppin (noch) nicht in Frage.⁴⁵

Im Verlauf des Pilotbetriebs wurde festgestellt, dass die Bevölkerung – auch die ältere Generation – solch neuen Mobilitätsformen generell offen gegenübersteht. Für einen Einsatz im Alltagsverkehr erwies sich die Technologie allerdings als noch nicht ausreichend ausgereift und gerade im Bereich der Interaktionen zu störanfällig. Die derzeit noch geringe Geschwindigkeit des Busses ist außerdem für den Mischverkehr problematisch.⁴⁶

Pimp Your Town!

Als engagiert und beteiligungsaffin erweist sich auch die Jugend im Landkreis Ostprignitz-Ruppin. Vom 10. bis 12. März 2020 beteiligten sich rund 100 Schüler der Oberschule am Rhin Fehrbellin im Rahmen des Kommunalpolitik-Planspiels zur Jugendbeteiligung Pimp Your Town! und schlüpften in die Rolle von Kommunalpolitikern, um gemeinsam Politik zu machen.

In den drei parallel stattfindenden Ausschusssitzungen „Jugend und Familie“, „Bildung und Kultur“ und „Bau, Umwelt und Verkehr“ diskutierten die Politikklassen unter anderem auch mobilitätsbezogene

44 Vgl. REG Regionalentwicklungsgesellschaft Nordwestbrandenburg, „Mobil.Dasein.OPR!“; <https://www.reg-nordwestbrandenburg.de/regionalentwicklung/mobilitaet/mobil-dasein/>

45 Vgl. REG Regionalentwicklungsgesellschaft Nordwestbrandenburg, „AutoNV_OPR“; <https://www.autonv.de/>

46 Information erhalten im Rahmen eines Experteninterviews (Landkreis OPR), geführt am 11.06.2020.

Themen wie den öffentlichen ÖPNV mit Bezug auf Fahrzeiten, Tickets, Ausbau der Busverbindungen sowie die Radverkehrsinfrastruktur.⁴⁷

Die hohe Beteiligung ist ein klares Zeichen dafür, dass aktive Partizipation unter den Jugendlichen gewünscht und gelebt wird. Die Sicherung sowie Verbesserung des Mobilitätsangebots stellt ein wichtiges Thema dar – gerade auch bei Personengruppen, die nicht im Besitz eines Führerscheins oder eigenen Autos sind.

Dorfauto Barsikow

Des Weiteren wurde mit der Anschaffung von gemeinschaftlich genutzten Dorfautos experimentiert. Der zur Gemeinde Wusterhausen/Dosse gehörende Ortsteil Barsikow verfügt seit Anfang 2020 über ein sogenanntes Dorfmobil. In Form eines Elektroautos steht es den Bewohnern der Gemeinde zur Verfügung und kann über eine App gebucht werden. Das Vorhaben wurde vom Landkreis durch ein landkreiseigenes Förderprogramm zu 80 % gefördert und verzeichnet seit Projektstart eine hohe Nachfrage.⁴⁸ Leider stellt für kleine Gemeinden und Kommunen trotz des vorhandenen Willens zur Erprobung neuer Mobilitätsformen der zu erbringende Eigenanteil häufig ein unüberwindbares Hindernis für die Teilnahme an solchen Vorhaben dar. So wurden für das vom Landkreis neu aufgelegte Förderprogramm leider keine Antragswege verzeichnet.

Diese Initiativen und Projekte verdeutlichen die Bestrebungen des Landkreises OPR, die Mobilitätsversorgung stabiler, flexibler und innovativer aufzustellen. Sie werden mit dem Projekt OhneAutoMobil_OPR nun konsequent fortgesetzt.

4.4 Aktuelle Mobilitätslösungen im Landkreis OPR – Status Quo und Trends

Im Landkreis Ostprignitz-Ruppin kann man aus demographischen Gesichtspunkten von einer Zweiteilung sprechen. Während der berlinnahe Raum sich dynamisch entwickelt, Mieten in Städten wie Neuruppin deutlich steigen und auch der Raum um Neustadt/Dosse stabile Bevölkerungszahlen aufweist, so haben die Städte im westlichen Teil des Landkreises wie Wittstock/Dosse, Rheinsberg aber auch Kyritz und deren umliegende Gemeinden mit dem demographischen Wandel stärker zu kämpfen.

47 Vgl. Politik zum Anfassen e.V., „Pimp your town! Fehrbellin“; <https://www.pimpyourtown.de/fehrellin/>

48 Vgl. Barsikow e.V., „Dorfmobil Barsikow“; <http://dorfmobil.barsikow.de/>



Abbildung 9: Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin (Quelle: LK OPR)

Damit gehen auch Herausforderungen für die Mobilitätsversorgung einher. Im folgenden Abschnitt wird die derzeitige Mobilitätssituation im Landkreis Ostprignitz-Ruppin etwas genauer betrachtet. Im Fokus stehen Fahrrad, Auto, Schiene, Taxen und Busse.

Fahrrad

Im Landkreis OPR ist ein deutlicher Trend hin zur verstärkten Nutzung des Fahrrads zu erkennen – auch und gerade im Berufsverkehr. Der Landkreis plant zur Unterstützung dieser Entwicklung weitere Maßnahmen. So soll im ganzen Landkreis generell das Radwegenetz weiter ausgebaut werden. In der Kreisstadt Neuruppin wurden außerdem die Bushaltestellen mit besseren Abstellvorrichtungen für Fahrräder ausgestattet.

Auch die Nachfrage nach Fahrradgaragen an den Bahnhöfen hat zugenommen – nicht zuletzt, weil sich für längere Strecken, auch für den Berufsverkehr, Elektrofahräder anbieten, die aufgrund des hohen Anschaffungswerts nach sicheren Abstellmöglichkeiten verlangen. Bislang wurden 16 Fahrradgaragen in der Form von Fahrradboxen, z. T. mit Ladesäulen ausgestattet, an vier Standorten (Breddin, Kyritz, Neustadt und Neuruppin) installiert und zwei dreirädrige E-Bikes beschafft. Vorrangige Standorte für

die Aufstellung der Fahrradboxen waren öffentlich zugängliche Verknüpfungspunkte zwischen Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr.⁴⁹ Die E-Bikes werden aktuell den Bewohnern des Sternhofes in Rohrlack bei Neuruppin – einer Demeter Gärtnerei, die seit 1997 als Niederlassung der Werkgemeinschaft für Berlin-Brandenburg gGmbH mit behinderten Menschen arbeitet⁵⁰ – zur Verfügung gestellt.

Auto

Der Autobestand im Landkreis ist vergleichsweise hoch und liegt damit im deutschen Durchschnitt ländlicher Räume. Dabei erweist sich der Anteil an Elektroautos als vergleichsweise bescheiden.⁵¹

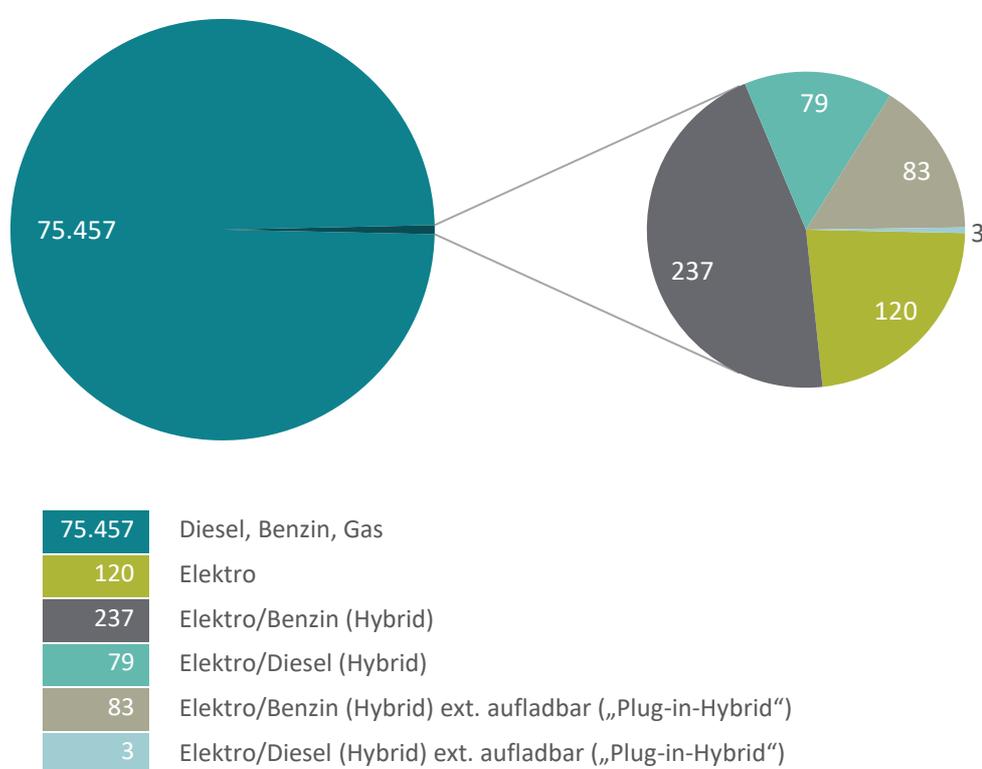


Abbildung 10: Fahrzeugbestand im Landkreis OPR – unterteilt nach Antriebsarten (Stand 12.06.2020, Quelle: LK OPR)

Landkreisweit gibt es rund 26 E-Ladestationen.⁵² Der Fuhrpark des Landkreises selbst verfügt derzeit über vier E-Fahrzeuge.

Wie bereits im vorangehenden Kapitel dargestellt, gibt es im zur Gemeinde Wusterhausen/Dosse gehörenden Ortsteil Barsikow seit Anfang 2020 ein eigenes Fahrzeug, das sogenannte Dorfmobil. Dieses steht in Form eines Elektroautos den Bewohnern der Gemeinde nach dem Prinzip des Car-Sharing zur

49 Vgl. Landkreis Ostprignitz-Ruppin, „Mobilitätsprojekte OPR“; <https://www.mobil-opr.de/mobilitaetsprojekte-opr>

50 Vgl. LebensWerkGemeinschaft gGmbH, „Sternhof“; <https://werkgemeinschaft-bb.de/index.php/11-werkstaetten/rohrlack/11-sternhof>

51 Informationen erhalten vom Landkreis Ostprignitz-Ruppin am 12.06.2020

52 Vgl. Stadtwerke Neuruppin, „e-mobilität“; <https://www.swn.de/e-mobilitaet.html>

Verfügung und kann über eine App gebucht werden. Das Angebot wird von den Einwohnern sehr gut angenommen.

Schiene

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin wird durch die Regionalexpress-Linien RE 2 und RE 6 sowie die Regionalbahn-Linien RB 54 und RB 73 bedient. Die SPNV-Leistungen werden durch die DB Regio AG, die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB), die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) sowie die Hanseatische Eisenbahn GmbH (HANS) auf Basis verkehrsvertraglicher Regelungen mit den Ländern Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern erbracht. Durch die angebotenen SPNV-Leistungen wird die regelmäßige Erreichbarkeit des Oberzentrums Berlin sowie der Mittelzentren Neuruppin, Kyritz sowie Wittstock/Dosse sichergestellt.⁵³

Für die Attraktivität der Kreisstadt Neuruppin ist die Anbindung an die Hauptstadt zentral. Derzeit verkehren Züge im stündlichen Takt zwischen Neuruppin, Bahnhof Rheinsberger Tor, und Berlin. Bis voraussichtlich Ende des Jahres 2024 soll der Takt der Bahnverbindung Neuruppin – Berlin auf 30 Minuten verdichtet werden. Dazu ist ein Streckenausbau geplant.

Mit der Ausschreibung für die nächste Generation an Zügen spätestens ab 2028 sollen außerdem Züge mit Hybridtechnologie zum Einsatz kommen: Diese könnten von Neuruppin bis Hennigsdorf batteriebetrieben, ab Hennigsdorf – verbunden mit der Oberleitung – mit Strom verkehren. Auch Inselbetriebe bzw. Ladeinseln werden diskutiert, um die Stromversorgung auf der gesamten Strecke sicherzustellen.

Taxi

Es gibt ca. 20 Taxiunternehmen im Landkreis. Viele davon sind jedoch im Besitz einer Mischkonzession, das heißt sie betreiben nicht nur ein Taxi-, sondern auch ein Mietwagengeschäft. Dies ist für viele Anbieter das lohnendere Modell, da es einen flexibleren und vorteilhafteren Geschäftsbetrieb ermöglicht. Ein davon wichtiger Anteil ist beispielsweise der Flughafentransfer. Ein Großteil der reinen Taxifahrten wird dagegen im Rahmen von Krankenfahrten bedient, welche von den Krankenkassen ausgeschrieben werden. Damit sind Taxiunternehmen nicht zwingend auf weitere Fahrten angewiesen. Nicht selten wird es in der Alltagsrealität im Landkreis OPR zur Herausforderung, erfolgreich ein Taxi zu ordern – vor allem zu Abendzeiten kann dies zu einem schwierigen Unterfangen werden.

Busse

Für die Mobilitätsversorgung mit Bussen sorgt im Landkreis OPR die Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft (ORP). Seit 1992 verantwortet sie das ÖPNV-Angebot im Landkreis und hat heute rund 130 Mitarbeiter und 98 Busse.⁵⁴

Aktuell stützt sich der öffentliche Nahverkehr im Landkreis OPR vergleichsweise stark auf die Schülerbeförderung. Die Beförderung von Schülern und Auszubildenden umfasst einen Anteil von rund 73 % am Gesamtaufkommen der Beförderungsfälle des üÖPNV.⁵⁵

Die Schülerbeförderung ist in den öffentlichen Personennahverkehr eingegliedert.⁵⁶ Damit stehen die Busse für den Schülertransfer auch allen anderen Bevölkerungsgruppen zur Verfügung – ein Vorteil für die Bevölkerung, da durch die Schülerbeförderung ein erhöhtes Mobilitätsangebot verfügbar ist. Dies

53 Vgl. Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, „Liniennetze“; <https://www.vbb.de/fahrplan/liniennetze>

54 Vgl. Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft, „Wir sorgen für Mobilität im Landkreis – seit 25 Jahren“; <https://www.orp-busse.de/Unternehmen/Vorstellung/>

55 Vgl. Landkreis Ostprignitz-Ruppin, „Nahverkehrsplan Landkreis Ostprignitz-Ruppin“, 2015, S. 46

56 Vgl. ebd., S. 13

gilt allerdings nur zu Schulzeiten. Am Wochenende und in den Ferienzeiten ist das Busangebot in vielen Gebieten dagegen relativ ausgedünnt. Außerdem bestimmen die Schulanfangs- und -endzeiten den Fahrplan für den Schülerverkehr und damit im Wesentlichen für den Busverkehr allgemein, womit weitere Anschlussverbindungen, beispielsweise zum SPNV, nicht sichergestellt sind.

Trotzdem wird jeder Ort im Landkreis, der mindestens 300 Einwohner hat, auch unabhängig von der Schülerbeförderung mindestens drei Mal am Tag (Montag bis Freitag) durch den üÖPNV bedient.

Zusätzlich gibt es drei PlusBus-Linien (711: Kyritz-Wusterhausen; 756: Neuruppin-Fehrbellin-Linum, 764: Neuruppin-Rheinsberg) im Landkreis OPR, die ebenfalls von der Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft betrieben werden. Die Linie 711 verbindet Neuruppin über Wusterhausen mit Kyritz. In Neuruppin besteht am Bahnhof Rheinsberger Tor dann Anschluss an die Züge des RE6 nach Berlin, am Bahnhof Wusterhausen zur RB73 in Richtung Neustadt. Die Linie 756 verbindet Neuruppin, Fehrbellin und Linum und die Linie 764 schafft eine Verbindung zwischen Neuruppin und Rheinsberg. Auch diese beiden PlusBus-Linien bieten zeitnahe Anschlüsse an den RE6 nach Berlin. Für die Ortschaften, die an den PlusBus-Linien liegen, stellen die PlusBusse einen großen Zugewinn an Mobilität dar.

Darüber hinaus hat auch der Tourismus dafür gesorgt, dass sich die Mobilitätssituation für verschiedene Regionen und Ortschaften verbessert hat. So werden manche Ziele durch „Saisonlinien“ im Sommer zusätzlich bedient, so z. B. der Tierpark in Kunsterspring und die Region um Zerlang. Auf manchen touristischen Strecken werden darüber hinaus Fahrradanhänger eingesetzt, um eine Fahrradbeförderung zu ermöglichen. Im Alltagsverkehr wird dies aufgrund der dadurch erwarteten Zeitverzögerung im Busfahrplan noch nicht umgesetzt. Es bestehen aber Pläne, die Möglichkeit der Fahrradmitnahme testweise auf einer der PlusBus-Strecken anzubieten. Generell könnte dies einen hohen Mehrwert für Nutzer bieten, die im Sinne einer intermodalen Reisekette ihr Fahrrad am Zielort benutzen wollen, um beispielsweise ihren Arbeitsplatz schnell, unkompliziert und nachhaltig zu erreichen.

Vor allem in den ländlicher geprägten Gebieten des Landkreises, z. B. in den Horstdörfern, ist es auf manchen Streckenabschnitten möglich, einen Rufbus zu benutzen. Dieser muss mindestens 60 Minuten im Voraus telefonisch bestellt werden. Derzeit stellt der Rufbus allerdings ein Nischenprodukt dar, das von der Bevölkerung vergleichsweise wenig in Anspruch genommen wird. Auswertungen von Fahrgastzahlen der letzten fünf Jahre zeigen beispielsweise, dass die betreffende Buslinie 757 auf den Teilabschnitten, auf denen sie als Rufbus operiert, im Schnitt lediglich zwischen 1 und 2 Personen befördert ([siehe Kapitel 5.2.3](#)).

Generell arbeitet der Landkreis daran, die Mobilitätsversorgung in der Region zu stärken und eine Abkehr vom MIV zu erwirken, indem die Haltestellensituation verbessert, eine umfassendere Ladesäuleninfrastruktur für Elektroautos angeboten wird und die PlusBusse durch WLAN-Verfügbarkeit attraktiver gestaltet werden.⁵⁷

57 Die in diesem Kapitel dargelegten Informationen wurden zum Großteil aus Experteninterviews (Landkreis OPR und Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft, geführt am 11.06.2020 und 18.06.2020) generiert.

5 Bedarfsermittlung und Akzeptanzanalyse flexibler ÖPNV-Bedienformen – Auswertung der Untersuchungen

Essentielles Element der ersten einjährigen Projektphase war es, zu analysieren, ob flexible, nachfrageorientierte Mobilitätsangebote in Form von sog. On-Demand-Bedienformen bei der Bevölkerung grundsätzlich erwünscht sind und wie diese Angebote konzipiert sein müssten, um für die Bürger attraktiv zu sein. Die für die Analyse notwendigen Informationen wurden anhand von Bevölkerungsumfragen, die in zwei Testgebieten – der Kreisstadt Neuruppin und dem dünn besiedelten Umland südlich der Kreisstadt, den sog. Horstdörfern – durchgeführt wurden, erhoben.

In diesem Kapitel werden die zentralen Ergebnisse der Befragungen vorgestellt. Die Resultate waren die Basis für die Entwicklung von konkreten Bedienkonzepten für nachfrageorientierte On-Demand-Mobilitätsangebote in den beiden Testgebieten, die anschließend erläutert werden.

5.1 Testgebiet I: Die Kreisstadt Neuruppin

Daten zum Untersuchungsgebiet

Die Stadt Neuruppin ist in ihrer Funktion als Kreisstadt nicht nur Sitz der Verwaltung des Landkreises Ostprignitz-Ruppin, sondern ist auch für den Nordwesten Brandenburgs ein bedeutender Wirtschaftsstandort. Es gibt etwa 1.200 Unternehmen in der Stadt. Branchenschwerpunkte sind Kunststoffe, Automotive, Holzverarbeitung, Ernährungswirtschaft, Papier und Tourismus.⁵⁸ Neben der Bedeutung als Wirtschaftsstandort ist die Stadt auch ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, der durch den RE 6 eine stündliche Verbindung nach Berlin ermöglicht, welche perspektivisch zu einer halbstündlichen Verbindung verdichtet werden soll.

Die wesentliche ÖPNV-Erschließung (innerhalb) der Stadt erfolgt im Mittelzentrum durch die Stadtbuslinie 770, die der bandartigen Stadtstruktur folgt und die Hauptquell- und Hauptzielgebiete sowie die Bahnhofstabelle Neuruppin Rheinsberger Tor verbindet (aktuell 20-min-Takt).

Das restliche Stadtgebiet wird durch die Stadtlinien 771 und 772 erschlossen. Die Linie 772 verkehrt zwischen Alt Ruppin und Bahnhof Rheinsberger Tor. Die Linie 771 zieht sich vom Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Rheinsberger Tor mäanderartig durch die Stadt und erschließt den zweiten Bahnhofpunkt Neuruppin West.⁵⁹

Beide Linien verkehren von Montag bis Freitag von ca. 6.30 Uhr bzw. 7.00 Uhr bis 17.30 Uhr – an Schultagen im Stundentakt und während der Ferien im Zwei-Stunden-Takt.⁶⁰ Trotz der drei verkehrenden Stadtlinien gibt es Stadtteile, die nicht durch den ÖPNV erschlossen sind (Annahme Radien von 300 m).⁶¹

58 Vgl. Stadtverwaltung der Fontanestadt Neuruppin, „Wirtschaft, Neuruppin – ein starker Standort“; <https://www.neuruppin.de/stadtentwicklung-wirtschaft/wirtschaft.html>

59 Im Juni 2020 wurde die ursprüngliche Linie 771 in die Linien 771 und 772 geteilt.

60 Vgl. Ostprignitz-Ruppiner-Personenverkehrsgesellschaft „Linienübersicht“; <https://www.orp-bus.de/Fahrplaene/Fahrplanuebersicht/>

61 Vgl. Landkreis Ostprignitz-Ruppin, „Untersuchungsgebiet“; <https://www.mobil-opr.de/das-projekt/untersuchungsgebiet>

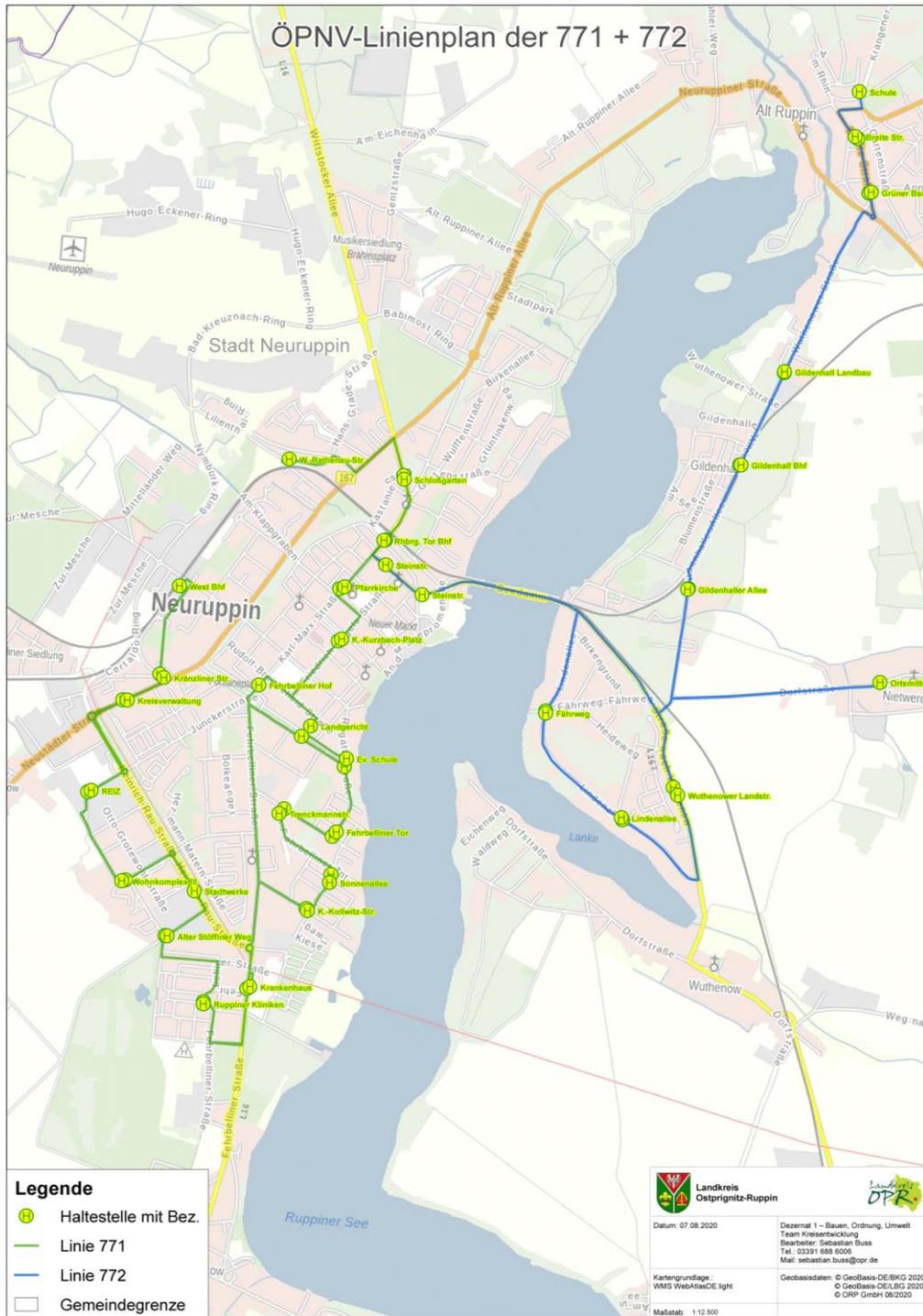


Abbildung 11: ÖPNV-Linienplan der Buslinien 771 und 772 (Quelle: Landkreis OPR)

Kreisstadt Neuruppin	
Kennzahlen	
Fläche	305,24 km ²
Einwohner	30.785 (Stand 31.12.2019) ⁶²
Einwohnerdichte	101 Einwohner je km ²
Altersdurchschnitt	46,94 ⁶³
Anzahl der innerstädtischen Bahnhöfe	Neuruppin-Rheinsberger Tor, Neuruppin-West
Versorgungsfunktion	Mittelzentrum
Die Buslinie 771 ⁶⁴	
Anzahl der Haltestellen	20
Ausstattung	Barrierefrei
Wochenendtakt	Keine Beförderung
Fahrradanhänger	Nicht möglich
Anbindung an den SPNV	RE 6 (Strecke Wittenberge – Berlin, Gesundbrunnen) am Bahnhof Rheinsberger Tor
Die Buslinie 772 ⁶⁵	
Anzahl der Haltestellen	12
Ausstattung	Barrierefreier Minibus mit beschränkter Platzkapazität
Wochenendtakt	Keine Beförderung
Fahrradanhänger	Nicht möglich
Anbindung an den SPNV	RE 6 (Strecke Wittenberge – Berlin, Gesundbrunnen) am Bahnhof Rheinsberger Tor

Auswertung der Befragung im Stadtgebiet Neuruppin

Ziel der Befragung war es, das aktuelle Mobilitätsverhalten der Neuruppiner Stadtbevölkerung besser zu verstehen und deren Erwartungen sowie Bedürfnisse für einen ggf. neu einzurichtenden stärker nachfrageorientierten Mobilitätsservice abzufragen. Weitere Details zu den Rahmenbedingungen, Teilnahmemöglichkeiten sowie der Bewerbung der Umfrage wurden in [Kapitel 1.3](#) skizziert.

An der Befragung für das Stadtgebiet Neuruppin haben insgesamt 513 Befragte teilgenommen. 301 Fragebögen wurden vollständig beantwortet, 212 nur teilweise. Um ein unverzerrtes Bild der Resultate zu erhalten, wurden nur die vollständigen Antworten für die Auswertung der Umfrage berücksichtigt.

⁶² Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, „Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsstand im Land Brandenburg Dezember 2019“; https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/Stat_Berichte/2020/SB_A01-07-00_2019m12_BB.xlsx

⁶³ Information erhalten von der Fontanestadt Neuruppin am 09.02.2021.

⁶⁴ Information erhalten von Ostprignitz-Ruppiner-Personennahverkehrsgesellschaft am 04.03.2021.

⁶⁵ Ebd.

Die Umfrage war in verschiedene thematische Bereiche geclustert. Diese bezogen sich zum einen auf das allgemeine Mobilitätsverhalten der Befragten und deren Feedback zu den bereits im Testgebiet bestehenden Buslinien. Zum anderen wurden die konkreten Bedarfe und Wünsche der Teilnehmenden in Bezug auf den neu einzurichtenden Service ermittelt und deren digitale Kenntnisse erhoben. Zuletzt hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, persönliche Anregungen und Wünsche in Verbindung mit dem Busverkehr in Neuruppin zu äußern.

Nachfolgend werden die zentralen Ergebnisse der Umfrage zusammengefasst. Die vollständige Auswertung der Umfrage befindet sich im Anhang.

Allgemeine Angaben

Von den Befragten waren 58% weiblich, 41% männlich und 1% divers.

Bezüglich der Altersstruktur konnte ein vergleichsweise vollständiges Abbild bzw. Einbezug aller Altersgruppen erzielt werden. Der größte Anteil der Teilnehmenden lag bei den 21-30-jährigen, gefolgt von den 11-20-jährigen und den 41-50-jährigen.

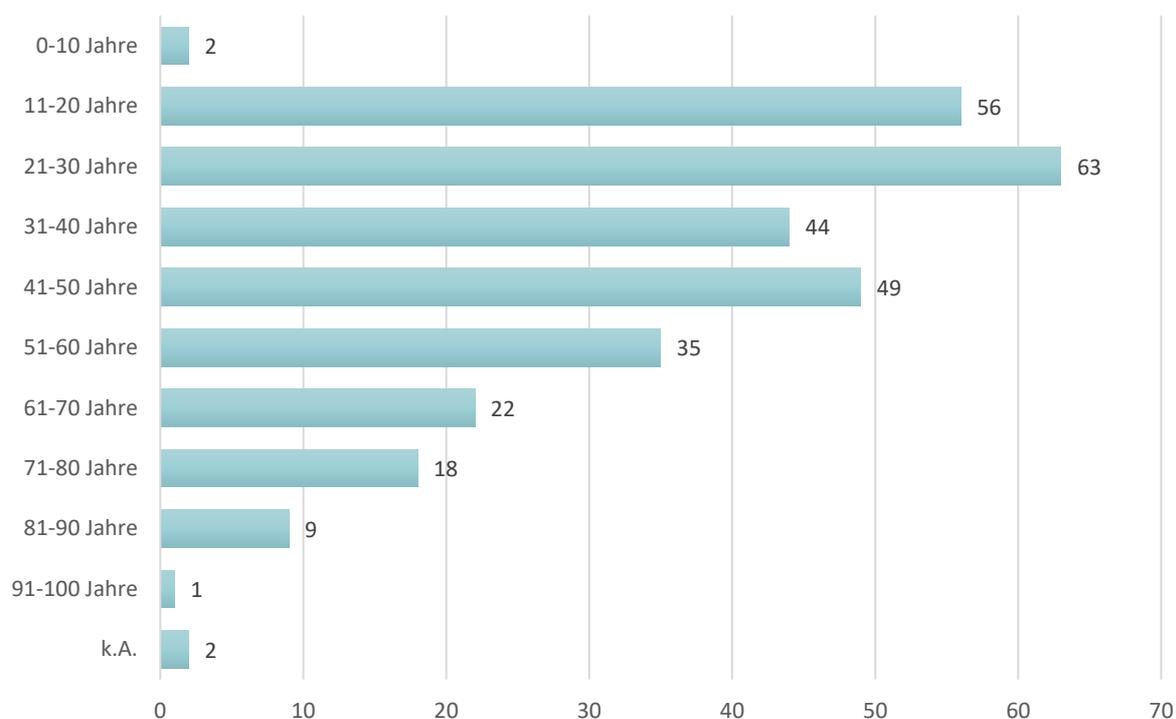


Abbildung 12: Auswertung Bevölkerungsumfrage in Neuruppin: Alter der Teilnehmenden

58 % der Teilnehmenden gaben an, erwerbstätig zu sein, bei den verbleibenden 42 % ergab sich folgende Verteilung:

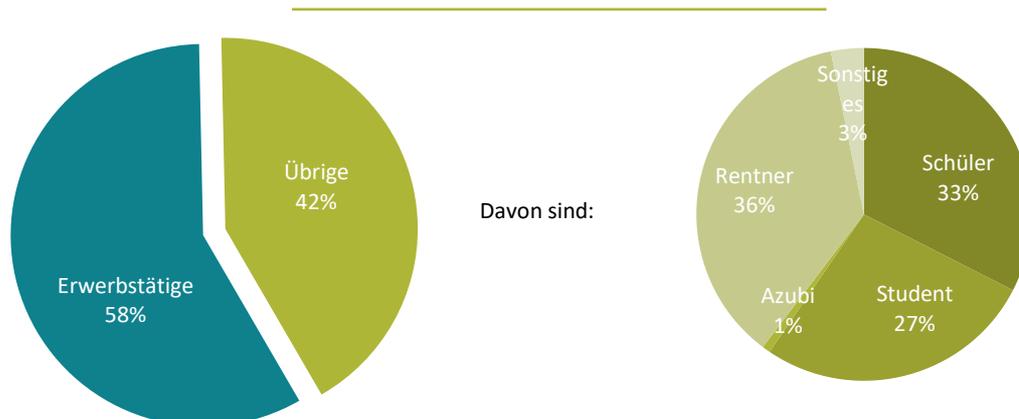


Abbildung 13: Bevölkerungsumfrage in Neuruppin: Spezifizierung der Teilnehmenden, die „nicht erwerbstätig“ angegeben hatten

Allgemeines Mobilitätsverhalten

Mit Blick auf das generelle Mobilitätsverhalten der Befragten lassen sich folgende zentrale Aussagen zusammenfassen.

- Als Verkehrsmittel dominiert in Neuruppin das Fahrrad, dicht gefolgt vom Auto.
- Der überwiegende Anteil der Haushalte, in denen ein Auto vorhanden ist, verfügt über 1 Auto.
- Gäbe es ein breiteres Car-Sharing-Angebot im LK OPR würde rund ein Drittel dieses „regelmäßig“ oder „gelegentlich“ nutzen, der Rest allerdings „eher selten“ bzw. „nie“.
- Für Wegstrecken
 - zur Arbeit dominiert das Fahrrad, dicht gefolgt vom Auto und dann dem Bus,
 - zum Einkaufen führt klar das Auto,
 - zu Freizeitaktivitäten befinden sich Auto und Fahrrad fast gleichauf,
 - zum Arzt führt klar das Auto, gefolgt vom Fahrrad.

Feedback zu den Stadtlinien 770 und 771

Im nächsten Teil der Befragung wurde Feedback zu den bereits bestehenden Neuruppiner Stadtlinien 770 und 771 eingeholt. Folgende Ergebnisse lassen sich ableiten.

- Rund die Hälfte der Befragten nutzt die Stadtlinie 770, welche das Mittelzentrum erschließt, „meistens“ oder „gelegentlich“. Die knappe andere Hälfte nutzt die Stadtlinie 770 „nie“.
- Die Gründe, warum die Linie 770 nicht häufiger genutzt wird, sind vielfältig: Es dominiert klar die Aussage, dass für Fahrten innerhalb der Stadt lieber das Fahrrad genutzt oder zu Fuß gegangen wird. Dies ist gefolgt von den Aussagen, dass Bus fahren zu umständlich, der Takt der Linie 770 nicht dicht genug oder das individuelle Ziel nicht gut erreichbar ist.
- In Bezug auf die Stadtlinie 771 gaben rund 60 % der Befragten an, die Linie „nie“ zu nutzen, der überwiegende Anteil der verbleibenden 40 % nutzt sie lediglich „gelegentlich“.

- Bei der Linie 771 dominiert ebenfalls die Antwort, dass für Fahrten innerhalb der Stadt lieber das Fahrrad genutzt oder zu Fuß gegangen wird. Dies ist gefolgt von den Aussagen, dass der Takt nicht dicht genug ist, dass das Ziel mit der Stadtlinie 770 erreicht werden kann, dass Bus fahren zu umständlich ist oder das individuelle Ziel generell nicht gut erreichbar ist.
- Eine Bewertung der Linie 771 in Bezug auf die Kriterien Taktdichte, Linienführung, Haltestellensituation und Fahrzeugausstattung ergab, dass die Linie in allen Punkten durchschnittlich bewertet wird (3 von 5 Punkten).

Erwartungen und Wünsche an ein digital bestellbares bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot

Die Erwartungen, Bedarfe und Wünsche der Bevölkerung an einen bedarfsorientierten Mobilitäts-service in Form eines per App bestellbaren Rufbusses waren Gegenstand des nächsten Teils der Befragung.

- Generell können sich rund zwei Drittel der Befragten vorstellen, einen Rufbus zu benutzen – auch, wenn dieser als fahrerloser autonomer Bus fahren würde.
- Die meisten Befragten sind bereit, bis zu 30 Minuten auf den Rufbus zu warten.
- Die maximale Entfernung zur Haltestelle, die sich die meisten Befragten vorstellen können zurückzulegen, liegt bei 5 bis 10 Minuten.
- Es wird vornehmlich eine zeitliche Verfügbarkeit des Rufbusses
 - Mo – Fr: Früher als 8 Uhr bis 22 Uhr
 - Am Wochenende: Ab 8 Uhr bis 0 Uhr oder die ganze Nacht, gewünscht.
- Knapp die Hälfte der Befragten würde den Rufbus auch für regelmäßige Fahrten, z. B. zum Pendeln zur Bahn benutzen.
- Ebenso ist knapp die Hälfte der Befragten bereit, für den Rufbus mehr als den Linientarif zu bezahlen – der größere Anteil bis zu 1 Euro.

Digitale Kenntnisse

Um ein auf digitalen Technologien beruhendes Mobilitätsangebot nutzen zu können, müssen entsprechende digitale Kompetenzen sowie die notwendige Ausstattung in der Bevölkerung vorhanden sein. Die Auswertung dieses Fragenblocks erwies sich als vielversprechend.

- 90 % der Befragten besitzen ein Smartphone. Diejenigen, die kein Smartphone besitzen, würden sich allerdings zu 85 % auch keines zulegen.
- 89 % der Befragten hat Erfahrung im Umgang mit digitalen Medien und Apps.
- Rund ein Drittel hätte Interesse daran, an einer Schulung zur Nutzung der App für das neue Mobilitätsangebot teilzunehmen.
- Am häufigsten gewünscht werden Schulungsunterlagen auf digitalem Weg, gefolgt von einer Infoveranstaltung mit persönlicher Anwesenheit und/oder Schulungsunterlagen per Post.

Persönliche Anregungen und Wünsche in Verbindung mit dem Busverkehr in Neuruppin

Zum Schluss der Befragung hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, in einem offenen Antwortformat ihre persönlichen Wünsche und Anregungen in Verbindung mit dem Busverkehr in Neuruppin anzugeben. Folgende Themen und Anregungen wurden vermehrt genannt:

- | | | |
|--|---|--|
| ▪ Bessere Taktung | ▪ Bessere Erreichbarkeit der Neuruppiner Ortsteile | ▪ Bike Sharing |
| ▪ Längere und regelmäßige Verbindungen abends und vor allem auch am Wochenende | ▪ Mehr Informationen für Senioren, gerade in Bezug auf den Rufbus | ▪ Autofreie Innenstadt / autofreie Zonen |
| ▪ Haltestellen mit Überdachung | ▪ Kleinere individuellere Lösungen finden als auf große Busse mit festen Zeiten setzen | ▪ Bessere Radwege |
| ▪ Fahrradmitnahme | ▪ Möglichkeit eines Mobilitätstrainings anbieten (richtiges Einsteigen mit Rollator, Kinderwagen, Rollstuhl etc.) | ▪ Kostengünstigere Tickets bzw. 365 € - Ticket |
| ▪ Bessere Anbindung der Dörfer | ▪ Elektrobusse | |
| ▪ 771: Anbindung nach Wuthenow | ▪ Car Sharing | |

Auswertung der Auslastung der Stadtbuslinien 771 und 772

Als ergänzende Komponente zur Bürgerbefragung wurde auch die Auslastung der derzeit angebotenen Busverbindungen auf den Linien 771 und 772 berücksichtigt. Bei näherer Betrachtung der Fahrgastzahlen musste festgestellt werden, dass beide Linien nur vergleichsweise mäßig ausgelastet sind. Auf beiden Linien kommt es zu wenigen zeitlichen Nachfragespitzen, dagegen können aber häufige Nachfrageeinbrüche registriert werden. Die Bedienzeiträume von ca. 6.30 Uhr bis 17.30 Uhr sind auf die Tageszeiten begrenzt, am Wochenende wird auf diesen Linien keine Beförderung angeboten. Auch die Bedeutung der einzelnen Haltestellen ist sehr ungleichförmig. Ein gut funktionierender Linienverkehr ist allerdings dadurch gekennzeichnet, dass er eine gebündelte Nachfrage mit ausgeglichener Verteilung sicherstellen kann sowie eine Taktung über längere Zeiträume aufrechterhält.

Diese grundlegende Bestandsaufnahme der Auslastung der aktuellen Linienangebote macht die Betrachtung flexiblerer Mobilitätsformen auf diesen Strecken noch zusätzlich attraktiver.

Bedienkonzept für eine flexiblere Mobilitätsform in Neuruppin

Ableitend aus den Ergebnissen der Bevölkerungsbefragung und Planungen der lokal ansässigen Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft ORP, welche als umsetzende Instanz die realistische Machbarkeit eines neuen Mobilitätsangebots beurteilen kann, wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Projektkonsortium von OhneAutoMobil_OPR ein Bedienkonzept für ein flexibleres Mobilitätsangebot erarbeitet.

Das Konzept sieht vor, im Testgebiet Neuruppin den Linienbetrieb auf der Linie 772 (Neuruppin Rheinsberger Tor – Alt-Ruppin) durch einen On-Demand-Betrieb zu ergänzen. So kann sichergestellt werden,

dass der bestehende ÖPNV durch den Einsatz der flexiblen Bedienform nicht in Frage gestellt, sondern unter Effizienz- und Flexibilitäts Gesichtspunkten ergänzt und optimiert wird. Der Linienbetrieb auf dieser Linie wird in den Tagesrand- und Schwachlastzeiten (voraussichtlich täglich 5 Uhr bis 21 Uhr sowie an Wochenenden und in den Ferien) um das neu einzurichtende On-Demand-Angebot ergänzt.

Der On-Demand-Service soll vollautomatisiert per App buchbar sein. Zu Beginn der Einführung soll zunächst auf die Einrichtung zusätzlicher projektbezogener Haltestellen zur Reduzierung von Laufwegen zurückgegriffen werden. Weiterhin soll sukzessiv eine Haltestellen-Haustür-Bedienung, also eine Beförderung der Fahrgäste bis vor die Haustür, geprüft und umgesetzt werden. Perspektivisch könnte durch die Einrichtung von virtuellen Haltestellen auch das Prinzip der festen Haltestellen aufgebrochen werden, um den Nutzern einen bedarfsgerechten, komfortablen Service zur Verfügung zu stellen und mobilitätseingeschränkten Personen eine erleichterte Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen.

Ein zentrales Element des neuen Angebots ist die Möglichkeit der digitalen Buchung per App. Das Hauptaugenmerk ist hier auf die barrierefreie und nutzerfreundliche Information und Kommunikation gegenüber der Zielgruppe und auf einen durchgängigen Buchungsprozess zu legen. Für die Umsetzung dieser Ansprüche ist eine entsprechende Buchungssoftware erforderlich, die darüber hinaus mit dem bestehenden inter- und multimodalen Auskunftssystem des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) „VBB-Fahrinfo“ verknüpft wird. Die Integration des Buchungssystems in das mit Soll- und Echtzeitinformationen, Tarif- und Ticketmodul sowie Angeboten für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ausgestattete Auskunftssystem des VBB ermöglicht es, den Zielgruppen ein verbundweites und integriertes Informations-, Buchungs- und Bezahlinstrument zur Verfügung zu stellen.

Die Implementierung des neuen Mobilitätsangebots kann sukzessiv in einem Phasenmodell erfolgen. Um eine stets zuverlässige Mobilitätsdienstleistung zu gewährleisten, erfolgt die Entgegennahme der Fahrtwunschmeldung zuerst manuell in der Mobilitätszentrale der ORP. Damit wird sichergestellt, dass im Fall von Schwierigkeiten bei der Einführung der neuen Buchungssoftware manuell eingegriffen werden kann. Im weiteren Verlauf soll eine vollautomatisierte Buchung durch den Nutzer per App ermöglicht werden, so dass der Bedienzeitraum des Angebots innerhalb der Woche und zusätzlich am Wochenende und an Feiertagen ausgeweitet werden kann.

Die Abwicklung der Fahrten soll mittels elektrisch betriebener Kleinbusse mit voraussichtlich sechs buchbaren Sitzplätzen erfolgen, die eine physische Barrierefreiheit gewährleisten, um auch bewegungseingeschränkte Personen zuverlässig befördern zu können. Das Laden der Fahrzeuge mit Strom



Abbildung 14: Zukünftiges Bedienebiet der flexiblen ÖPNV-Bedienform in Neuruppin (Quelle: LK OPR)

kann sowohl am Betriebshof der ORP in Neuruppin als auch extern erfolgen. Da die Bürgerbefragung gezeigt hat, dass in Neuruppin das Fahrrad als Verkehrsmittel eine große Rolle spielt, sollte zum Zwecke der Bildung intermodaler Reiseketten und zur Stärkung des Umweltverbundes auch das Angebot einer Fahrradmitnahme berücksichtigt werden.

Da Bedarfsverkehre anders als Linienverkehre weniger sichtbar sind, weil nicht nach festem Fahrplan gefahren wird und die Fahrzeuge unscheinbarer sind als klassische Linienbusse, soll dieses Sichtbarkeitsdefizit durch die Integration von DFI-Anzeigern an hoch frequentierten Umsteigehaltstellen (z. B. Neuruppin Rheinsberger Tor (Bahnhof), Neuruppin Pfarrkirche (zentrale Einkaufslage)) ausgeglichen werden.

Wichtig ist außerdem, dass bereits ab Betriebsbeginn des neuen Angebots kontinuierlich Fahrgastzahlen erhoben und das Feedback der Nutzer eingeholt wird, damit im Sinne eines agilen Ansatzes ggf. Anpassungen vorgenommen werden können und sichergestellt wird, dass das Angebot den Erwartungen der Bürger in größtmöglichem Maße entspricht. Grundlage hierfür ist ein sinnvoll konzeptioniertes Partizipations- und Evaluationskonzept.

Um ein regelmäßiges Monitoring des neuen Mobilitätsangebots zu ermöglichen, wird der Versand eines Fragebogens an die im Testgebiet liegenden Haushalte in drei Wellen empfohlen. Sinnvolle Zeitpunkte einer solchen Evaluation sind zu Beginn des Probetriebs (1), um gleichzeitig den neuen Service bekannt(er) zu machen, zur Halbzeit (2), um eine zielgerechte Anpassung des Dienstes zu ermöglichen und am Ende des Probetriebs (3) zum Zwecke der finalen Evaluation.

Ergänzend können folgende Maßnahmen die Evaluation vervollständigen:

Online-Tools

- Online-Befragung (mittels webbasiertem Umfragetool)
- Kontinuierliche Erhebung der Nutzerzahlen und der Buchungsanfragen
- Feedbackmöglichkeit über Projektwebsite und App
- Moderationsgestützte Online-Formate/Diskussionen auf der Website

Direkte Ansprache

- Marktplatzpräsenz zur direkten Ansprache der Bürger
- Nutzerbefragungen während der Nutzung des neuen Mobilitätsangebots

Veranstaltungen

- Bürgerwerkstätten
- Gruppendiskussionen mit Fokusgruppen (Senioren, Jugendliche, Erwerbstätige etc.)

Die Anwendung dieser Maßnahmen muss natürlich immer an die Möglichkeiten im Rahmen der aktuellen Covid-19 Situation angepasst werden.

Für die Genehmigung des On-Demand-Verkehrs soll nach aktuellem Stand die Experimentierklausel §2 Abs. 7 PBefG herangezogen werden. Hier gilt es, die anstehenden rechtlichen Entwicklungen mit Fokus auf die Novellierung des PBefG im Auge zu behalten. Sollte das novellierte Gesetz bald verabschiedet

werden, so ergeben sich für die Genehmigungsfähigkeit des neuen Angebots neue Spielräume außerhalb der Experimentierklausel. Dieses könnte dann als bedarfsgesteuerter Pooling-Dienst des ÖPNV als Linienverkehr nach § 42 PBefG genehmigungsfähig werden (siehe [Kapitel 3.2](#)).

Begleitende Marketing- und Kommunikationsstrategie

Zentral und entscheidend für Bekanntheit und Erfolg eines neuen Angebots ist dessen Begleitung anhand einer zielgruppengerechten Kommunikations- und Marketingkampagne.

Für die Umsetzung der Kampagne sind verschiedene aufeinander abgestimmte Schritte notwendig. Dazu gehören eine differenzierte Zielgruppen- und Akteursanalyse, die Formulierung zentraler und klarer Botschaften, die Gestaltung einer nutzerfreundlichen Ansprache, sowie die Identifikation geeigneter Kommunikationsmaßnahmen und -instrumente und letztendlich eine sachgerechte Evaluation dieser Maßnahmen.

Zur Bewerbung des neuen Mobilitätsangebots sollte generell ein medienübergreifender Ansatz gewählt werden, um eine zielgruppengerechte Ansprache sicherzustellen und den Bekanntheitsgrad des neuen Angebots zu steigern.

Folgende Maßnahmen werden zur Bewerbung des neuen Mobilitätsservice empfohlen:

Entwicklung eines Imagevideos:

Das Video vermittelt nicht nur Funktion und Nutzen des neuen Mobilitätsangebots, sondern enthält auch Tutorial-Anteile für dessen Nutzung und der entsprechenden App. Dieses Video sollte nicht nur in den entsprechenden Buslinien des Stadtgebiets präsentiert werden, sondern auch in öffentlichen Einrichtungen wie dem Rathaus, den Räumlichkeiten des Landkreises sowie in allen Einrichtungen, die als potentielle Unterstützer und Nutzer des Mobilitätsangebots in Frage kommen – auch Hotels und Krankenhäuser sowie Senioreneinrichtungen sind denkbare Träger sowie Multiplikatoren.

Teasertext:

Mittels eines Teasertextes und ansprechenden Slogans (zum Beispiel: „Mobil unterwegs – mit der App im Gepäck“ oder „Dein Bus per App.“) sollen Neugierde und Interesse des Lesers geweckt werden. Der Teasertext kann auch zur Ansprache von Multiplikatoren verwendet werden, um diesen in entsprechende Newsletter zu integrieren, oder auch als grundlegender Textbaustein für die Kommunikation mit der lokalen und regionalen Presse genutzt werden.

Konzeptionierung und Umsetzung crossmedialer Marketinginstrumente:

Die „Klassiker“ des Marketings wie Flyer, Poster, Postkarte erzielen neben den digitalen Formen des Display Advertising sowie Social Media eine große Erreichbarkeit, indem sie an repräsentativen öffentlichen Orten ausgelegt werden. Auch im Einzugsgebiet der Linie 772 können mittels Postkarteneinwurf die entsprechenden Haushalte adressiert werden. So wird sichergestellt, dass auch Nutzer, die noch nicht mit digitalen Medien vertraut sind, erreicht werden.

Auftaktevent und Entwicklung von Werbemitteln und Give-aways:

Ein öffentlichkeitswirksames Auftaktevent mit lokalen und regionalen Vertretern ist ein wichtiger erster Schritt, um das neue Angebot bekannter zu machen. Mithilfe von Give-aways wird der Wiedererkennungswert zusätzlich erhöht. Ebenso bietet das Auftaktevent eine hervorragende Kulisse, um den Imagefilm vorzustellen, analoge Werbematerialien in Form von Flyern und Postkarten zu verteilen sowie Raum für Fragen und Diskussionen zu geben.

Crowdsourcing-Ansatz:

Durch diese Methode wird die Bevölkerung aktiv in den Prozess miteingebunden, indem sie die Gelegenheit erhält, Vorschläge für die Namensgebung des neuen Mobilitätsangebots über die Projektwebsite einzureichen. Auch hier sollte eine analoge Form des Mitmachens gegeben sein, indem bspw. an ausgewählten öffentlichen Orten eine Möglichkeit zum Einreichen der entsprechenden Vorschläge angeboten wird.

Weiterhin soll eine **SOCIAL-MEDIA-KAMPAGNE** entwickelt werden, deren Umsetzung im Verantwortungsbereich aller Partner im Rahmen der verfügbaren Social-Media-Kanäle liegt. Außerdem wird der neue Mobilitätsservice natürlich zentral auf der Projektwebsite und der Internetpräsenz der ORP sowie der Stadt Neuruppin positioniert.

Zu einem funktionierenden Marketingprogramm gehört aber auch eine gut durchdachte incentivierende **PREISPOLITIK**. Um ein niedrigschwelliges Testen des neuen Services in der Breite attraktiv zu machen, können „Freifahrten“ bzw. ein Guthabenkonto pro Nutzer zielführende Maßnahmen sein. Auch ein Schulungsprogramm zur Nutzung des neuen Mobilitätsangebots – gerade für weniger digitalaffine Zielgruppen – soll in die Umsetzung gebracht werden.

Zur erfolgreichen Bewerbung des neuen Mobilitätsangebots im Untersuchungsgebiet Neuruppin ist es notwendig, bereits vor dem Start der Testphase des neuen Angebots mit der Kampagne zu beginnen und sich räumlich nicht nur auf das Einzugsgebiet der Linie 772 zu beziehen, sondern alle relevanten Medien und Kanäle sowie Akteurs- und Zielgruppen zu integrieren. Eine grundlegende Analyse der Kommunikationskanäle und der Zielgruppen ist ausschlaggebend dafür, dass alle Stakeholder und Zielgruppen zuverlässig erreicht werden. Darüber hinaus ist es wichtig, dass das neue Angebot und dessen Ziele, Funktion und Nutzen von projekttragenden Instanzen wie dem Landkreis und der Personennahverkehrsgesellschaft ORP kommuniziert werden, da so eine höhere Reichweite sowie Akzeptanz und Vertrauen erreicht werden können.

Es ist außerdem eine kontinuierliche Verbindung zur lokalen und regionalen Presse zu halten, damit die Öffentlichkeit auch über deren Kanäle in regelmäßigen Abständen über die aktuellen Entwicklungen informiert wird.

5.2 Testgebiet II: Die Horstdörfer südlich von Fehrbellin

Daten zum Untersuchungsgebiet

Die sog. Horstdörfer gehören zur Gemeinde Fehrbellin. Sie liegen südlich der Stadt Fehrbellin und zeichnen sich durch jeweils sehr geringe Einwohnerzahlen aus. Der Altersdurchschnitt liegt bei 47,5 Jahren.⁶⁶ Die Gemeinde Fehrbellin verfügt über zwei Grundschulen sowie eine weiterführende Schule (Oberschule), die Gesundheitsversorgung ist durch verschiedene Allgemein- und Zahnärzte gewährleistet.

Das Untersuchungsgebiet wird durch die Buslinie 757 erschlossen. Diese verkehrt von Montag bis Freitag ab ca. 5.00 Uhr bis 18.30 Uhr an Schultagen. Die Ferienzeiten haben für das Gebiet deutliche Einschränkungen zur Folge. Außerdem werden einige Strecken im Bediengebiet der Linie 757 nur als Rufbusfahrten angeboten, so dass diese nur bei telefonisch angemeldetem Bedarf verkehren.

Derzeit ist eine Anbindung an den SPNV mit der Buslinie 757 nicht gegeben. Die Linie 757 verbindet die Dörfer der Gegend zwar miteinander, der einzige Anschluss „nach draußen“ besteht (innerhalb des

66 Vgl. Gemeinde Fehrbellin, „Geburtsjahrgangsstatisik“, Information erhalten vom LK OPR am 18.02.2021.

Landkreises OPR) allerdings in Fehrbellin. Dort verkehrt der PlusBus 756 in Richtung Neuruppin – von dort ist dann ein Umstieg in den SPNV beispielsweise in Richtung Berlin möglich. Eine weitere Verbindung an den SPNV gäbe es in Nauen (Landkreis Havelland). Von dort verkehrt der RE 2 in Richtung Berlin. Aufgrund der vergleichsweise schlechten Straßenverhältnisse besteht allerdings derzeit keine Busverbindung zwischen Nauen und den Horstdörfern.

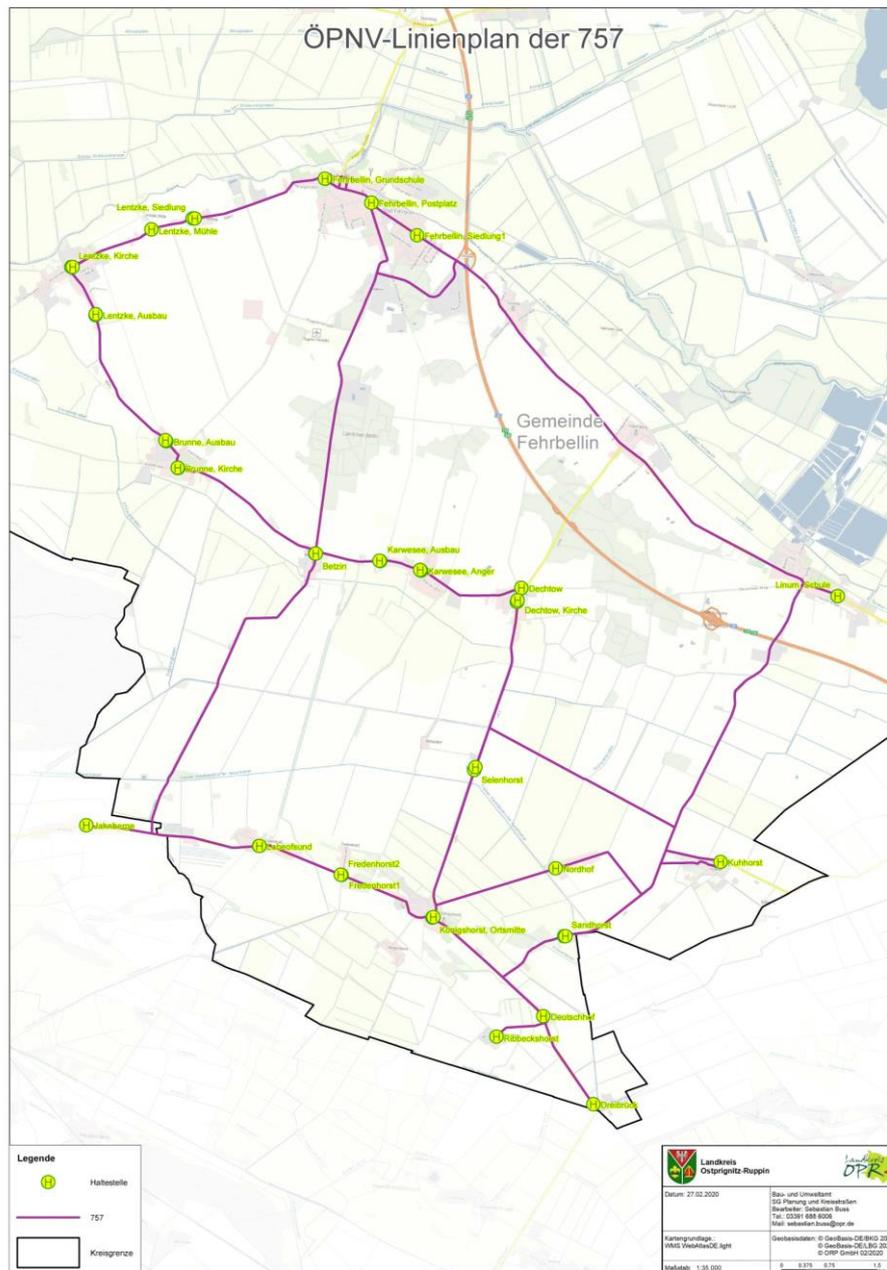


Abbildung 15: Bediengebiet der Buslinie 757 in den Horstdörfern (Quelle: LK OPR)

Kennzahlen Horstdörfer ⁶⁷	Einwohner (am 31.12.2019)	Fläche in km ²
Stadt Fehrbellin	3.026	16,7
Fehrbellin (amtsfreie Gemeinde)	9.011	268,1
Ortsteile der Gemeinde Fehrbellin – erschlossen durch die Linie 757		
Deutschhof mit den Gemeindeteilen Deutschhof, Dreibrück, Kuhhorst und Ribbeckshorst	250	9,2
Königshorst mit den Gemeindeteilen Königshorst, Lobeofsund, Man- gelschorst, Nordhof und Seelenhorst	505	23,9
Lentzke	402	18,2
Brunne	314	15,4
Betzin	111	9,7
Dechtow	227	16,4
Karwese	265	10,2
Versorgungsfunktion ⁶⁸	Fehrbellin als grundfunktionaler Schwerpunkt ⁶⁹	
Ausstattung der Buslinie 757		
Ausstattung/Barrierefreiheit	Täglich zu 50 % mit barrierefreien (Niederflur-) Bussen	
Fahrradanhänger	Derzeit nicht möglich	
Wochenendtakt	Nein	
Direkte Anschlussmöglichkeit an den SPNV	Nein	

Auswertung der Befragung der Bevölkerung in den Horstdörfern

Auch in den Horstdörfern wurde eine Bürgerbefragung durchgeführt, um das aktuelle Mobilitätsverhalten der hiesigen Bevölkerung besser zu verstehen und deren Bedürfnisse sowie Erwartungen an ein neues bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot abzufragen.

An der Befragung für das Testgebiet der Horstdörfer südlich von Fehrbellin haben insgesamt 96 Befragte teilgenommen. 53 Fragebögen wurden vollständig beantwortet, 43 nur teilweise. Um ein unverzerrtes Bild der Resultate zu erhalten, wurden nur die vollständigen Antworten in die Auswertung

⁶⁷ Vgl. Gemeinde Fehrbellin, „Statistische Angaben“, <https://www.fehrbellin.de/seite/9026/statistik.html>

⁶⁸ Vgl. Regionalplan Prignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan "Grundfunktionale Schwerpunkte"; https://www.prignitz-oberhavel.de/fileadmin/dateien/dokumente/regionalplanung/ReP_GSP/ReP_GSP.pdf

⁶⁹ Die Regionalen Planungsgemeinschaften (RPG) legen die funktionsstärksten und besonders gut ausgestatteten Ortsteile von Gemeinden, die nicht als zentraler Ort festgelegt worden sind, als sog. Grundfunktionale Schwerpunkte (GSP) fest. (Vgl. Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg, „GSP – Grundfunktionale Schwerpunkte“; <https://gl.berlin-brandenburg.de/regionalplanung/regionalplaene/grundfunktionale-schwerpunkte/>)

der Umfrage miteinbezogen. Aufgrund der generell geringen Bevölkerungszahl und der sehr ländlich geprägten Struktur der Horstdörfer war es in diesem Testgebiet schwieriger, Teilnehmende für die Umfrage zu gewinnen. Trotzdem lassen sich aus den erzielten Ergebnissen wichtige Tendenzen ableiten.

Die Umfrage war – analog zu der Befragung in Neuruppin – ebenfalls in thematische Bereiche geclustert:

- Allgemeines Mobilitätsverhalten
- Feedback zu dem bereits im Testgebiet bestehenden Busangebot (Linie 757)
- Bedarfe und Wünsche an einen neu einzurichtenden Mobilitätsservice
- Digitale Kenntnisse der Befragten

Zuletzt hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, persönliche Anregungen und Wünsche in Verbindung mit dem Busverkehr in den Horstdörfern zu äußern.

Nachfolgend werden die zentralen Ergebnisse der Umfrage zusammengefasst. Die vollständige Auswertung der Umfrage befindet sich im Anhang.

Allgemeine Angaben

58 % der Befragten in den Horstdörfern waren weiblich, 42 % männlich.

Die Altersstruktur der Teilnehmenden zeigt, dass alle Altersgruppen – auch Jugendliche und Schüler sowie Rentner, welche tendentiell stärker auf eine gut funktionierende öffentliche Mobilitätsversorgung angewiesen sind – mit der Umfrage erreicht werden konnten.

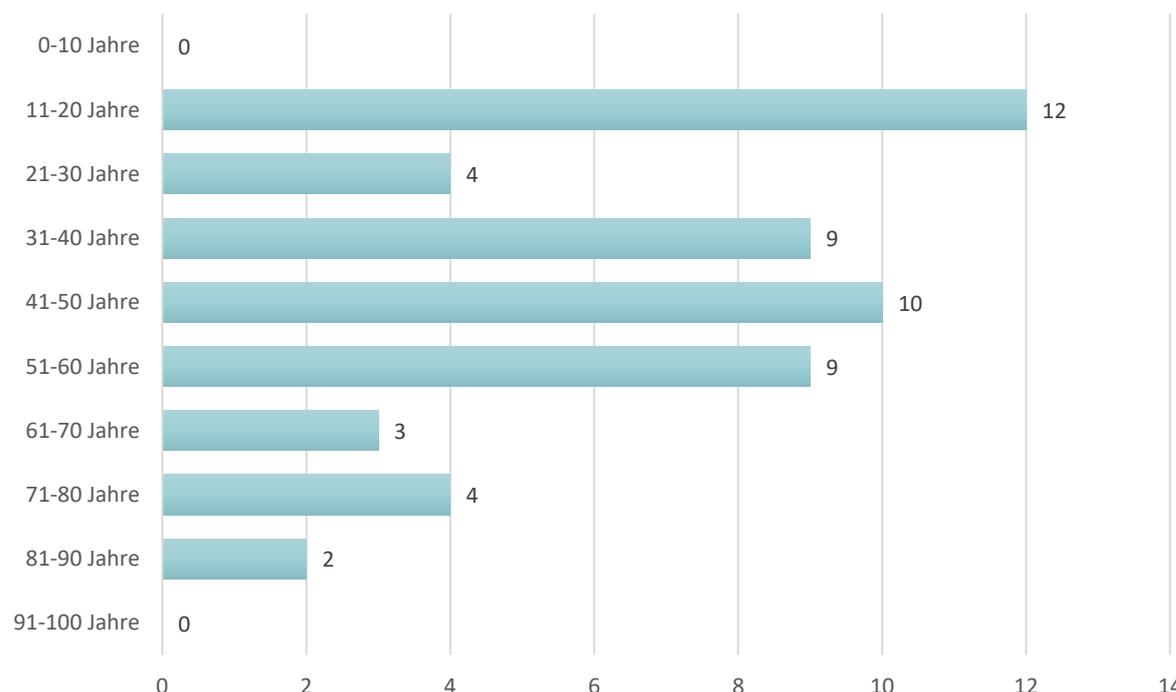


Abbildung 16: Auswertung Bürgerbefragung in den Horstdörfern: Alter der Teilnehmenden

62 % der Teilnehmenden gaben an, erwerbstätig zu sein, die verbleibenden 38 % teilen sich folgendermaßen auf die untenstehenden Gruppierungen auf:

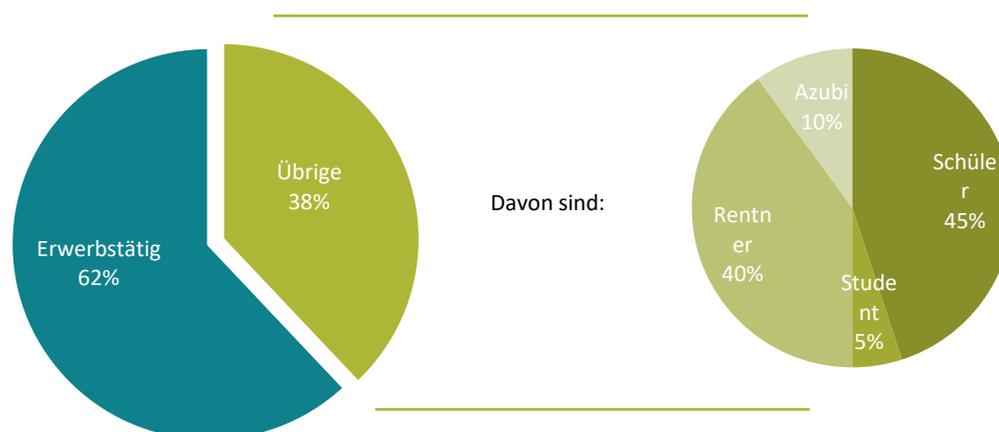


Abbildung 17: Umfrage in den Horstdörfern: Spezifizierung der Teilnehmenden, die „nicht erwerbstätig“ angegeben hatten

Allgemeines Mobilitätsverhalten

Im Bereich des generellen Mobilitätsverhaltens der Befragten lassen sich folgende zentrale Aussagen zusammenfassen.

- In den Horstdörfern dominiert als Verkehrsmittel generell das Auto, gefolgt von Fahrrad und Bus.
- Der überwiegende Anteil der Haushalte, in denen ein Auto vorhanden ist, verfügt über 2 Autos.
- Gäbe es ein breiteres Car-Sharing-Angebot im LK OPR, würde ein knappes Drittel dieses „regelmäßig“ oder „gelegentlich“ nutzen, der Rest allerdings eher „selten“ bzw. „nie“.
- Für Wegstrecken zur Arbeit, zum Einkaufen, zu Freizeitaktivitäten oder zum Arzt ist das Auto deutlich das Verkehrsmittel erster Wahl in den Horstdörfern.

Feedback zur Linie 757

Der nächste Teil der Befragung zielte darauf ab, Feedback zu der im Testgebiet derzeit verkehrenden Linie 757 einzuholen. Folgende Erkenntnisse gab es hierzu.

- Lediglich ein knappes Drittel der Befragten nutzt die Linie 757.
- Die Gründe, warum die Linie 757 nicht genutzt wird, sind vielfältig. Es dominieren die Aussagen, dass der Takt nicht dicht genug ist und die jeweiligen Ziele der Nutzer nicht gut erreichbar sind. Dies ist gefolgt von den Aussagen, dass Bus fahren zu umständlich ist oder lieber das Auto genutzt wird, bzw. auch, dass der Bus am Wochenende und in den Tagesrandzeiten leider nicht fährt.
- Eine Bewertung der Linie 757 (Taktichte, Linienführung, Haltestellensituation, Fahrzeugausstattung) zeigt, dass die Taktichte deutlich am schlechtesten bewertet wird. Auch die Linienführung wird nur mittelmäßig bewertet. Fahrzeugausstattung und Haltestellensituation hingegen erhalten vergleichsweise gute Bewertungen.

Erwartungen und Wünsche an einen App-basierten Rufbus-Service

Mit Blick auf ein zukünftig umzusetzendes flexibleres Mobilitätsangebot wurden daraufhin die Bedarfe und Erwartungen der Teilnehmenden an solch einen neuen Service abgefragt.

- Generell können sich 83 % der Befragten vorstellen, einen Rufbus zu nutzen. 75 % können sich auch vorstellen, einen fahrerlosen autonomen Bus zu benutzen.
- Bei der Frage, ob der Rufbus auch ohne feste Fahrzeiten (also Fahrt nur auf Bestellung) noch attraktiv wäre, sind die Befragten geteilter Meinung. Die Anzahl derjenigen, die mit „ja“ oder „nein“ geantwortet haben, liegt bei fast gleichen Anteilen.
- Die meisten Befragten sind bereit, bis zu 30 Minuten auf den Rufbus zu warten – dicht gefolgt von einem großen Anteil, der auch bis zu 60 Minuten warten würde.
- Die maximal akzeptable Entfernung zur Haltestelle liegt bei einem überwiegenden Anteil der Teilnehmenden bei 10 Minuten.
- Fahrradbeförderung ist für rund ein Drittel der Befragten auf der Strecke 757 relevant.
- Es wird vornehmlich eine zeitliche Verfügbarkeit des Rufbusses
 - Mo – Fr: Früher als 8 Uhr bis 20 Uhr
 - Am Wochenende: Ab 8 Uhr bzw. 10 Uhr bis 22 Uhr (oder die ganze Nacht), gewünscht.
- Ca. die Hälfte der Befragten würde den Rufbus auch für regelmäßige Fahrten, z. B. zum Pendeln zur Bahn, nutzen.
- Rund zwei Drittel sind bereit, für den Rufbus mehr als den Linientarif zu bezahlen, mehr als die Hälfte davon sogar bis zu 2 Euro.

Digitale Kenntnisse

Im letzten Fragenblock waren die „digitalen Kenntnisse“ der Befragten zentraler Untersuchungsgegenstand. Folgende Ergebnisse lassen sich ableiten:

- 89 % der Teilnehmenden besitzen ein Smartphone. Diejenigen, die kein Smartphone besitzen, würden sich zu überwiegenden Anteilen auch keines zulegen.
- 87 % der Befragten hat Erfahrung im Umgang mit digitalen Medien und Apps.
- Rund die Hälfte hätte Interesse daran, an einer Schulung zur Nutzung der App teilzunehmen.
- Am häufigsten gewünscht werden Schulungsunterlagen auf digitalem Weg, gefolgt von einer Infoveranstaltung in der Gemeinde.

Persönliche Anregungen und Wünsche in Verbindung mit dem Busverkehr in den Horstdörfern

Abschließend hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, in einem offenen Antwortformat Anregungen und Wünsche in Verbindung mit dem Busverkehr in den Horstdörfern zu äußern. Folgende Themen und Anregungen wurden genannt:

- Verbindung nach Nauen (und Kremmen) herstellen
- Behindertengerechte Fahrzeuge
- Mehr Betrieb am Wochenende, zu Tagesrandzeiten und in den Ferien
- Fahrradmitnahme
- Höhere Taktung
- Derzeit schlechte digitale Auskunftsmöglichkeit über die Linie 757 → Wunsch nach Steigerung der Nutzerfreundlichkeit
- Mehr Bushaltestellen (z. B. Mangelshorst)

Auswertung der Fahrgastzahlen auf der Linie 757

Die Linie 757 verkehrt auf ausgewählten Streckenabschnitten in den Horstdörfern lediglich als Rufbus. Dies bedeutet, dass der Bus mindestens 60 Minuten vorher telefonisch bestellt werden muss. Für diese Rufbusfahrten der Linie 757 wurden seit 2015 Mittelwerte der beförderten Personenanzahl gebildet. Aus diesen Zahlen wird jedoch ersichtlich, dass das Rufbusangebot in seiner jetzigen Ausgestaltung lediglich geringfügig nachgefragt wird und im Schnitt – mit einigen wenigen Ausnahmen – nur rund 1 bis 2 Personen befördert wurden.

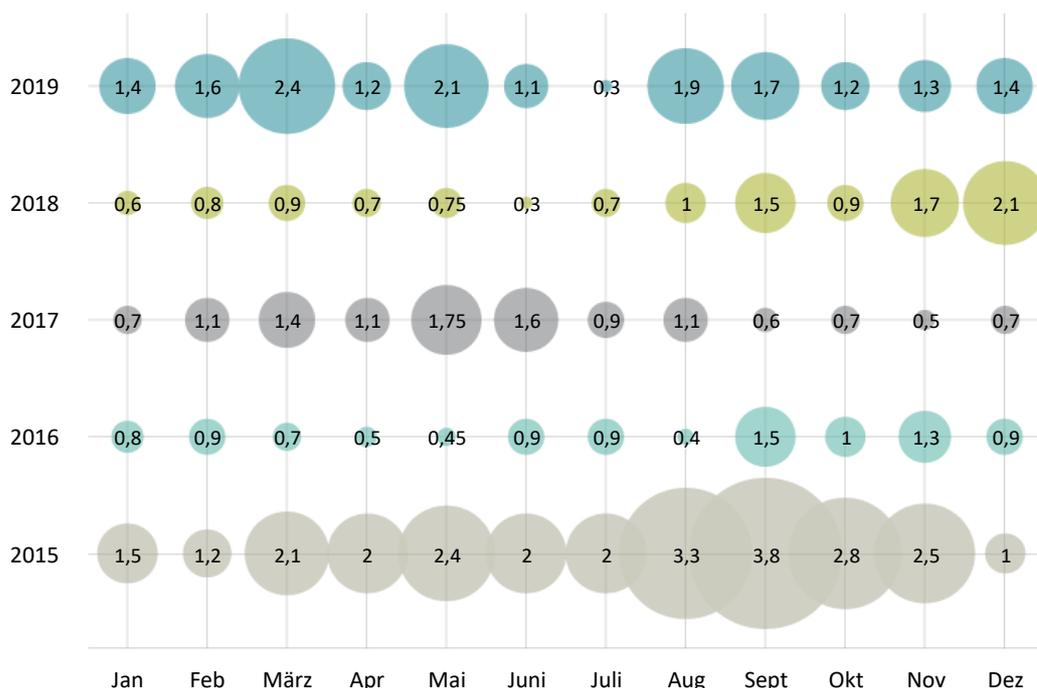


Abbildung 18: Durchschnittliche Fahrgastzahlen der Rufbusfahrten auf der Linie 757
(Quelle: Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft)

Bedienkonzept für ein bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot in den Horstdörfern

Auch für das Testgebiet der Horstdörfer wurde basierend auf den Ergebnissen der Bevölkerungsbefragung und Einschätzungen der Personennahverkehrsgesellschaft ORP sowie in enger Zusammenarbeit mit dem Projektkonsortium ein entsprechendes Bedienkonzept für ein neues, stärker bedarfsorientiert ausgerichtetes Mobilitätsangebot für die Horstdörfer erarbeitet.⁷⁰

Das Konzept sieht vor, in den Horstdörfern den Linienbetrieb auf der Linie 757 durch einen flexiblen On-Demand-Betrieb zu ergänzen. So kann sichergestellt werden, dass der bestehende ÖPNV nicht in Frage gestellt, sondern durch den Einsatz einer flexibleren Bedienform ergänzt und optimiert wird. Der Linienbetrieb wird in den Tagesrand- und Schwachlastzeiten (voraussichtlich täglich 5 Uhr bis 21 Uhr) sowie am Wochenende und in den Ferien um das neue einzurichtende On-Demand-Angebot ergänzt.

Der On-Demand-Service soll vollautomatisiert per App buchbar sein. Zu Beginn soll auch hier zunächst auf die Einrichtung zusätzlicher projektbezogener Haltestellen zurückgegriffen werden. Perspektivisch

⁷⁰ Dieses Bedienkonzept ist in großen Teilen ähnlich mit dem für das Stadtgebiet Neuruppin entwickelten Konzept. Um diese Studie jedoch auch mit Fokus auf lediglich ein spezielles Testgebiet „les- und nachvollziehbar“ darzustellen, wird in diesem Kapitel in ähnlichem Detailgrad auf das Bedienkonzept für die Horstdörfer eingegangen.

könnte durch die Einrichtung von virtuellen Haltestellen das Prinzip der festen Haltestellen aufgebrochen werden, womit auch mobilitätseingeschränkten Personen eine erleichterte Nutzung des ÖPNV ermöglicht und generell ein komfortablerer Service zur Verfügung gestellt werden kann. Weiterhin soll sukzessiv eine Haltestellen-Haustür-Bedienung geprüft und umgesetzt werden.

Die digitale Buchung per App soll in einem barrierefreien und nutzerfreundlichen sowie durchgängigen Buchungsprozess ermöglicht und die entsprechende Buchungssoftware mit dem inter- und multimodalen Auskunfts- und -ticketingsystem des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg verknüpft werden, womit den Nutzern ein verbundweites und integriertes Informations-, Buchungs- und Bezahlinstrument zur Verfügung gestellt und eine Übertragbarkeit auf andere im VBB teilnehmenden Verkehrsunternehmen gegeben wird.

Die Umsetzung des neuen Services wird schrittweise erfolgen. Um eine von Beginn an zuverlässige Mobilitätsversorgung zu gewährleisten und bei eventuellen Schwierigkeiten bei der Einführung der Buchungssoftware entgegensteuern zu können, erfolgt die Entgegennahme der Fahrtwunschanmeldung zuerst manuell in der Mobilitätszentrale der ORP. Im weiteren Verlauf soll eine vollautomatisierte Buchung per App umgesetzt und der Bedienzeitraum des Angebots zu Tagesrandzeiten innerhalb der Woche und zusätzlich am Wochenende und an Feiertagen ausgeweitet werden.

Die Abwicklung der Fahrten kann ebenfalls mittels strombetriebener Kleinbusse mit voraussichtlich sechs buchbaren Sitzplätzen erfolgen, hier ist eine physische Barrierefreiheit sicherzustellen. Das Laden der Fahrzeuge kann sowohl am Betriebshof der ORP in Neuruppin als auch extern erfolgen. Die aufgrund der Bürgerbefragung belegte Relevanz der Fahrradmitnahme sollte auch in diesem Testgebiet geprüft und zumindest testweise umgesetzt werden. Das Sichtbarkeitsdefizit des Bedarfsverkehrs kann durch die Integration von DFI-Anzeigern an hoch frequentierten Umsteigehaltestellen (z.B. Fehrbellin Postplatz) kompensiert werden.

Auch in diesem Testgebiet ist natürlich die kontinuierliche Erhebung von Nutzerzahlen und die Evaluation des neuen Angebots ausschlaggebend für die Entwicklung einer an die Bedürfnisse der Nutzer angepasste bedarfsgerechte und letztendlich erfolgreiche Mobilitätsform. Zusätzlich zum Versand von Evaluationsfragebögen an die im Testgebiet liegenden Haushalte können folgende ergänzende Instrumente zum Einsatz kommen:

-
- Online-Befragung (mittels webbasiertem Umfragetool)
-
- Feedbackmöglichkeit über die Projektwebsite und direkt über die App
-
- Nutzerbefragungen während der Nutzung der neuen Mobilitätsangebote
-
- Bürgerwerkstätten
-
- Gruppendiskussionen mit Fokusgruppen (Senioren, Jugendliche, Erwerbstätige etc.)
-
- Moderationsgestützte Online-Formate/Diskussionen auf der Website (covid-konforme Alternative)
-
- Ggf. Präsenz an öffentlich zentralen Orten zur direkten Ansprache der Bürger
-

Für die Genehmigung des On-Demand-Verkehrs soll nach aktuellem Stand die Experimentierklausel §2 Abs. 7 PBefG herangezogen werden. Hier gilt es – ebenso wie im Fall des Probebetriebs in Neuruppin – die anstehenden rechtlichen Entwicklungen mit Fokus auf die Novellierung des PBefG im Auge zu behalten. Sollte das novellierte Gesetz bald verabschiedet werden, so ergeben sich für die Genehmigungsfähigkeit der neuen Bedienform Spielräume auch außerhalb der Experimentierklausel. Diese könnte dann als bedarfsgesteuerter Pooling-Dienst des ÖPNV als Linienverkehr nach § 42 PBefG genehmigungsfähig werden.

Begleitende Marketing- und Kommunikationskampagne

Die Marketing- und Kommunikationskampagne in den Horstdörfern sollte vielfältig aufgestellt werden, um sowohl die digitalaffinen Bürger als auch diejenigen zu erreichen, die diesbezüglich eine größere Hemmschwelle oder ggf. gar keine Erfahrung im Umgang mit digitalen Medien mitbringen. Grundsätzlich empfehlen sich jedoch die gleichen Maßnahmen zur Bewerbung des neuen Mobilitätsangebots wie im Testgebiet Neuruppin (Imagevideo, Teasertext, analoge und digitale Marketinginstrumente, Auftaktveranstaltung, Crowdsourcing zur Namensfindung etc.).

Ein klarer Fokus sollte auch auf der Aktivierung der lokalen Player liegen, dazu gehören in den Horstdörfern vor allem Gemeindevorsteher und Ortsbeiräte. Gerade für die ältere Bevölkerung sind diese Personen starke Ankerpunkte. Auftaktveranstaltungen sollten direkt in den im Testgebiet liegenden Gemeinden stattfinden, hierfür bieten sich Fehrbellin als größte Stadt und Königshorst als Mittelpunkt der Linie 757 an.

Der Imagefilm hält unter anderem Lerninhalte bereit, wie das neue Mobilitätsangebot per App genutzt werden kann. Darüber hinaus sollten Möglichkeiten geschaffen werden, wie digitale Kompetenzen im ländlichen Raum zusätzlich vermittelt werden können. Denkbar ist hier die Aktivierung von generationsübergreifendem Lernen zwischen Jung und Alt, indem beispielsweise in öffentlichen Einrichtungen, z. B. im Gemeindehaus, die Vertreter junger Generationen – beispielsweise freiwillige Schüler aus den Schulen Fehrbellins – mit den Älteren ihr Wissen teilen und so gemeinsam dem „digital divide“ entgegenwirkt wird. Dies könnte aber auch in Form einer Roadshow umgesetzt werden, indem in regelmäßigen Abständen Schulungen on Tour und vor Ort begleitet durch einen Infobus durchgeführt werden. Durch die Platzierung eines gut sichtbaren Projektbanners mit der Aufschrift „Ohne Auto mobil“ kann das übergeordnete Ziel gut sichtbar kommuniziert werden. Termine der Roadshow können aus den Gemeindeblättern, Infokästen, ggf. Bushaltestellen, Zeitungen und der Projektwebsite entnommen werden. Dieser Ansatz ist natürlich auch für das Untersuchungsgebiet Neuruppin denkbar – hier bieten sich allerdings vornehmlich öffentliche Einrichtungen oder Plätze an, an denen der Infobus als Anlaufstelle fungiert.

Eine Marketing- und Kommunikationsstrategie ist dann überzeugend, wenn sie die örtlichen Gegebenheiten sowie Spezifika der jeweiligen Zielgruppen berücksichtigt. Sie kann so einen wichtigen Teil dazu beitragen, die Bevölkerung in den entsprechenden Untersuchungsgebieten „ohne Auto mobil“ zu machen. Außerdem kann so die Grundlage für ein potientielles Best-Practice Modellprojekt geschaffen werden, welches basierend auf der Generierung wertvoller Erkenntnisse auf andere Regionen übertragen werden kann.

6 Fazit und Ausblick

Eine zukunftsweisende tragfähige Mobilitätsversorgung muss verschiedenen Bedürfnissen und Zielen gerecht werden. So gilt es, zuverlässige und flexible Mobilitätslösungen mit den Ansprüchen an eine sozialverträgliche Ausgestaltung und ökologischen Bedarfen in Einklang zu bringen. Mobilität muss dafür verstärkt intermodal, vernetzt und bedarfsorientiert gedacht werden. Ein wichtiger Baustein auf diesem Weg können kleinteiligere Lösungen in Gestalt von flexiblen und nachfrageorientierten (On-Demand) Mobilitätsformen sein, die den klassischen Linienverkehr des ÖPNV-Angebots sinnvoll ergänzen.

Bei deren Implementierung gibt es jedoch große Unterschiede zwischen den Herausforderungen, die sich in Ballungsgebieten stellen, und denen, die in ländlichen Räumen vorherrschen. Gibt es in stark urbanisierten Räumen häufig eine Vielzahl neuer Mobilitätsanbieter und eine entsprechende kritische Masse, um die neuen Mobilitätsangebote zu testen, so tun sich Anbieter im ländlichen Raum häufig schwer. Das neue Angebot trifft auf eine zahlenmäßig kleinere Gruppe potenzieller Tester, die zusätzlich meist stark auf die Nutzung des eigenen Autos fokussiert ist. Häufig helfen bei dieser Problematik nur öffentliche Förderprogramme, welche die Finanzierungslücke partiell schließen und damit finanzielle Unsicherheiten für die Anbieter abmildern können. Stößt ein auf diese Art realisiertes Mobilitätsangebot aber auf Akzeptanz und entsprechende Nachfrage, beweist es damit seine (Daseins-)Berechtigung und erhält eine optimale Argumentationsbasis für seine Verstetigung.

Ein klug und nachhaltig geplanter On-Demand-Service birgt viel Potential und kann Lösungen für die ökologischen und sozialen Herausforderungen bieten. Allerdings wird – realistisch betrachtet – eine gänzliche Abkehr von der Nutzung des eigenen Autos in ländlichen Regionen auch mit flexibleren Mobilitätsformen nicht vollständig zu erzielen sein. Denn das Auto ist im Gegensatz zum On-Demand-Dienst vollflexibel und steht normalerweise kontinuierlich zur Verfügung. Damit wird ein On-Demand-Service nicht gänzlich konkurrieren können. Dennoch kann er, sofern er sinnvoll und effizient umgesetzt wird, eine Abkehr vom Zweitauto erwirken. In den im Rahmen dieser Studie untersuchten Horstdörfern hat sich per Umfrage gezeigt, dass im Großteil der dortigen Haushalte sogar zwei Autos zur Verfügung stehen. Auch für gesellschaftliche Gruppen, die nicht über ein eigenes Auto verfügen oder sich nicht mehr in der Lage sehen, selbst zu fahren – Jugendliche sowie Senioren – kann ein On-Demand-Dienst den Weg zu bzw. den Erhalt eines selbstbestimmten Lebens ebnen und zu einer Attraktivitätssteigerung des ländlichen Raumes führen.

Generell ist für den Erfolg neuer Angebote ausschlaggebend, dass diese bedarfsgerecht gestaltet, flexibel verfügbar sowie zuverlässig und bequem nutzbar sind. Deutlich kommuniziert werden muss dabei, dass ein On-Demand-Dienst in klar abgegrenzten Gebieten verkehrt und hauptsächlich zur Bedienung der sog. „letzten Meile“ eingesetzt wird. Aus Gründen der Verfügbarkeit und der Sicherstellung einer schnellen Einsatzfähigkeit des Angebots ist die Bedienung größerer Distanzen oder überregionaler Strecken nur schwer möglich, da sonst der Dienst für andere Fahrgäste nicht mehr zeitnah zur Verfügung stehen kann.

Während der Einführungsphase neuer Mobilitätsangebote ist es essentiell, Nutzerzahlen und Buchungsanfragen regelmäßig zu erfassen und zusätzliche Feedbackkanäle für Nutzer einzurichten, um die Angebote im weiteren Verlauf ggf. noch stärker an die Bedürfnisse der Nutzer anpassen zu können. Ein gut durchdachtes Evaluationskonzept, das verschiedene Kanäle und Formate berücksichtigt, ist elementarer Bestandteil für die ziel- und bedarfsorientierte Weiterentwicklung der Dienste.

Generell wird die zukünftige Umsetzung und Ausgestaltung bedarfsorientierter Bedienformen auch stark davon abhängen, wann und wie das Personenbeförderungsgesetz novelliert wird. Sollte das PBefG vor Einsatz des On-Demand-Services noch nicht novelliert worden sein, so ist der geplante Probebetrieb im Landkreis OPR nur mittels der Experimentierklausel möglich. Viele in der Praxis bereits

umgesetzte Beispiele zeigen aber, dass dies zunächst kein Hindernis darstellen würde, da auf Grundlage dieser rechtlichen Rahmenbedingung ein Einsatz „zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel“⁷¹ für vier Jahre gesichert ist.

Eine tragfähige Finanzierung herzustellen, wird weiterhin die Herausforderung des ÖPNV-Tagesgeschäfts bleiben. Denn dass der ÖPNV generell ein Zuschussgeschäft darstellt und sich in den seltensten Fällen wirtschaftlich selbst tragen kann, daran wird auch ein bedarfsgerechter On-Demand-Dienst wenig ändern können. Grundsätzlich sollten jedoch vermehrt Überlegungen verfolgt werden, ob und wie die ÖPNV-Finanzierung generell „neu“ bzw. innovativer aufgestellt werden könnte. In der Praxis gibt es bereits interessante und vielversprechende Ansätze, um den öffentlichen Nahverkehr auf ein solideres finanzielles Fundament zu stellen. Hierzu gehört z. B. der Bereich der Querfinanzierung: Durch die Einführung von beispielsweise Touristenabgaben in Form von Kurkarten – auch in Landkreisen, die nicht explizit als Kurort deklariert sind – könnte auch der ÖPNV eine anteilige Finanzierung erhalten. Der Nutzer profitiert durch die Kurkarte von vergünstigten touristischen Angeboten, der ÖPNV erhält durch zusätzliche Einnahmen ein breiteres finanzielles Fundament. Der Brandenburger Landkreis Oberspreewald-Lausitz hat dies beispielsweise bereits eingeführt.

Mit einem Blick in die mittelfristige Zukunft können sich aufgrund der technologischen Entwicklungen allerdings finanziell auch weitere Potentiale ergeben. Denn es ist nur noch eine Frage der Zeit, wann die rechtlichen Rahmenbedingungen und die technologischen Voraussetzungen dafür geschaffen sind, dass sich das autonome Fahren auch im Alltagsverkehr durchsetzt. Ein großer Schritt wird durch den aktuell in Bundestag und Bundesrat diskutierten Gesetzesentwurf zum autonomen Fahren gemacht. Mit dem Gesetz soll der Rechtsrahmen geschaffen werden, damit autonome Kraftfahrzeuge in festgelegten Betriebsbereichen im öffentlichen Straßenverkehr im Regelbetrieb fahren können. Zu den Einsatzszenarien zählen unter anderem Shuttle-Verkehre, automatische Personentransportsysteme für kurze Strecken (People-Mover), fahrerlose Verbindungen zwischen Logistikzentren (Hub2Hub-Verkehre) sowie nachfrageorientierte Verkehrsangebote in Randzeiten im ländlichen Raum und die Beförderung von Personen und/oder Gütern auf der ersten oder letzten Meile.⁷² Ziel des neuen Gesetzes ist es, bis zum Jahr 2022 Fahrzeuge mit autonomen Fahrfunktionen in den Regelbetrieb zu bringen. Das Gesetz soll bis Mitte 2021 beschlossen werden.⁷³ Wenn dies in der Fläche umgesetzt ist, wird auch für den ÖPNV eine deutliche finanzielle Erleichterung zu spüren sein, da die flexiblen Busse ohne Personaleinsatz vollautomatisiert auf den Straßen zum Einsatz kommen können. Auch die Entgegennahme des Fahrtwunsches per App erfolgt digitalisiert und erfordert damit keinen Personaleinsatz – perspektivisch ist also mit vergleichsweise großen Einsparungen in diesem Bereich zu rechnen.

Unabhängig von der Einführung flexibler Mobilitätsformen sollte aber auch die grundsätzliche Debatte weiterverfolgt werden, ob der ÖPNV letztendlich zu einer generellen Pflichtaufgabe für Aufgabenträger wird. Verbunden mit der entsprechenden finanziellen Ausstattung könnte dies die Situation des ÖPNV und damit die Mobilitätssituation aller betroffenen Bevölkerungsgruppen grundlegend verbessern – und es wäre ein Bekenntnis dazu, dass die involvierten Akteure befähigt werden, die Daseinsvorsorge auch im Bereich der Mobilität effizient und bedarfsgerecht umzusetzen.

71 Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, „Personenbeförderungsgesetz“, § 2 Abs. 7; https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/_2.html

72 Vgl. Presse- und Informationsamt der Bundesregierung, „Autonomes Fahren in die Praxis holen“; <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/fag-autonomes-fahren-1852070>

73 Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, „Deutschland wird international die Nummer 1 beim autonomen Fahren“; <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/gesetz-zum-autonomen-fahren.html>

7 Verzeichnisse

7.1 Literaturverzeichnis

Gemeinde Fehrbellin, GEBURTSJAHRGANGSSTATISTIK, Information erhalten vom LK OPR am 18.02.2021

Landkreis Ostprignitz-Ruppin, NAHVERKEHRSPPLAN LANDKREIS OSTPRIGNITZ-RUPPIN, 2015

Küpper, P.: WAS SIND EIGENTLICH LÄNDLICHE RÄUME? aus: Informationen zur politischen Bildung, Nr. 343, 02/2020, Ländliche Räume, hrsg. von Bundeszentrale für politische Bildung

Steinführer, A., Küpper, P.: DASEINSVORSORGE IN LÄNDLICHEN RÄUMEN in: Informationen zur politischen Bildung, Nr. 343, 02/2020, Ländliche Räume, hrsg. von Bundeszentrale für politische Bildung

7.2 Internetquellen

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, „Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg 2014 – 2040“; https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/BBHeft_derivate_00009543/SB_A01-08-00_2015u00_BB.a.pdf

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, „Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsstand im Land Brandenburg Dezember 2019“; https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/Stat_Berichte/2020/SB_A01-07-00_2019m12_BB.xlsx

Barsikow e.V., „Dorfmobil Barsikow“; <http://dorfmobil.barsikow.de/>

Bonus, T., Schmettow, M., Gripenkoven, J., König, A., „Der tatsächliche Bedarf hinter bedarfsgesteuerten Angeboten: Analyse des Nutzenbeitrags von Eigenschaften des Bedienkonzepts von Mobility-on-demand-Systemen“; https://www.researchgate.net/publication/324064594_Der_tatsaechliche_Bedarf_hinter_bedarfsgesteuerten_Angboten_Analyse_des_Nutzenbeitrags_von_Eigenschaften_des_Bedienkonzepts_von_Mobility-on-demand_Systemen

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, „Das System der Zentralen Orte“; <https://www.bmi.bund.de/DE/themen/heimat-integration/raumordnung-raumentwicklung/grundlagen/zentrale-orte/zentrale-orte-node.html>

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, „Raumordnungsgesetz“, §2 Abs. 3; https://www.gesetze-im-internet.de/rog_2008/_2.html

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, „Personenbeförderungsgesetz“; https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/_8.html

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, „Deutschland wird international die Nummer 1 beim autonomen Fahren“; <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/gesetz-zum-autonomen-fahren.html>

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, „Gesetze der 19. Legislaturperiode – Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts“; <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Gesetze-19/entwurf-gesetz-personenbefoerungsrecht.html?nn=382740>

Forschungsinformationssystem – Mobilität und Verkehr, „Richtungsbandbetrieb im Regionalverkehr auf dem Lande“; <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/13501/>

Gemeinde Fehrbellin, „Statistische Angaben“, <https://www.fehrbellin.de/seite/9026/statistik.html>

- Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg, „GSP – Grundfunktionale Schwerpunkte“; <https://gl.berlin-brandenburg.de/regionalplanung/regionalplaene/grundfunktionale-schwerpunkte/>
- Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg, „Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)“; <https://gl.berlin-brandenburg.de/landesplanung/landesentwicklungsplaene/lep-hr/lep-hr-festlegungskarte-895053.php>
- Landesregierung Brandenburg: „Das Land Brandenburg“; <https://www.brandenburg.de/de/land/bb1.c.475252.de>
- Landkreis Ostprignitz-Ruppin, „Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin“; <https://www.ostprignitz-ruppin.de/index.phtml?mNavID=1854.34&sNavID=1854.34&La=1>
- Landkreis Ostprignitz-Ruppin, „Haushaltsplan des Landkreises Ostprignitz-Ruppin“; https://www.ostprignitz-ruppin.de/media/custom/353_7414_1.PDF?1591863069
- Landkreis Ostprignitz-Ruppin, „Mobilitätsprojekte OPR“; <https://www.mobil-opr.de/mobilitaetsprojekte-opr>
- Landkreis Ostprignitz-Ruppin, „Untersuchungsgebiet“; <https://www.mobil-opr.de/das-projekt/untersuchungsgebiet>
- LebensWerkGemeinschaft gGmbH, „Sternhof“; <https://werkgemeinschaft-bb.de/index.php/11-werkstaetten/rohrlack/11-sternhof>
- Mehlert, C., „Ridepooling: Hype oder Disruption?“; <https://www.vvo-online.de/doc/7.VVO-Fachtagung-2018-Christian-Mehlert-KCW.pdf>
- Ministerium der Justiz des Landes Brandenburg, „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz - ÖPNVG), § 3; <https://bravors.brandenburg.de/gesetze/oepnvg>
- Ministerium der Justiz des Landes Brandenburg, „Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz - BbgSchulG)“, §112 Abs. 2; <https://bravors.brandenburg.de/gesetze/bbgschulg#112>
- Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, „Landesnahverkehrsplan 2018“; https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/web_Landesnahverkehrsplan_2018_Endstand.pdf
- Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, „Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030“; https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Mobilit%C3%A4tsstrategie_bf.pdf
- Mobilikon (Hrsg. von Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung), „Personenbeförderungsgesetz (PBefG)“; <https://mobilikon.de/node/1517>
- Ostprignitz-Ruppiner-Personennahverkehrsgesellschaft mbH, „Linienübersicht“; <https://www.orp-busse.de/Fahrplaene/Fahrplanuebersicht/>
- Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft, „Wir sorgen für Mobilität im Landkreis – seit 25 Jahren“; <https://www.orp-busse.de/Unternehmen/Vorstellung/>
- PBefG-Findungskommission, „Modernisierung des Personenbeförderungrechts – Eckpunkte der PBefG-Findungskommission für eine zukunftsorientierte Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zur Ermöglichung digitalbasierter Geschäftsmodelle“; https://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/eckpunktepapier-personenbefoerederungsrecht.pdf?__blob=publicationFile
- plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung, „On-Demand-Verkehre – im Prinzip ja, aber wo?“; https://www.plan-mobil.de/wordpress/wp-content/uploads/200909_On-Demand_V%C3%96.pdf

Politik zum Anfassen e.V., „Pimp your town! Fehrbellin“; <https://www.pimpyourtown.de/fehrellin/>

Presse- und Informationsamt der Bundesregierung, „Autonomes Fahren in die Praxis holen“; <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/faq-autonomes-fahren-1852070>

REG Regionalentwicklungsgesellschaft Nordwestbrandenburg mbH, „AutoNV_OPR“; <https://www.autonv.de/>

REG Regionalentwicklungsgesellschaft, „Mobil.Dasein.OPR!“; <https://www.reg-nordwestbrandenburg.de/regionalentwicklung/mobilitaet/mobil-dasein/>

Regionalplan Prignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan "Grundfunktionale Schwerpunkte"; https://www.prignitz-oberhavel.de/fileadmin/dateien/dokumente/regionalplanung/ReP_GSP/ReP_GSP.pdf

Stadtverwaltung der Fontanestadt Neuruppin, „Wirtschaft, Neuruppin – ein starker Standort“; <https://www.neuruppin.de/stadtentwicklung-wirtschaft/wirtschaft.html>

Stadtwerke Neuruppin, „e-mobilität“; <https://www.swn.de/e-mobilitaet.html>

Statista, „Bestand an Personenkraftwagen in Brandenburg von 2008 bis 2020“; <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/255180/umfrage/bestand-an-pkw-in-brandenburg/>

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, „Liniennetze“; <https://www.vbb.de/fahrplan/liniennetze>

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, „ÖPNV Konzept 2030 und i2030“; <https://www.vbb.de/unsere-themen/planen-fr-die-zukunft/i2030-und-oepnv-konzept-2030>

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, „PlusBus“; <https://www.vbb.de/plusbus>

Umweltbundesamt: „Treibhausgasminderungsziele Deutschlands“; <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/treibhausgasminderungsziele-deutschlands>

VCÖ-Schriftenreihe Mobilität mit Zukunft, 3/2018, „Sharing und neue Mobilitätsangebote“; https://issuu.com/vcoe/docs/2018-03_vc_-_publikation_sharing_und

Verkehrsrundschau, „Klimaschutzbericht: CO2-Emissionen im Verkehr gestiegen“; <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/klimaschutzbericht-co2-emissionen-im-verkehr-gestiegen-2654114.html>

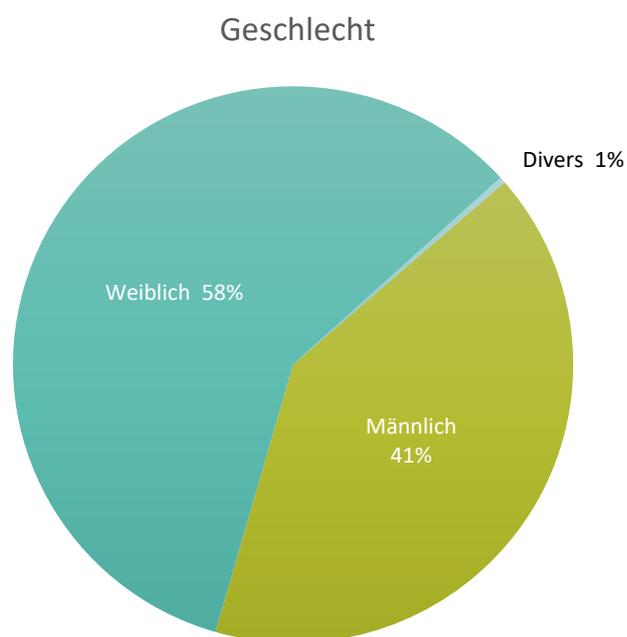
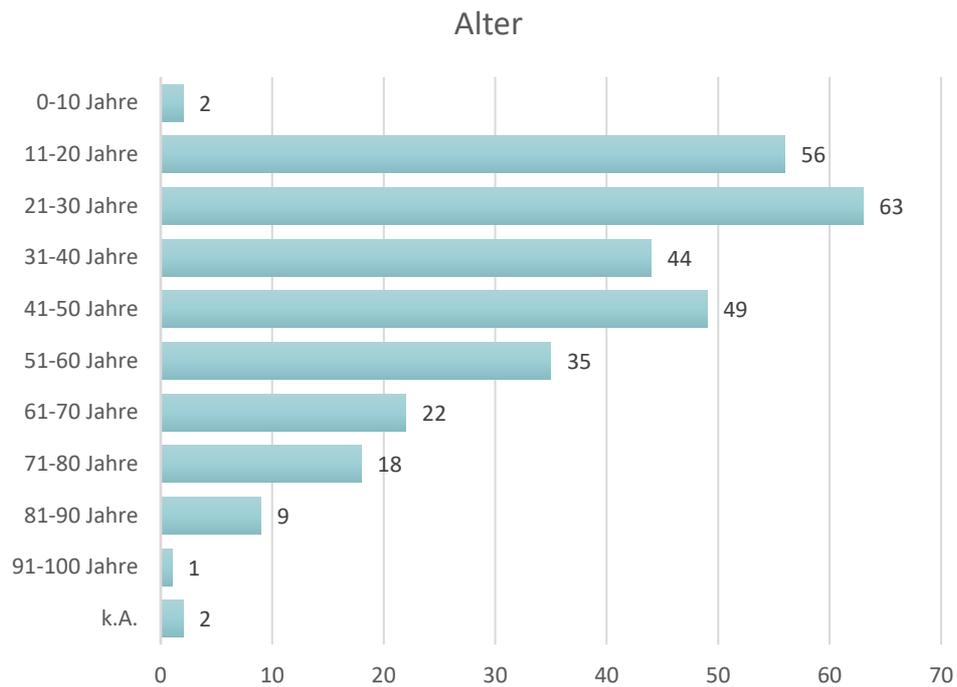
Wortmann, I.: „Wo der aktuelle Entwurf für ein neues Personenbeförderungsrecht noch hakt“, in: Tagesspiegel Background vom 07.01.2021; <https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/wo-der-aktuelle-entwurf-fuer-ein-neues-personenbefoerederungsrecht-noch-hakt>

7.3 Abbildungsverzeichnis

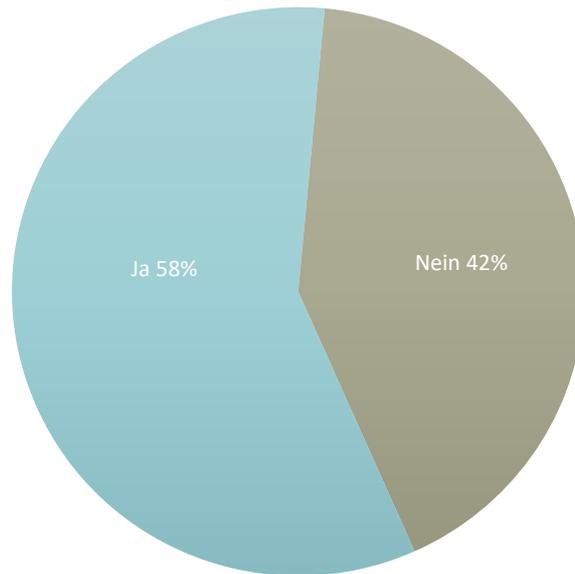
Abbildung 1: Phasenmodell der MobilitätsWerkStadt 2025.....	6
Abbildung 2: Befragung auf dem Neuruppiner Marktplatz	8
Abbildung 3: Befragung am Neuruppiner Einkaufszentrum REIZ	8
Abbildung 4: Angebote der Daseinsvorsorge (eigene Darstellung angelehnt an Küpper, P., Steinführer, A.: „Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen“, in: Informationen zur politischen Bildung, Nr. 343, 02/2020)	10
Abbildung 5: Bestand an Personenkraftwagen in Brandenburg von 2008 bis 2020 (Quelle: Statista).....	13
Abbildung 6: Übersicht zur Begriffsunterscheidung von On-Demand-Verkehren (Eigene Darstellung in Anlehnung an Dr. Mehler, C., „Ride-pooling: Hype oder Disruption?“; https://www.vvo-online.de/doc/7.VVO-Fachtagung-2018- Christian-Mehler-KCW.pdf)	16
Abbildung 7: Potenziale und Herausforderungen von On-Demand-Verkehren	17
Abbildung 8: Mobilitätsbezogene Planwerke	22
Abbildung 9: Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin (Quelle: LK OPR).....	27
Abbildung 10: Fahrzeugbestand im Landkreis OPR – unterteilt nach Antriebsarten (Stand 12.06.2020, Quelle: LK OPR)	28
Abbildung 11: ÖPNV-Linienplan der Buslinien 771 und 772 (Quelle: Landkreis OPR) ..	32
Abbildung 12: Auswertung Bevölkerungsumfrage in Neuruppiner: Alter der Teilnehmenden	34
Abbildung 13: Bevölkerungsumfrage in Neuruppiner: Spezifizierung der Teilnehmenden, die „nicht erwerbstätig“ angegeben hatten	35
Abbildung 14: Zukünftiges Bediengebiet der flexiblen ÖPNV-Bedienform in Neuruppiner (Quelle: LK OPR)	38
Abbildung 15: Bediengebiet der Buslinie 757 in den Horstdörfern (Quelle: LK OPR) ..	42
Abbildung 16: Auswertung Bürgerbefragung in den Horstdörfern: Alter der Teilnehmenden	44
Abbildung 17: Umfrage in den Horstdörfern: Spezifizierung der Teilnehmenden, die „nicht erwerbstätig“ angegeben hatten	45
Abbildung 18: Durchschnittliche Fahrgastzahlen der Rufbusfahrten auf der Linie 757 (Quelle: Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft).....	47

8 Anhang

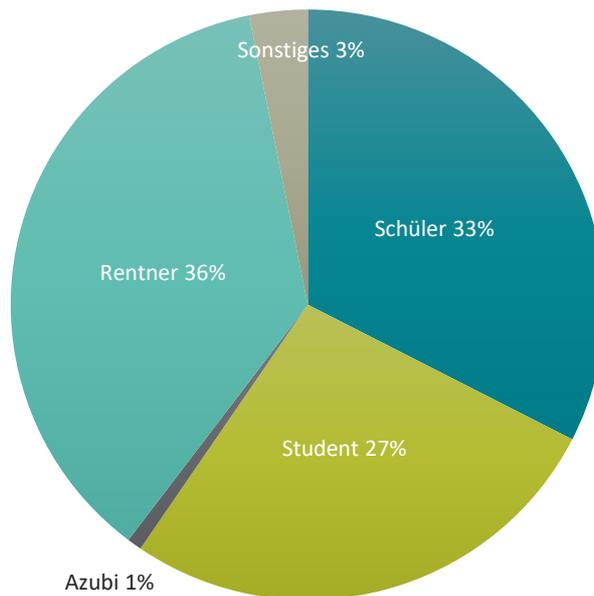
8.1 Auswertung Bürgerbefragung Neuruppin



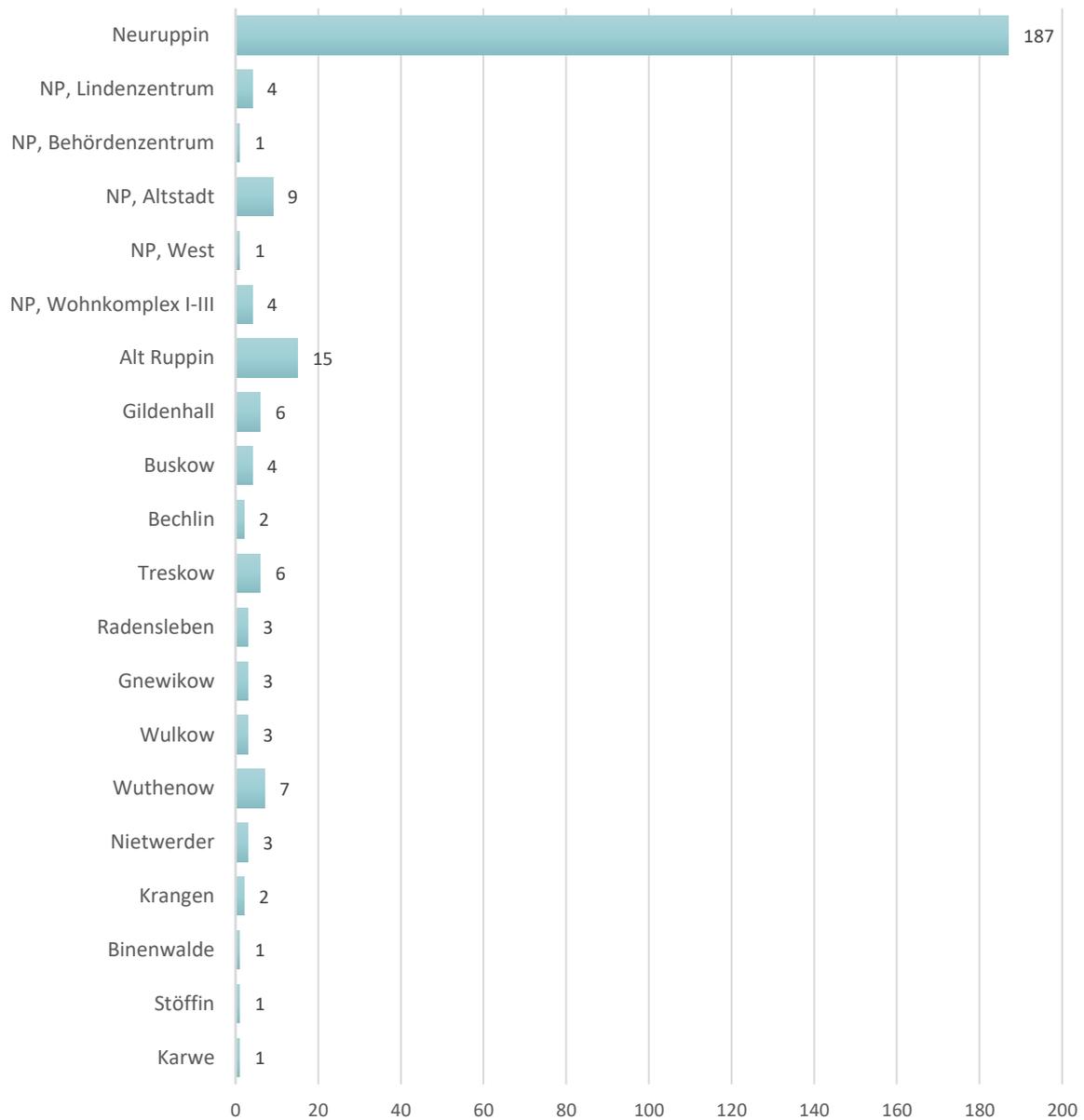
Sind Sie erwerbstätig?



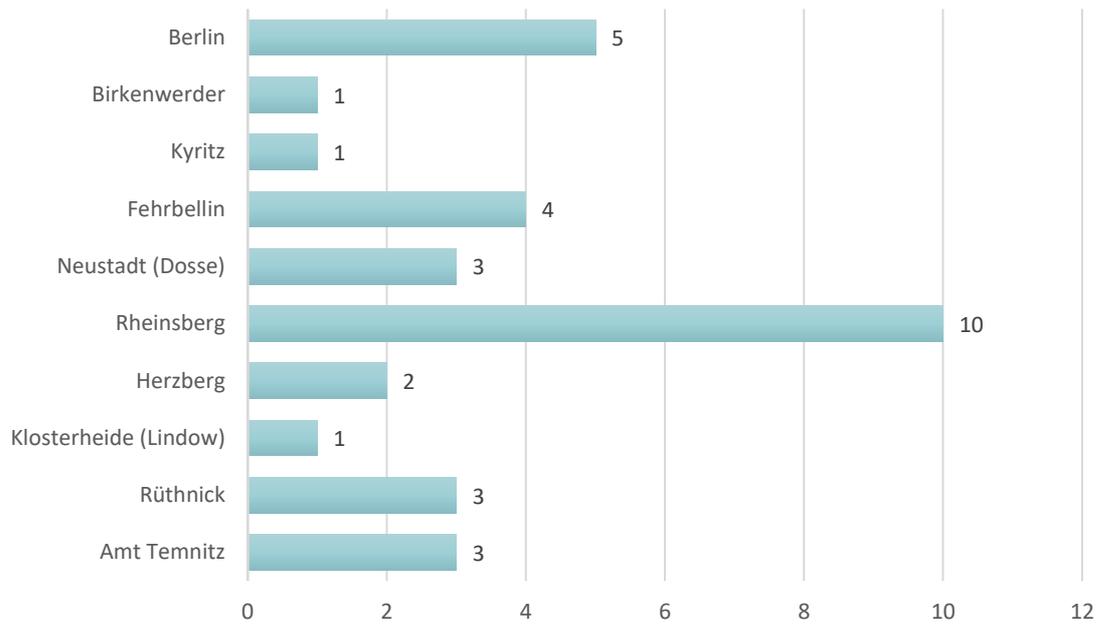
Falls nicht, sind Sie...



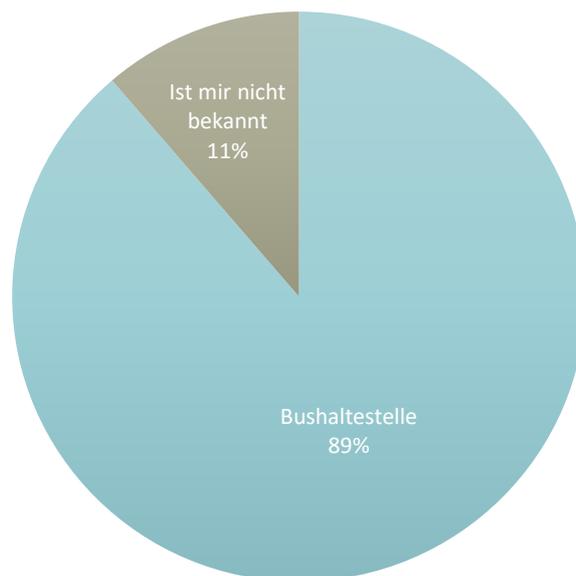
Wohnort



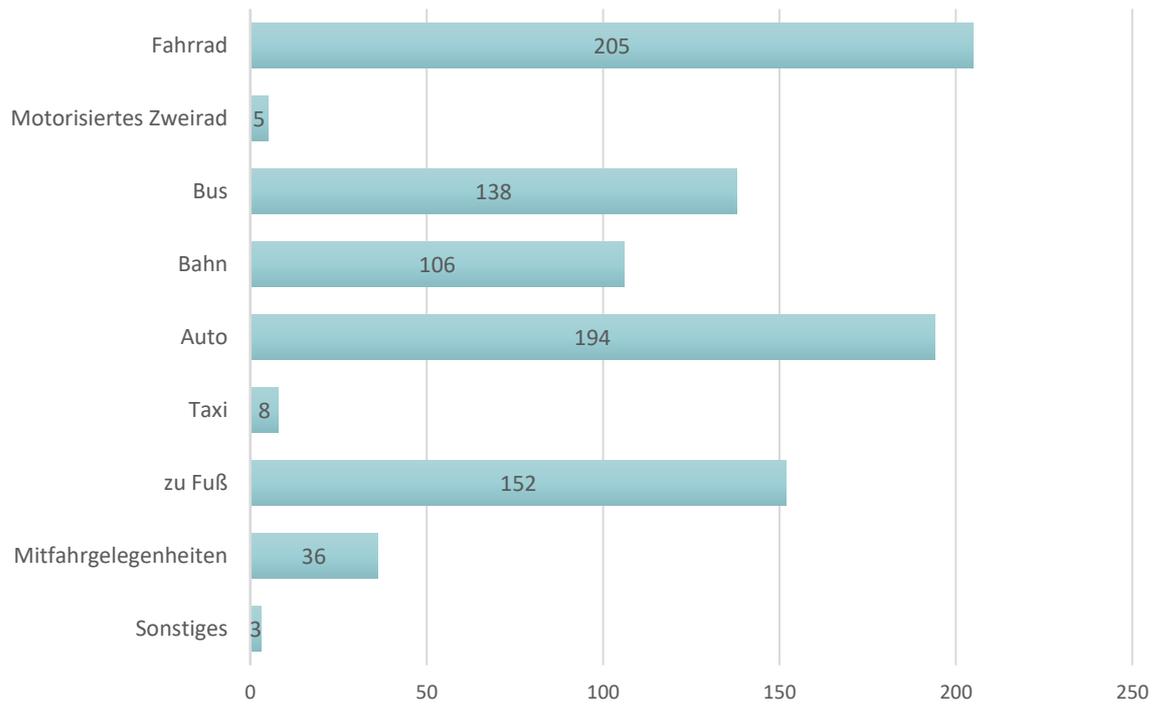
Wohnort



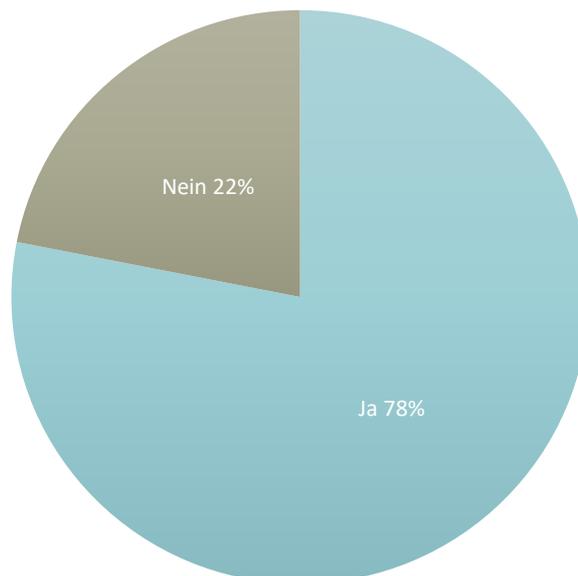
Welche ist die nächstgelegene Bushaltestelle?



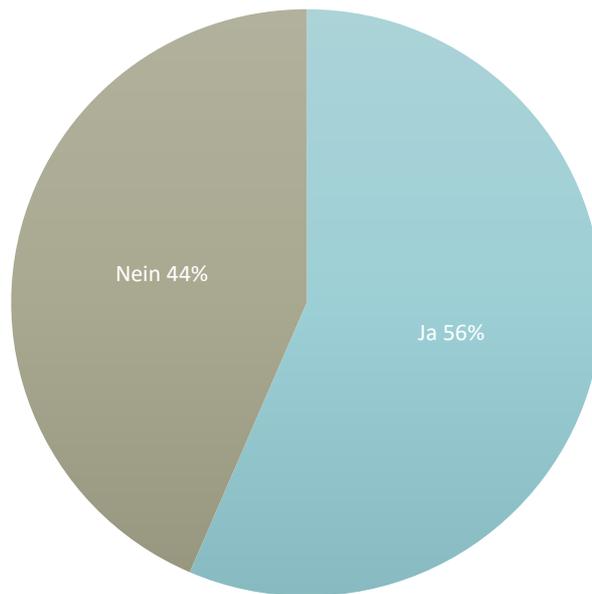
Welche Fortbewegungsmittel nutzen Sie generell?



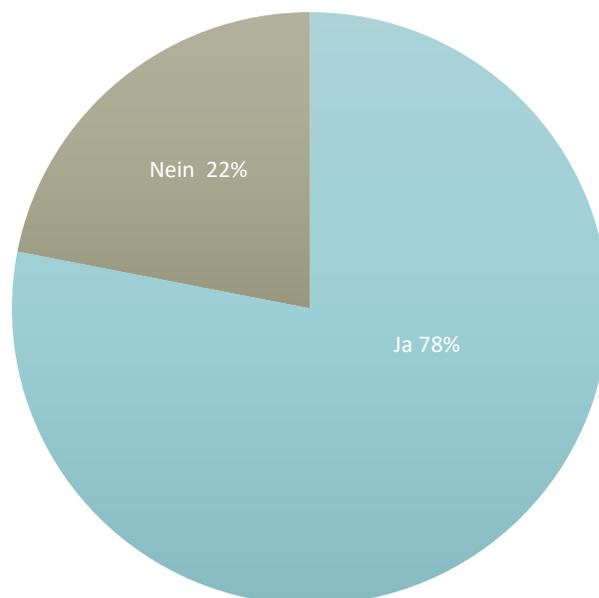
Haben Sie einen Führerschein der Klasse B?



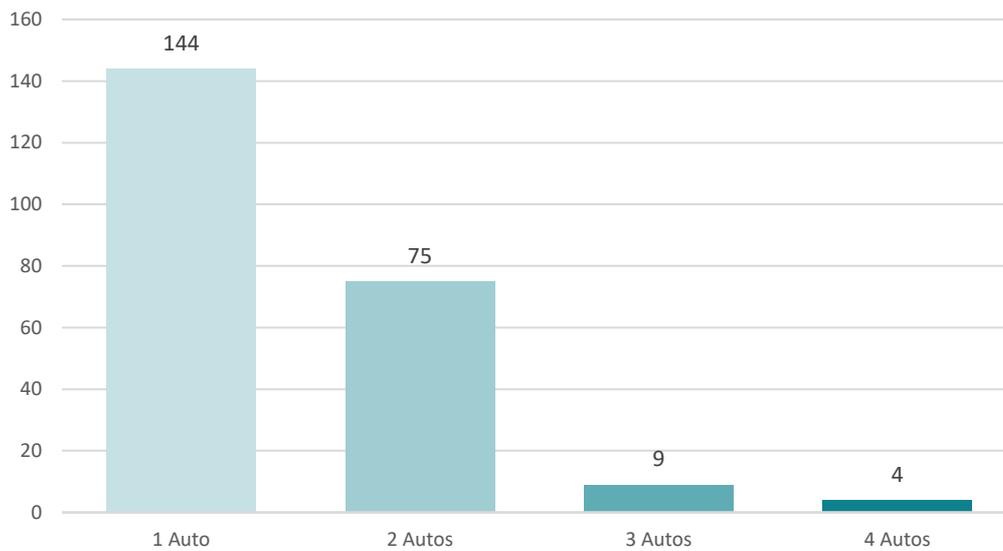
Besitzen Sie ein Auto?



Steht in Ihrem Haushalt ein Auto zur Verfügung?



Wenn ja, wieviele?

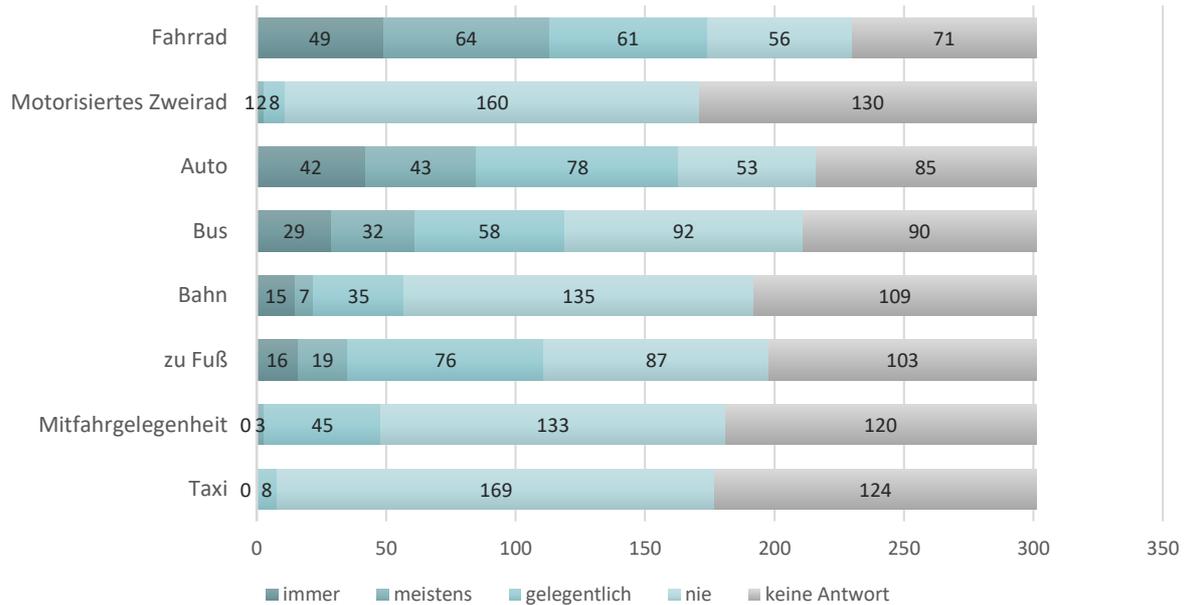


Derzeit gibt es kein breites Car-Sharing-Angebot im Landkreis OPR. Würden Sie ein solches Angebot nutzen?

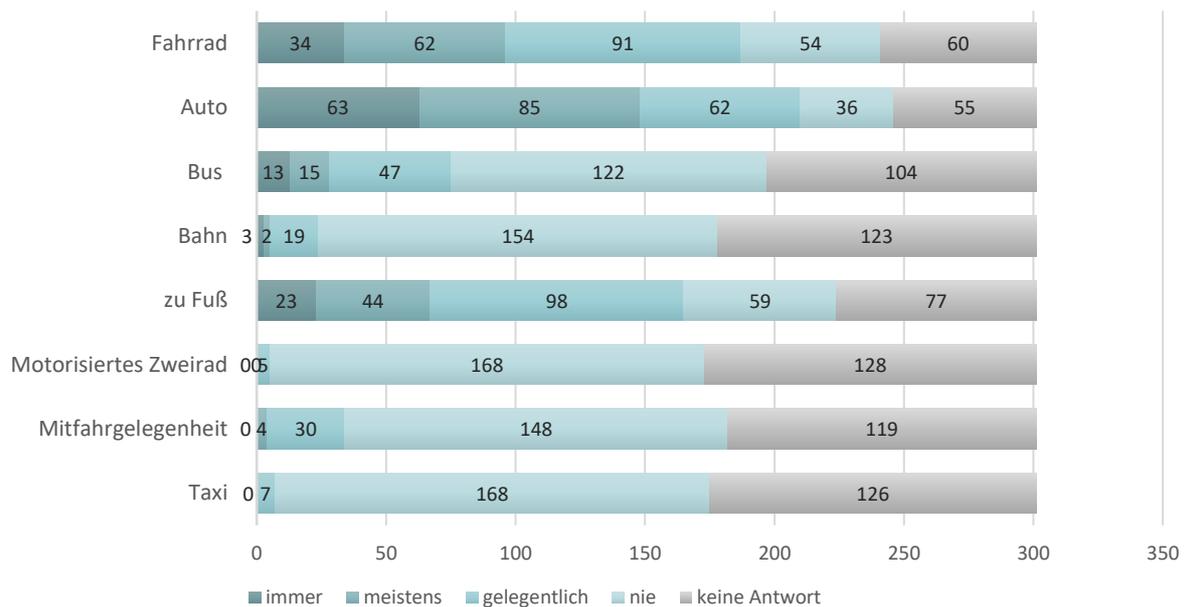


Welche Verkehrsmittel benutzen Sie für die folgenden Wege und wie häufig?

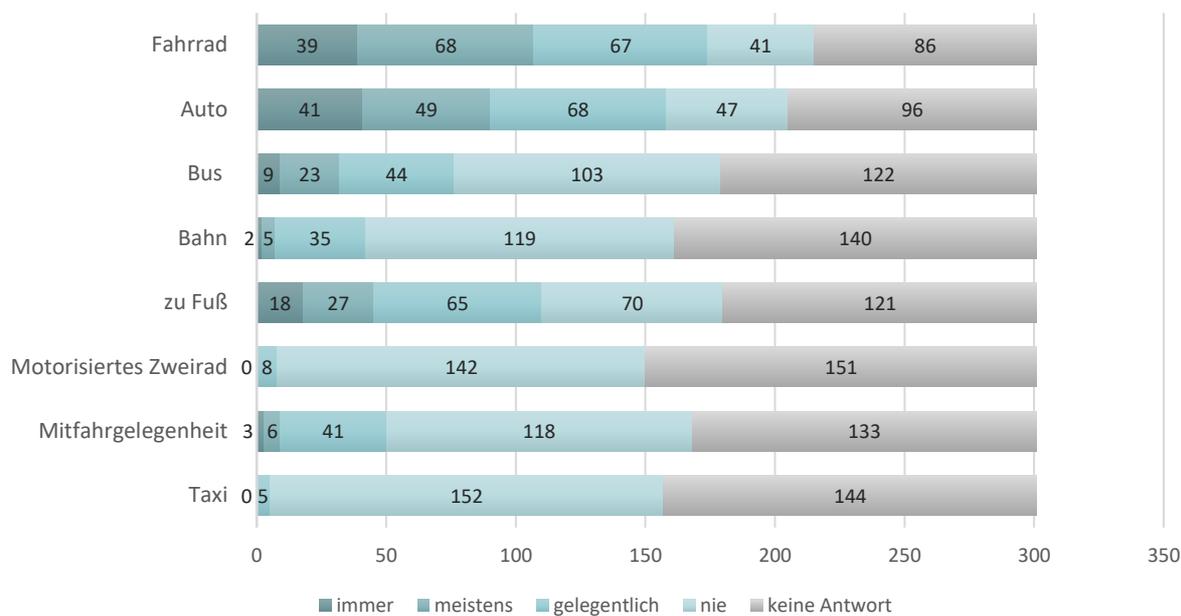
zur Arbeit / Ausbildung / Schule:



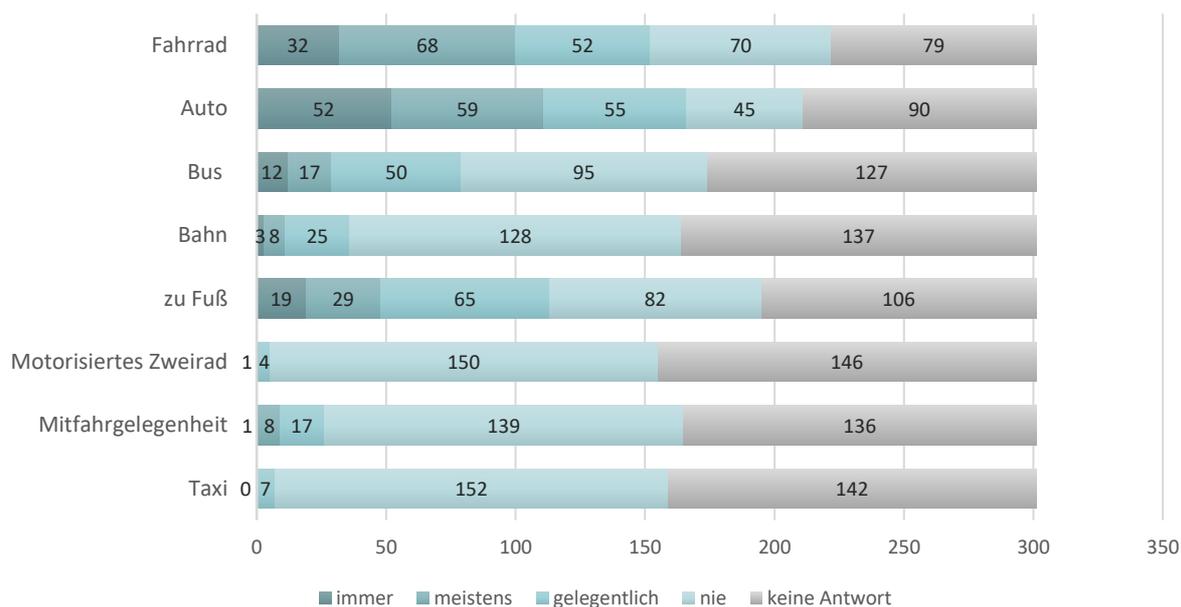
zum Einkaufen / Dinge des täglichen Bedarfs:



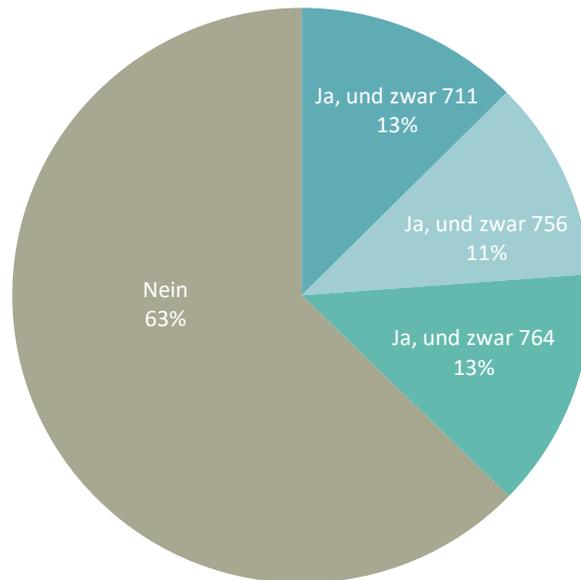
für Freizeitaktivitäten (Sport, Hobby, Vereinsarbeit, Ehrenamt etc.)



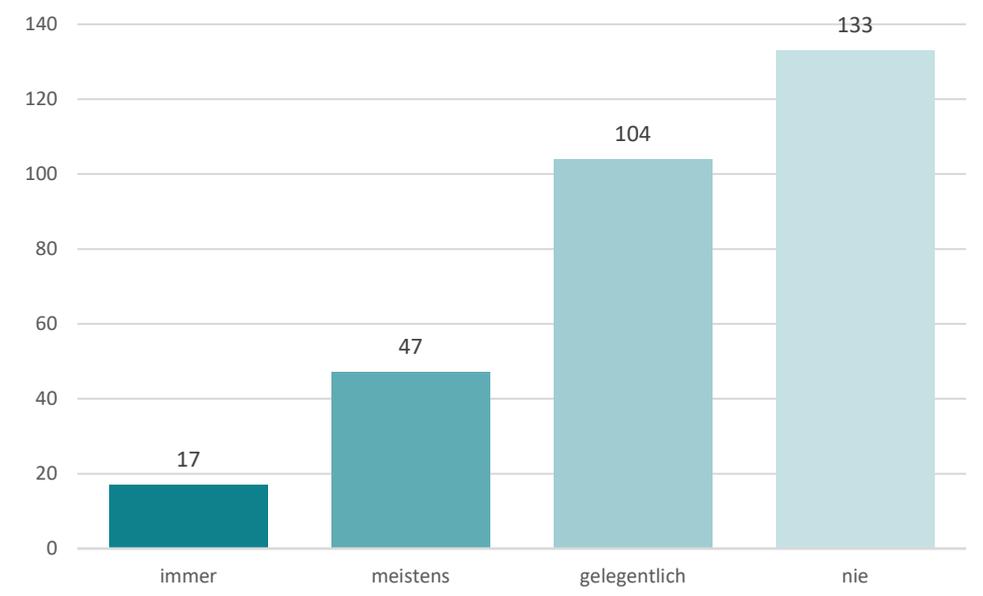
für Arztbesuche / medizinische Versorgung



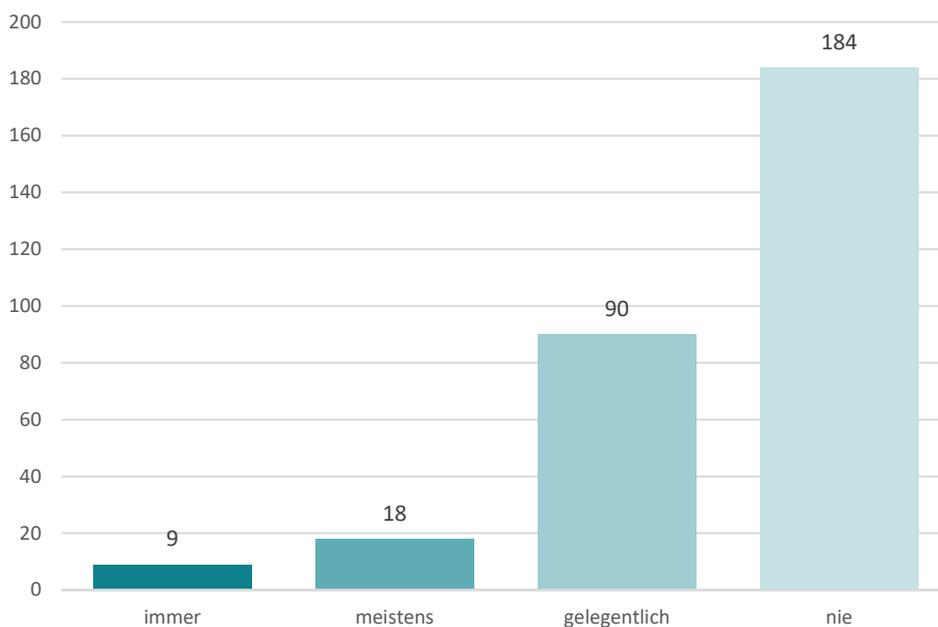
Benutzen Sie eine der in der Region verfügbaren PlusBus-Linien?



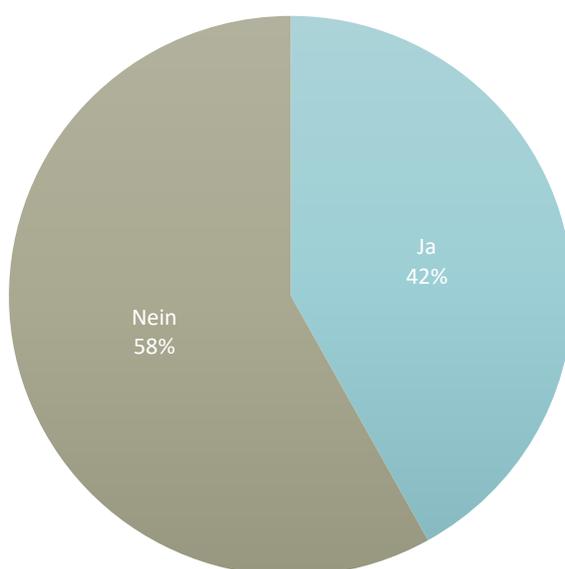
Nutzen Sie die Neuruppiner Stadtbuslinie 770 und wenn ja, wie häufig?



Nutzen Sie die Neuruppiner Stadtbuslinie 771 und wenn ja, wie häufig?

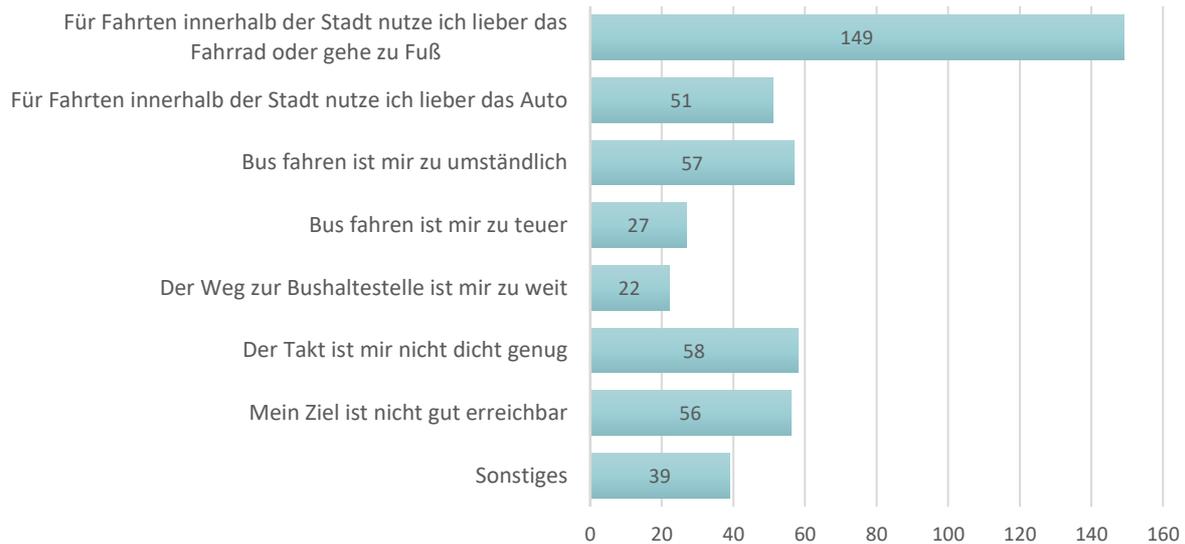


Ist Ihr Mobilitätsverhalten abhängig von den Jahreszeiten (z.B. Fahrrad im Sommer, ÖPNV/Auto im Winter etc.)?



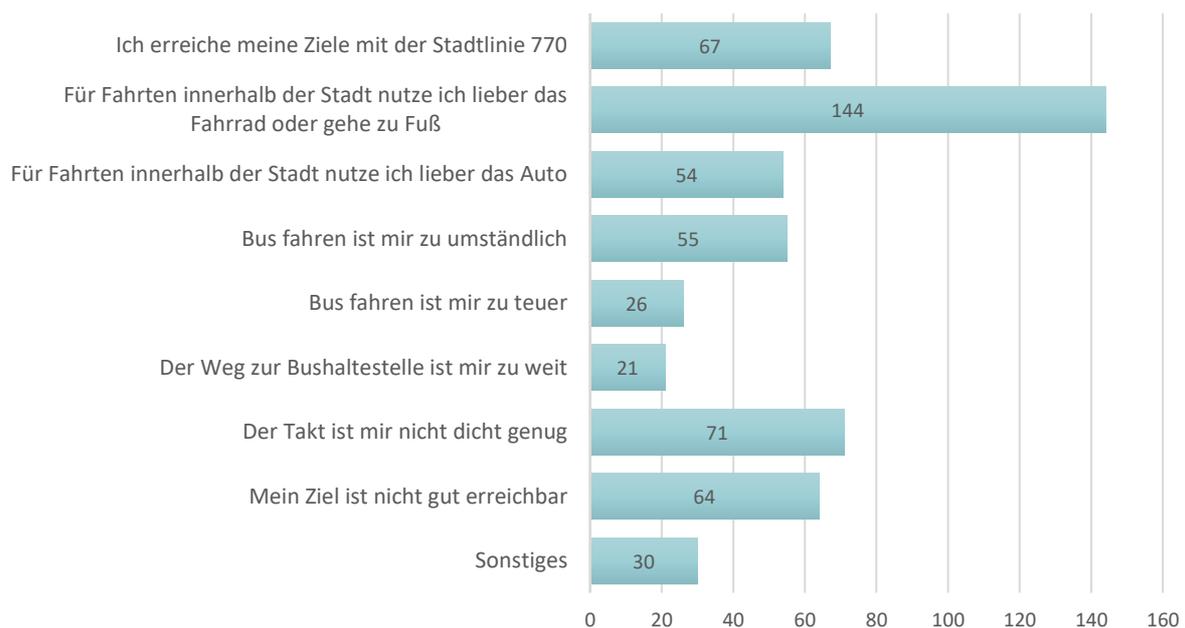
Sie haben angegeben, die Linie 770 gelegentlich bis nie zu nutzen. Warum fahren Sie nicht häufiger mit der Linie 770?

(Mehrfachnennung möglich)

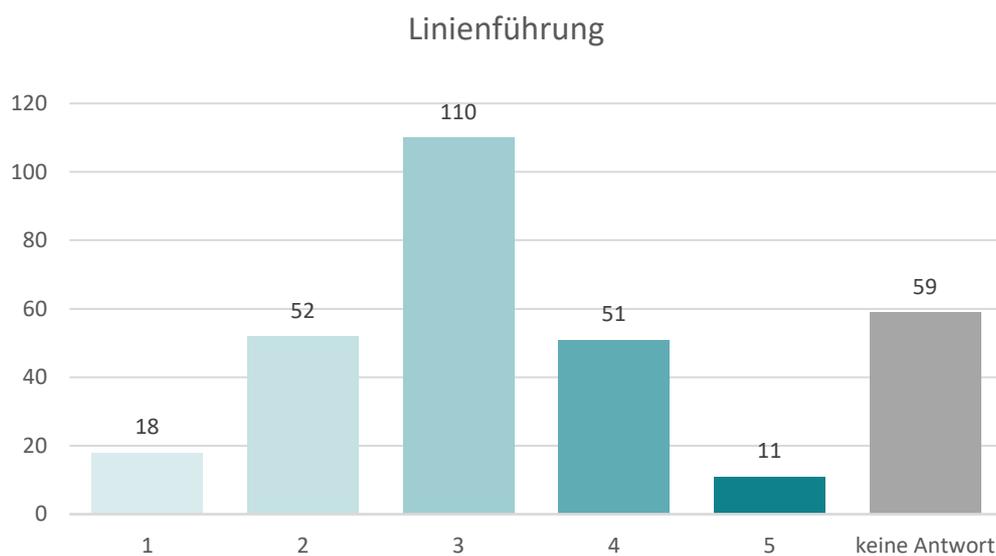
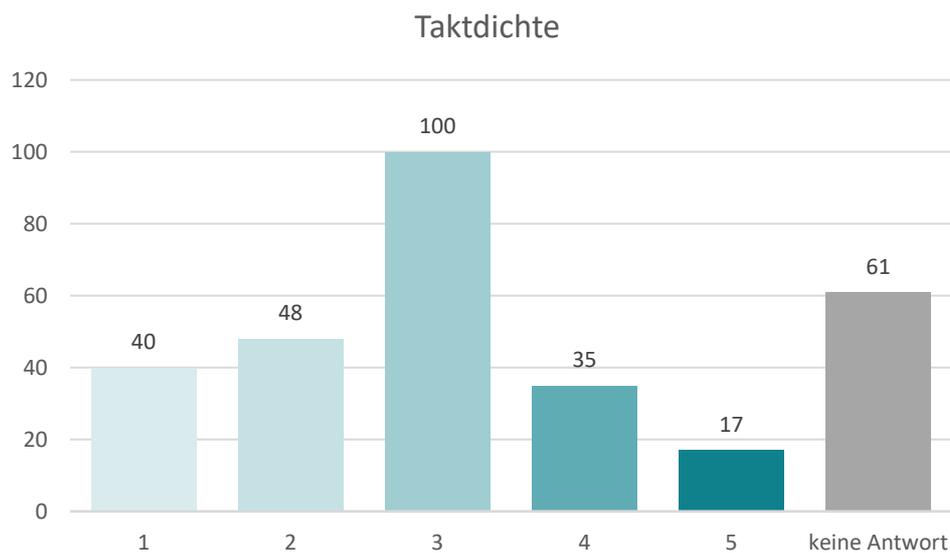


Sie haben angegeben, die Stadtlinie 771 gelegentlich bis nie zu nutzen. Warum fahren Sie nicht häufiger mit der Linie 771?

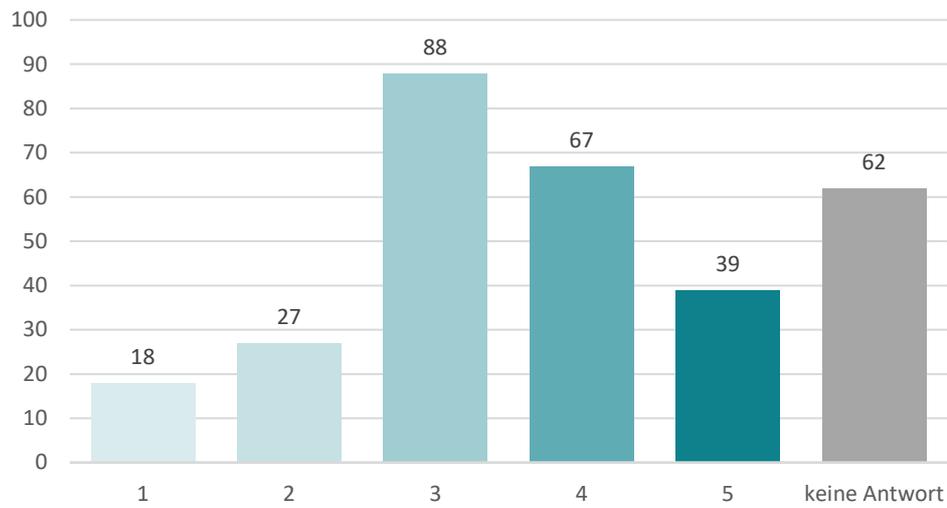
(Mehrfachnennung möglich)



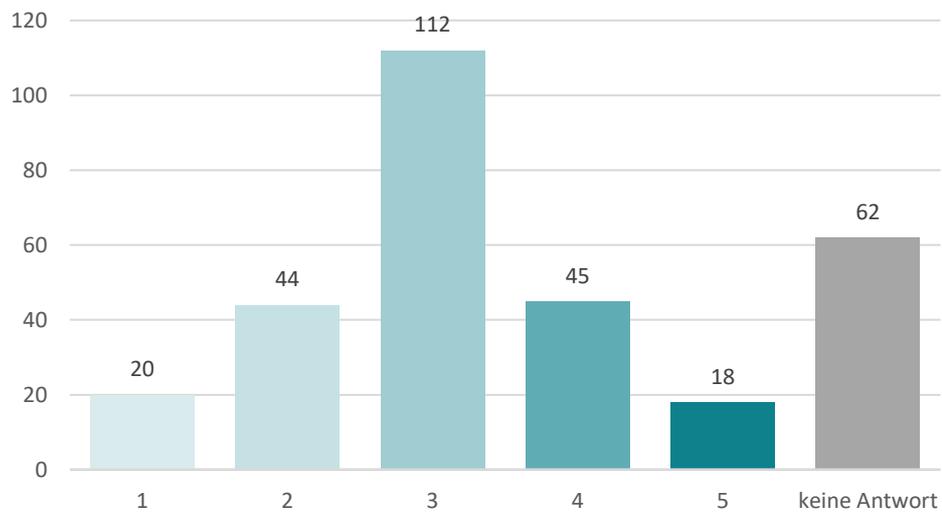
Wie zufrieden sind Sie mit der Stadtlinie 771 in folgenden Punkten?
Bitte bewerten Sie (1 = gar nicht zufrieden; 5 = sehr zufrieden):



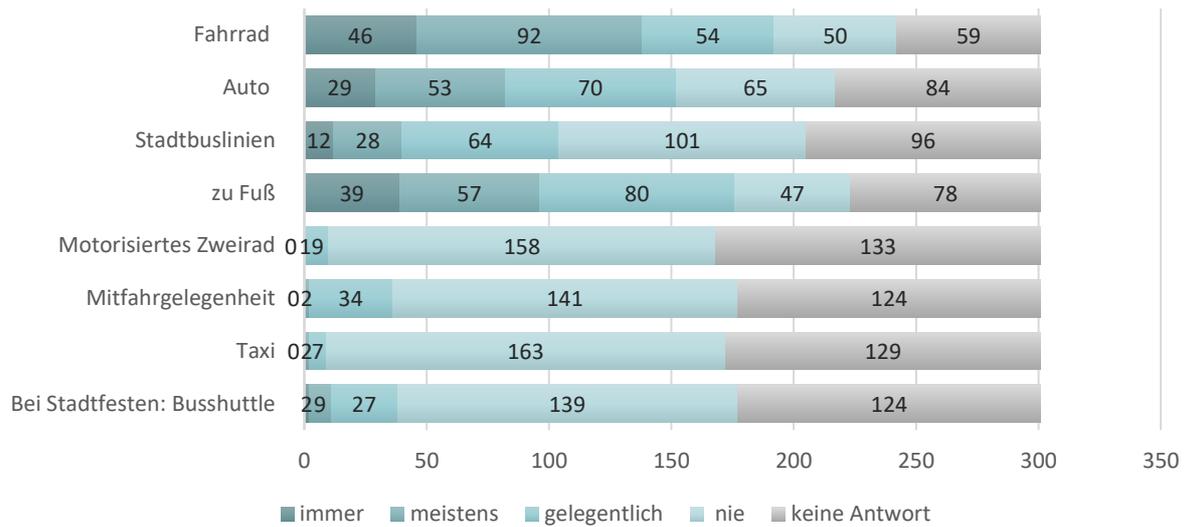
Fahrzeugausstattung



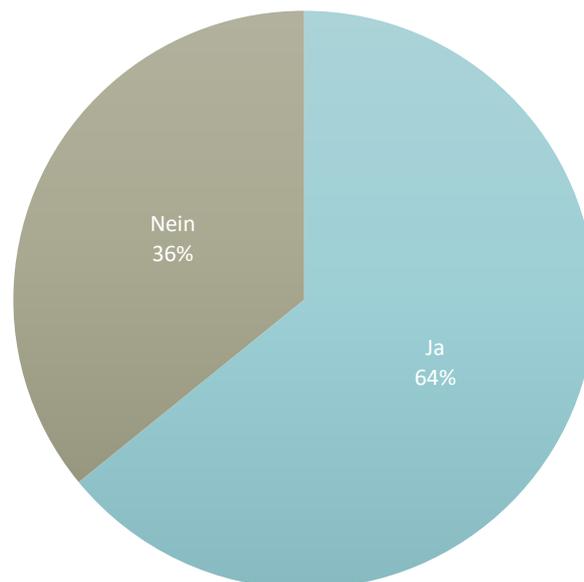
Haltestellensituation



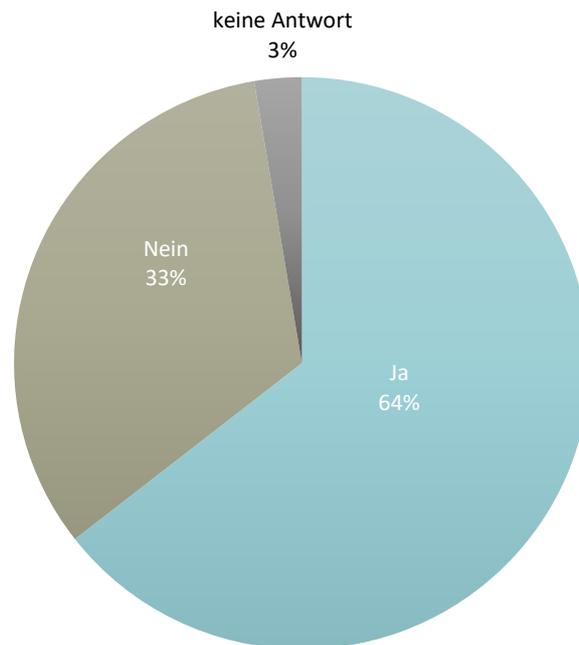
Die Neuruppiner Altstadt ist kultureller Mittelpunkt und hält viele Einkaufsangebote vor. Sie ist über diverse Buslinien angebunden.
Wie kommen Sie in die Altstadt?



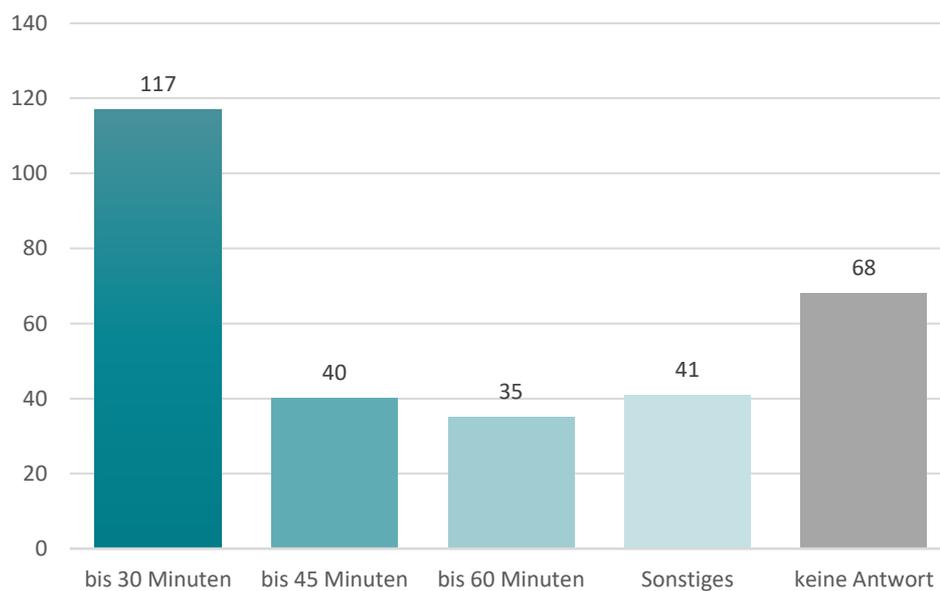
Können Sie sich vorstellen, einen Rufbus zu benutzen?



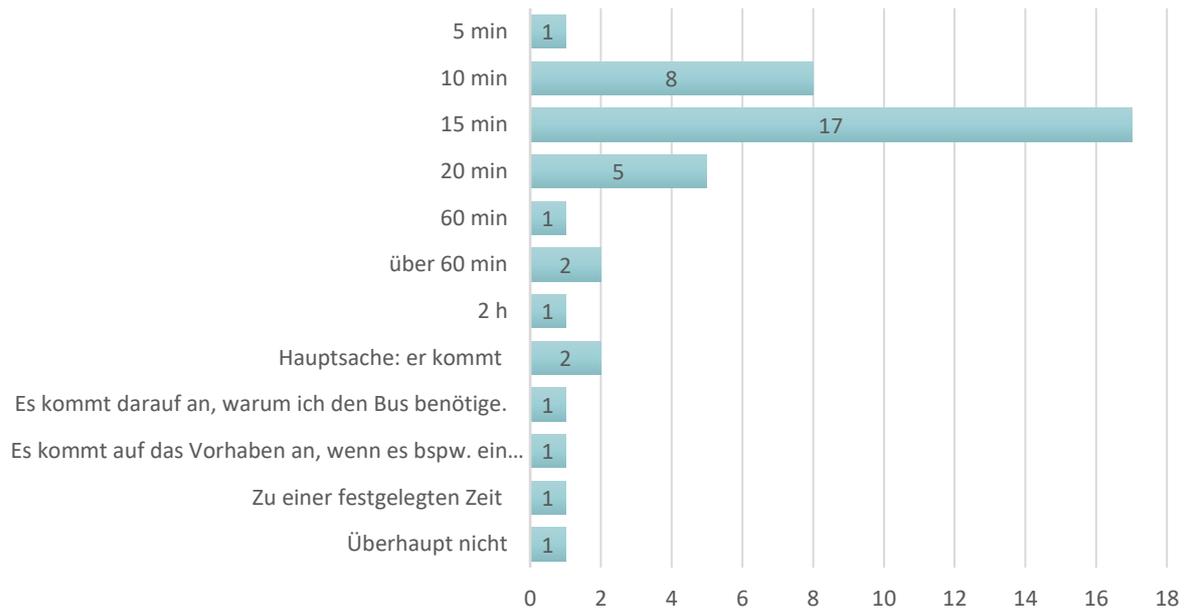
Würden Sie auch einen autonomen (fahrerlosen) Bus nutzen?



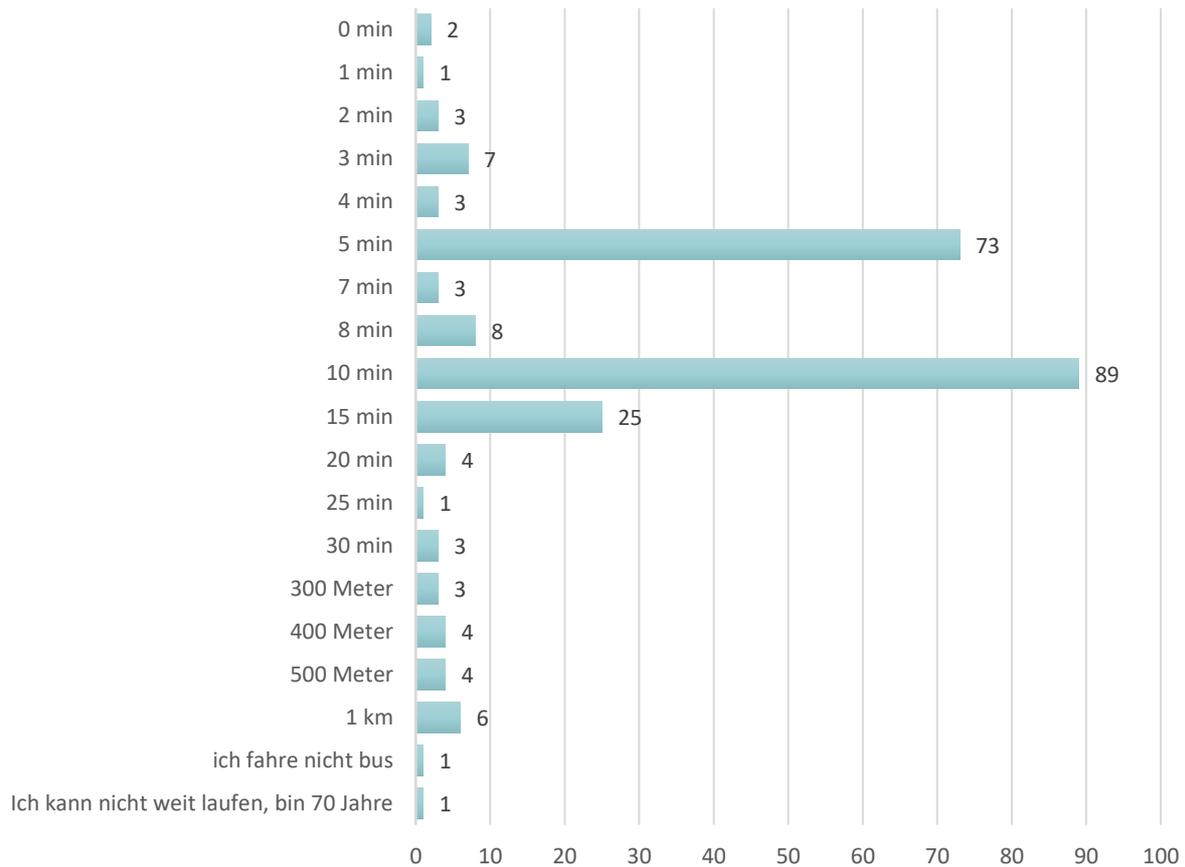
Wie lange wären Sie ab Zeitpunkt der Buchung bereit,
auf den Bus zu warten?



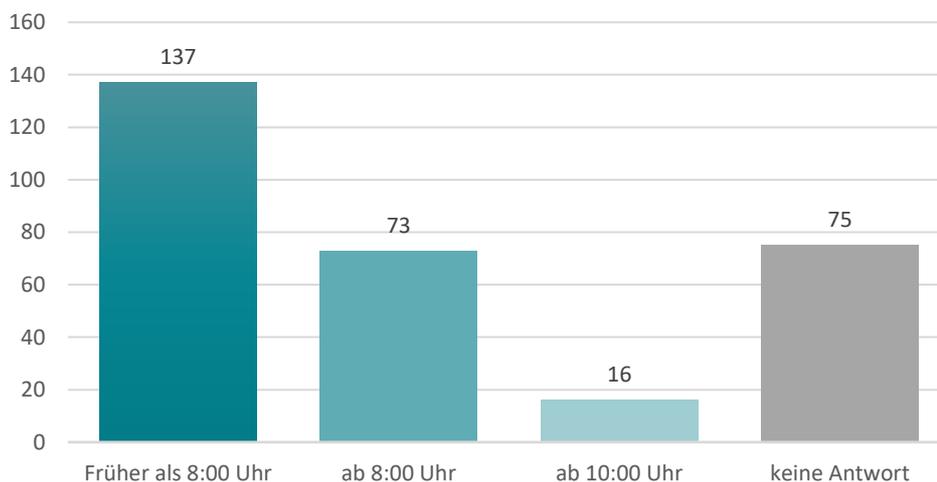
Wie lange wären Sie ab Zeitpunkt der Buchung bereit, auf den Bus zu warten?



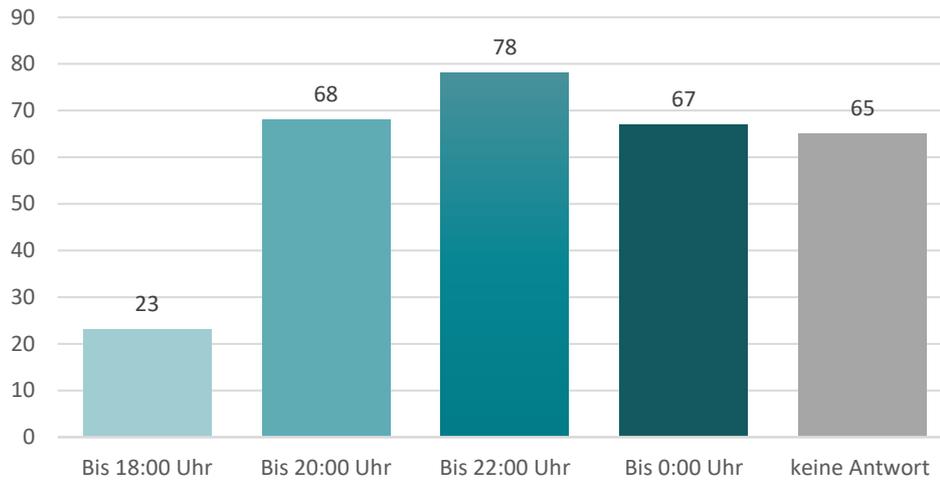
Was wäre für Sie die maximal akzeptable (Lauf-)Entfernung zur Haltestelle, um den Rufbus zu benutzen? (Angabe in min)



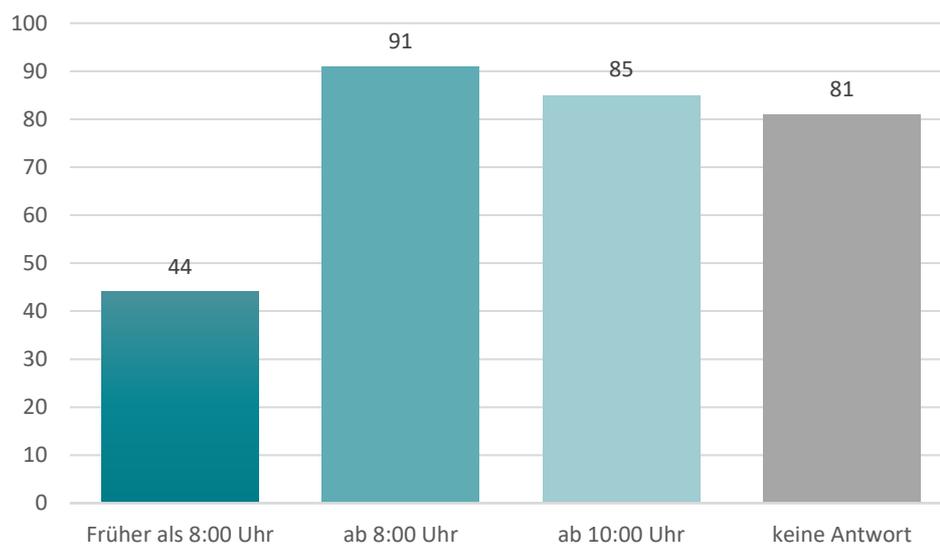
Montag - Freitag: Ab wann sollte der Rufbus morgens verfügbar sein?



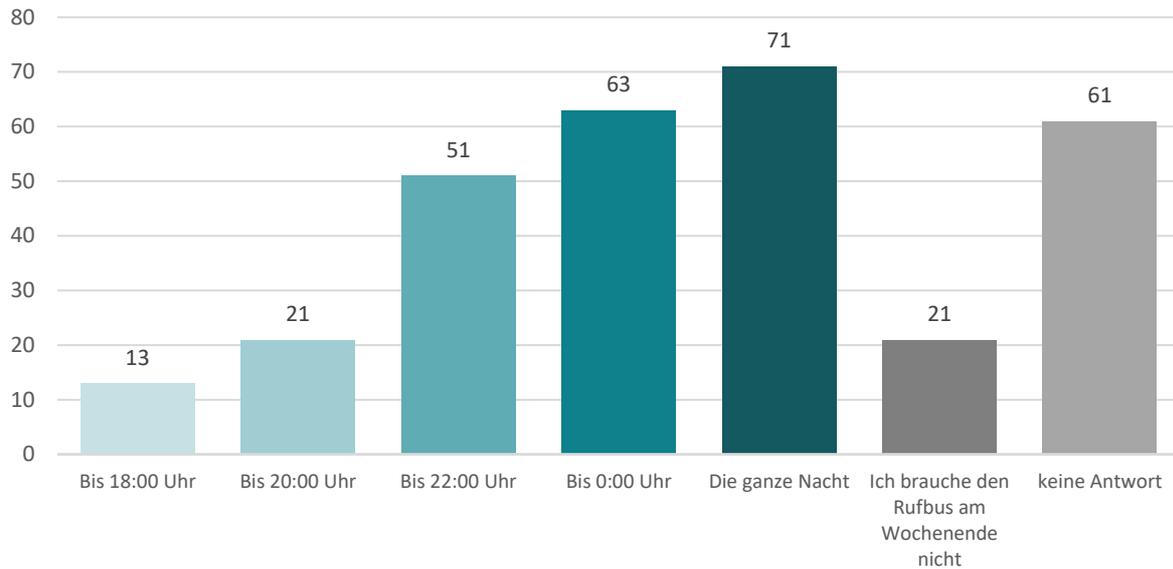
Montag - Freitag: Bis wann sollte der Rufbus abends verfügbar sein?



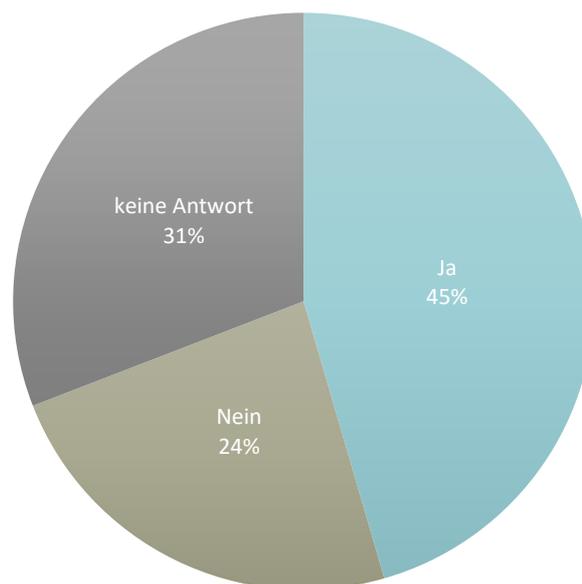
Am Wochenende: Ab wann sollte der Rufbus morgens verfügbar sein?



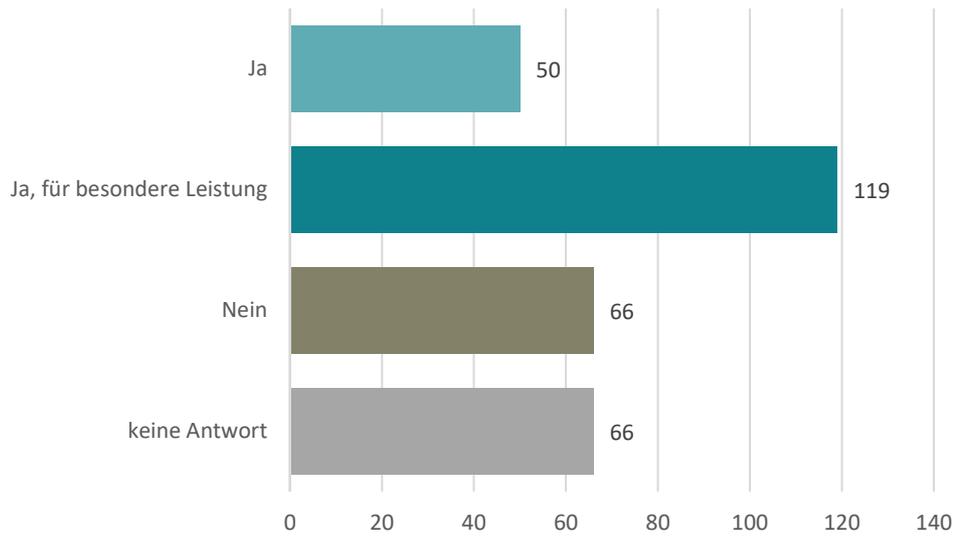
Am Wochenende: Bis wann sollte der Rufbus abends verfügbar sein?



Würden Sie den Rufbus für regelmäßig wiederkehrende Fahrten, z. B. morgens zum Pendeln zur Bahn, nutzen?



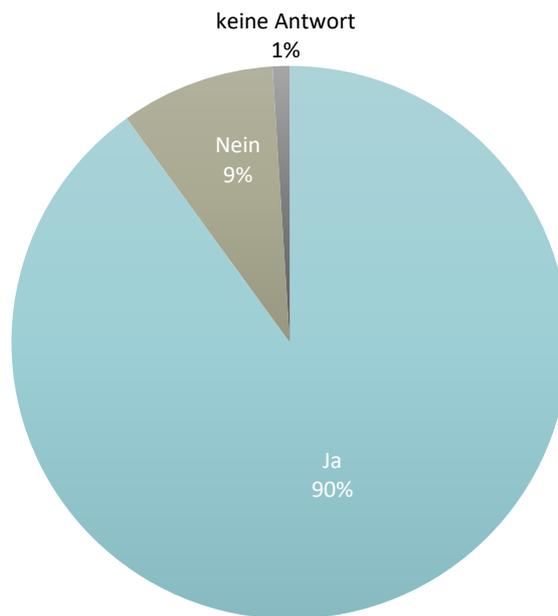
Wären Sie bereit für die Nutzung des Rufbusses ggf. mehr als für den Linientarif zu zahlen (Komfortzuschlag)?



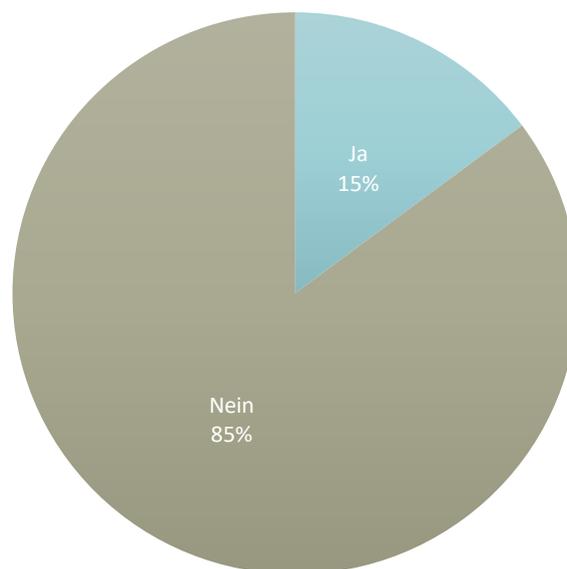
Welchen Zuschlag wären Sie pro Ticket maximal bereit zu zahlen?



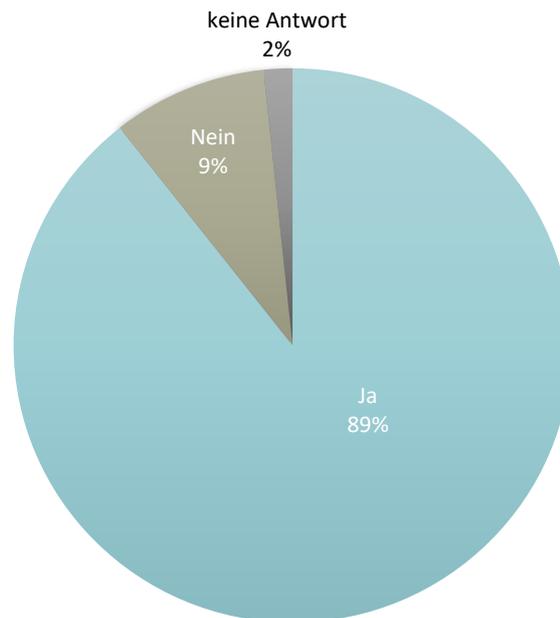
Geplant ist, dass der Rufbus via App bestellt werden kann.
Besitzen Sie ein Smartphone?



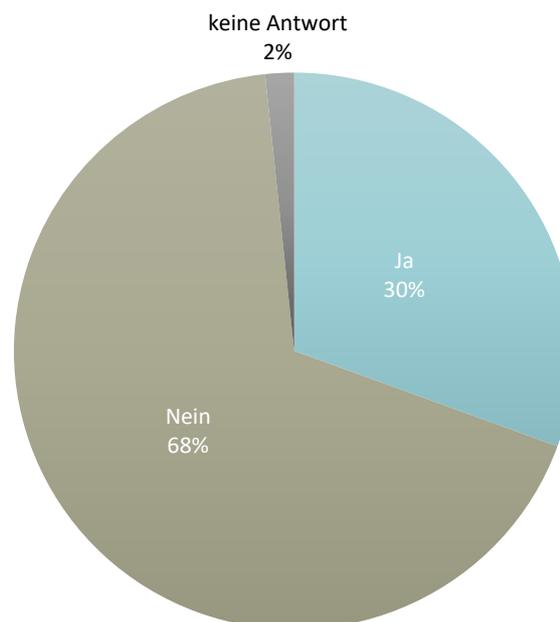
Falls nicht, kommt es für Sie in Frage, sich ein Smartphone zuzulegen?



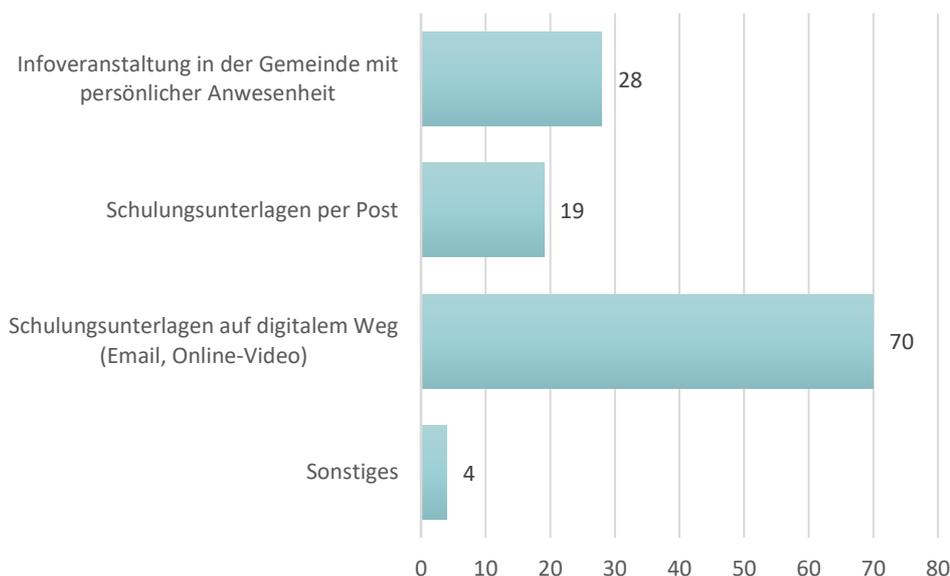
Haben Sie Erfahrung im Umgang mit digitalen Medien und Apps?



Hätten Sie Interesse, an einer kurzen Schulung teilzunehmen, um sich mit dem digitalen Buchungsprozess für den Rufbus vertraut zu machen?



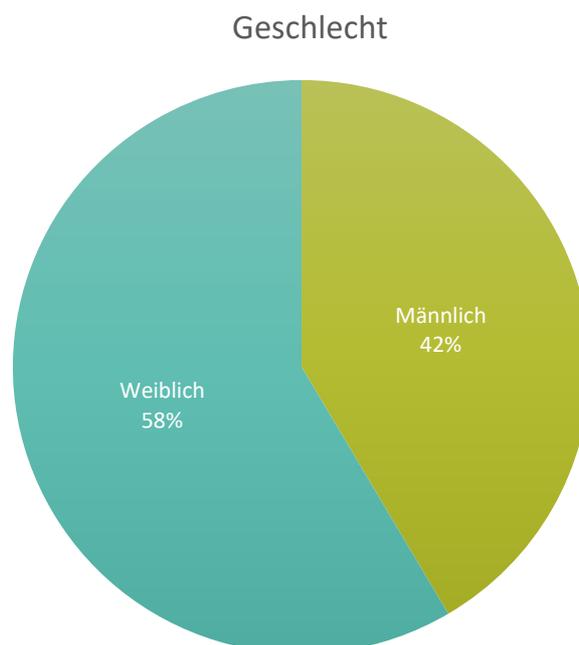
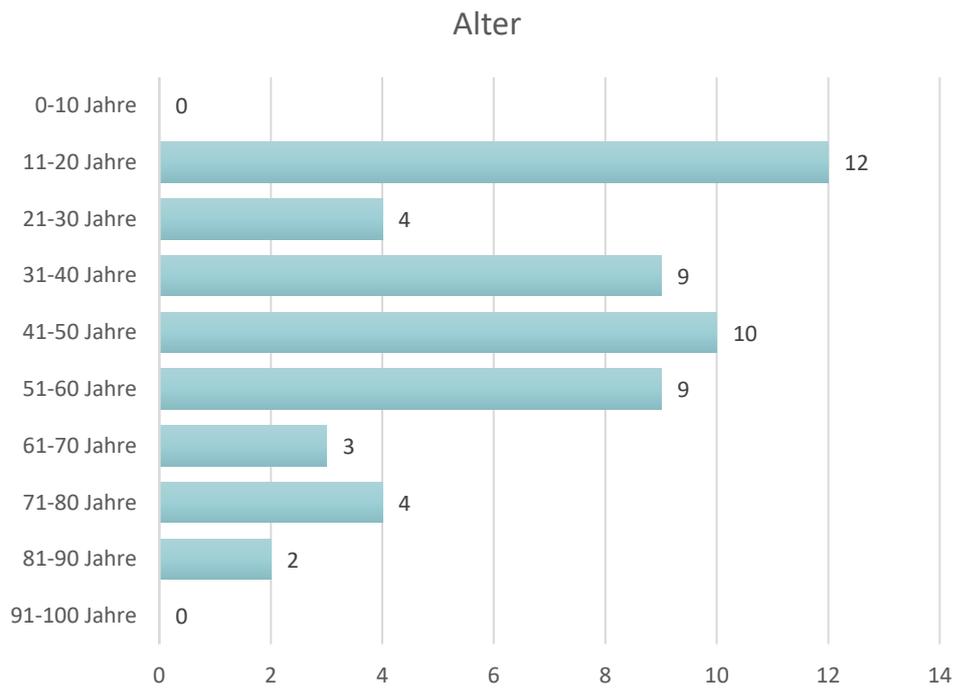
In welchem Format würden Sie sich eine solche Schulung wünschen?



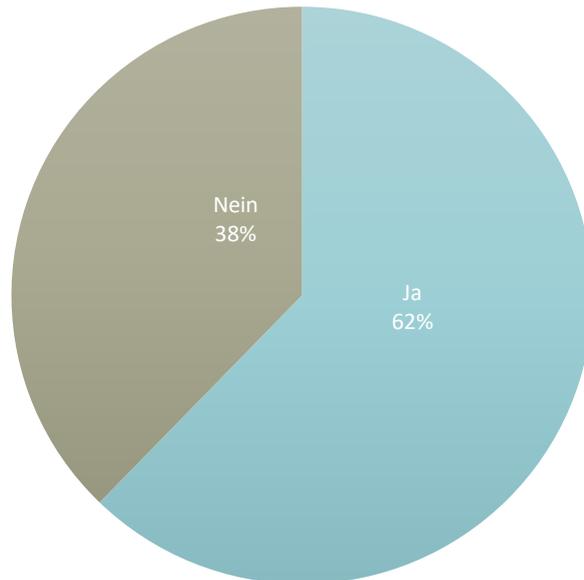
Persönliche Anregungen und Wünsche in Verbindung mit dem Busverkehr in Neuruppin:

- Bessere Taktung
- Längere und regelmäßige Verbindungen abends und vor allem auch am Wochenende
- Haltestellen mit Überdachung
- Fahrradmitnahme
- Bessere Anbindung der Dörfer
- 771: Anbindung nach Wuthenow
- Bessere Erreichbarkeit der Neuruppiner Ortsteile
- Mehr Infos für Senioren, gerade in Bezug auf den Rufbus
- Kleinere individuellere Lösungen finden als auf große Busse mit festen Zeiten setzen
- Möglichkeit eines Mobilitätstrainings anbieten (richtiges Einsteigen mit Rollator, Kinderwagen, Rollstuhl etc.)
- Elektrobusse
- Car Sharing
- Bike Sharing
- Autofreie Innenstadt / autofreie Zonen
- Bessere Radwege
- Kostengünstigere Tickets bzw. 365 € - Ticket

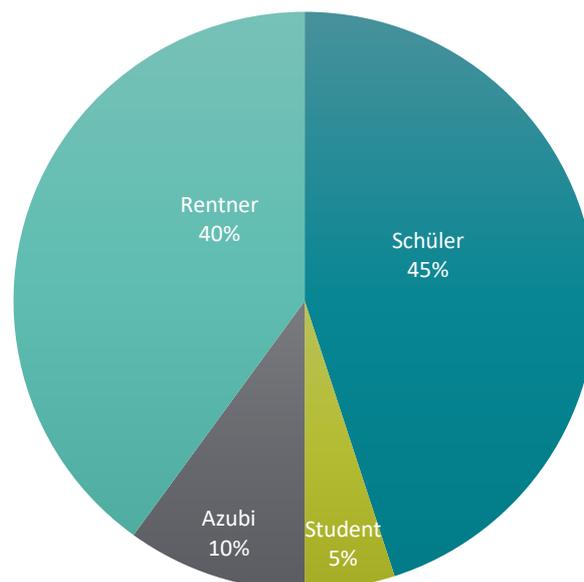
8.2 Auswertung Bürgerbefragung Horstdörfer



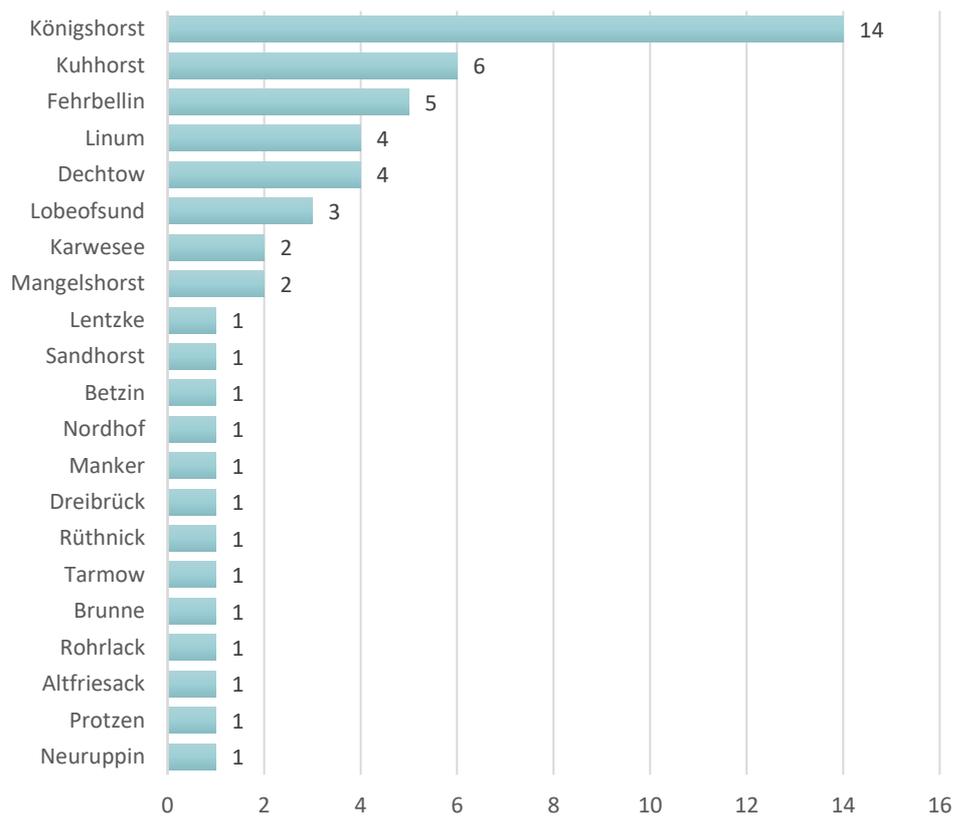
Sind Sie erwerbstätig?



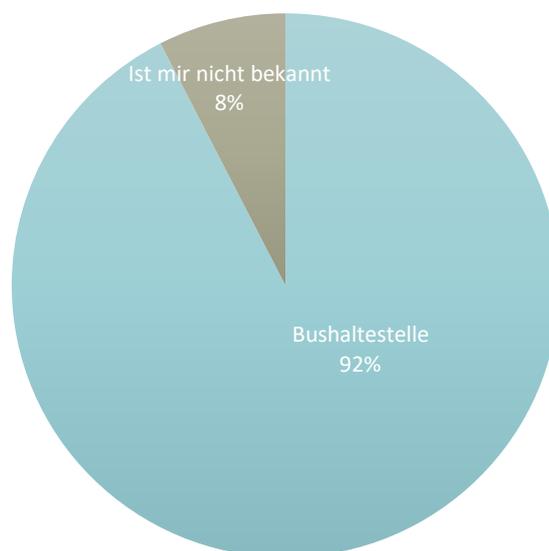
Falls nicht, sind Sie...



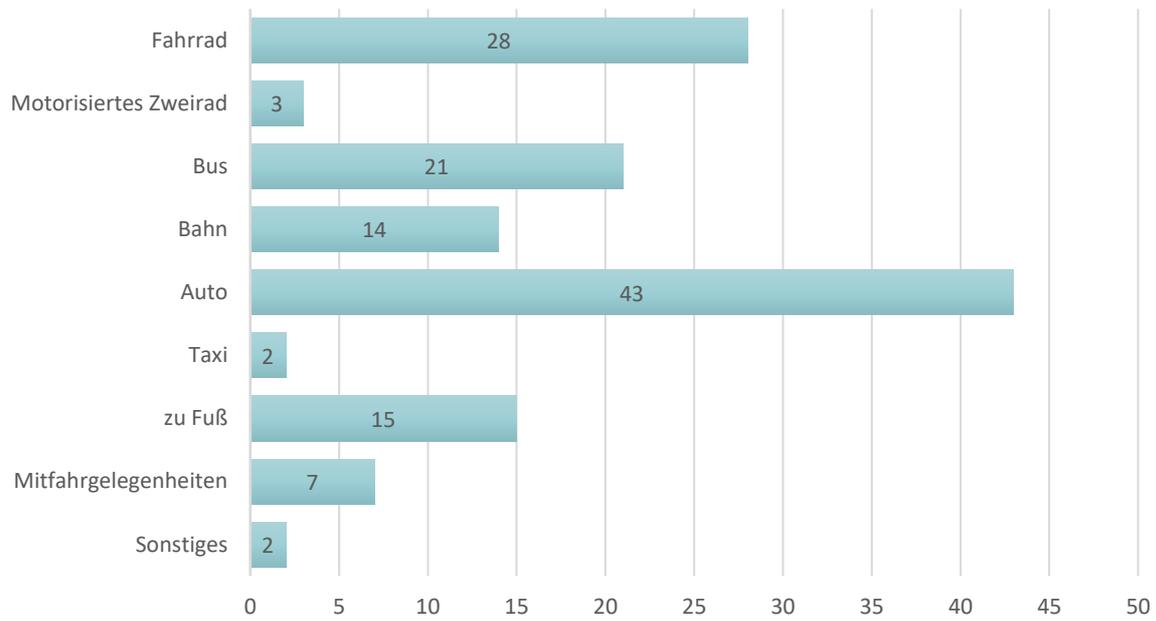
Wohnort



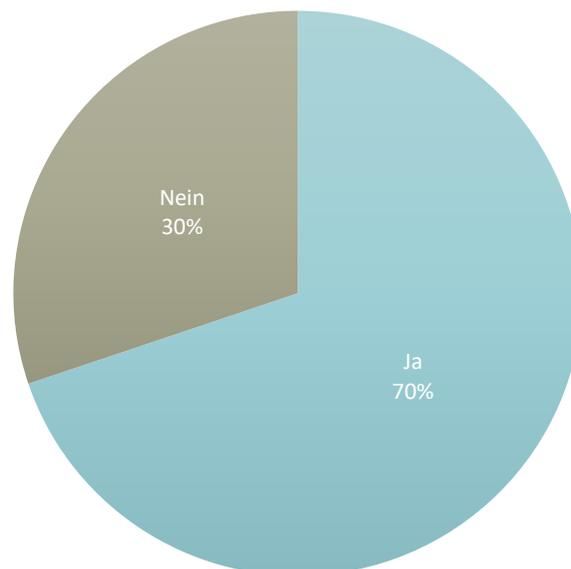
Welche ist die nächstgelegene Bushaltestelle?



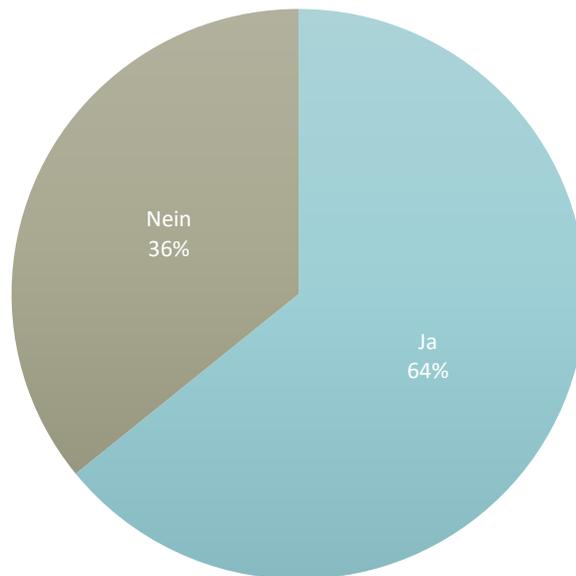
Welche Fortbewegungsmittel nutzen Sie generell?



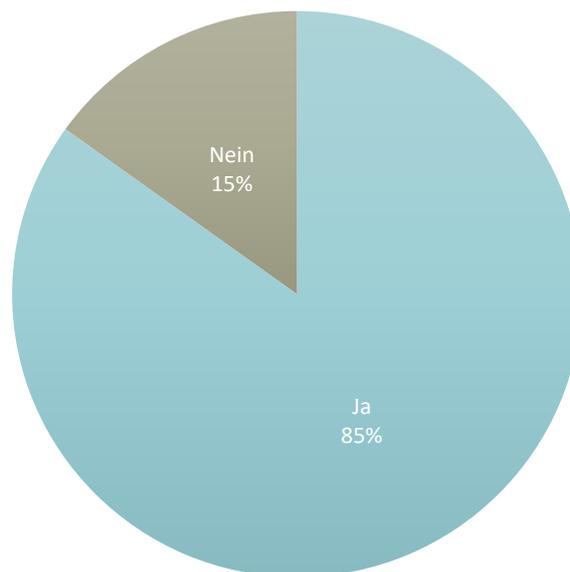
Haben Sie einen Führerschein der Klasse B?



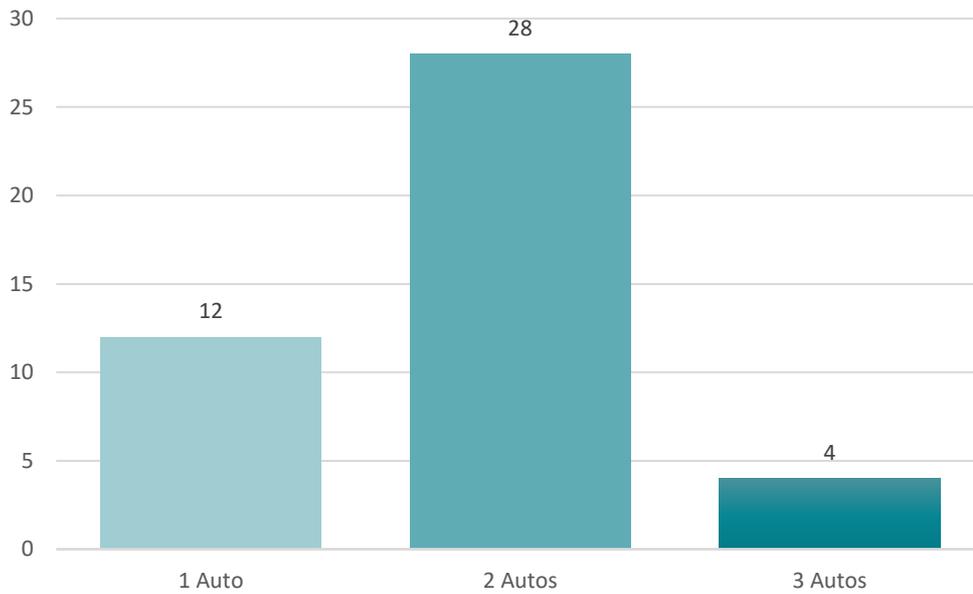
Besitzen Sie ein Auto?



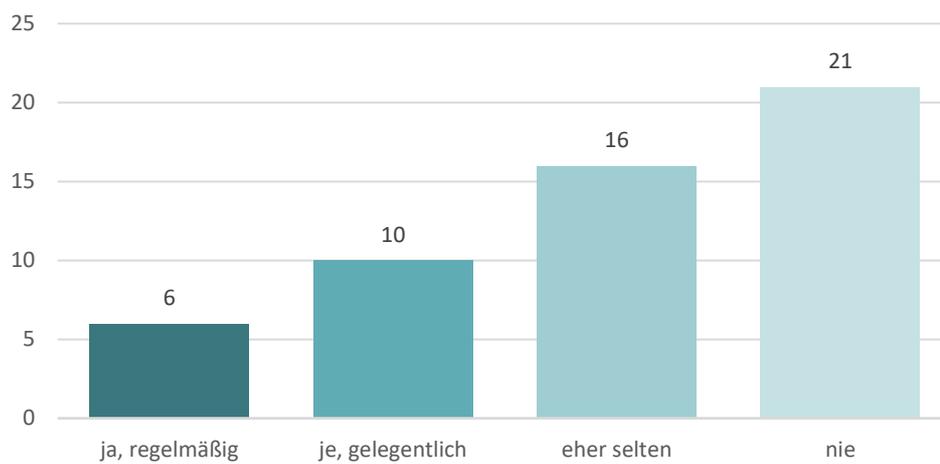
Steht in Ihrem Haushalt ein Auto zur Verfügung?



Wenn ja, wieviele?

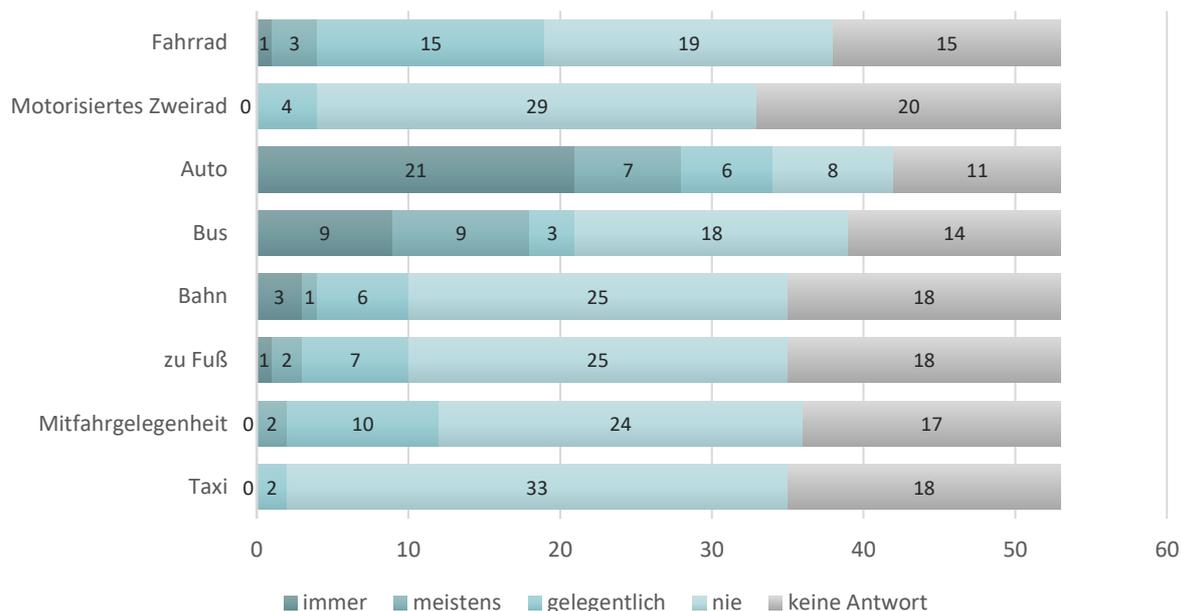


Derzeit gibt es kein breites Car-Sharing-Angebot im Landkreis OPR. Würden Sie ein solches Angebot nutzen?

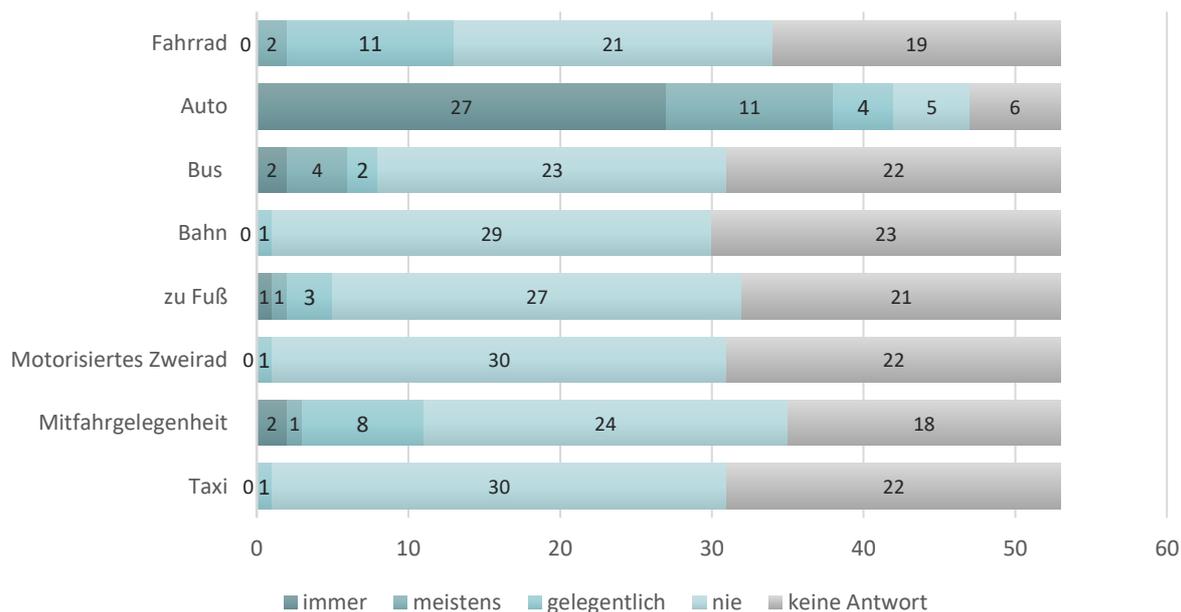


Welche Verkehrsmittel benutzen Sie für die folgenden Wege und wie häufig?

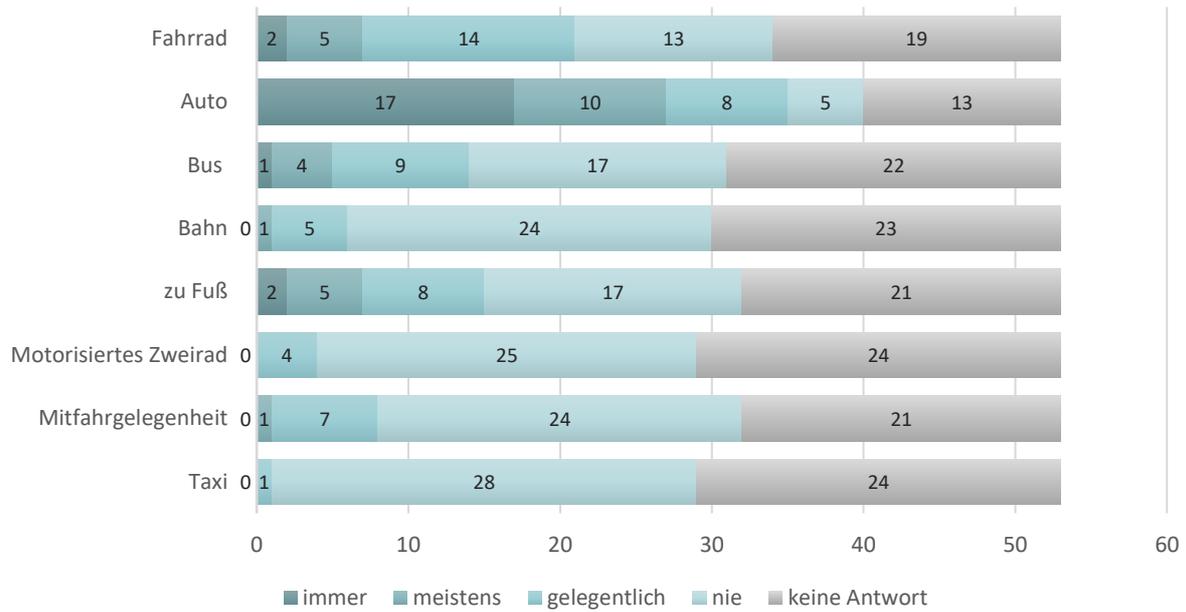
zur Arbeit / Ausbildung / Schule:



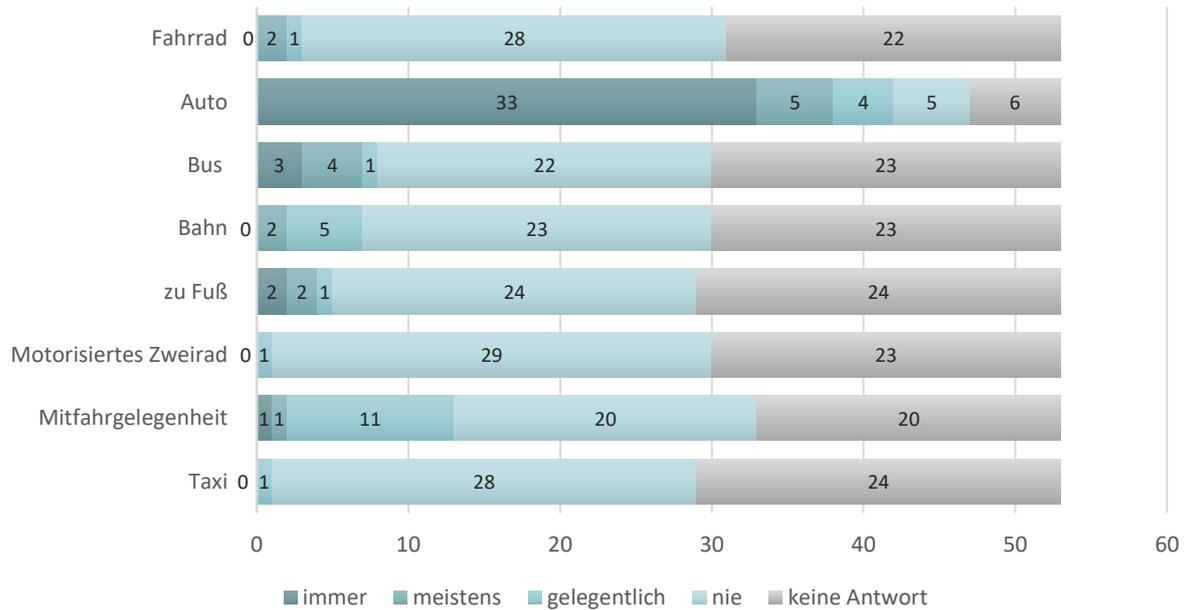
zum Einkaufen / Dinge des täglichen Bedarfs:



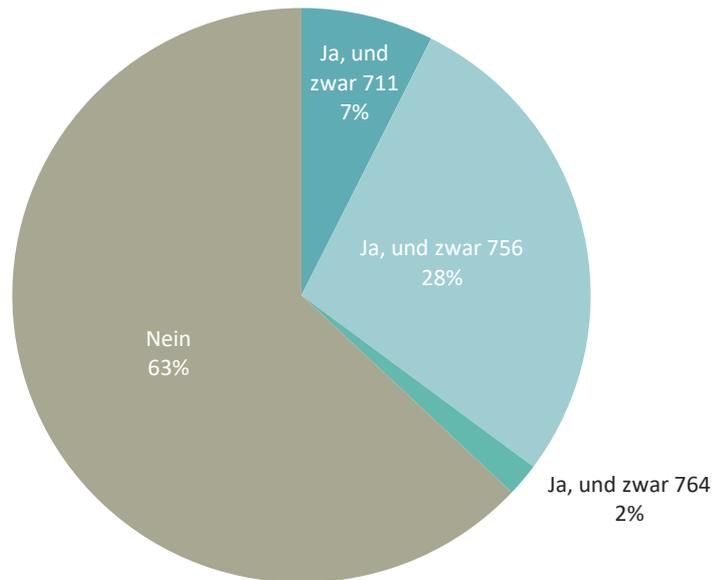
für Freizeitaktivitäten (Sport, Hobby, Vereinsarbeit, Ehrenamt etc.)



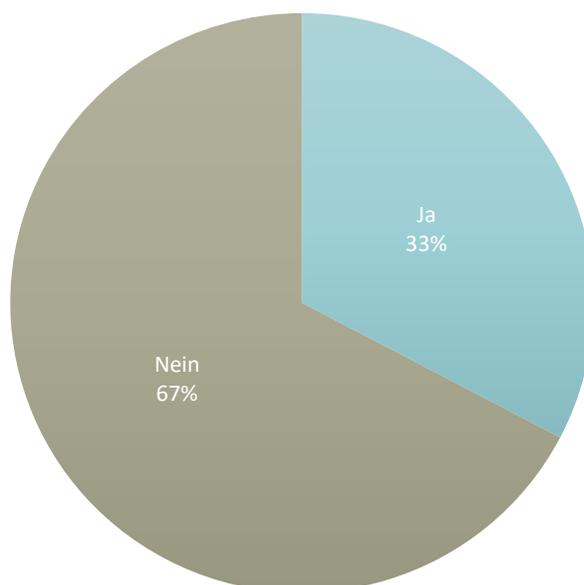
für Arztbesuche / medizinische Versorgung



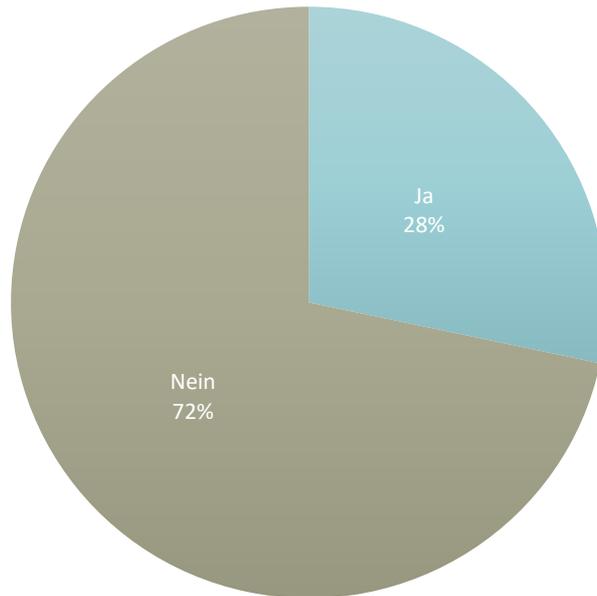
Benutzen Sie eine der in der Region verfügbaren PlusBus-Linien



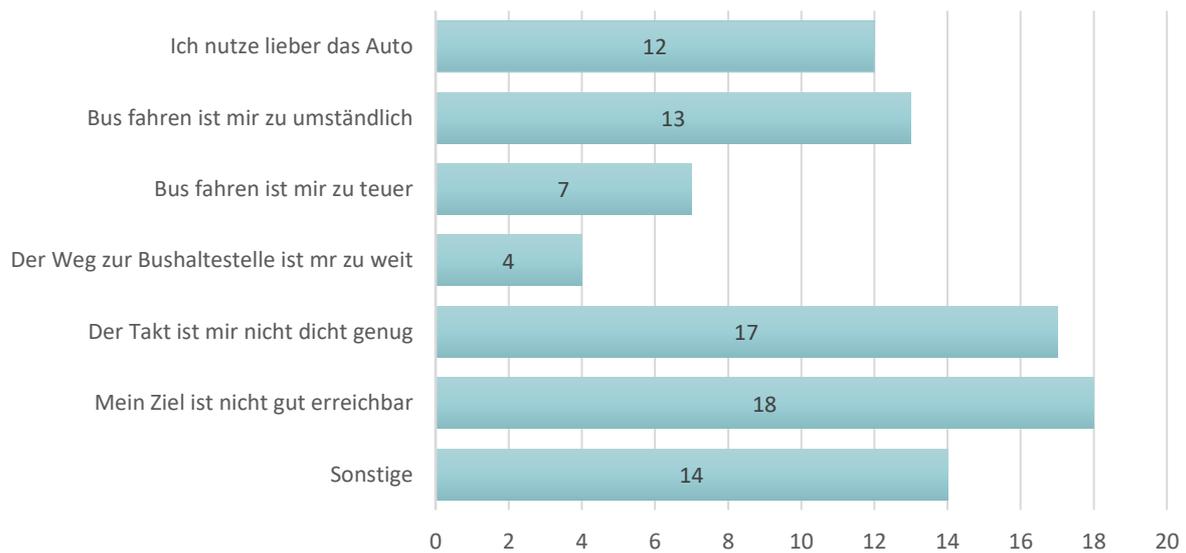
Ist Ihr Mobilitätsverhalten abhängig von den Jahreszeiten (z.B. Fahrrad im Sommer, ÖPNV/Auto im Winter etc.)?



Nutzen Sie die Linie 757?



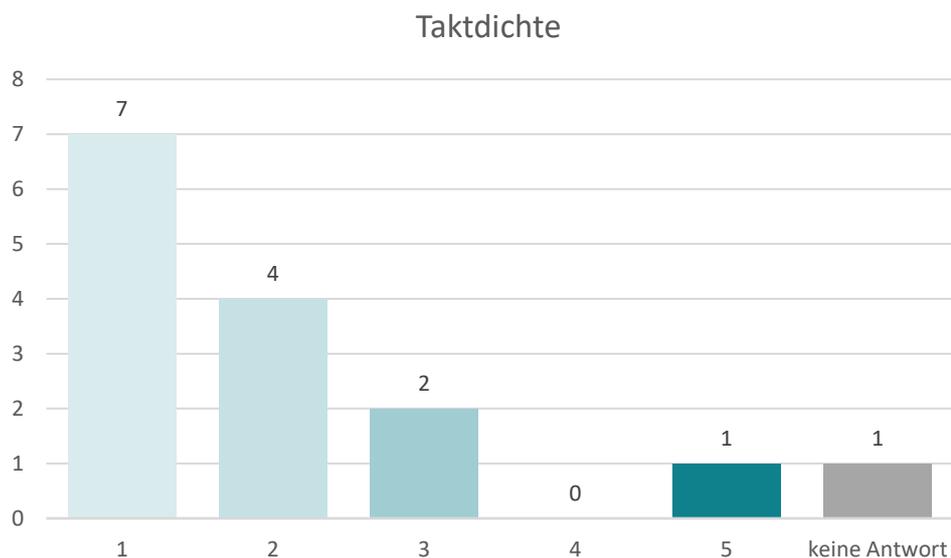
Warum nicht?



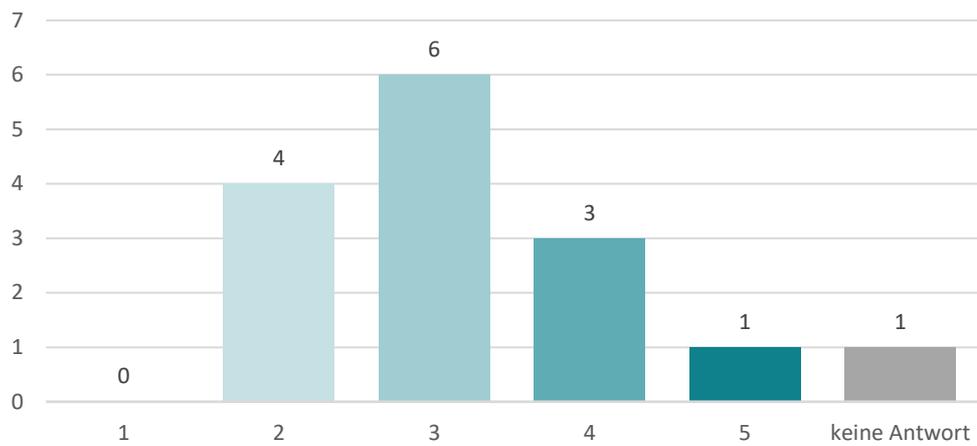
Sonstige:

- keine Möglichkeit ab Tagesrandzeiten!
- Habe nichts von der Linie gewusst
- Keine Verbindung zum Feierabend
- Ich muss meistens nach Berlin über Nauen
- Muss ja doch in Fehrbellin umsteigen
- Die Zeit zur Schule stimmt nicht
- Bus fährt die Haltestellen nicht an
- Einkäufe zu schwer
- fährt nicht in Linum
- Kremmen fehlt im Angebot
- Ich fahre zu Zeiten Auto, zu denen es keine Busverbindung zu uns gibt, z.B. am Wochenende, oder nach 17.00 Uhr.
Meistens hole ich meine Kinder irgendwo ab oder bringe sie irgendwo hin.
- schwierig mit Rollator
- Wochenende!
- zu schwere Lasten beim Einkaufen

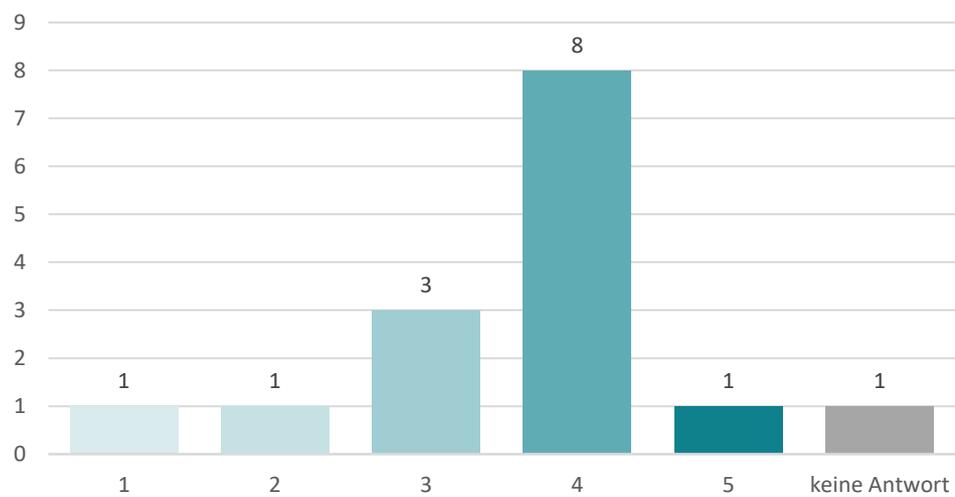
Wenn ja, wie zufrieden sind Sie mit der Linie 757 in folgenden Punkten (1 = gar nicht zufrieden, 5 = sehr zufrieden)?

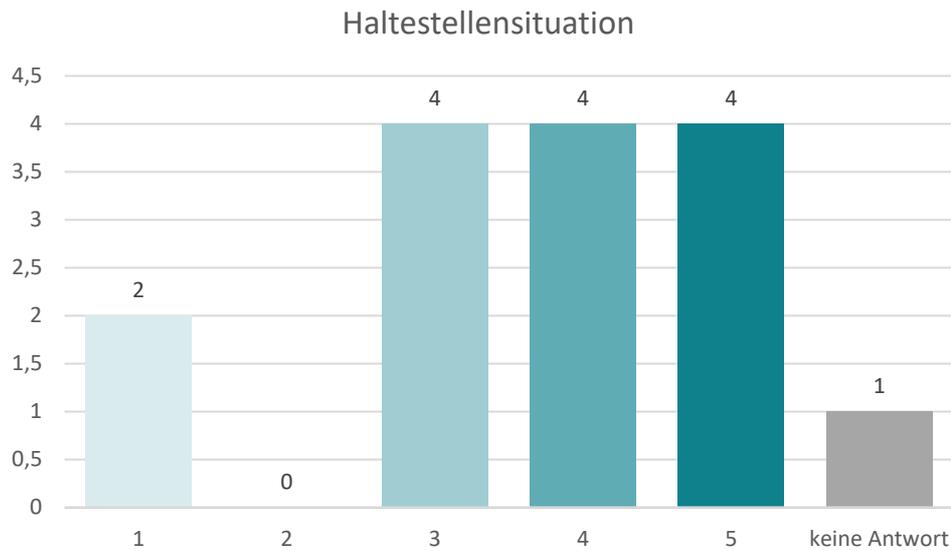


Linienführung



Fahrzeugausstattung

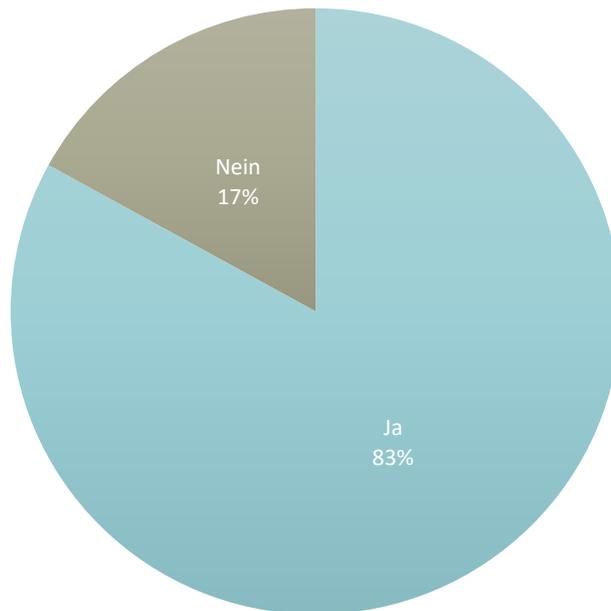




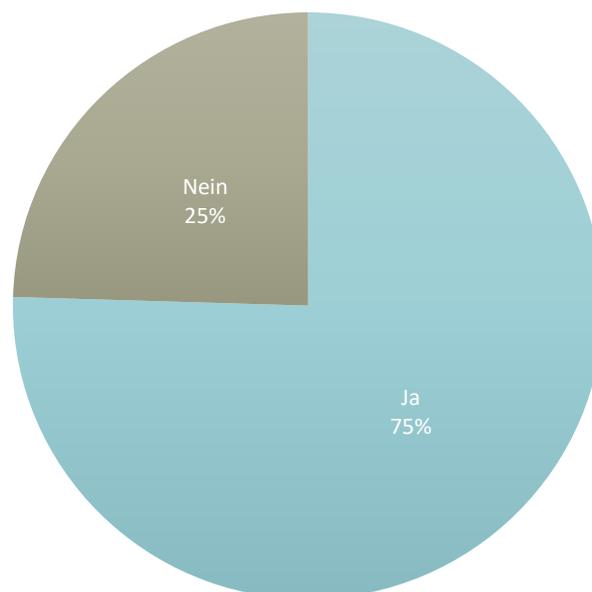
Welche Verbesserungsvorschläge haben Sie für die Ausgestaltung der Linie 757 und des zugehörigen Rufbus-Services?

- Höhere Taktung
- Mehr Haltestellen
- Verbindung nach Nauen (und Kremmen)
- Anpassung der Busgröße an den Fahrgastbedarf
- Mehr Busverbindungen am Wochenende
- Mehr Busverbindungen in den Ferien
- Bus fahren muss preiswerter als Auto fahren sein, sonst fehlt der Anreiz. Mind. stündliche Verbindungen hin und zurück sind notwendig
- Übertragung des Konzepts des Rufbusses auf eine App

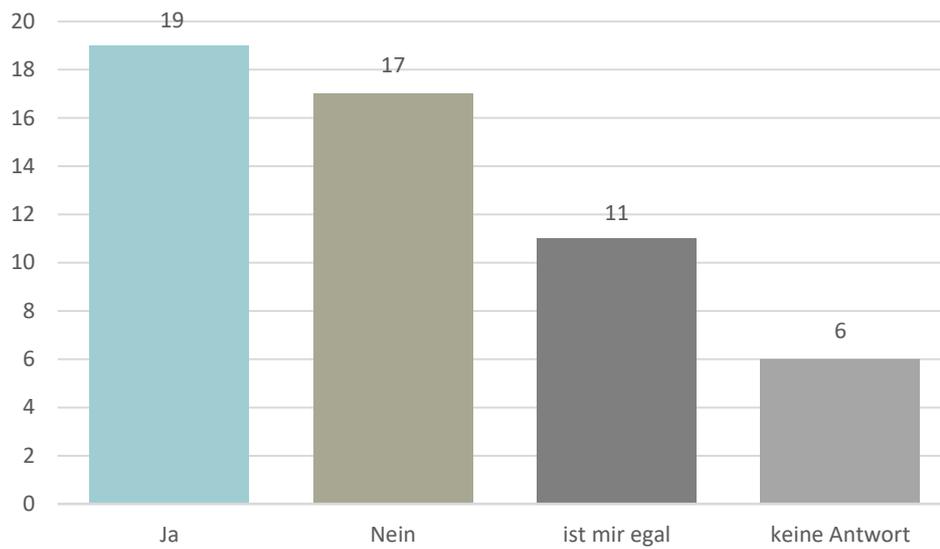
Können Sie sich vorstellen, einen Rufbus zu benutzen?



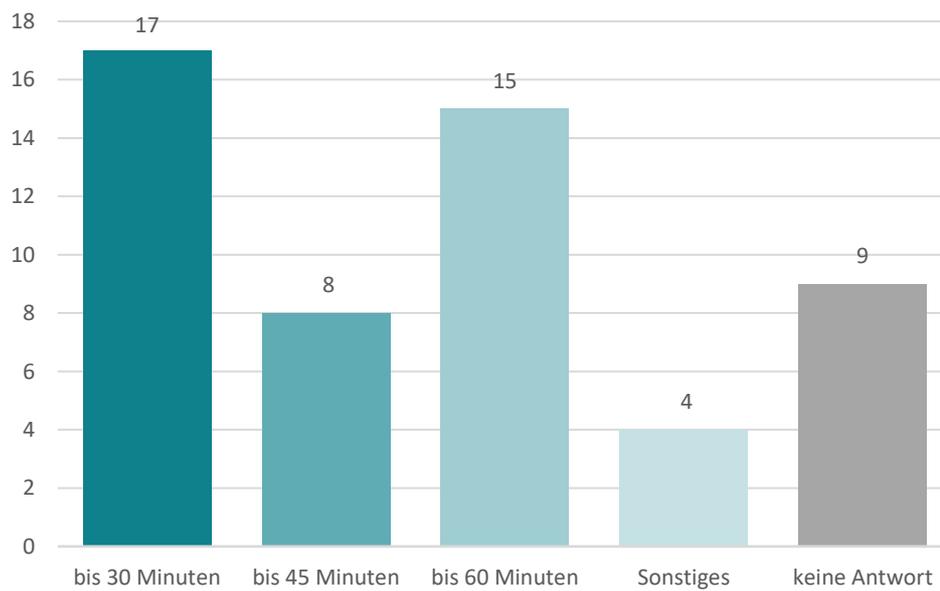
Würden Sie auch einen autonomen
(fahrerlosen) Bus nutzen?



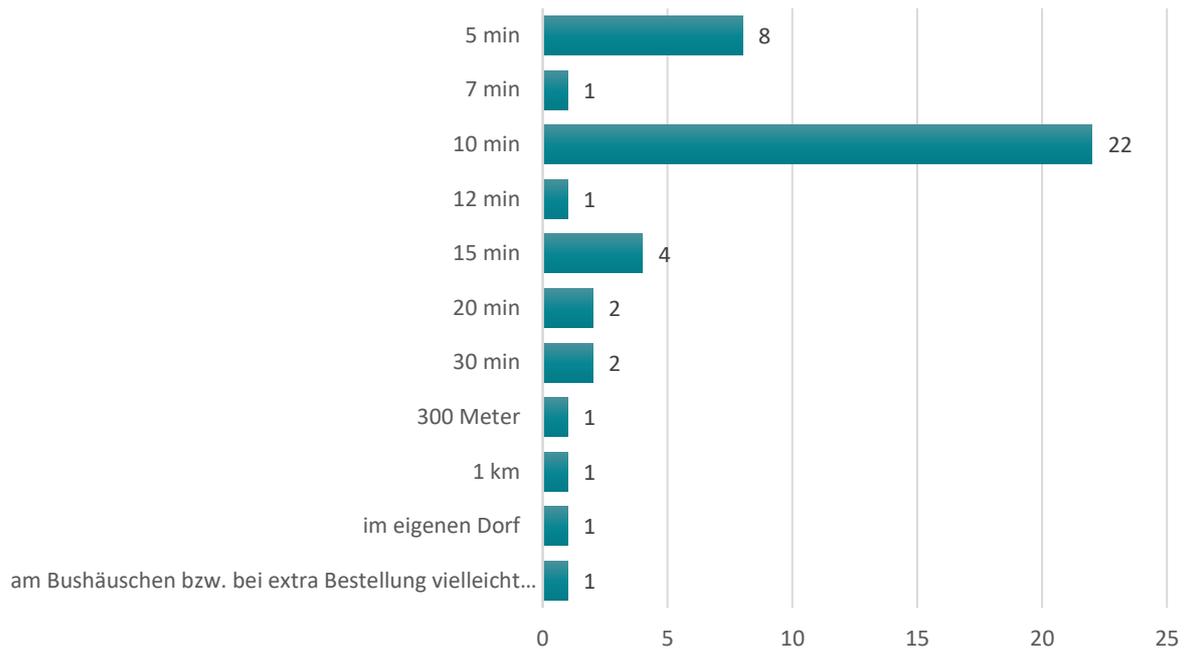
Wäre der Rufbus für Sie noch attraktiv,
wenn er nur auf Bestellung fährt
(und die festen Fahrtzeiten entfallen würden)?



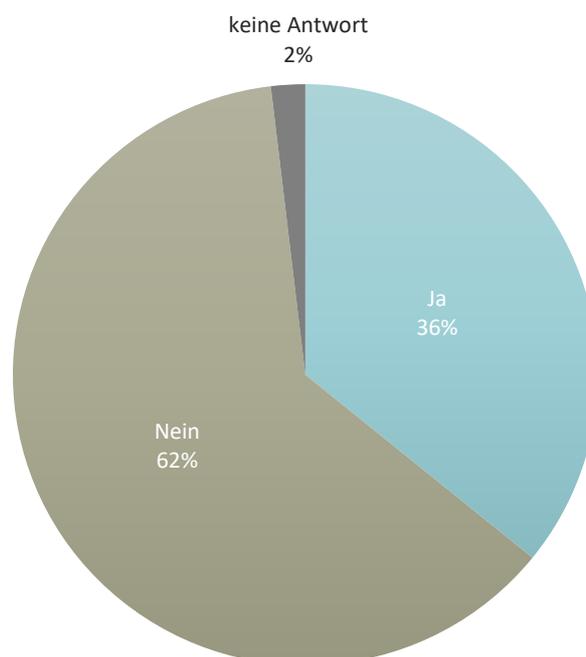
Wie lange wären Sie ab Zeitpunkt der Buchung bereit,
auf den Bus zu warten?



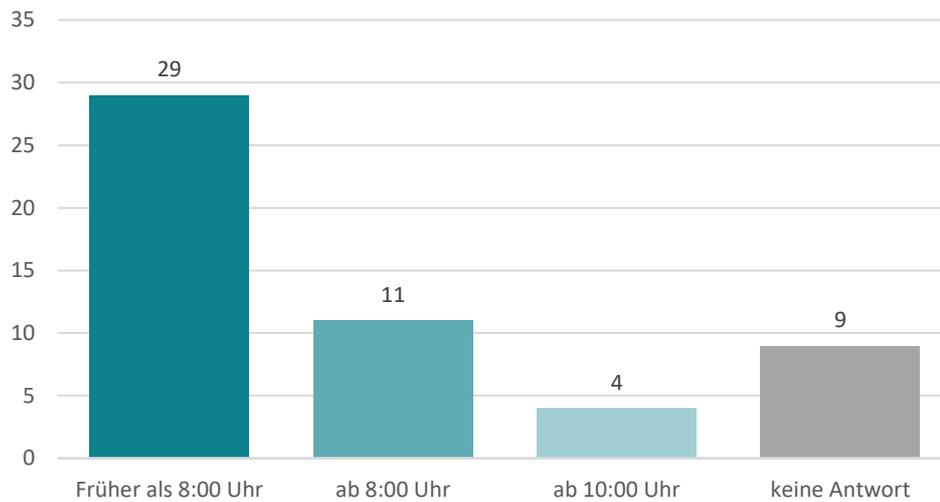
Was wäre für Sie die maximal akzeptable (Lauf-)Entfernung zur Haltestelle, um den Rufbus zu benutzen?



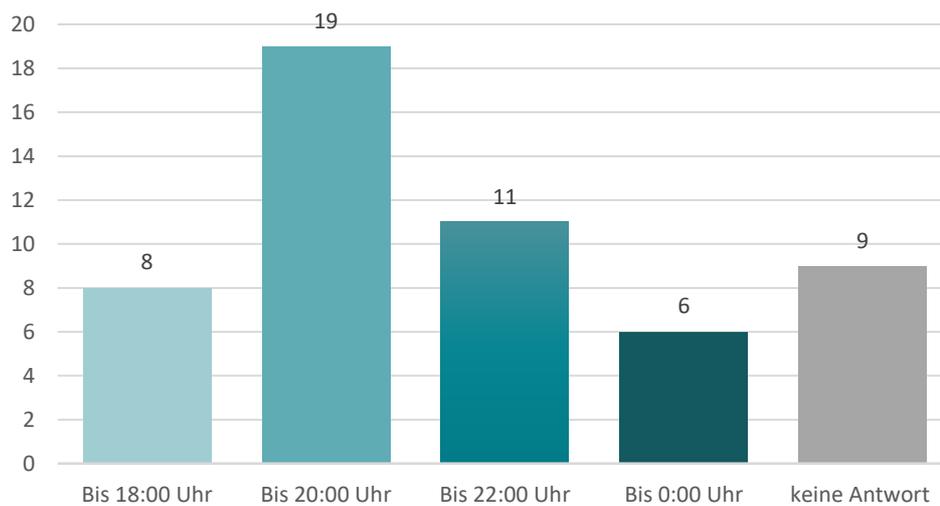
Ist für Sie auf der Strecke 757 die Möglichkeit der Fahrradbeförderung relevant?



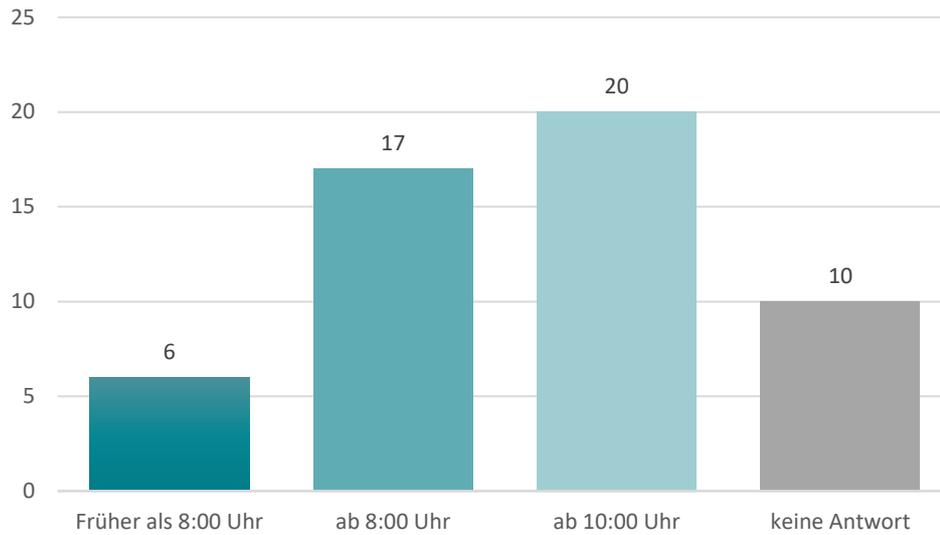
Montag - Freitag: Ab wann sollte der Rufbus morgens verfügbar sein?



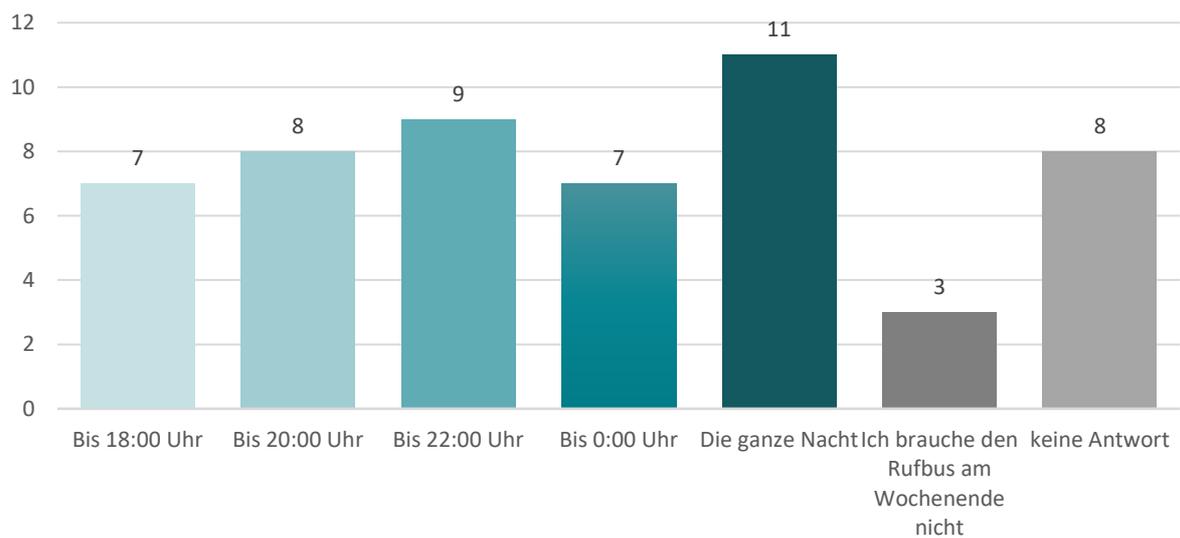
Montag - Freitag: Bis wann sollte der Rufbus abends verfügbar sein?



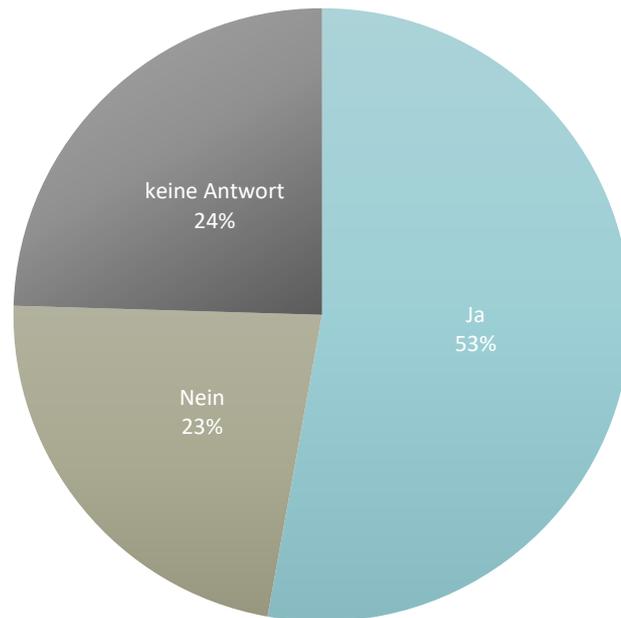
Am Wochenende: Ab wann sollte der Rufbus morgens verfügbar sein?



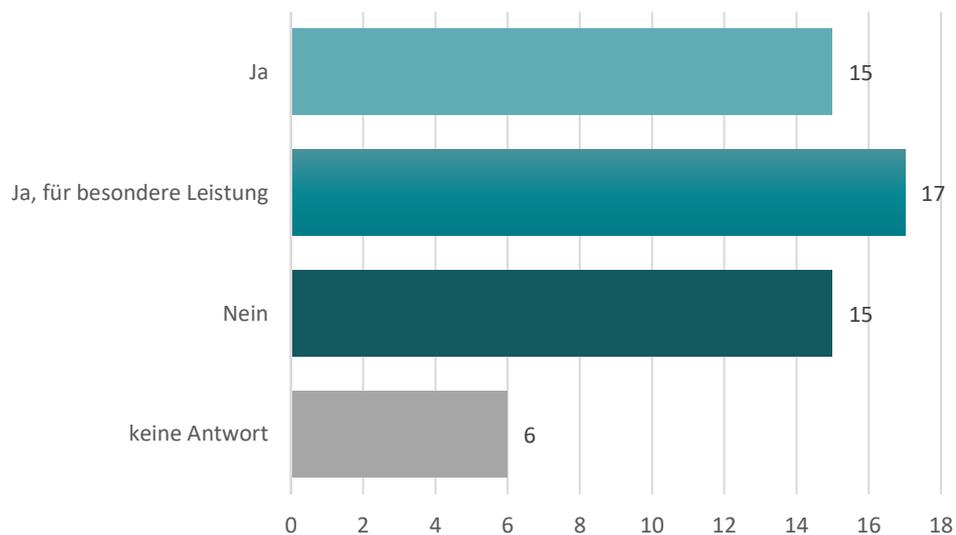
Am Wochenende: Bis wann sollte der Rufbus abends verfügbar sein?



Würden Sie den Rufbus für regelmäßig wiederkehrende Fahrten, z. B. morgens zum Pendeln zur Bahn, nutzen?



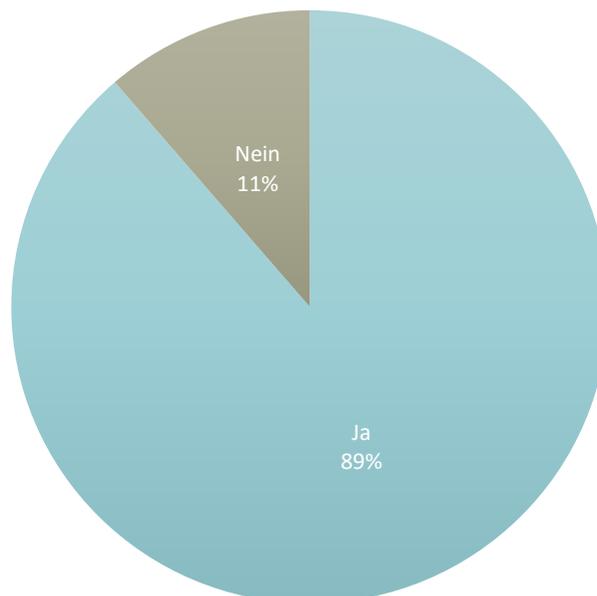
Wären Sie bereit für die Nutzung des Rufbusses ggf. mehr als für den Linientarif zu zahlen (Komfortzuschlag)?



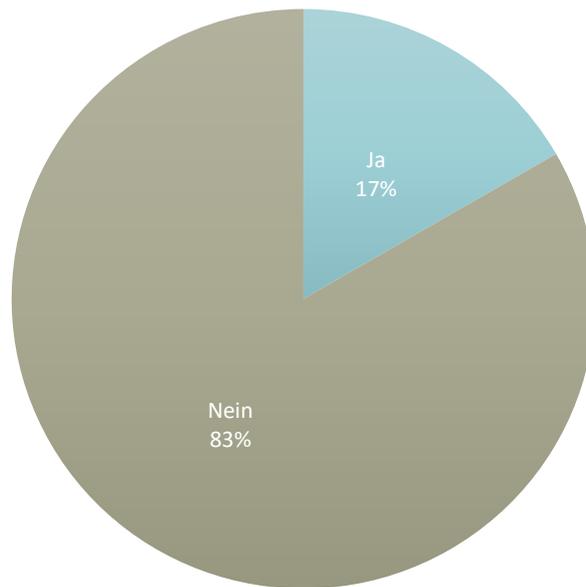
Welchen Zuschlag wären Sie pro Ticket maximal bereit zu zahlen?



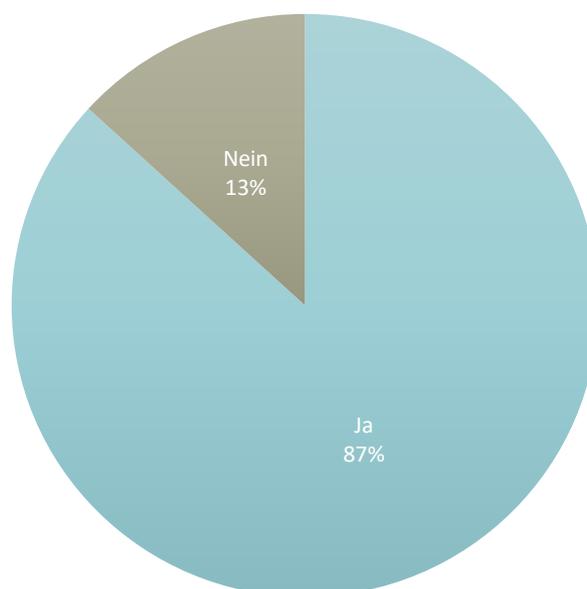
Geplant ist, dass der Rufbus via App bestellt werden kann.
Besitzen Sie ein Smartphone?



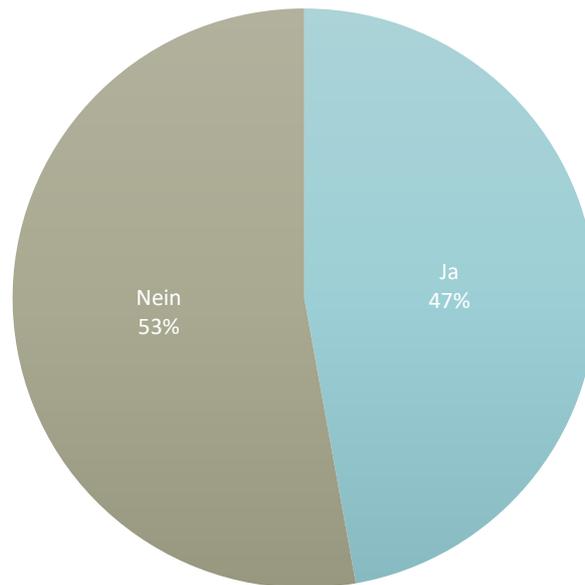
Falls nicht, kommt es für Sie in Frage, sich ein Smartphone zuzulegen?



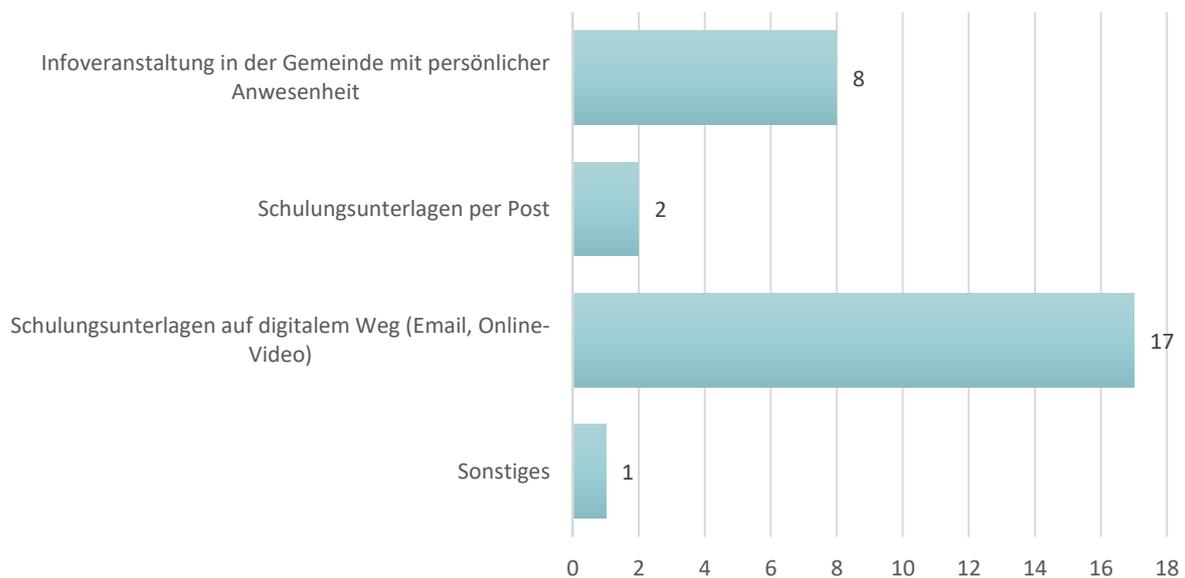
Haben Sie Erfahrung im Umgang mit digitalen Medien und Apps?



Hätten Sie Interesse, an einer kurzen Schulung teilzunehmen, um sich mit dem digitalen Buchungsprozess für den Rufbus vertraut zu machen?



In welchem Format würden Sie sich eine solche Schulung wünschen?



Persönliche Anregungen und Wünsche in Verbindung mit dem Busverkehr in den Horstdörfern

- Verbindung nach Nauen! (und Kremmen)
- Mehr Betrieb am Wochenende, zu Tagesrandzeiten und in den Ferien
- Höhere Taktung
- Mehr Bushaltestellen (z. B. Mangelshorst)
- Behindertengerechte Fahrzeuge
- Fahrradmitnahme
- Derzeit schlechte Auskunftsmöglichkeit über die Linie 757 auf www.orp-busse.de und VBB ☒ sollte nutzerfreundlicher gestaltet werden

atene KOM GmbH

InvalidenStr. 91

10115 Berlin

info@atenekom.eu

www.atenekom.eu
