



MOBIL.DASEIN.OPR! Vorstellung der Kooperationsraum- und Mobilitätsstrategie

Abschlussveranstaltung

Wittstock/Dosse, 26. Juni 2018

Agenda

1. Rückblick: Hintergrund des Modellvorhabens
2. Vorstellung Kooperationsraum-Strategie
3. Vorstellung Mobilitätskonzept-Strategie
4. Pilothaft Umsetzungen innerhalb des Modellvorhabens
5. Folgeaktivität: Forschungsvorhaben Automatisierter Nahverkehr in OPR (AutoNV OPR)

1. Rückblick: Hintergrund des Modellvorhabens

Ziel ist es, auch zukünftig erreichbare Daseinsvorsorge in allen Teilen der Region zu gewährleisten



Kooperationsraumstrategie

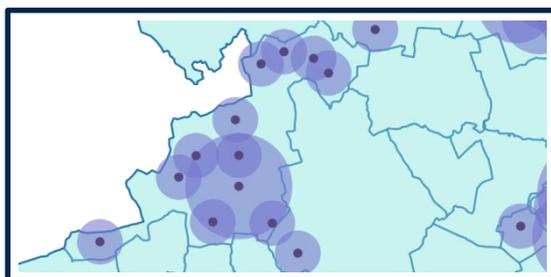
- Bündelung von Funktionen der Daseinsvorsorge in Versorgungszentren
- Kooperationsstrukturen mit kommunalen, wirtschaftlichen, sozialen und privaten Akteuren

Mobilitätsstrategie

- Mobilitätsangebote schaffen
- Erreichbarkeit der Versorgungszentren ohne eigenen Pkw sicherstellen
- Mobilitätsketten integriert gestalten

Umsetzung

- Pilothaftige Umsetzung und Erprobung von relevanten Teilaspekten
- Prüfung auf Übertragbarkeit



Konsequenter „Bottom-up“-Prozess unter Nutzung und Förderung der vorhandenen freiwilligen Kooperationsstrukturen



2. Vorstellung Kooperationsraum-Strategie

gefördert durch:





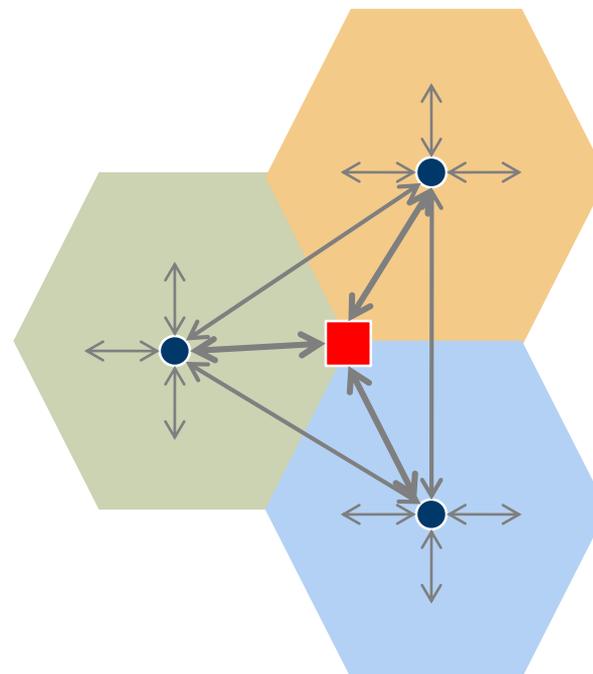
Strategischer Ansatz der Kooperationsraumstrategie

Ziel

- Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen

Ansatz

- Ergänzung des zentralörtlichen Systems
- Bündelung von Funktionen der Daseinsvorsorge in Versorgungszentren
- Versorgungszentren sichern die (Nah-) Versorgung für einen Kooperationsraum
- Gute Erreichbarkeit des Versorgungszentrums aus dem Kooperationsraum
- Vernetzung zwischen den Versorgungszentren und zentralen Orten



Versorgungszentren sind

- Schwerpunkt der Nahversorgung und Daseinsvorsorge sowie Mobilitätsknoten für einen Kooperationsraum.



Identifikation von Versorgungsschwerpunkten



Zentrale Orte

- gehobene Funktionen der Daseinsvorsorge (Waren und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfes)
- Neuruppin und Kyritz als Mittelzentren
- Wittstock/Dosse als Mittelzentrum in Funktions-teilung mit Pritzwalk (LK PR)

Größere Versorgungsschwerpunkte

- regionale Versorgungsfunktion
- Grundversorgung
- ÖPNV-Anschluss
- Verwaltungsstandort
- Rheinsberg,
- Fehrbellin,
- Neustadt (Dosse),
- Lindow (Mark),
- Wusterhausen/Dosse,
- Walsleben

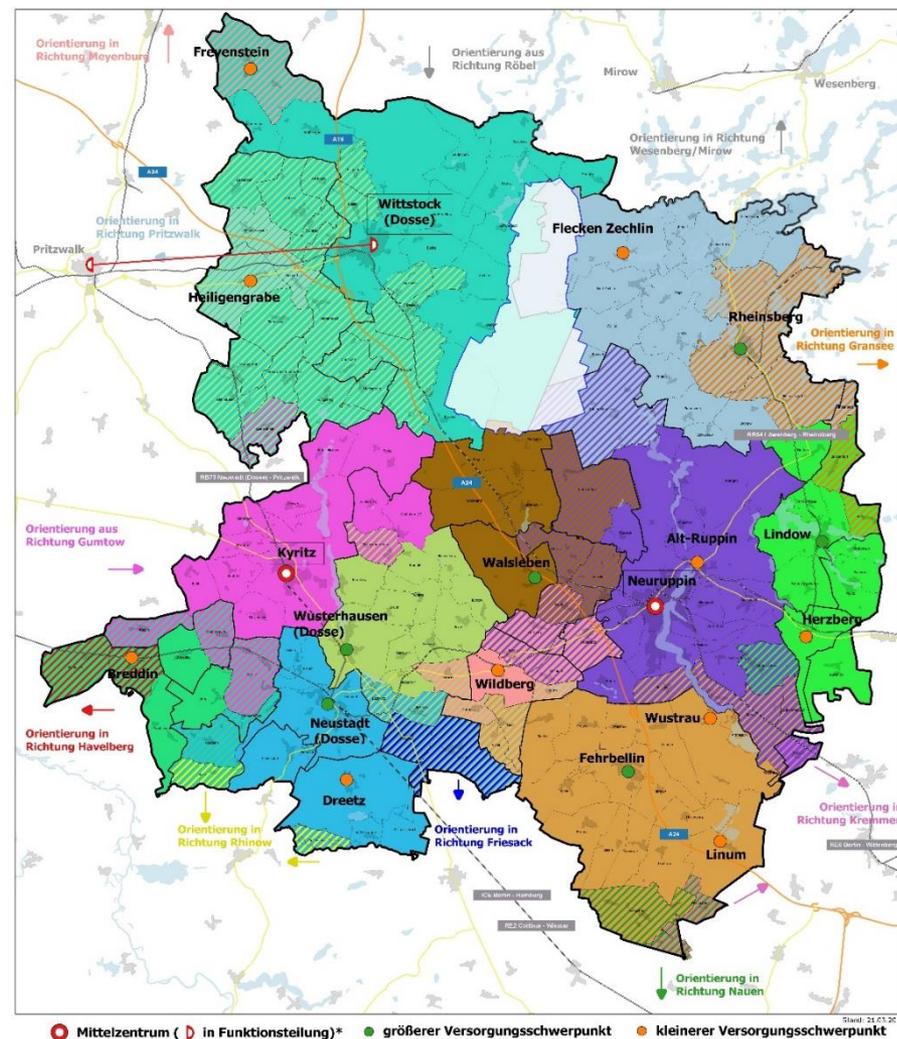
Kleinere Versorgungsschwerpunkte

- lokale Versorgungsfunktion
- Teile zur Grundversorgung
- Heiligengrabe,
- Freyenstein,
- Flecken Zechlin,
- Alt-Ruppin,
- Herzberg (Mark),
- Breddin,
- Dreetz,
- Wildberg,
- Wustrau,
- Linum



Ableitung von Kooperationsräumen

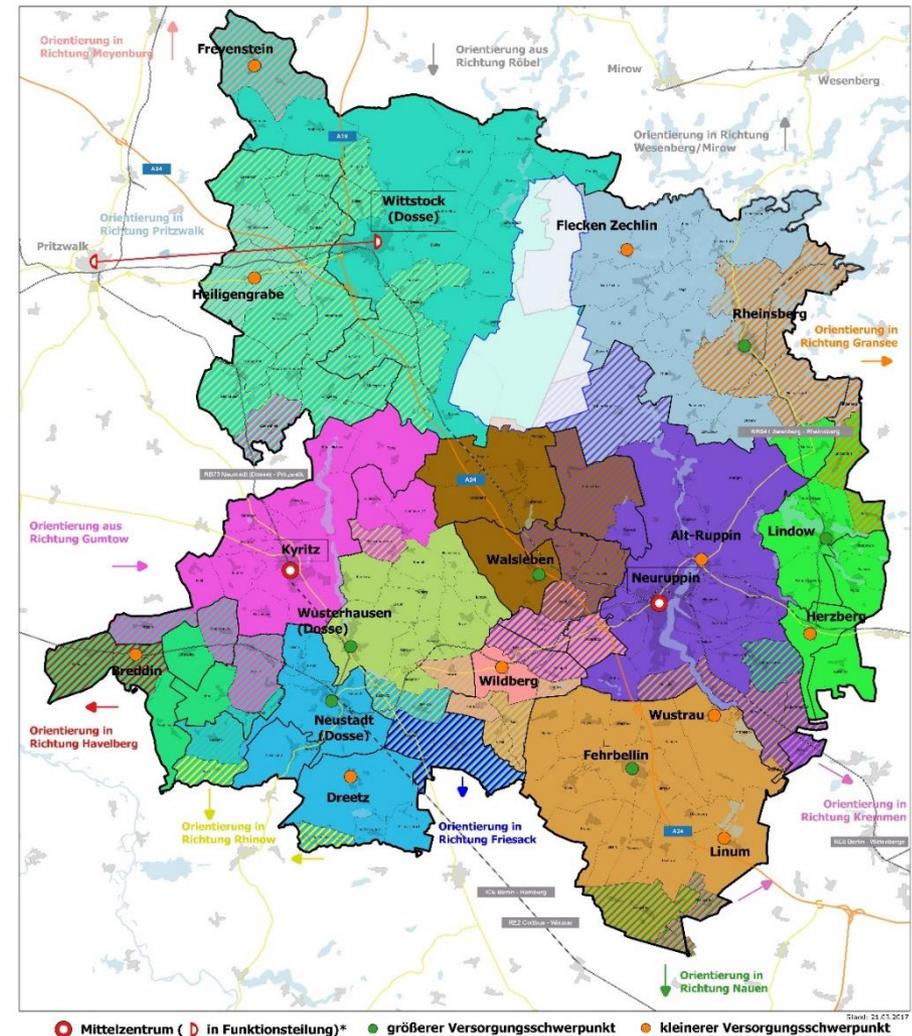
- 1. Entwurf von Kooperationsräumen auf Basis von
 - Mobilitätsrealitäten und Zugehörigkeitsgefühl
 - Erreichbarkeitsanalysen
 - bestehender Kooperationsstrukturen
- Zentrale Kriterien
 - je Kooperationsraum nur ein größerer Versorgungsschwerpunkt oder ein zentraler Ort
 - Keine starren Strukturen (Lebenswirklichkeit)
- Verifizierung in fünf kleinräumigen Werkstätten und in der Lenkungsgruppe





Fazit zur Kooperationsraumstrategie

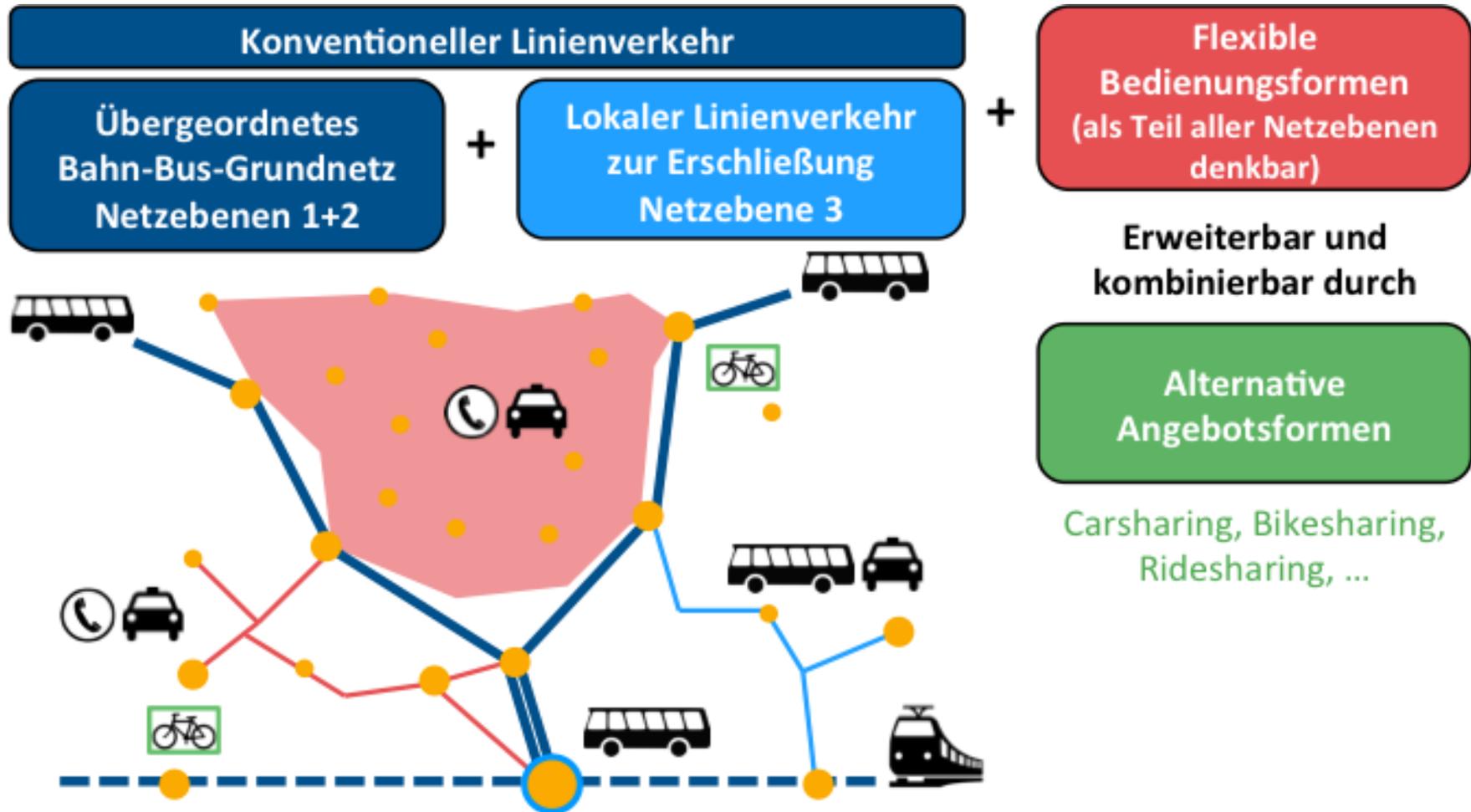
- Konzept widerspricht den bestehenden Kooperationsstrukturen nicht
- Viele Überschneidungsbereiche auch in Abhängigkeit der Daseinsvorsorgebereiche
- ➔ Starre Abgrenzungen werden dem Ansatz nicht gerecht
- ➔ Kooperationsraumstrukturen können nur empfehlenden Charakter für Akteure vor Ort haben



3. Vorstellung Mobilitäts-Strategie

Strategischer Ansatz der Mobilitätsstrategie

3-Ebenen-Modell





Strategischer Ansatz der Mobilitätsstrategie

Netzebene 1:

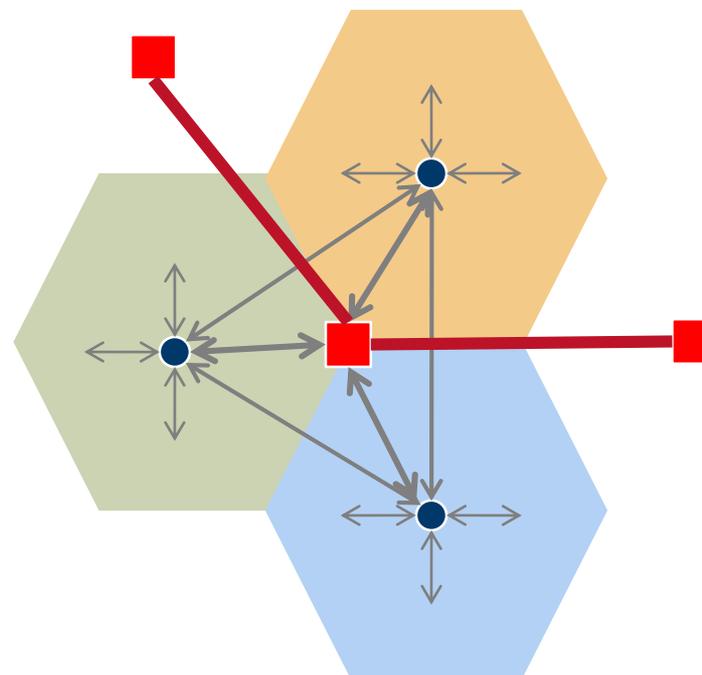
- Anbindung größerer Versorgungsschwerpunkte an das SPNV/ÖPNV-Hauptnetz
- mindestens stündliche Bedienung an Wochentagen und Wochenendbedienung

Netzebene 2:

- Anbindung kleinerer Versorgungsschwerpunkte an das ÖPNV-Nebennetz
- mindestens zweistündlichen Bedienung an Wochentagen

Netzebene 3:

- ÖPNV-Anbindung der Orts- und Gemeindeteile des Kooperationsraumes an den Versorgungsschwerpunkt
- Bedienung von mindestens drei Fahrtenpaaren an Wochentagen



Weitere Schwerpunkte:

- Alternative Mobilitätsangebote dienen der Ergänzung des ÖPNV-Angebotes.
- Die Verknüpfung zwischen Verkehrsträgern soll unterstützt werden.

Hochwertiges ÖPNV-Angebot auf den Hauptverkehrsachsen

Anbindung größerer Versorgungsschwerpunkte

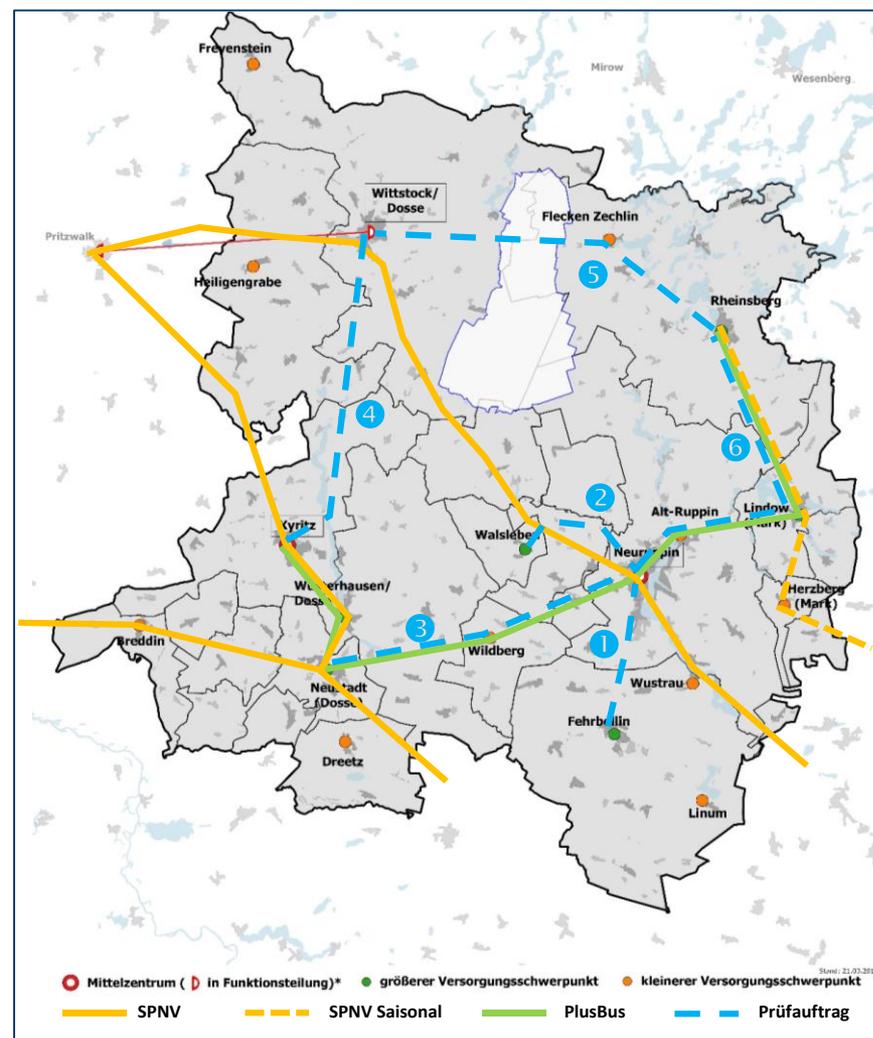


Ausgangslage

- Mit Ausnahme von Fehrbellin alle größeren VS an Hauptnetz angebunden

Empfehlungen

- Aufwertung der Linie 756 zur VBB-PlusBus-Linie
- Stündliche Anbindung von Walsleben an Neuruppin (RE6 oder RE6 + Bus 754/762)
- Ausweitung des Angebotes an Wochenenden und Feiertagen, einheitliche Linienführung (711)
- Angebotsausweitung auf Korridor Wittstock/Dosse – Kyritz*
- Eine frühere Fahrt (z.B. zw. 6 und 8 Uhr) mit Anschluss in Flecken Zechlin
- Richtungsunabhängige einheitliche Linienführung (764)



EXKURS: Ansatz landesbedeutsamer Buslinien

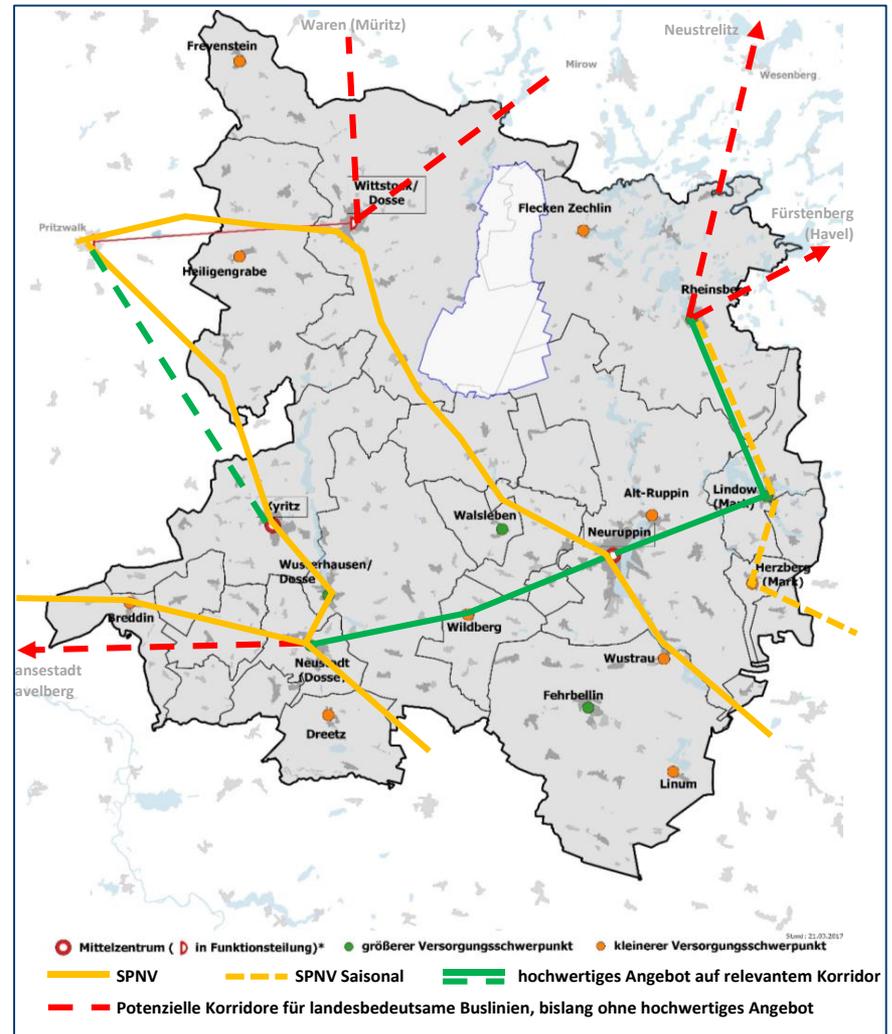


Ausgangslage

- ETC-Gutachten zu übergeordneten Buskorridoren von Landesinteresse
- Forderung nach Zielnetz-Entwicklung und finanziellem Engagement des Landes

Abgleich mit ÖPNV-Netz in OPR

- derzeitiges Angebot aus SPNV und hochwertigem übrigen ÖPNV deckt die Korridore in der Modellregion gut ab
- Kreisgrenzen- und landesgrenzen-überschreitende Korridore zeigen Handlungsbedarf
- Finanzielles Engagement des Landes (vgl. Baden-Württemberg) für angebotsorientierte Weiterentwicklung notwendig



Nebenrelationen und Flächenerschließung

Erreichbarkeitssicherung in den Kooperationsräumen



Anbindung
kleinerer
Versorgungsschwerpunkte
an größere
bzw. zentrale
Orte

Anbindung des Kooperationsraumes an das
Versorgungszentrum

ÖPNV-Direkt-
verbindung mit
min. 2-
Stunden-Takt

Flexible ÖPNV-
Angebote

Alternative
Mobilitäts-
angebote

Erprobung
autonom
fahrender
Busse

Anbindung kleinerer Versorgungsschwerpunkte an größere bzw. zentrale Orte



Ziel

- Anbindung kleinerer Versorgungsschwerpunkte an das ÖPNV-Nebennetz
- mindestens zweistündlichen Bedienung an Wochentagen

Ausgangslage

- Verbindungsqualität wird bereits heute für nahezu alle kleineren Versorgungsschwerpunkte erfüllt
- Besonderheit bildet Freyenstein
 - nach Wittstock/Dosse
 - Angebotslücken zwischen 9 und 13 sowie zwischen 15 und 19 Uhr
 - jedoch starke Verflechtungen nach Meyenburg im Landkreis Prignitz und dahingehend auch ein grenzüberschreitendes ÖPNV-Angebot

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

Anmerkung: grün = Direktverbindung mit min. 2-Stunden-Takt (bzw. taktähnlich)
gelb = mit Einschränkungen (z.B. Taktlücken)

Quelle: VBB-Fahrplan Sommer 2017.

Darstellung: IGES 2017.

Anbindung der ländlichen Orts- & Gemeindeteile an das jeweilige Versorgungszentrum des Kooperationsraumes

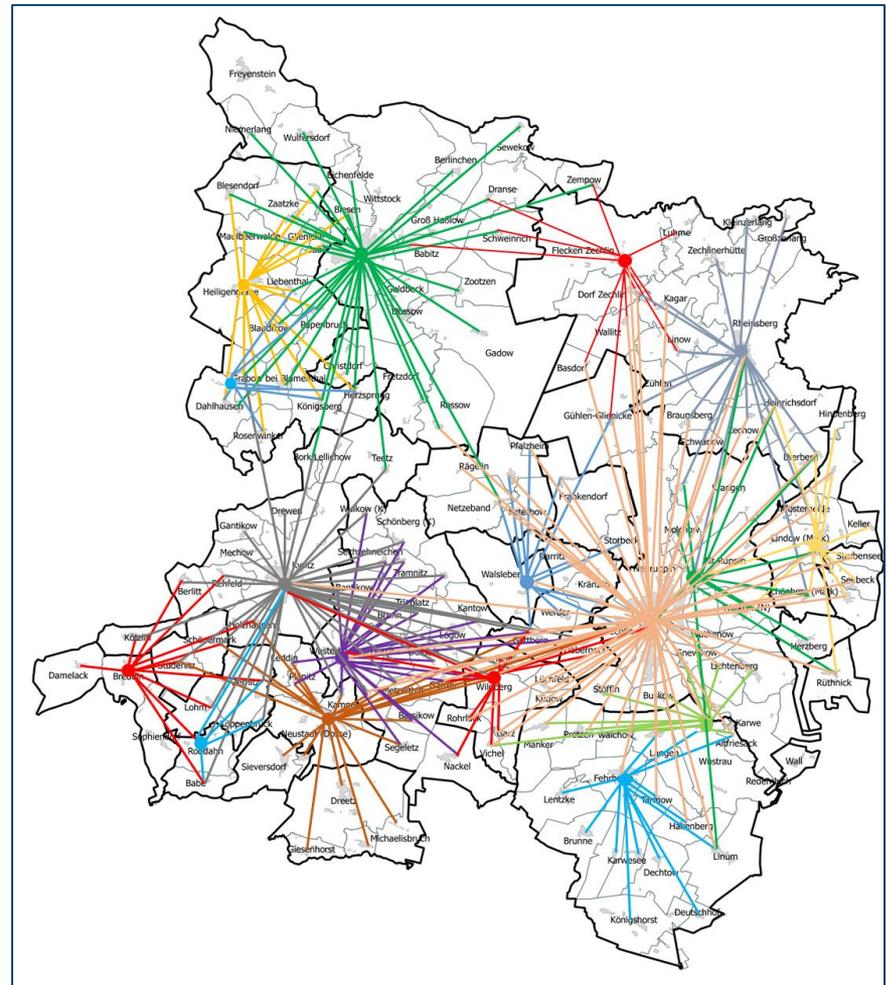


Ausgangslage

- Nahverkehrsplan: Erschließung aller Siedlungseinheiten (300 Einwohner) durch mindestens drei Fahrtenpaare*
- Flächenerschließung stark auf Schülerverkehr und Schulstandorte ausgerichtet
 - Grundschulen in allen Versorgungsschwerpunkten außer Dreetz, Freyenstein und Herzberg (Mark)
 - Ortsteile im Schulbezirk an Schultagen über min. eine Hin- und zwei Rückfahrten an VS angebunden
 - Anbindung Ortsteile an Dreetz (Linie 715), Freyenstein (Linie 745) und Herzberg (Linien 777/783/791)

Empfehlungen

- Prüfung einer weiteren Flexibilisierung des ÖPNV-Angebotes
- Verbesserung der Zugänglichkeit



Anbindung der ländlichen Orts- & Gemeindeteile

Einsatzmöglichkeiten vollflexibler Bedienformen im ÖPNV

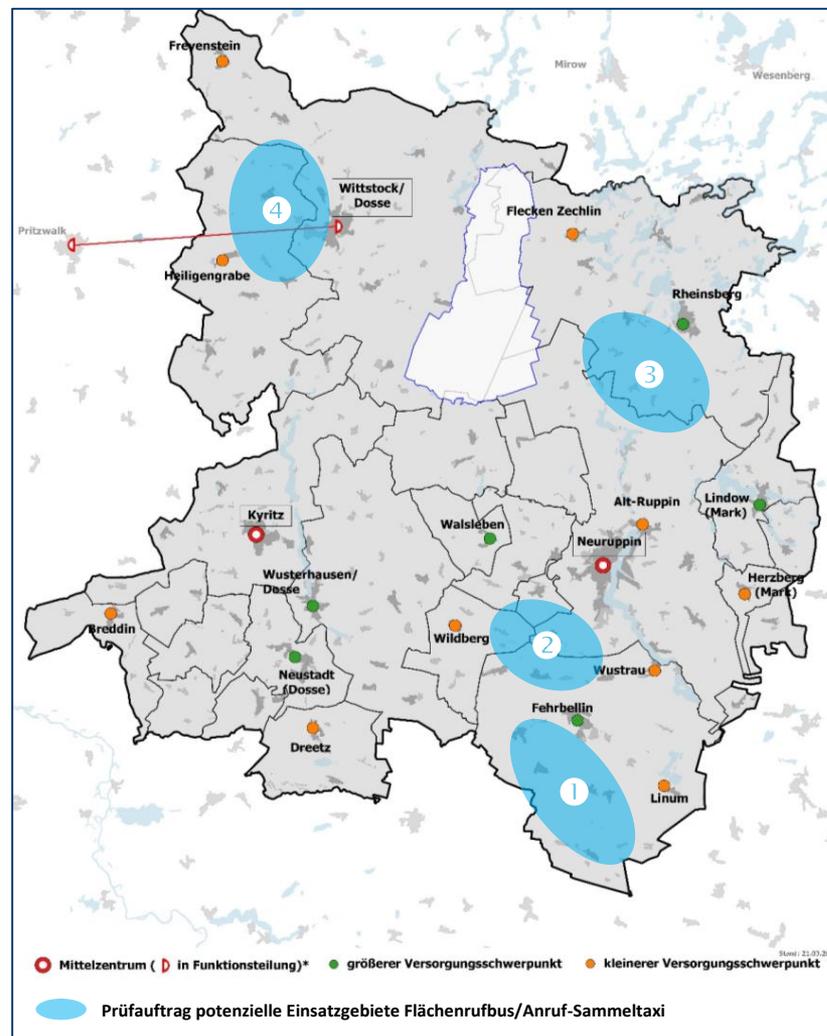


Ausgangslage

- Derzeit fahrplan-/liniengebundene Rufbus-Angebote
- Beispiele für vollflexiblen „Flächenrufbus“ oder „Anruf-Sammeltaxi“ in Brandenburg und anderen Bundesländern*
- Genehmigungsfähigkeit derzeit nicht eindeutig im PBefG geklärt
- Genehmigungsbehörde im Land Brandenburg derzeit sehr restriktiv
- Bund stellt „Modernisierung“ des PBefG bis 2022 in Aussicht

Empfehlungen

- In Vorbereitung einer möglichen Novellierung des PBefG
 - Prüfung erster möglicher Bedienegebiete für vollflexible Bedienung in der Modellregion empfohlen



Anbindung der ländlichen Orts- & Gemeindeteile

Ergänzung des ÖPNV durch alternative Mobilitätsangebote



Ausgangslage

- Beförderung durch Taxi- und Mietwagenunternehmen (z.B. im Rahmen von Krankenfahrten)
 - Hoher Koordinierungsaufwand beim Nutzer
- unentgeltliche Hol- und Bringendienste (z.B. ASB-Einkaufsservice in Kooperation mit einem Supermarkt)
 - Interesse weiterer Akteure an der Bereitstellung ähnlicher Angebote kommuniziert
 - Unsicherheit bei genehmigungs- und versicherungsrelevanten Fragen

privatwirtschaftliches Engagement

Taxi, Mietwagen
und Sharing-
Angebote

Unentgeltliche Hol-
und Bringendienste

Empfehlungen

- zentrale Plattform für Information und Buchung von Mobilitätsangeboten
- verbesserte Informationsbereitstellung

Anbindung der ländlichen Orts- & Gemeindeteile

Ergänzung des ÖPNV durch alternative Mobilitätsangebote



Ausgangslage

- derzeit zumeist auf das engere soziale Umfeld beschränkt
 - Z.B. Fahrgemeinschaften in den Familien, Nachbarschaften und zwischen Kollegen
- Etablierung regionaler Mitfahrportale* bislang erfolglos (fehlende Nachfrage)
- bürgerschaftliche Ansätze bedürfen entsprechend breiter Initiativen aus der Bevölkerung z.B. durch Vereine
 - Erste Ansätze erkennbar, aber noch keine konkreten Umsetzungen

privates und bürgerschaftliches Engagement

Selbsthilfe /
"Bürger fahren
Bürger"

"Teilen bzw. Nutzen
statt Besitzen"

Empfehlungen**

- Unterstützung durch Vermittlung notwendiger Informationen, Kontakte
- Unterstützung bei der Beantragung von Fördermitteln

Förderung intermodaler Wegekettens

Verknüpfungsinfrastruktur



Ausgangslage

- Bei Verknüpfung zwischen SPNV/ÖPNV und Fahrrädern besteht in der Modellregion weiterer Handlungsbedarf
- Abstellanlagen an vielen zentralen Verknüpfungspunkten, jedoch neue Qualitätsanforderungen für hochwertige Fahrräder und E-Bikes
- hohe Ansprüche an den Schutz vor Vandalismus und Diebstahl vor allem auch dort, wo keine dauerhafte öffentliche Aufmerksamkeit

Empfehlungen

- Prüfung zusätzlicher sicherer Abstellanlagen
- Weiterentwicklung zentraler Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen

Grundkomponenten Mobilitätsstation (Auswahl)

- ÖPNV-Haltepunkt
- SPNV-Haltepunkt
- P+R-Anlage
- überdachte Fahrradabstellanlage
- Fahrradboxen mit Ladepunkten
- Überdachter Wartebereich

Optionale Erweiterungsmodule (Auswahl)

- Stellplätze (E-) Carsharing-Fahrzeuge
- Ladesäule mit Ladepunkten
- Stellplätze (E-) Lastenräder
- Photovoltaik-Anlagen und Speicherkomponenten
- Aufenthaltsbereiche
- Kiosk und Servicepunkt (Beratung und Verkauf)
- Packstationen
- W-LAN Hotspots

Fahrgastinformationen

Weiterentwicklung im Bereich Echtzeitinformationen

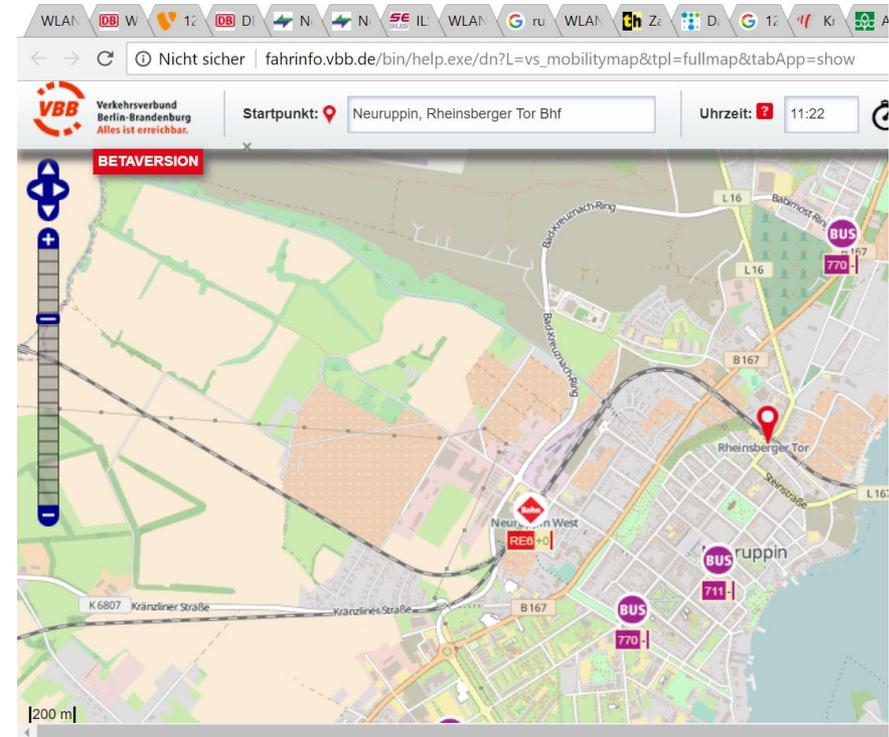


Ausgangslage

- VBB-Livekarte soll ÖPNV mit Echtzeitinformationen ermöglichen
- Derzeit Echtzeitinformationen in OPR nur im SPNV
- Busse werden nur mit Soll-Zeiten gemäß Fahrplan angezeigt

Empfehlung

- Weiterentwicklung zu Echtzeitinformationen im Bus-Bereich
- Prüfung der Bereitstellung mindestens für die Linien des Hauptnetzes (SPNV + PlusBus-Linien)



Förderung intermodaler Wegekett

Weiterentwicklung ORP GmbH zum Mobilitätskoordinator

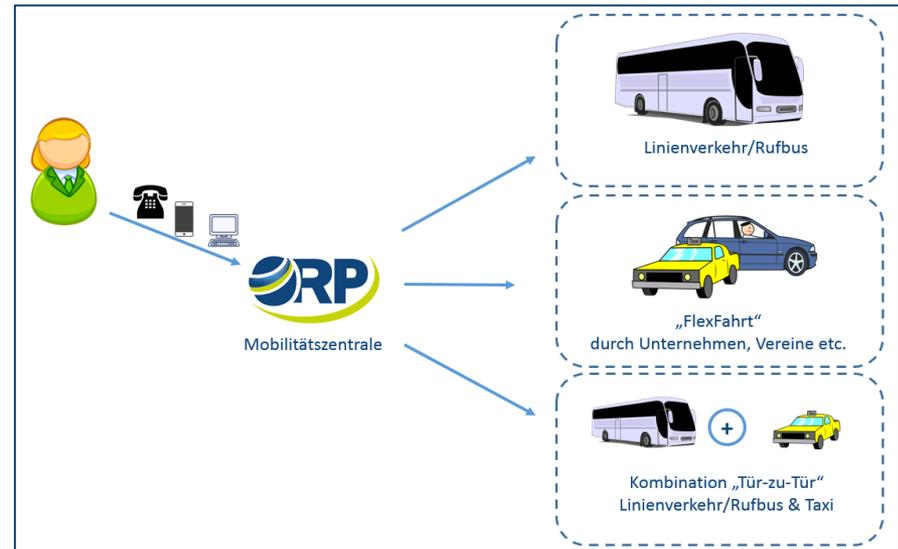


Ausgangslage

- Auch gut ausgebautes ÖPNV-Netz wie im Landkreis OPR kann keine ganztägig flächendeckende Erreichbarkeit der Daseinsvorsorge sicherstellen
- Mobilitätsbedürfnisse ohne eigenen Pkw auch in Fahrgemeinschaften oder durch Taxis bzw. Fahrdienste realisiert
- Hohe Koordinierungsaufwand beim Nutzer durch unterschiedliche Mobilitäts- und Informationsanbieter
- mittelfristig bessere Koordinierung der Angebote auf Anbieterseite notwendig

Empfehlungen/Prüfaufträge

- Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale der ORP
- Organisation und Vermittlung von Anschluss- und FlexFahrten



Förderung intermodaler Wegekettens

Weiterentwicklung ORP GmbH zum Mobilitätskoordinator (2)

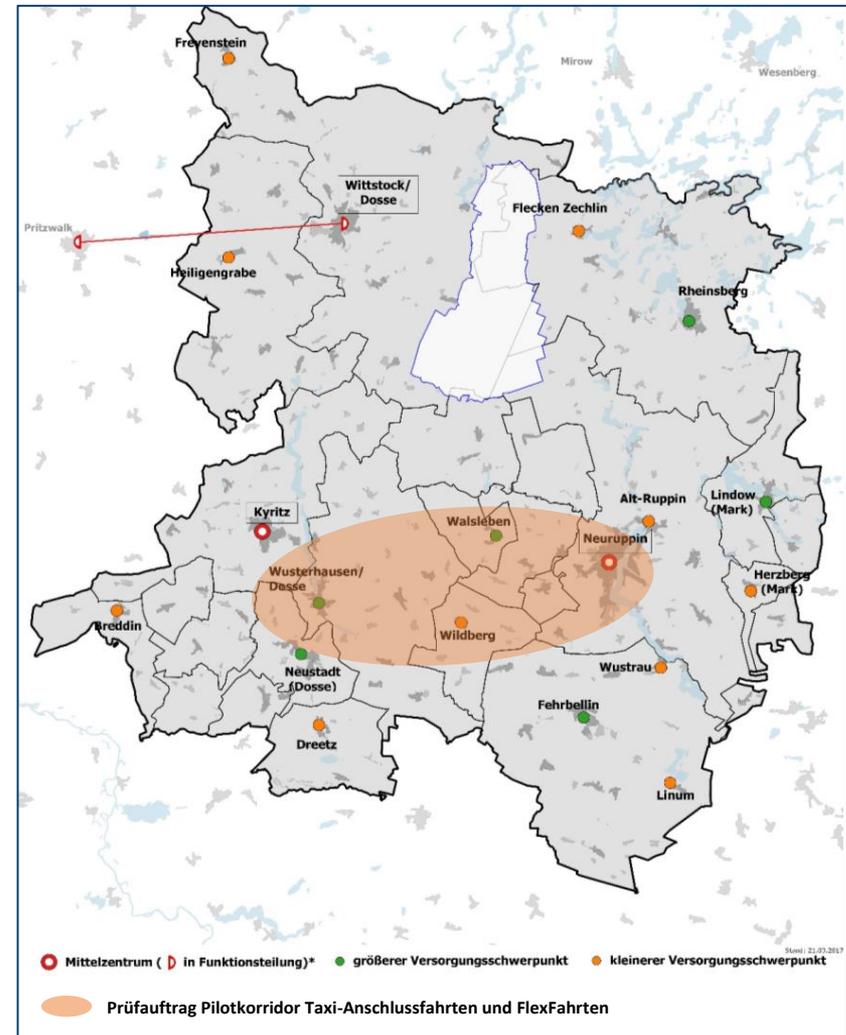


Arbeitsstand

- Derzeit Beschaffung von notwendiger Dispositionssoftware
- bereits erste Kooperationspotenziale zwischen der ORP und dem Taxi-Mietwagen-Gewerbe
 - Mietwagen Service Rose aus Wusterhausen/Dosse und der ASB Fahrdienst äußerten prinzipielles Interesse an einer Kooperation

Nächste Arbeitsschritte (Empfehlung)

- Klärung Kooperationsbereitschaft mit (weiteren) potenziellen Partnern
- Klärung von Fragen der vertraglichen, rechtlichen & entgeltlichen Ausgestaltung
- Definition technischer Schnittstellen zwischen den Kooperationspartnern
- Kooperationsvereinbarung und Aufnahme Pilotbetrieb



Weitere Empfehlungen

Akteursvernetzung und Information



Ausgangslage

- Defizite im Bereich der Information und der Vernetzung schränken Handlungsfähigkeit der Akteure vor Ort z.T. ein
- Analyse zeigte drei zentrale Bereiche für Aufklärungs- und Vernetzungsarbeit

Empfehlung Aufklärung & Vernetzung

- Rechtliche Grundlagen für die Beförderung und das Mitnehmen
 - Online-Informationsangebote
- Vernetzung zwischen ÖPNV und anderen Mobilitätsanbietern
 - Abstimmungsformate für kontinuierlichen zielorientierten Austausch
- Bündelungsoptionen von Versorgungsangeboten
 - Möglichkeiten intensiver bewerben und Zuständigkeiten definieren

4. Pilothische Umsetzungen innerhalb des Modellvorhabens



Von der Projektidee zur Umsetzungsperspektive

Ausgangssituation

- ca. 30 Projektideen aus den kleinräumigen Werkstätten
- Weitere Projektansätze
 - Aus den vorgelagerten Analysen
 - Aus Gesprächen mit relevanten Akteuren

Ableitung konkreter Umsetzungsansätze

- Thematische Clusterung
- Definition relevanter Umsetzungskriterien
- Vorabbewertung der Umsetzungsperspektive durch die Arbeitsgruppe
- ➔ Umsetzungsorientierte Projektansätze in zwei Handlungsfeldern auf zwei Handlungsebenen





Handlungsfeld Information und Vernetzung

Fachwerkstatt (Mit)Fahrdienste

- Vortrag zu rechtlichen Grundlagen der Mitnahme und Beförderung von Personen
- Vorstellung guter Beispiele aus der Region
 - Mietwagen Service Rose
 - ASB Fahrdienst
- Diskussion von Möglichkeiten der Kooperation von ÖPNV und Mitfahrdiensten

Fachwerkstatt Gemeinsam?!

- Fokus auf Möglichkeiten der multifunktionalen Nahversorgung
- Fach-Inputs zu möglichen Ansätzen
- Heinz Frey (DorV UG) zum "DorVzentrum"
- Dr. Lukas Schreier (OSV) zur "Große Emma,,
- Michaela Oldeweme und André Barkowski (beide Dorfladen-Netzwerk)
- Diskussion und Austausch mit Referenten sowie
 - Dorothea Angel (Forum ländlicher Raum, Netzwerk Brandenburg)
 - Ingrid Lankenau (Regionalmanagement der LAG OPR)
 - Antje Baselau (FAPIQ, Fachstelle Altern und Pflege im Quartier)
 - Sebastian Stute und Falko Stephan (beide IHK Potsdam)



Handlungsfeld Investition

Verbesserung der Koordination von Bedarfsverkehren und Mobilitätsalternativen

- Einrichtung einer Dispositionsmöglichkeit für sogenannte FlexFahrten
- Beschaffung notwendiger Softwarekomponenten

Schaffung sicherer Abstellanlagen für Fahrräder an Mobilitätsknoten

- Erprobung des Einsatzes von Fahrradboxen an ausgewählten ÖPNV-Verknüpfungspunkten
- Unterschiedliche Nutzungsbedarfe korrespondieren mit unterschiedlicher Anzahl und Ausstattung (z.B. Ladevorrichtung, Verschlusssystem, etc.)
 - Neustadt (Dosse)
 - Breddin
 - Neuruppin (2 Standorte)
 - Kyritz

Zielgruppenspezifische Mobilitätsangebote – Lastenfahrräder und altersgerechtes Wohnen

- moderne E-Dreiräder für Erwachsene mit großer Standsicherheit als Mobilitätsalternative z.B. für Hochbetagte
- Verleihsystem in Röbeler Vorstadt (Wittstock)
- Kooperation mit GWV GmbH und Volkssolidarität

4. Informationen zum Forschungsvorhaben Automatisierter Nahverkehr in OPR (AutoNV OPR)

Ansprechpartner

Dipl.-Geogr. René Kämpfer, Projektleiter

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin
Tel. 030-230 809 589
Email: christoph.gipp@iges.com

www.iges.com
