



Wenn der Busverkehr neu organisiert wird und sich auch die Gemeinden darum kümmern, kann Geld gespart werden.

FOTO: PETER GEISLER

# Werben um mehr Experimente

## Beim Zukunftsforum gab es Vorschläge, wie der Busverkehr schneller und attraktiver werden kann

Von Andreas Vogel

**Neuruppin** – Der Busverkehr in seiner jetzigen Form muss umgekrempelt werden, damit er für die Kommunen bezahlbar bleibt. Dafür hat sich Udo Onnen-Weber, Leiter des Kompetenzzentrums ländliche Mobilität an der Hochschule Wismar, beim ersten Zukunftsforum der Regionalen Entwicklungsgesellschaft (REG) in Neuruppin vehement ausgesprochen.

Onnen-Weber (66) hat auch schon Modelle entwickelt, wie der Busverkehr trotz sinkender Zuschüsse von Land und Bund schneller und attraktiver werden kann: Sogenannte Schnellbusse verkehren zwischen den jeweiligen Zentren der Region, also beispielsweise zwischen Neuruppin und Rheinsberg oder zwischen Wittstock und Heiligenkrabe. Diese Busse, für die der Landkreis zuständig ist, halten dabei nicht mehr zwischendurch. „Das macht sie schnell und auch für Pendler interessant“, so Onnen-Weber. Für die Zubringerbusse, die die Fahrgäste von den Dörfern zu den Haltestellen in den Zentren bringen, sollen die Gemeinden verantwortlich sein. Sie sollen dafür Geld aus dem Topf des Landkreises erhalten, den dieser vom Land für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erhält. Dieses Geld darf



Udo Onnen-Weber kam mit dem Zug nach Neuruppin. FOTO: VOGEL

nur für die „Dorfbusse“ und deren Organisation verwandt werden. Sind die Gemeinden mit der Organisation der Dorfbusse überfordert, können sie auch einen Mobilitätsmanager vom Verkehrsunternehmen des Kreises damit beauftragen.

„Die Kosten für diesen geteilten Verkehr sind um ein Drittel günstiger als der ÖPNV in seiner jetzigen Form“, sagt Onnen-Weber. Erste Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern und im Münsterland haben sein Modell bereits

**Zum Zukunftsforum** waren am Dienstag mehr als 50 Vertreter von Kommunen sowie Planer und Politiker in die Aula des Oberstufenzentrums gekommen.

### Neue Kooperationen

**Neben der Frage**, wie Mobilität im ländlichen Raum weiter gewährleistet werden kann, ging es ebenfalls um die Gesundheitswirtschaft in der Region. Chefarzt Kurt Schmalzl informierte dabei, dass die Ruppiner Kliniken im Gespräch mit zwei Firmen aus der Medizintechnik sind, die Interesse haben, sich in Neuruppin anzusiedeln. Darüber hinaus bemüht sich das Krankenhaus um weitere Kooperationen mit der Industrie.

geprüft. „Und auch in Thüringen geht es jetzt damit los.“

Der Professor, der aus Ostfriesland stammt, erntete viel Zustimmung. „Wir leisten uns eine Busflotte, die nur einmal am Tag für eine Stunde gebraucht wird. Nämlich zu Schulbeginn“, sagte der Rheinsberger Kreisstagsabgeordnete Freke Over (Linke). „Wir müssen komplett umdenken, sonst können wir uns den ÖPNV auf dem flachen Land nicht mehr leisten“, stimmte ebenfalls Neuruppins Vize-Bürgermeister Arne

Krohn zu. „Ich finde die Ideen gut“, bekannte auch Ulrich Steffen, Chef des kreislichen Busunternehmens ORP. Steffen bezweifelte aber, dass sich das neue ÖPNV-Modell so einfach finanzieren lässt.

Hinzu kommt, dass der neue Nahverkehrsplan des Kreises ÖPR gerade fertig ist und zur Abstimmung bei den Kommunen liegt. „Wenn der Plan so weit fortgeschritten ist, sollten sie wenigstens Experimentierklauseln einfügen“, sagte Onnen-Weber. „Wir werden sicher die neuen Ideen aufnehmen“, versprach Vize-Landrat Werner Nüse (SPD). Zugleich verwies Nüse darauf, dass es im Landkreis bereits Ansätze für eine Art Schnellbusse gibt. Auf der Strecke zwischen Neuruppin und Rheinsberg sei der Bus schneller als der Zug – und auf dieser Linie verzeichnet die Busgesellschaft auch wachsende Fahrgastzahlen. Laut Nüse ist es die einzige Linie mit dieser erfreulichen Tendenz.

Ob sich dieses Modell jedoch so einfach auch auf andere Linien übertragen lässt, daran zweifelte der Vize-Landrat. „Wir sind sehr ländlich strukturiert und müssen auch den Schülerverkehr abschichern.“ Zugleich räunte Nüse jedoch ein, dass der Rufbus kaum etwas bringt. „Der ist furchtbar teuer und wird kaum genutzt.“

# 77 Prozent der sind Sch

## Manfred Prause über Mobilitäts

Manfred Prause ist Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft Prignitz in Perleberg. Mit den Strukturproblemen im ländlichen Raum hat er täglich zu tun. Dazu und zur Zukunft seiner Gesellschaft äußerte er sich im MAZ-Interview.

**MAZ:** Ist öffentlicher Nahverkehr in der Prignitz heute nicht fast ausschließlich Schülerverkehr?

**Manfred Prause:** Nicht ganz. 77 Prozent unserer Fahrgäste sind Schüler, täglich sind das etwa 3000. Hinzu kommen am Tag aber 1000 weitere Fahrgäste.

**Wie groß ist die Ihnen zur Verfügung stehende Flotte?**

**Prause:** Wir fahren mit 81 Omnibussen in allen Größen. Die 15 Meter langen Fahrzeuge sind die Ausnahme. Überwiegend werden zwölf Meter lange Busse eingesetzt. Mittlerweile benutzen wir deutlich häufiger Kleinbusse für 16 bis 20 Fahrgäste. Sechs Busbetriebe arbeiten für uns als Auftragsunternehmen, dazu kommen acht Mietwagen- und Taxiunternehmen. Darüber hinaus ist über den Landkreis der freigestellte Schülerverkehr zu sichern.

**Was bedeutet das?**

**Prause:** Unter anderem haben wir es zu regel, wenn Schüler nicht in der erforderlichen Zeit zur Schule gebracht werden können. Das ist in den vergangenen Jahren aufwändiger und teurer geworden – wir spüren hier die Lücken in der Schulversorgung. Die Kosten reichen wir an den Landkreis weiter.

**Die Prignitz ist der Prototyp einer dünn besiedelten Region mit damit einhergehenden Problemen. Wie geht man damit um?**

**Prause:** Nicht nur bei uns ist das so. Auch im Süden Brandenburgs gibt es in Kreisen Gebiete, wo es ähnliche Probleme gibt. Da sucht jeder nach Strategien, und die sind nicht leicht zu finden.



Manfred Prause

## LOKALES

### Turnhalle fast fertig

W (jvo) Eigentlich ist die Turnhalle der Lindower Turnvereine bereits abgeschlossen. Die Verwaltung will die Arbeiten nutzen, um sich die Zeit zu Feinarbeiten zu machen. Die Umkleekabinen sind noch gemalert. Doch in kommenden Monaten, im Januar, soll auch das erste sein. (Seite 5)

### Hobbyhistoriker erhalten Hilfe

Sberg (Dk) Der Verein für die Geschichte des Ruppiner Landes hat sich Unterstützung bei der Untertunordnung bei der nach einem Gebäude sein. Die Hobby-Historiker wollen ein „Haus der Geschichte“ betreiben, das unter anderem eine Ausstellung enthält. Die TSG trägt mit sieben Tausend Euro bei. (Seite 5)

### G-Trio fährt zur Jesmeistererschaft

Ppin (RA) Drei Jugendliche der TSG Neurruppin nahmen sich für die Landesmeisterschaft im Schach. Wöhle, Virginia-At-Pietrich und Waldemar sitzen im Februar vorm wenn die Titelkämpfe in beide ausgetragen werden. Die TSG trägt mit sieben Tausend Euro bei. (Seite 7)

### NEUTE VOR ...

Jahren, am 4. Dezember 1944, beginnen in Minus-graden zwischen Spanien und den über ein Ende des blühenden Krieges. Sie sind 1944 zum Westfall-Frieden.

### WETTER

### In Fest- und Spenderlaune



Im Zeichen des Mitgeföhls: Mehr als 300 Besucher fanden am Mittwochabend den Weg zum gemeinsamen Weihnachtskonzert der Polizeidirektion Nord und der Stadt Neurruppin. Schon das dritte Jahr in Folge spielte dazu in der Pfarrkirche das Landespolizeiorchester auf. Für die geladenen Gäste war der Eintritt frei. Im Gegenzug wurden sie um Spenden für das Übergangswohnheim in Neurruppin gebeten. 15 dort lebende Flüchtlinge mischten sich unter das Publikum. Foto: Dietmar Stehr

# Alternative zum Schülertransport

## Zukunftsforum zeigt Wege zu attraktivem und wirtschaftlichem Kreis-Busunternehmen auf

Von Siegmund Trenkler

Ostprignitz-Ruppin. Das Busunternehmen des Kreises Ostprignitz-Ruppin klagt seit Jahren über stetig steigende Fehlbeiträge und die Notwendigkeit, neben dem Schülertransport neue Zielgruppen zu finden.

Wie wirtschaftlicher mit den vorhandenen Ressourcen umgegangen werden könnte, wurde am

Dienstag im Oberstudienzentrum beim ersten Zukunftsforum der Regionalen Entwicklungsgesellschaft (REG) vorgestellt. Denn die Schüler zur Schule zu transportieren ist eine Aufgabe, die bislang die Größe der Busflotte hauptsächlich bestimmt: Die Kinder und Jugendlichen müssen alle fast gleichzeitig transportiert werden. Für den Rest des Tages sind die im Einsatz befindlichen Fahrzeuge überdimensioniert. Die Angebote der

Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft (ORP) müssen daher langfristig vor allem an die Bedürfnisse von Kindern, Jugendlichen und Senioren angepasst werden – all jene, die entweder noch nicht oder nicht mehr mit dem eigenen Auto fahren können. Das gelingt aber nur, wenn die Angebote auch attraktiv sind.

Wie sich das bewerkstelligen ließe, stellte Prof. Udo Ommer-Weber vom Kompetenzzentrum

ländliche Mobilität der Hochschule Wismar in seinem Referat vor: Schnellbusse, die kleine Zentren mit den größeren verbinden, sind ein Bestandteil seiner Strategie, die bereits in Teilen des ländlichen Raums in Mecklenburg-Vorpommern umgesetzt wird und das mit steigenden Nutzerzahlen. Die Zubringer zu diesen Schnellbussen können Dorfautos übernehmen, die vom Kreis bezahlt, aber kommunal organisiert werden. Auf

diese Weise würde der Transport dort geregelt werden, wo der konkrete Bedarf vor Ort bekannt ist. Dafür, dass beim ORP eine Umstellung an veränderter Schülerzahlen noch nicht passiert ist, machte der Linien-Kreisstabsabgeordnete Freke Over vor allem das Nichthandeln von Abgeordneten im Kreisrat verantwortlich. „Schuld sind Politiker, die seit zehn Jahren unliebsame Entscheidungen scheuen.“ (Kommentar + Seite 2)

**Bund warnt CDU**  
Erfurt/Berlin. Die CDU hat die Thematik vor gewählten Kandidaten Ministerpräsidenten. Die CDU hat die Thematik vor gewählten Kandidaten Ministerpräsidenten. Die CDU hat die Thematik vor gewählten Kandidaten Ministerpräsidenten.

**Ukraine Atomkraft**  
Kiew (dpa) Regierung. Unfall in der Ukraine. Atomkraft.

## Kommentar

## Lange genug gewartet

Seit Jahren hält Ulrich Steffen, Geschäftsführer des Kreis-Busunternehmens, im Ostprignitz-Ruppiner Kreistag immer wieder denselben Vortrag: Der Schülertransport allein reiche nicht aus, um wirtschaftlich zu arbeiten, während die regulären Linien immer weniger Gewinn abwerfen. Dann schauen die politischen Vertreter betroffen, und ein Jahr darauf gibt es wieder dieselbe Leier. Beim Zukunftsforum hat der Linken-Abgeordnete Freke Over öffentlich darauf hingewiesen, dass sich die Politiker einfach seit zehn Jahren scheuen, die unliebsamen Entscheidungen zu treffen, die diesen Umstand ändern könnten. Dabei geht es vor allem auch darum, die Attraktivität der Busse zu steigern, indem sie weniger oft halten und somit schneller am Ziel ankommen. Mit den Vorschlägen des Zukunftsforums ließe sich das umstellen. Nun müssen die Abgeordneten nur noch Mut zu Experimenten beweisen.



SIEGMÄR TRENKLER

## Worauf wir uns heute freuen



**Monika und Hans Jürgen Schäfer aus Neuruppin:** „Wir freuen uns heute ganz besonders auf unsere zehn gemeinsamen Runden Rommé im gemütlichen Zuhause. Verheiratet sind wir mittlerweile schon 53 Jahre. In dieser Zeit ist das Kartenspiel bei einer Tasse Kaffee oder einem schönen Wein bei uns zur Tradition gewor-

## Mobilität 2.0 im ländlichen Raum

Erstes Zukunftsforum zeigt neue Möglichkeiten für öffentlichen Personennahverkehr auf

Von SIEGMÄR TRENKLER

Neuruppin. Autonom fahrende Autos, Vernetzung überall und in allen Lebenslagen sowie eine sich stark verändernde Bevölkerungsstruktur: Um die Zukunft der Region ging es am Dienstag beim ersten Zukunftsforum der Regionalen Entwicklungsgesellschaft (REG).

Dr. Udo Onnen-Weber vom Kompetenzzentrum ländliche Mobilität der Hochschule Wismar hat eine klare Vorstellung davon, wie der öffentliche Personennahverkehr der kommenden Jahrzehnte aussehen könnte. Das sind nicht einfach nur Hirngespinnste, sondern ein Konzept, das teilweise schon im Nordwesten Mecklenburg-Vorpommerns sowie an deren Grenzen Deutschlands umgesetzt wird und dort mit Erfolg läuft.

Ein großes Problem sieht Onnen-Weber darin, dass die Grundlagen des öffentlichen Personennahverkehrs noch aus den 1950er- und 1960er-Jahren stammen – sowohl die rechtlichen als auch die Bauweise der Busse selbst. Die Fahrzeuggrößen sind daher ausschließlich auf die Schülerbeförderung ausgerichtet und die Finanzierung nicht leistungsoptimiert. „Mobilität wird noch oft als Kostenfaktor gesehen, statt als Wirtschaftsförderung“, so der Wismarer Professor. Um das zu ändern, müsse der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) attraktiv gemacht werden. Er forderte daher beim Zukunftsforum dazu auf, Neues auszuprobieren und Experimente zu wagen.

Das ist zwar als Professor leicht dahergesagt, wenn keine persönliche Verantwortung für das finanzielle Gleichgewicht eines Unternehmens dahinter steht. Doch dass es auch in Ostprignitz-Ruppinn die Notwendigkeit gibt, etwas zu ändern, wird seit Jahren

von Ulrich Steffen, Geschäftsführer der Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft, verdeutlicht. Wiederholt verkündete er im Kreistag, dass der Betrieb nicht wirtschaftlich arbeiten kann, solange es nur um den Schülertransport geht. Doch neue Zielgruppen zu erschließen, ist bislang nicht gelungen. Das liegt vor allem an fehlender Attraktivität. Denn Busse brau-



Problematisch: Die Größe der Busse orientiert sich vor allem am Schülertransport, der nur ein geringen Teil des Tages ausmacht. Die restliche Zeit wird die Kapazität der Fahrzeuge so gut wie nie ausgeschöpft. Das erzeugt unnötige Kosten.

chen oft ein Vielfaches der Zeit, die mit dem Auto benötigt wird. Onnen-Webers Vorschlag ist daher, die Fahrzeit der Busse zu verkürzen. Das kann mit Hilfe von Schnellbussen geschehen, die ohne viele Zwischenhalte von kleinen Dörfern und Städten in größere verkehren. Die

### „Mobilität wird als Kostenfaktor gesehen, statt als Wirtschaftsförderung“

Prof. Udo Onnen-Weber

Zubringer zu diesen Schnellbussen könnten dann auf kommunaler Ebene geregelt werden – etwa durch Dorfautos, die von Senioren, Ein-Buro-Jobbern oder Arbeitslosen gefahren werden könnten. Denkbar wären aber auch ein organisiertes Mitnahmesystem oder Abstellboxen an Haltestellen. Zugleich ließen sich auch Lieferdienste sowie touristische Belange gleich grundlegend mit in das Konzept eingliedern.

Der Vorteil des Systems: Die Zubringer würden dort eingesetzt werden, wo der Bedarf genau bekannt ist. Damit schnell

reagiert werden kann, sieht der Professor zudem die Notwendigkeit, die Angebote zu vernetzen. Smartphones und Tablets bieten dazu ein Möglichkeit: Fest eingerichtete Computerterminals im Ort könnten all jenen als Zugang dienen, die selbst keinen Internetanschluss besitzen.

Arne Krohn, Baudezernent der Stadt Neuruppin, bezeichnet die Anregungen Onnen-Webers als sehr inspirierend. Dass sich das System nicht völlig ohne Probleme auf jedwede Gegend Deutschlands anwenden lässt, ist klar. So wies die Kyritzer Bürgermeisterin Nora Görke darauf hin, dass schon vor genau mer Zeit eine Mitfahrmöglichkeit für Kyritzer eingerichtet wurde. Seitdem habe sie aber nicht ein einziges Mal eine Anfrage zur Mitnahme erhalten, obwohl sie jeden Tag zur selben Zeit dieselbe Strecke fahre.

ORP-Geschäftsführer Steffen argumentierte, dass die Örtlichkeiten zuvor genau analysiert werden müssen, bevor Änderungen angestrebt werden. Denn das

bestehende System würde ohnehin schon mit Abbestellungen immer weiter zerstört. Für den Nahverkehrsplan, der derzeit im Kreistag erarbeitet wird, rät Onnen-Weber, konkrete Experimentierklauseln einzubauen,

Foto: Alexander Wolff

um dann auch verschiedene Lösungen auszuprobieren zu können. Laut Vize-Landrat Werner Nüsse können in den Nahverkehrsplan, der ab Februar im Kreistag behandelt wird, auch die neuen Ideen mit aufgenommen werden.

### So könnte der ÖPNV angepasst werden:

- schnelle Busverbindungen zwischen einzelnen Magistralen verbinden kleine Zentren mit größeren, somit gibt es weniger Haltestellen und damit geringere Fahrzeiten – das stärkt den ÖPNV im Wettbewerb mit dem Auto
- Zubringer werden vor Ort organisiert und können unter anderem durch die Vernetzung der Angebote auch kurzfristig auf Transportwünsche reagieren
- die wiederkehrenden Routen von Liefer- und Pflegediensten sowie touristische Angebote könnten gleich bei Erstellung eines neuen Verkehrskonzeptes mit berücksichtigt werden
- Bezahlung sollte vereinfacht werden, damit nicht an jeder Haltestelle ein anderer Preis zu zahlen ist
- die Finanzierung des ÖPNV sollte leistungsspezogen erfolgen, dadurch gibt es wirtschaftliche Anreize zur Erhöhung der Fahrgastzahlen und eine bessere Leistungsorientierung
- Echtzeitinformationen von Smartphones und Tablets ermöglichen genaueren Überblick über Bedarf und erlauben Mitfahrmöglichkeiten
- Mobilitätscard einrichten, die finanzielle Anreize für Neukunden und Vielfahrer schafft (zig)