



INTEGRIERTES VERKEHRSKONZEPT FÜR DIE KLEEBLATT-REGION



INTEGRIERTES VERKEHRSKONZEPT FÜR DIE KLEEBLATT-REGION

Auftraggeber



Amt Neustadt (Dosse)
Amtsleiter Dr. Ulrich Gerber
Bahnhofstraße 6

16845 Neustadt (Dosse)



Stadt Kyritz
Bürgermeister Hans-Joachim Winter
Marktplatz 1

16866 Kyritz



Gemeinde Wusterhausen/Dosse
Bürgermeister Ralf Reinhardt
Am Markt 1

16868 Wusterhausen/Dosse

Auftragnehmer



LPG Landesweite Planungsgesellschaft mbH
Geschäftsführer Roland Schröder
Schönhauser Allee 84

10439 Berlin

www.landesweite-planungsgesellschaft.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Vivien Kuhn

Stand: 16.01.2009



Inhalt

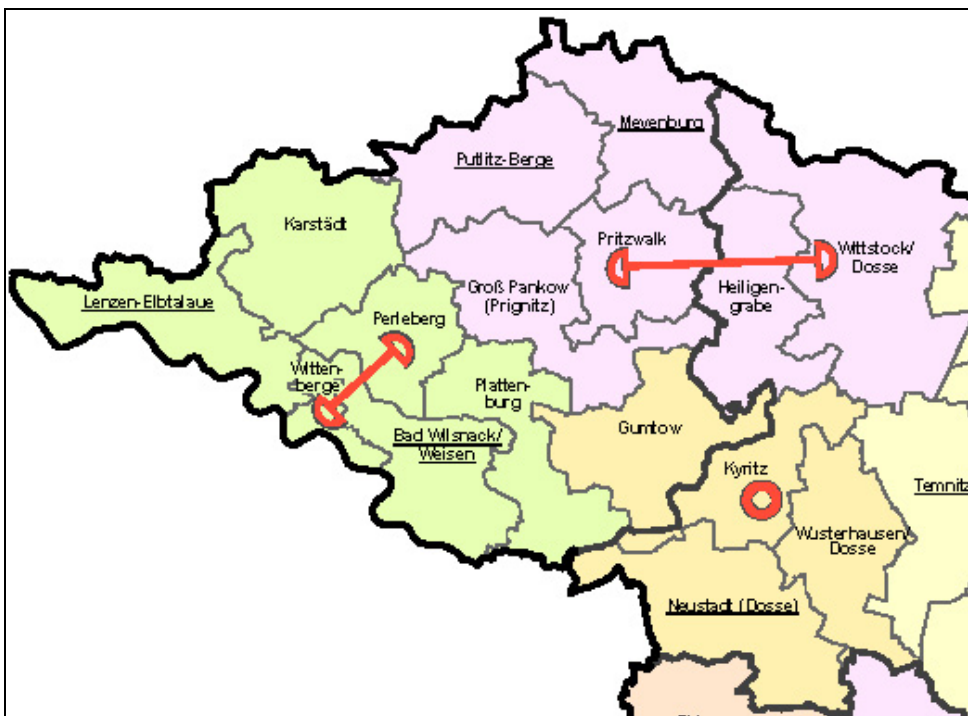
1.	Anlass und Zielstellung	5
2.	Vorhandene überregionale Planungen und Vorgaben.....	7
2.1	Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg	7
2.1.1	Zentralörtliche Einbindung der Städte in der Region	8
2.1.2	Aussagen zum Verkehr	8
2.2	Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2008 – 2012	9
2.3	HUB 53/12° - die Logistikkreuzung Güstrow-Prignitz-Ruppin.....	10
2.4	Nahverkehrspläne.....	11
2.4.1	Ostprignitz-Ruppin.....	11
2.4.2	Prignitz.....	12
2.5	Rechtliche Vorgaben.....	13
2.5.1	Gesetzeslage	13
2.5.2	Finanzierung und Kostenrahmen	15
3.	Rahmenbedingungen	18
3.1	Demografische Entwicklung.....	18
3.1.1	Derzeitige Situation.....	18
3.1.2	Prognose.....	21
3.2	Verkehrliche Aspekte.....	23
3.2.1	Schienerpersonennahverkehr	23
	❖ RE 4.....	23
	❖ PE 73	25
	❖ Spätanbindungen.....	28
	❖ Park & Ride.....	29
3.2.2	Übriger ÖPNV	29
3.2.3	Umsteigebeziehungen.....	30
	❖ Bus – Bahn	30
	❖ RE 4 – PE 73	31
3.2.4	Güterverkehr	32
3.2.5	Verkehrslandeplatz Heinrichsfelde	33
3.3	Schule.....	34
3.3.1	Derzeitige Situation.....	34
3.3.2	Prognose laut Schulentwicklungsplanung des Landkreises	38
3.4	Wirtschaft und Tourismus	38
3.4.1	Regionale Wachstumskerne und Branchenschwerpunktorte.....	38
3.4.2	Ausweitung der Bedeutung: Kyritz wird Mittelzentrum	40
3.4.3	Pferdestadt Neustadt (D.).....	41
3.4.4	Forschungs- und Tourismusstandort Wusterhausen/D.	43
3.4.5	Gumtow	44
3.4.6	Pendlerströme.....	45
3.5	Infrastrukturausstattung.....	49
3.5.1	Verwaltungs- und Behördenstandorte	49
3.5.2	Soziale und medizinische Einrichtungen.....	50
3.5.3	Handel und Gewerbe.....	50
3.5.4	Kartografische Darstellung der Perleberger Straße	51
3.6	Potenziale und Defizite.....	51

4.	Ziele und Handlungsoptionen.....	56
5.	Maßnahmen	59
5.1	Maßnahmen auf dem Streckenabschnitt Neustadt (D.) – Pritzwalk.....	59
	V1 SPNV-Bedarfshalt am Verkehrslandeplatz Kyritz	60
	V2 SPNV-Haltepunkt am Perleberger Platz Kyritz.....	62
	V3 Bau eines Begegnungsgleises in Wusterhausen/D.....	64
	V4 Beschleunigung des SPNV auf dem Streckenabschnitt Neustadt (D.) – Kyritz	66
	V5 Angebotserweiterung im SPNV zwischen Kyritz und Pritzwalk.....	68
	V6 Verbesserte Abstimmung zwischen üÖPNV und SPNV.....	68
5.2	Maßnahmen auf dem Streckenabschnitt Neustadt (D.) – Neuruppin.....	70
	V7 Erstellung eines alternativen Bedienkonzeptes	70
5.3	Sonstige Maßnahmen	72
	V8 Spätverbindung von Berlin in die Kleeblatt-Region	72
6.	Verzeichnisse	74

1. Anlass und Zielstellung

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (GL) überarbeitet derzeit die gemeinsame Landesplanung beider Bundesländer und sieht in diesem Rahmen die Neuordnung der zentralörtlichen Gliederung vor. Konkret bedeutet dies eine Reduzierung der zentralen Orte durch den Wegfall der Grund- und Kleinzentrenebene und eine eindeutige Zentrenstruktur durch drei klar definierte Ebenen (Metropole, Oberzentrum, Mittelzentrum). Im Gegenzug zum Wegfall der Nahbereichszentren findet eine zusätzliche Ausweisung von Mittelzentren und Mittelzentren in Funktionsteilung als Ankerstädte im Raum statt, um die gehobene Daseinsvorsorge im jeweiligen Verflechtungsbereich weiterhin zu sichern. Für die Kleeblatt-Region bedeutet die zentralörtliche Neuordnung die Ausweisung der Stadt Kyritz als Mittelzentrum und den Wegfall des Grundzentrumstatus für Wusterhausen/D. und Neustadt (D.). Kyritz als bisheriges Grundzentrum erfährt damit einen Bedeutungszuwachs. Der dem Mittelzentrum Kyritz zugehörige Mittelbereich umfasst die Gemeinde Wusterhausen/D., das Amt Neustadt (D.) sowie die Gemeinde Gumtow im Landkreis Prignitz.

Abbildung 1: Kartenausschnitt Mittelbereiche aus dem LEP B-B



Quelle: GL, Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg, Entwurf vom 21.08.2007, Potsdam 2007, S. 33.

Im Entwurf des Landesentwicklungsplanes Berlin-Brandenburg (LEP B-B) ist vorgesehen, dass die enge Verflechtung zwischen dem zentralen Ort und den ihn umgebenden Gemeinden in enger Abstimmung untereinander und auf Basis verbindlicher Kooperationsformen aktiv gestaltet werden soll. Ziel ist es, die Entwicklung des gesamten Mittelbereiches als Verantwortungsgemeinschaft zusammen voranzubringen. Im Jahr 2007 kamen die Kleeblatt-Kommunen dieser Vorgabe der Landesregierungen nach und vereinbarten mit Beschluss des Kooperationsvertrages zwischen der Hansestadt Kyritz, der Gemeinde Wusterhausen/D. und dem Amt Neustadt (D.) vom 04.07.2007 die verbindliche Zusammenarbeit in verschiedenen Handlungsfeldern. Als Kooperationsgremium wurde ein Koo-

perationsrat gebildet, der sich aus den Verwaltungsspitzen und Vertretern der gewählten kommunalen Gremien der Vertragspartner zusammensetzt. Die Gemeinde Gumtow ist derzeit noch kein fester Vertragspartner, wird jedoch in die laufenden Kooperationsprozesse und als beratendes Mitglied des Kooperationsrates stets mit eingebunden.

Als eines der zentralen Themen wurde von den kooperierenden Kommunen die verkehrliche Anbindung der Kleeblatt-Region identifiziert. Ein besonderer Handlungsbedarf wird dabei im Bereich des Schienenverkehrs gesehen. Vordergründige Ziele laut § 7 Kooperationsvertrag sind

- der Erhalt und die Verbesserung der bestehenden Verkehrsverbindungen und -infrastruktur,
- der Erhalt des Stundentaktes zwischen Neustadt (D.) und Kyritz,
- die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Schienenstrecke,
- die Optimierung der Umsteigebeziehungen im SPNV in Neustadt (D.),
- die Einrichtung neuer Haltepunkte sowie
- die Prüfung der Möglichkeit zur Reaktivierung der SPNV-Strecke Neustadt (D.) – Neuruppin.

Ziel der vorliegenden Konzeption ist es, zur Umsetzung o. g. Ziele entsprechende Handlungsempfehlungen sowie tragfähige und umsetzbare Strategien zu erarbeiten, mit denen die verkehrliche Anbindung der Kleeblatt-Region verbessert werden kann.

Dazu ist es erforderlich, die Rahmenbedingungen vor Ort sowie die verkehrliche Struktur in der Region zu analysieren und auszuwerten. Bei der Entwicklung der Handlungsempfehlungen und Maßnahmen, aber insbesondere bei der späteren Realisierung der Projekte sind enge Abstimmungen und die Herstellung einer konstruktiven Kommunikationsbasis zwischen den Kommunen, den Verkehrsunternehmen und weiteren Multiplikatoren unbedingt notwendig. Zu diesem Zweck wurden bereits im Rahmen dieses Konzeptes u. a. intensive Gespräche mit der Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH (ORP), der Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH (PEG) und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) geführt.

2. Vorhandene überregionale Planungen und Vorgaben

Die Planung und Entwicklung der verkehrlichen Infrastruktur in der Kleeblatt-Region unterliegt einer Reihe von Vorgaben aus verschiedenen überregionalen Konzeptionen und Gesetzen. Um einen groben Überblick über die wesentlichen Inhalte der relevanten Konzepte zu erhalten, werden diese nachfolgend inhaltlich kurz vorgestellt, jedoch ohne sie ausführlich zu behandeln. Auf spezifische Inhalte dieser und weiterer regionaler Planwerke wird an jenen Stellen im Verkehrskonzept genauer eingegangen, an denen dies der Zusammenhang erfordert.

2.1 Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg¹

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung (GL) überarbeitet derzeit im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg die gemeinsame Landesplanung. Die bislang gültigen Landesentwicklungspläne LEP I, LEP e.V. und LEP GR werden in einem Planwerk, dem LEP B-B, zusammengeführt, so dass es in der Konsequenz nur noch zwei Pläne – der LEP FS und der LEP B-B – geben wird. Das Änderungs- bzw. Aufstellungsverfahren ist seit rund drei Jahren im Gange und soll mit Beschluss des LEP B-B durch die Landesregierungen in der ersten Hälfte des Jahres 2009 abgeschlossen werden. Das ebenfalls überarbeitete Landesentwicklungsprogramm trat bereits am 01.02.2008 in Kraft.

Eine der wesentlichsten Änderungen betrifft die Anzahl und Ausgestaltung der Hierarchiestufen im zentralörtlichen System. Die Ebene der Nahbereichszentren sowie die Stufe der Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums werden wegfallen, dafür steigt die Zahl der Mittelzentren und der Mittelzentren in Funktionsteilung an. Als oberste Ebene kommt die Metropole Berlin neu hinzu. Insgesamt reduziert sich die Zahl der zentralen Orte in Brandenburg damit deutlich. Parallel zu den Überlegungen zur Reduzierung und Modifizierung der zentralen Orte wurden die gesetzlichen Grundlagen zum kommunalen Finanzausgleich im Land Brandenburg und damit auch die Bestimmungen zur Finanzmittelausstattung von zentralen Orten geändert. Das derzeit gültige Brandenburgische Finanzausgleichsgesetz (BbgFAG) legt einen pauschalen jährlichen Betrag von 800.000 € als Mehrbelastungsausgleich für Mittelzentren und Kreisstädte fest. Da die Ebene der Nahbereichszentren wegfallen wird, sind entsprechende Mittelzuweisungen an Grundzentren im FAG nicht mehr enthalten. Wann und in welcher Form die zukünftigen Mittelzentren wie Kyritz die Zuweisungen erhalten werden, ist bislang offen. Eine Entscheidung darüber wird voraussichtlich Ende 2008/Anfang 2009 getroffen werden.

Aufgrund des fortgeschrittenen Bearbeitungsstandes und der weitgehend abgeschlossenen Beteiligung am Verfahren des LEP B-B ist bis zum Inkrafttreten des Planes mit keinen maßgeblichen Änderungen mehr zu rechnen. Deshalb wird der LEP B-B der vorliegenden Untersuchung bereits als Grundlage dienen und entsprechend davon ausgegangen werden, dass Kyritz den Status eines Mittelzentrums erhält.

¹ Sämtliche Inhalte dieses Unterkapitels basieren auf: GL, Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg, Entwurf vom 21.08.2007, Potsdam 2007.

2.1.1 Zentralörtliche Einbindung der Städte in der Region

In den Landkreisen Prignitz und Ostprignitz-Ruppin ergeben sich in der zentralörtlichen Gliederung einige Änderungen gegenüber dem LEP I:

Kyritz wird den Status eines Mittelzentrums erhalten und erfährt dadurch einen Bedeutungszuwachs. Das Amt Neustadt (D.), die Stadt Kyritz sowie die Gemeinden Wusterhausen/D. und Gumtow sind dem Mittelbereich von Kyritz zugeordnet. Kyritz übernimmt damit zukünftig die gehobenen Funktionen der Daseinsvorsorge für die Kleeblatt-Kommunen. Neuruppin wird von einem Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums zu einem Mittelzentrum herabgestuft und stellt somit den zweiten eigenständigen zentralen Ort im Landkreis Ostprignitz-Ruppin dar. Wittstock und Pritzwalk – beide bislang als Mittelzentren ausgewiesen – werden künftig ein landkreisübergreifendes gemeinsames Mittelzentrum in Funktionsteilung bilden. Gleiches gilt für Wittenberge und das bisherige Grundzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums Perleberg. In beiden Landkreisen gibt es damit statt ehemals drei Mittelzentren und einem Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums zwei eigenständige Mittelzentren und zwei Mittelzentren in Funktionsteilung. Ein Oberzentrum wird es im gesamten nördlichen Bereich Brandenburgs weiterhin nicht geben. Das nächstgelegene höher stufige Zentrum wird die Metropole Berlin oder die Oberzentren Potsdam und Brandenburg a. d. H. sein. Die Mittelzentren übernehmen somit wichtige Funktionen zur Versorgung und Stabilisierung des ländlichen Raumes.

Abbildung 2: Ausschnitt aus dem Entwurf des LEP B-B



Quelle: GL, Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg, Entwurf vom 21.08.2007, Potsdam 2007.

2.1.2 Aussagen zum Verkehr

Mittelzentren sollen im Rahmen der Daseinsvorsorge die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung sowie den Transportbedarf der Wirtschaft unter Einhaltung der Nachhaltigkeitskriterien befriedigen.

Dazu ist auch die Nutzung alternativer öffentlicher Verkehrsangebote in Betracht zu ziehen. Als überregionale Verkehrsknoten wirken sie außerdem auf eine Vernetzung der Verkehrsträger vor Ort hin.

Die Regionalexpresslinie RE 4 einschließlich des Teilstücks der Regionalbahn PE 73 bis Kyritz ist im LEP B-B als großräumige und überregionale Schienenverbindung ausgewiesen. Als solche genießt sie bei der Sicherung bzw. Verbesserung von Verbindungsqualitäten z. B. durch Ausbaumaßnahmen oder eine verbesserte Bedienung höchste Priorität. Großräumige und überregionale Verkehrsverbindungen zwischen zentralen Orten sind als Basisnetz grundsätzlich zu sichern und zu entwickeln.

In Bezug auf den Güterverkehr hat die Entwicklung von Logistikfunktionen eine herausragende Bedeutung. Der Schienengüterverkehr soll durch die Sicherung geeigneter Schieneninfrastruktur gestärkt werden.

2.2 Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2008 – 2012²

Im Februar 2008 ist das Land Brandenburg seiner Aufgabe gemäß § 7 ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG) nachgekommen und hat den Landesnahverkehrsplan für den Zeitraum 2008 – 2012 (LNVP) aufgestellt. Als oberstes Ziel ist darin die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen als Aufgabe der Daseinsvorsorge formuliert. Das Angebot ist dabei so zu gestalten, dass in der Fläche eine angemessene Bedienung und auf nachfragestarken Strecken ein ausreichendes Verkehrsangebot gewährleistet wird. Grundsätzlich ist ein besonderes Augenmerk auf

- eine verstärkte barrierefreie Gestaltung der verkehrlichen Infrastruktur,
- die Optimierung der Anschlüsse und eine Weiterentwicklung der Taktknoten,
- die Abstimmung und Verknüpfung des SPNV- sowie üÖPNV-Netzes,
- eine Aufwertung der Zugangsstellen sowie
- weitere Beschleunigungen im Netz

zu legen.

Im Land Brandenburg sind für den Zeitraum 2008 bis 2012 im LNVP vorerst keine Abbestellungen von Linien mehr vorgesehen. Auch im Streckenverlauf und der Bedienung des RE 4 und der PE 73 sind bis 2020 keine Veränderungen geplant. Langfristig wird der Bahnhof Neustadt (D.) gar eine Aufwertung durch die Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen dem RE 4 und der PE 73 erfahren. Bislang ist lediglich in/aus Richtung Berlin ein Anschluss von dem RE 4 auf die PE 73 gegeben. Bis zum Jahr 2012 soll Neustadt (D.) jedoch zu einem ITF (Integraler Taktfahrplan)-Systemknoten zur Minute 30 werden. Das bedeutet, dass in Zukunft aus und in alle Richtungen in Neustadt (D.) Anschluss bestehen würde.

² Sämtliche Inhalte dieses Unterkapitels basieren auf: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (MIR), Sonderdruck MIR Aktuell, Landesnahverkehrsplan 2008 – 2012.

Die Verkehrsnachfrage variiert im gesamten Planungsraum des LNVP zum Teil erheblich. Durch verschiedene Infrastrukturmaßnahmen (z. B. Öffnung des Berliner Nord-Süd-Tunnels) konnten jedoch bereits erhebliche Verbesserungen im SPNV-Netz erreicht und die Akzeptanz des Angebotes entsprechend gesteigert werden. Dennoch sind häufig noch nicht alle Fahrgastpotenziale ausgeschöpft, so auch auf der Strecke der PE 73. Das ist u. a. auf die Qualität der Infrastruktur, wodurch im Regionalnetz viele Langsamfahrstellen existieren und die Reisegeschwindigkeit sinkt, auf den Zustand und die Lage der Zugangstellen, auf eine mangelhafte Verknüpfung und Abstimmung zwischen SPNV und üÖPNV oder auf unattraktive Verbindungen zurückzuführen. Mit der Behebung von Mängeln und der direkten Einbindung der Regionalverkehre in den Berliner Stadtverkehr können z. T. erhebliche Potenziale erschlossen werden.

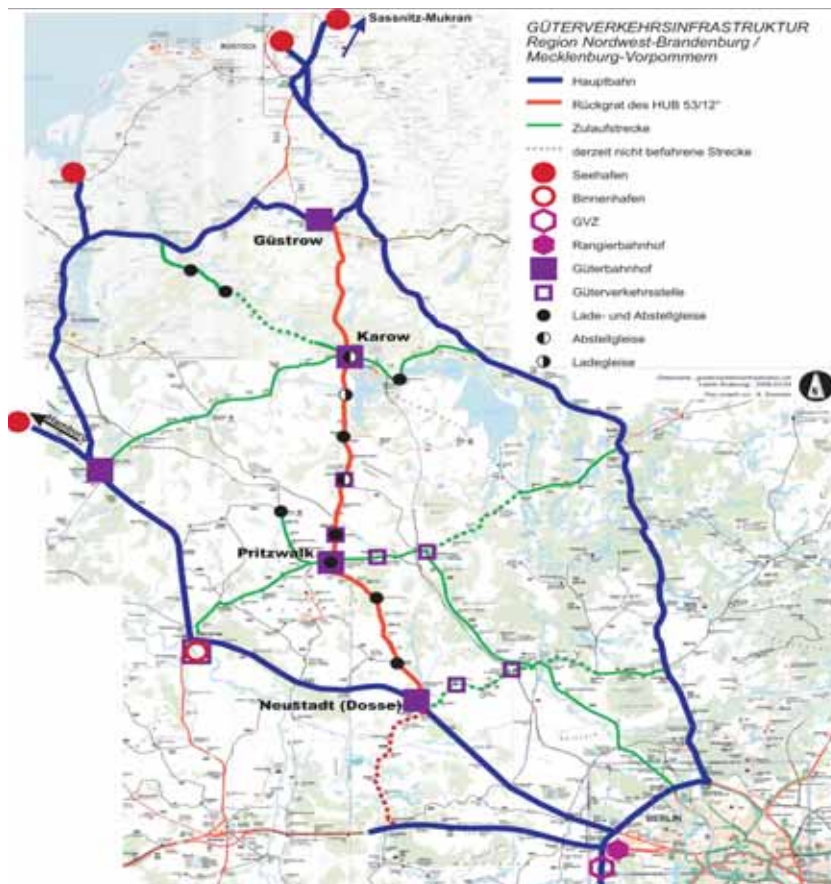
2.3 HUB 53/12° - die Logistikkreuzung Güstrow-Prignitz-Ruppin³

Das seit Dezember 2007 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung anerkannte und geförderte MORO-Projekt HUB 53/12° hat die Entwicklung der Region Güstrow-Prignitz-Ruppin zu einem hochwertigen Logistikstandort zum Inhalt. Dieser soll als wichtige logistische Drehscheibe im Nordosten Deutschlands und als regionales Güterverkehrszentrum mit angegliederten Produktionsstandorten und schienenaffinen Betrieben etabliert werden. Der Grundgedanke des Projektes ist es, die Region durch die Sicherung und Qualifizierung der vorhandenen Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr an dem erheblich steigenden Güteraufkommen im europäischen Nord-Süd-Korridor partizipieren zu lassen und bestehende Güterverkehrsinfrastrukturen bzw. -verbindungen zu den Nord- und Ostseehäfen zu entlasten.

Die Schienenerschließung des HUB 53/12° soll dabei vorrangig über das „Rückgrat“ Neustadt (D.) – Pritzwalk – Karow – Güstrow mit Anschluss nach Berlin bzw. Rostock erfolgen. Ergänzt wird das Netz durch in West-Ost-Richtung verlaufende Zubringerstrecken, wie sie nachfolgender Karte entnommen werden können.

³ Sämtliche Inhalte dieses Unterkapitels basieren auf: Planungsbüro Richter-Richard, HUB 53/12° - die Logistikkreuzung Güstrow Prignitz Ruppin, Sachstand und Entwicklungskonzept, Berlin 2008.

Abbildung 3: Güterverkehrsinfrastruktur in Nordwest-Brandenburg/ Mecklenburg-Vorpommern



Quelle: Planungsbüro Richter-Richard, HUB 53/12° - die Logistikkreislauf Güstrow Prignitz Rupp-
pin, Sachstand und Entwicklungskonzept, Berlin 2008, S. 43.

In der Konzeption werden eine Reihe von Maßnahmen zur Entwicklung des Güterverkehrs im Raum Güstrow, Pritzwalk und Neuruppin vorgestellt, die in Teilen auch die Kleeblatt-Region betreffen. Auf die Ergebnisse wird ausführlicher in Kapitel 3.2.4 eingegangen.

2.4 Nahverkehrspläne

2.4.1 Ostprignitz-Ruppin⁴

Im Jahr 2007 wurde für den bestehenden Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreises Ostprignitz-Ruppin eine befristete Modifizierung vorgenommen, die bis 2008/09 ihre Gültigkeit hat und 2009 von dem überarbeiteten NVP abgelöst wird. Der Nahverkehrsplan in seiner jetzigen Fassung enthält Aussagen zur Netzstruktur im üÖPNV und SPNV, der Entwicklung des Fahrgastaufkommens und der ÖPNV-Finanzierung, zur ÖPNV-Gestaltung auf den Hauptachsen und in der Fläche sowie zum Investitionsbedarf und erstellt ein Finanzierungskonzept für die Haushaltsjahre 2007 und 2008. Folgende inhaltliche Zielstellungen sind dabei maßgeblich:

- Ausrichtung der Netzgestaltung auf die zentralen Orte, Schulstandorte und Schnittstellen zum SPNV; Berücksichtigung der Verwaltungssitze,

⁴ Sämtliche Inhalte dieses Unterkapitels basieren auf: Landkreis Ostprignitz-Ruppin, Befristete Modifizierung des Nahverkehrsplans für den übrigen ÖPNV des Landkreises Ostprignitz-Ruppin bis 2008/09, Berlin 2007.

- Optimierung von Anschlüssen und Umsteigebeziehungen,
- Gestaltung des ÖPNV als integriertes System, d. h.
 - Abstimmung verschiedener Verkehrsträger aufeinander,
 - Einheit von Netz, Fahrplan und Tarif,
- Beachtung der Belange des Tourismus als wichtiger Wirtschaftsfaktor für den Landkreis,
- Beachtung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV, u. a. durch Einsatz alternativer Bedienformen
- sowie mindestens Erhalt des bestehenden SPNV-Netzes.

Für die Flächenbedienung durch den üÖPNV werden ferner die unten stehenden Mindestbedienungsstandards definiert, von denen nur in Ausnahmefällen abgewichen werden soll. Gegenüber der vorherigen Fassung des NVP sind die Mindeststandards im Rahmen einer Bedarfsanpassung zum Teil reduziert worden. Für Zeiten und Relationen mit besonders schwacher Verkehrsnachfrage soll darüber hinaus der Einsatz alternativer Bedienformen geprüft werden.

Tabelle 1: Mindestbedienungsstandards für den üÖPNV in der Flächenbedienung

Einwohner je Teilfläche (Gemeinde/Ortsteil)	Fahrtenzahl je Richtung und Schultag	Fahrtenzahl je Richtung in Ferienzeit	
bis 200	1 - 2	1 x	je Woche
200 bis 1.000	2 - 3	2 - 3 x	je Woche
1.000 bis 3.000	3 - 5	3 x	je Werktag
3.000 bis 6.000	5 - 10	5 - 7	je Werktag

Quelle: Landkreis Ostprignitz-Ruppin, Befristete Modifizierung des Nahverkehrsplans für den übrigen ÖPNV des Landkreises Ostprignitz-Ruppin bis 2008/09, Berlin 2007, S. 15.

2.4.2 Prignitz⁵

Zu dem Nahverkehrsplan 1997 – 2001 des Landkreises Prignitz liegt eine Fortschreibung 2008 vom Oktober 2007 vor. Wie auch der NVP Ostprignitz-Ruppin enthält die Konzeption Aussagen zu

- dem Bestand und den Vorstellungen des Aufgabenträgers zur zukünftigen Entwicklung der Netz- und Linienentwicklung,
- dem Bestand und die zu erwartende Entwicklung des Fahrgastaufkommens,
- den Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots,
- dem Investitionsbedarf und der Entwicklung der Betriebskosten sowie
- dem Finanzierungskonzept.

⁵ Sämtliche Inhalte dieses Unterkapitels basieren auf: Landkreis Prignitz, Fortschreibung 2008 des Nahverkehrsplans 1997-2001 des Landkreises Prignitz, Perleberg 2007.

Das bestehende SPNV-Netz mit den Regionalzuglinien RE 4, RE 6, PE 70, PE 73 und PE 74 soll mindestens erhalten werden. Das Netz an öffentlichen Linienbussen übernimmt die verkehrliche Anbindung der Bevölkerung in der Fläche. Dabei gilt, dass alle Orte mit mehr als 200 Einwohnern oder einem entsprechenden Quell- oder Zielpotenzial (Ärzte, Arbeitsplätze, Schüler, etc.) durch den ÖPNV erschlossen werden sollen. Besonderer Wert ist auf die Erreichbarkeit der zentralen Orte mit dem ÖPNV in einer angemessenen Reisezeit (je nach Zentrenstatus 30 bis 135 Minuten mit bis zu zwei Umsteigevorgängen) zu legen.

Das Basisnetz des üÖPNV soll ein möglichst vertaktetes Angebot haben und wenige Unterschiede zwischen Schul- und Ferientagen machen. Die Bedienungshäufigkeit sollte in der Hauptverkehrszeit alle 60 Minuten betragen, in der Normalverkehrszeit alle 60 – 120 Minuten und in der Schwachverkehrszeit alle 120 – 240 Minuten. Die Flächenerschließung basiert weitgehend auf den Schülerverkehren und wird darüber hinaus nachfrageorientiert angeboten. Mindestens soll aber ein Fahrtenpaar pro Tag in ausreichenden Abständen zueinander in den nächstgelegenen zentralen Ort bzw. Gemeindegemeinschaft angeboten werden. In Zeiten und Räumen mit geringer Nachfrage sind alternative Bedienformen (Linientaxi, Anrufsammeltaxi) anzuwenden und die Bedienung im Linienbetrieb einzustellen. Eine geringe Nachfrage besteht bei einer dauerhaften Nachfrage unter fünf Fahrgästen je Fahrt.

Im gesamten Netz ist eine möglichst umfassende Abstimmung und Vernetzung der Verkehrsträger anzustreben. Dazu gehört auch eine Optimierung der Übergangszeiten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln.

2.5 Rechtliche Vorgaben

2.5.1 Gesetzeslage

Für die Ausgestaltung des ÖPNV im Landkreis Ostprignitz-Ruppin sind neben einer Reihe von Verordnungen und Bestimmungen drei Gesetze von ganz besonderem Interesse: das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) und das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) auf Bundesebene sowie das Brandenburgische ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG) auf Landesebene.

Das AEG dient der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sowie der Sicherstellung des Wettbewerbs auf der Schiene in Bezug auf Verkehrsleistungen und den Betrieb von Eisenbahninfrastrukturen. Es hat demnach insbesondere Genehmigungs- und Sicherheitssachverhalte zum Inhalt, die einen reibungslosen Ablauf und fairen Wettbewerb auf der Schiene ermöglichen sollen.

Das PBefG regelt insbesondere konzessions- und verwaltungsrechtliche Grundlagen für die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Bussen und sonstigen Kraftfahrzeugen. Es enthält vorrangig Bestimmungen zum Umfang und zur Geltungsdauer sowie zur Zuständigkeit und zu den Bedingungen für die Erteilung von Genehmigungen. Demnach müssen alle wesentlichen Änderungen oder Ergänzungen von Linien durch die Genehmigungsbehörde genehmigt werden.

Tabelle 2: Übersicht über ÖPNV-relevante Gesetze

Gesetzes- ebene	Gesetze und Inhalte in Auszügen	Aufgabenträger
Bund	<p>AEG (SPNV) Genehmigungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umfang: Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen, Betreiben von Schienenwegen, Steuerungs- und Sicherungssystemen, Bahnsteigen, Teilnahme am Eisenbahnbetrieb ▪ Voraussetzungen: Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung des Unternehmens, sichere Betriebsführung, inländischer Sitz des Unternehmens <p>Sicherheitsbescheinigungen bzw. -genehmigungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erforderlich für die Teilnahme am öffentlichen Eisenbahnbetrieb <p>Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen</p> <p>Ausführliche Bestimmungen zur Planfeststellung</p>	<p>Bundesländer oder die durch ein Landesgesetz bestimmten Stellen</p>
	<p>PBefG (üÖPNV) Genehmigungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umfang: Einrichtung, Linienführung und Betrieb einer Linie ▪ Voraussetzungen: Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebs, Zuverlässigkeit, fachliche Eignung, inländischer Sitz des Unternehmens, Verkehrssicherheit und angemessener Bauzustand der betroffenen Straßen, Verbesserung der vorhandenen Verkehrsbedienung, Inbetriebnahme des beantragten Verkehrs innerhalb einer Frist <p>Sonderbestimmungen zu einzelnen Verkehrsarten</p> <p>Ausgleichszahlungen</p> <p>Gelegenheitsverkehr mit Bussen</p> <p>Grenzüberschreitender Verkehr</p>	<p>die durch ein Landesgesetz bestimmten Stellen (z. B. Landkreise)</p>
Land Brandenburg	<p>ÖPNVG (ÖPNV) Ziele und Grundsätze ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufgabe der Daseinsvorsorge ▪ Gestaltung des ÖPNV als Alternative zum MIV ▪ Angemessene Anbindung der Schulen an die Wohnorte ▪ Integration des Schülerverkehrs in den Linienverkehr ▪ Planung des ÖPNV als ganzheitliches System ▪ Eisenbahnnetz als Haupteerschließungskomponente ▪ Nachfrageorientierte Bedienung <p>Festlegung der Aufgabenträger</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zusammenarbeit der Aufgabenträger zur Erreichung der Ziele des ÖPNVG erforderlich <p>Aufstellung Landesnahverkehrsplan/ Nahverkehrspläne</p> <p>Finanzierung ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Finanzierungsverantwortung liegt beim jeweiligen Aufgabenträger ▪ Mittel des Landes für die Finanzierung von Verkehrsleistungen, Ausgleichszahlungen und Verkehrsinvestitionen 	<p>SPNV: Land Brandenburg</p> <p>üÖPNV: Landkreise, kreisfreie Städte</p>

Quelle: Eigene Zusammenstellung auf Grundlage der Gesetze.

Als Linienverkehre gelten nach § 43 PBefG auch Sonderformen wie Schülerverkehre oder Berufsverkehre, die unter Ausschluss anderer Fahrgäste regelmäßig die Beförderung von Schülern oder Be-

rufstätigen übernehmen. Allerdings legt § 2 Abs. 5 ÖPNVG fest, dass diese Sonderlinienverkehre soweit möglich und wirtschaftlich sinnvoll in den öffentlichen Linienverkehr zu integrieren sind. Die Konsequenz daraus ist der sogenannte „Integrierte Schülerverkehr“. Dies bedeutet in seiner praktischen Auswirkung, dass eine Linienplanung die Wohn- und Schulstandorte der im Streckenbereich ansässigen Schüler berücksichtigen muss. In diesem Zusammenhang ist für die örtlichen Verkehrsunternehmen – hier die ORP – § 45a PBefG von größter Relevanz. Dieser regelt Ausgleichszahlungen, die die Unternehmen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs, also für Schüler oder Auszubildende, erhalten. In Regionen wie dem nördlichen Teil von OPR oder der Prignitz, in denen der ÖPNV maßgeblich durch den Schülerverkehr bestimmt wird, erfolgt die Finanzierung der öffentlichen Busverbindungen also in wesentlichen Teilen über diese Ausgleichszahlungen.

Grundsätzlich sollen laut ÖPNVG die Aufgabenträger bzw. in ihrem Namen die Verkehrsunternehmen zusammenarbeiten, um die Ziele des ÖPNVG verwirklichen zu können. Die Zusammenarbeit soll sich dabei insbesondere auf Linienführung, Fahrplanabstimmung, Tarif, Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit erstrecken.

Die Schwerpunkte des ÖPNVG liegen hingegen in der Angebotsausgestaltung und in der Finanzierung des ÖPNV im Land Brandenburg. Im Zusammenhang mit Finanzierungsgrundsätzen definiert das ÖPNVG in § 1 Abs. 2 zwei verschiedene Bereiche des ÖPNV: Einerseits den Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sowie andererseits den übrigen ÖPNV (üÖPNV) nach § 1 PBefG. Der erste, auch SPNV genannte Bereich, wird über die Landesebene finanziert. Für die Finanzierung des üÖPNV sind im Wesentlichen die Landkreise zuständig.

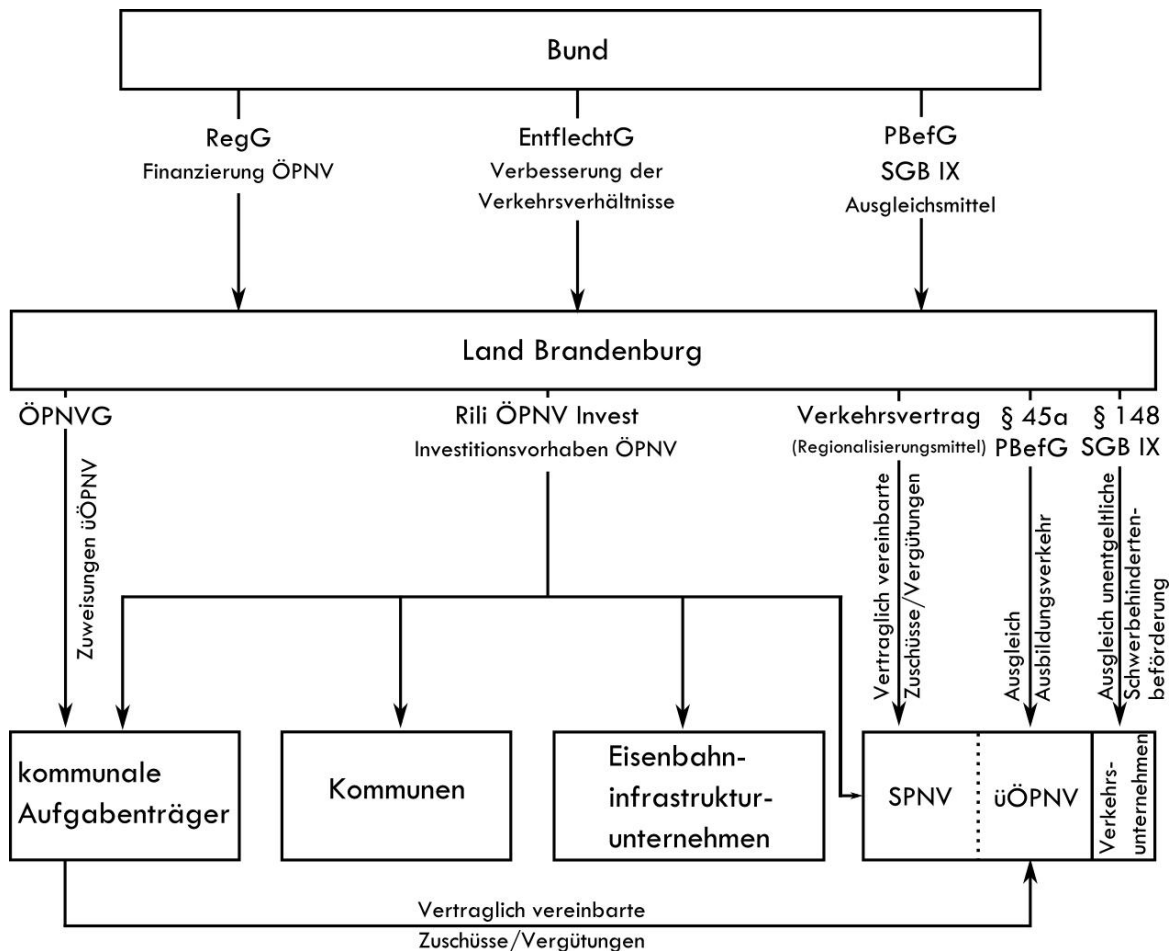
2.5.2 Finanzierung und Kostenrahmen

Die Finanzierung des ÖPNV erfolgt im Rahmen unterschiedlicher Gesetze und Richtlinien auf Bundes- und auf Landesebene. Die Länder erhalten für den ÖPNV vom Bund Mittel aus dem Regionalisierungs- sowie dem Entflechtungsgesetz, die sie anschließend für die Bereitstellung von Verkehrsleistungen sowie für die Förderung von verkehrlichen Investitionen an die kommunalen Aufgabenträger (Landkreise im Land Brandenburg), Kommunen, Verkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen weiterreichen. Als Grundlage dafür dient im Land Brandenburg in erster Linie das ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG) in Zusammenhang mit der Richtlinie ÖPNV-Invest und der Verordnung über die Finanzierung des üÖPNV (ÖPNV-FV). Nach dieser erhalten die kommunalen Aufgabenträger die Zuweisungen des Landes zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach einem Schlüssel, der die Fläche, das fahrplanmäßige Angebot, die aufgewendeten kommunalen Eigenmittel zur Förderung des ÖPNV und die Fahrgastnachfrage in die Berechnung berücksichtigt. Die gewährten Mittel müssen zu rund 20 % für investive Zwecke eingesetzt werden. Aus diesen Mitteln finanzieren die kommunalen Aufgabenträger die von Verkehrsunternehmen des üÖPNV erbrachten Verkehrsleistungen mit Zuschüssen und Vergütungen. Die Verkehrsleistungen der SPNV-Unternehmen werden auf Grundlage von Verkehrsverträgen zwischen dem Land Brandenburg und den Eisenbahnunternehmen durch Regionalisierungsmittel vergütet.

Förderungen für Investitionsvorhaben in den ÖPNV, einschließlich des SPNV, werden nach Maßgabe der Richtlinie ÖPNV-Invest gewährt. Diese sieht für Bau-, Ausbau-, Grunderneuerungs- und Ersatzmaßnahmen, fahrgastbezogene Informations- und Vertriebssysteme sowie Planungsleistungen zur Vorbereitung von Investitionsentscheidungen vom Land Zuschüsse an die Kommunen, kommunalen Aufgabenträger, Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie Unternehmen des ÖPNV vor. Darüber hinaus werden durch den Bund gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahn des Bundes (Deutsche Bahn AG) gewährt. Diese Mittel stehen jedoch nicht-bundeseigenen Eisenbahnen nicht zur Verfügung.

Ferner stehen den Verkehrsunternehmen auf Grundlage des PBefG und des SGB IX vom Land Ausgleichszahlungen für den Schüler- und Ausbildungsverkehr (vgl. Kapitel 2.5.1) bzw. die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten zu.

Abbildung 4: Finanzierungsstruktur im Land Brandenburg



Quelle: Eigene Erstellung auf Grundlage der aufgeführten Gesetze.

In OPR erhalten die Städte und Gemeinden nach Maßgabe der Richtlinie ÖPNV-Invest OPR vom Landkreis außerdem Zuwendungen für Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Förderfähig sind zum einen der Bau oder Ausbau von Haltestelleneinrichtungen und Buswendeschleifen sowie der Bau oder Ausbau von Umsteigeparkplätzen (P+R, B+R-Anlagen), sofern sie nicht anderweitig förderfähig sind.

Ist eine Finanzierung von Verkehrsleistungen auf Grundlage der vorgenannten Gesetze nicht möglich – z. B. wenn eine Verkehrsleistungen durch den Aufgabenträger nicht bestellt wird – können die Angebote auf „eigene Rechnung“ bereitgestellt werden. Als grobe Planungsgröße können dabei ca. 10 € je angebotenem Bahnkilometer sowie etwa 2 € je angebotenem Buskilometer zugrunde gelegt werden. Diese Werte enthalten alle anfallenden Kostenpositionen, also Personal- und Energiekosten sowie Nutzungsentgelte für Infrastrukturanlagen etc.

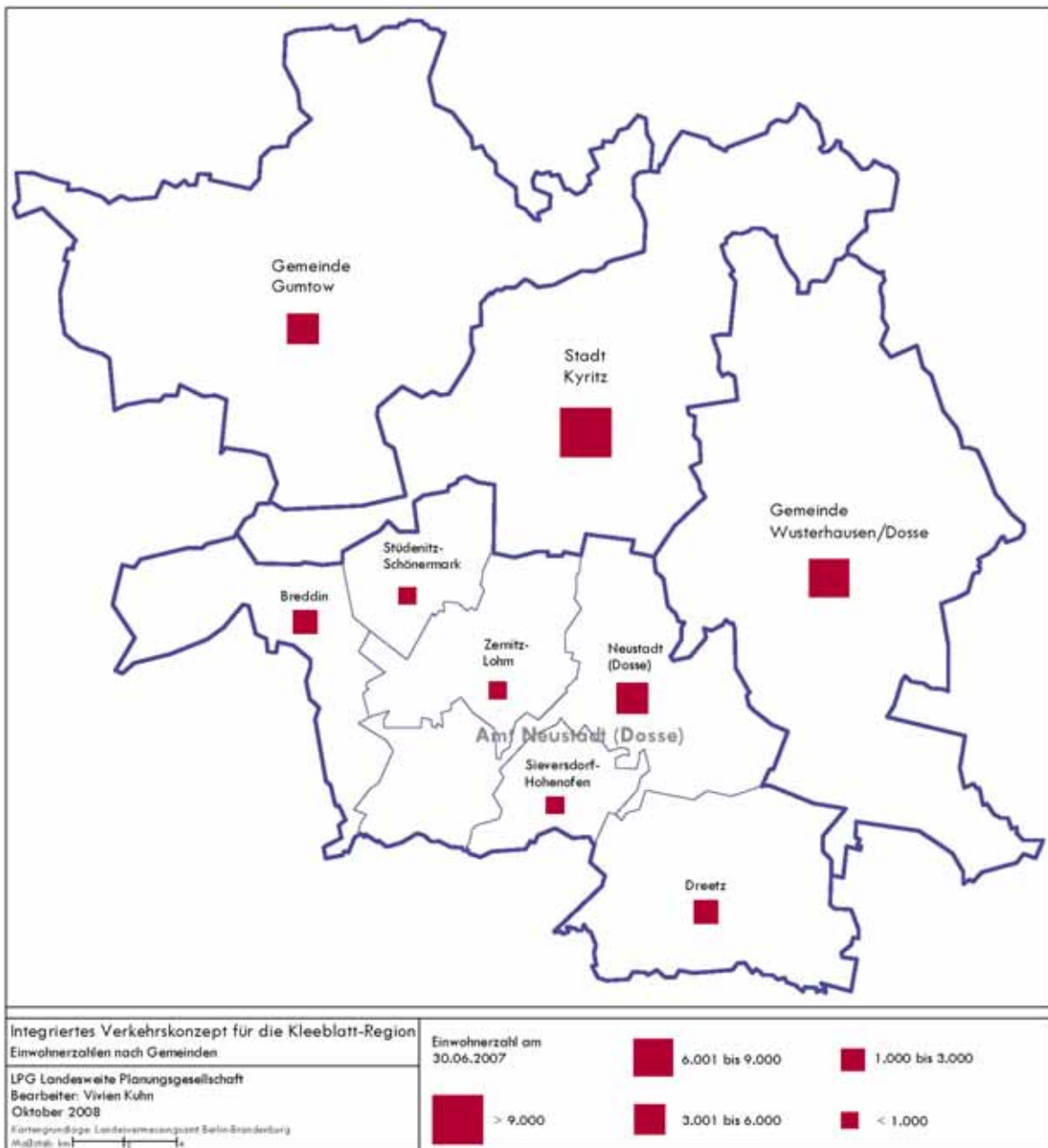
3. Rahmenbedingungen

3.1 Demografische Entwicklung

3.1.1 Derzeitige Situation

Am 30.06.2007 lebten in der Kleeblatt-Region 28.844 Menschen. Der Großteil der Bevölkerung konzentriert sich dabei auf das zukünftige Mittelzentrum Kyritz. Nachfolgende Abbildung verdeutlicht die räumliche Bevölkerungsverteilung im Untersuchungsraum.

Abbildung 5: Einwohnerzahl nach Gemeinden am 30.06.2007

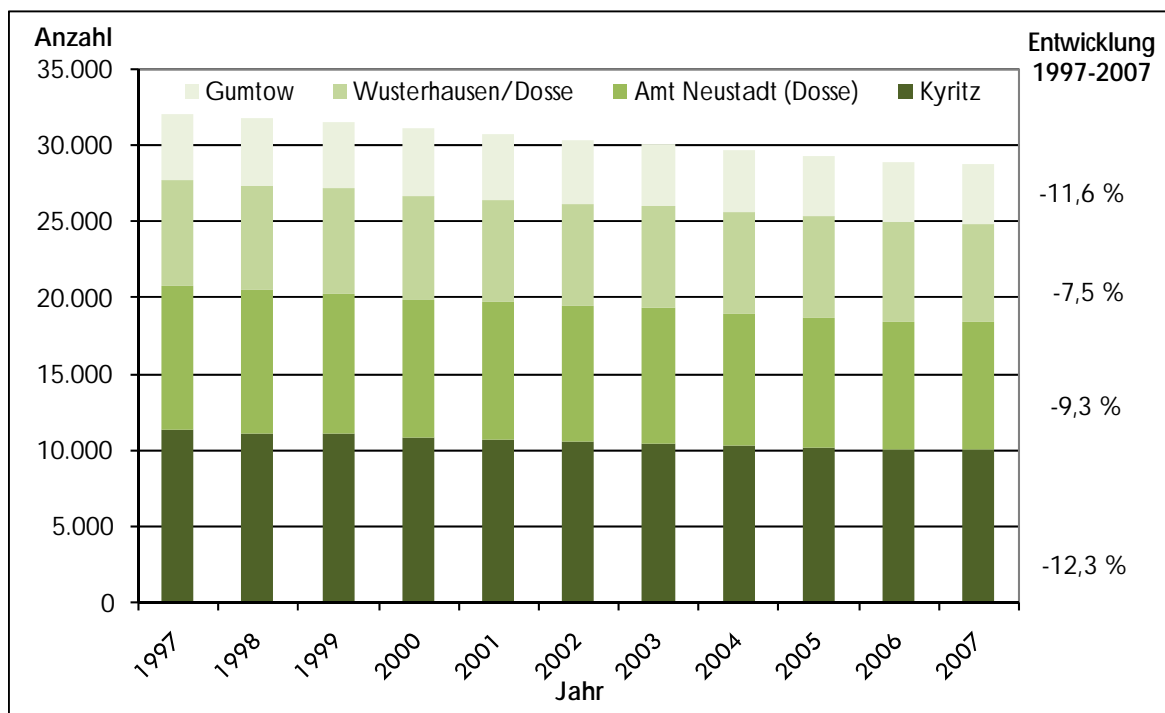


Quelle: Eigene Erstellung auf Grundlage des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg (Statistik BBB), Statistischer Bericht A12-hj1/07.

In den vergangenen zehn Jahren verlief die Bevölkerungsentwicklung in der Kleeblatt-Region rückläufig. Die Zahl der Einwohner ging von 32.154 im Jahr 1997 um 10,3 % auf 28.844 im Jahr 2007 zurück. Damit liegt die Einwohnerzahl im Mittelbereich des zukünftigen Mittelzentrums Kyritz bereits unter der von der Landesplanung vorgegebenen Tragfähigkeitsgrenze für Mittelzentren von 30.000 Einwohnern.

Die prozentual stärksten Verluste waren in der Stadt Kyritz und der Gemeinde Gumtow zu verzeichnen. Hier lag der Rückgang bei über 10 %. In Wusterhausen/D. waren die Rückgänge mit einem Minus von 7,5 % etwas weniger stark ausgeprägt.

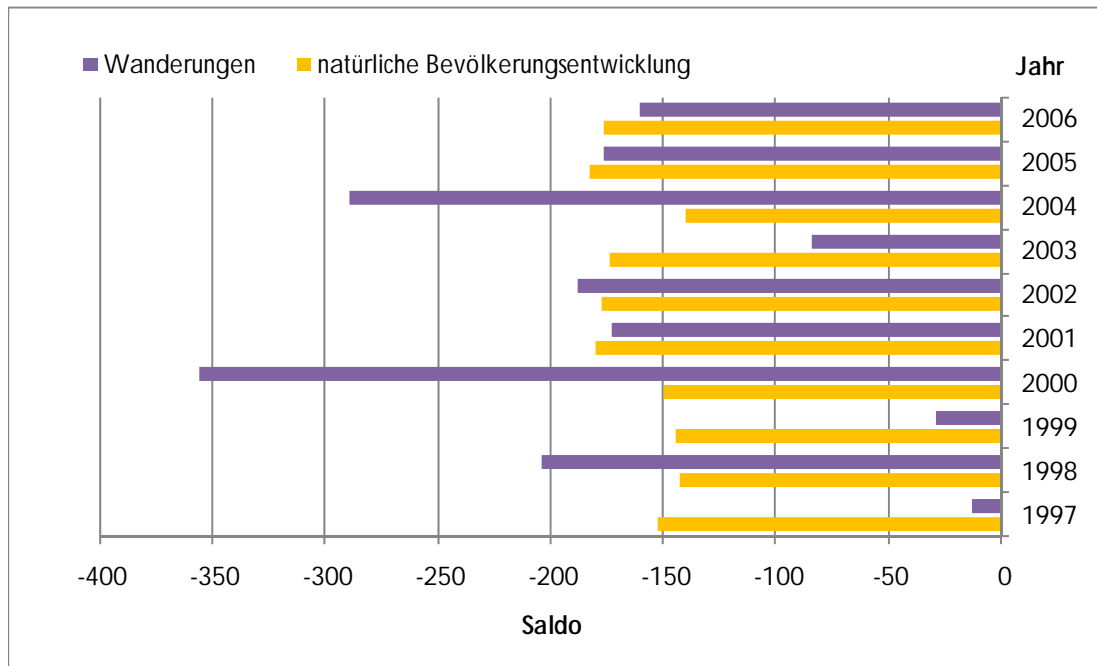
Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung in der Kleeblatt-Region 1997 bis 2007



Quelle: Statistik BBB, Beitrag zur Statistik Nr. 18 und Statistische Berichte AI2-hj1/07, AI1-j05, AV2-j05, AI1-j06, AV2-j06.

Dieser Verlauf der Bevölkerungsentwicklung ist durch das Zusammenspiel einer negativen Bilanz der Geburten und Sterbefälle und einem Überschuss an Wegzügen begründet. Wie der folgenden Abbildung zu entnehmen ist, waren von 1997 bis 2006 in allen Jahren die Salden der natürlichen Bevölkerungsentwicklung sowie der Wanderungen negativ. In der Summe waren an der Entwicklung der Einwohnerzahlen beide Indikatoren gleichermaßen beteiligt. Dabei ist zu beachten, dass sinkende Geburtenraten und damit einhergehende Sterbeüberschüsse in ganz Deutschland zu beobachten sind. In der Kleeblatt-Region – wie in den meisten anderen Brandenburger Kommunen des äußeren Entwicklungsraumes auch – konnten diese Geburtendefizite jedoch nicht durch Zuwanderungen ausgeglichen werden.

Abbildung 7: Salden der natürlichen Bevölkerungsentwicklung und der Wanderungen in der Kleeblatt-Region

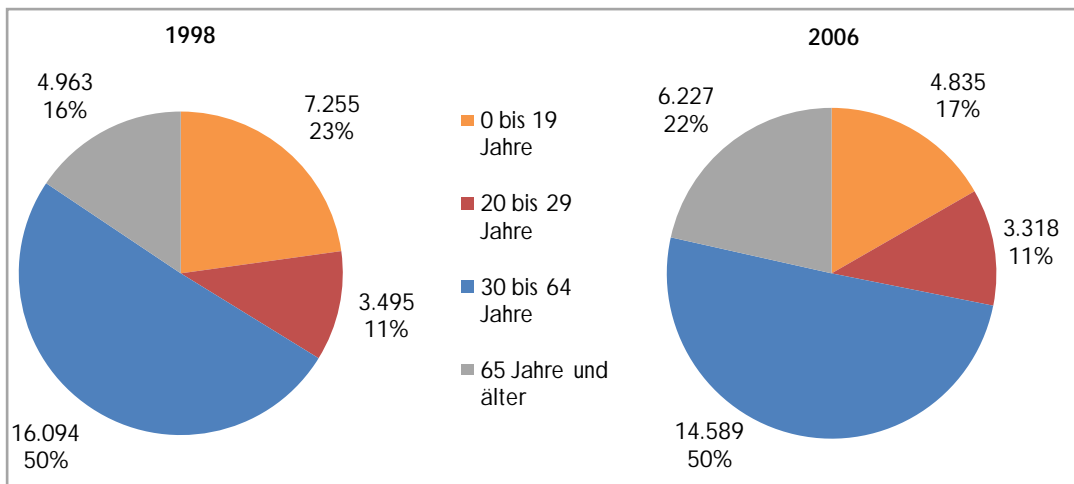


Quelle: Statistik BBB, Beitrag zur Statistik Nr. 18 und Statistische Berichte AI1-j05, AV2-j05, AI1-j06, AV2-j06.

Als Folge der beschriebenen Entwicklungen sind deutliche Veränderungen in der Alterszusammensetzung der Bevölkerung zu beobachten. Die geringen Geburtenzahlen und die Abwanderung insbesondere junger Menschen in wirtschaftlich starke Landesteile führen zu einer sinkenden Zahl von Kindern und Jugendlichen in der Region. Gleichzeitig steigt sowohl der Anteil als auch die absolute Zahl der Menschen über 65 Jahre. Dies ist durch einerseits deutlich höhere Geburtenzahlen in der 1. Hälfte des 20. Jahrhunderts bedingt. Andererseits führen die Fortschritte in der medizinischen Entwicklung, eine gesündere Lebensweise und verbesserte gesellschaftliche Rahmenbedingungen zu einer weiter steigenden Lebenserwartung der Menschen.

In der Kleeblatt-Region hat sich von 1998 bis 2006 der Anteil der Kinder bzw. Jugendlichen und der Senioren nahezu umgekehrt. Fast ein Viertel aller Einwohner (das entspricht 6.227 Personen) ist derzeit über 65 Jahre alt. Damit sind die Senioren nach den Menschen im Erwerbstätigenalter die zweitstärkste Alterskohorte in der Region. In allen anderen Altersgruppen waren zwischen 1998 und 2006 Rückgänge zu verzeichnen. Am stärksten waren diese mit einem Verlust von rund 2.400 Einwohnern in der Gruppe der 0- bis 19-Jährigen.

Abbildung 8: Altersstrukturentwicklung

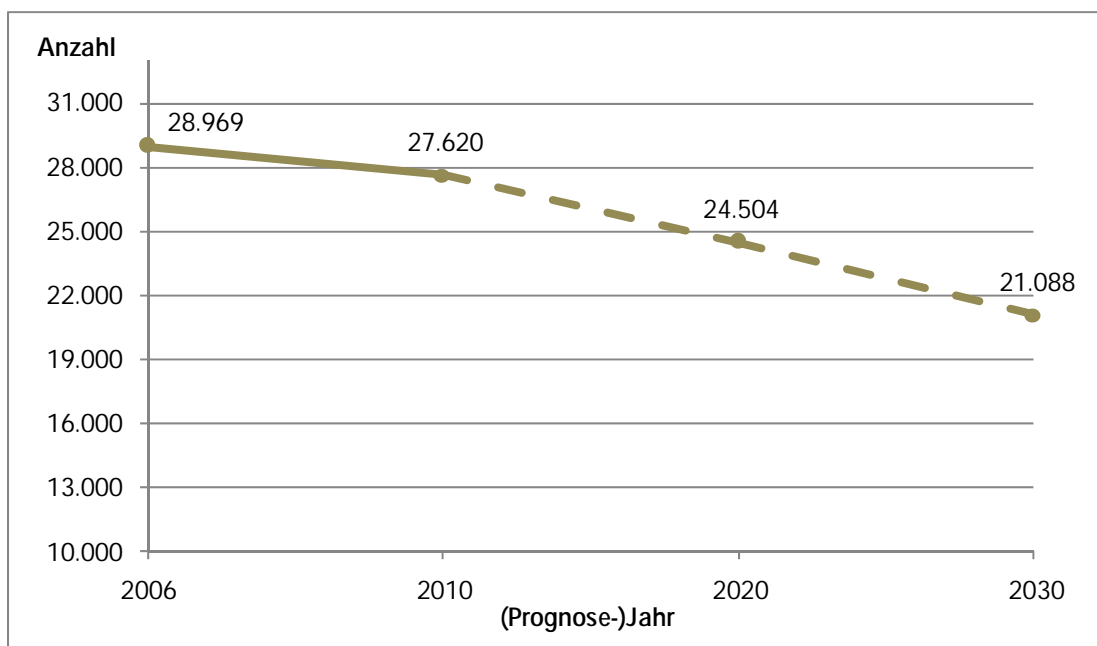


Quelle: Email von Frau Seltmann (Statistik BBB) vom 15.06.2008/01.07.2008.

3.1.2 Prognose

Das Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) geht von einem Rückgang der Bevölkerungszahlen in der Kleeblatt-Region bis 2030 von fast einem Drittel im Vergleich zu 2006 aus. Das entspricht einer Zahl von 7.881 Einwohnern. Grund dafür ist in erster Linie die sich fortsetzende negative natürliche Bevölkerungsentwicklung. Die Kinder, die in den letzten Jahren nicht geboren wurden, stehen zukünftig als potenzielle Eltern nicht zur Verfügung. Dadurch kann der Ersatz der Elterngenerationen nur noch zu immer geringeren Teilen erreicht werden. Für das Jahr 2030 wird der Kleeblatt-Region eine Einwohnerzahl von rund 21.000 konstatiert.

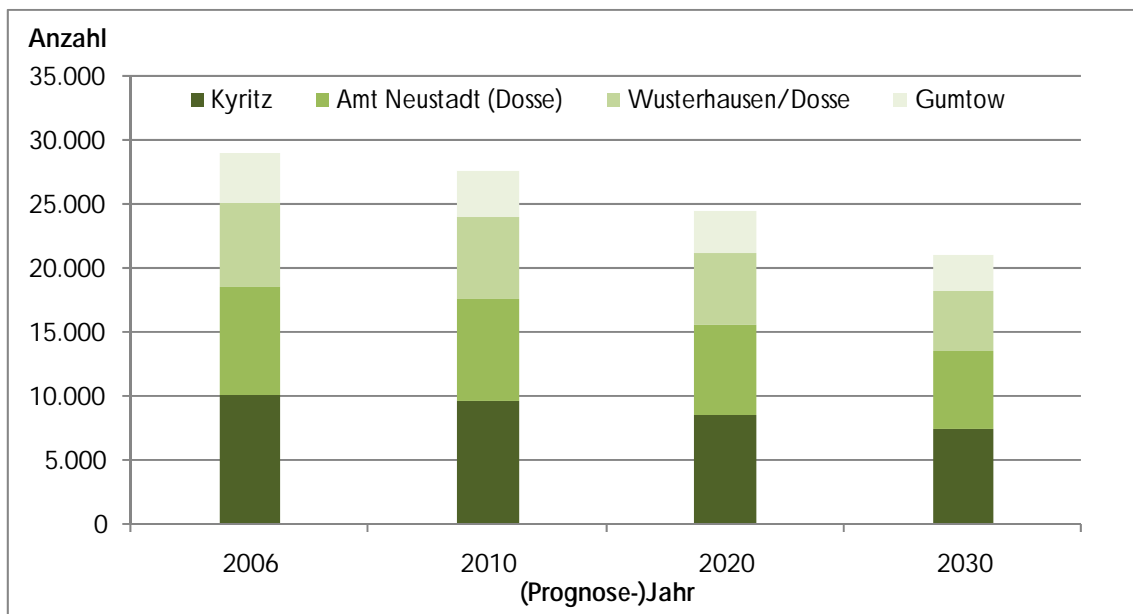
Abbildung 9: Bevölkerungsprognose für die Kleeblatt-Region



Quelle: LBV, Bevölkerungsvorausschätzung 2005/2007 bis 2030 für die Ämter und amtsfreien Gemeinden des Landes Brandenburg, Potsdam 2006/2008.

Für die einzelnen Gebietskörperschaften fallen die Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung ähnlich aus. Das Amt Neustadt (D.) hat laut Prognose prozentual die stärksten Rückgänge zu erwarten. Diese liegen im Schnitt jedoch nur einen Prozentpunkt über denen von Kyritz, Gumtow und Wusterhausen/D. Bis auf die Stadt Kyritz, für die in der aktuellen Prognose des LBV positivere Entwicklungen vorausgesagt werden, sind im Vergleich zu der Vorausschätzung des LBV aus dem Jahr 2006 für die gesamte Region die Zahlen noch einmal nach unten korrigiert worden.

Abbildung 10: Bevölkerungsprognose für die Kleeblatt-Region

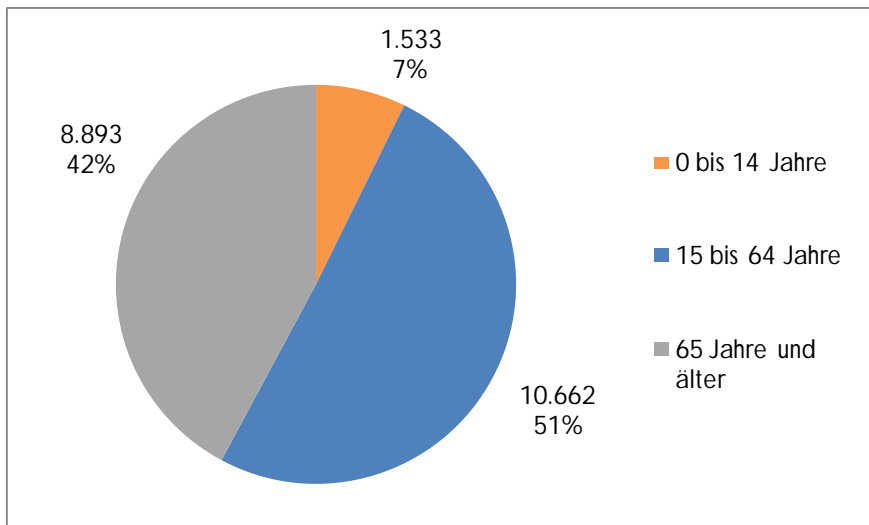


Quelle: LBV, Bevölkerungsvorausschätzung 2005/2007 bis 2030 für die Ämter und amtsfreien Gemeinden des Landes Brandenburg, Potsdam 2006/2008.

Besonderes Augenmerk gilt der Entwicklung der Altersstruktur. Die Zusammensetzung der Bevölkerung hat einen maßgeblichen Einfluss auf die Entwicklung der Städte und Kommunen und ihrer Infrastrukturen. Dies betrifft in ganz besonderem Maße den ÖPNV, da dieser bereits jetzt vorrangig auf eine Alterskohorte – die Schüler – ausgerichtet und somit von deren Entwicklung abhängig ist. Das LBV geht für die Region von einem weiteren Rückgang der Zahl der 0- bis 14-Jährigen (- 47 % zwischen 2006 und 2030) und von einem starken Zuwachs der über 65-Jährigen (+ 43 % zwischen 2006 und 2030) aus. Die Zugewinne werden dabei vor allem bei den Hochbetagten über 80 Jahre zu verzeichnen sein. Das Amt Neustadt (D.) wird von dieser Entwicklung am deutlichsten betroffen sein.

Sollten die Voraussagen wie prognostiziert eintreffen, würde sich die Bevölkerungsstruktur im Kleeblatt entsprechend unten stehender Abbildung zusammensetzen. Während es prozentual betrachtet bei den 15- bis 64-Jährigen kaum Bewegungen gibt, sind die Veränderungen bei den übrigen Alterskohorten dramatisch. Rund 40 % der gesamten Bevölkerung wird im Jahr 2030 im Rentenalter sein und das Verhältnis „Erwerbstätige zu Rentenempfängern“ von derzeit 3:1 auf 1,2:1 verringern. Weniger erwerbsfähige Personen müssen also mehr und länger Leistungen für zukünftige Rentenempfänger erwirtschaften.

Abbildung 11: Zusammensetzung der Bevölkerung der Kleeblatt-Region im Jahr 2030



Quelle: LBV, Bevölkerungsvorausschätzung 2005/2007 bis 2030 für die Ämter und amtsfreien Gemeinden des Landes Brandenburg, Potsdam 2006/2008.

Die Ausgestaltung des sozialen Sicherungssystems sowie die Aufrechterhaltung von Infrastrukturen und kommunalen Dienstleistungen sind daher zukünftig zentrale Herausforderungen für die Länder, Kreise und Kommunen.

3.2 Verkehrliche Aspekte

3.2.1 Schienenpersonennahverkehr

Die Kleeblatt-Kommunen sind mit dem SPNV über zwei Regionalzuglinien regional und überregional angebunden, die in der Region die Haltepunkte

- Stadt Neustadt (D.) und Breddin im Amt Neustadt (D.),
- Wusterhausen/D. in der Gemeinde Wusterhausen/D.,
- Kyritz in der Stadt Kyritz und
- Wutike in der Gemeinde Gumtow

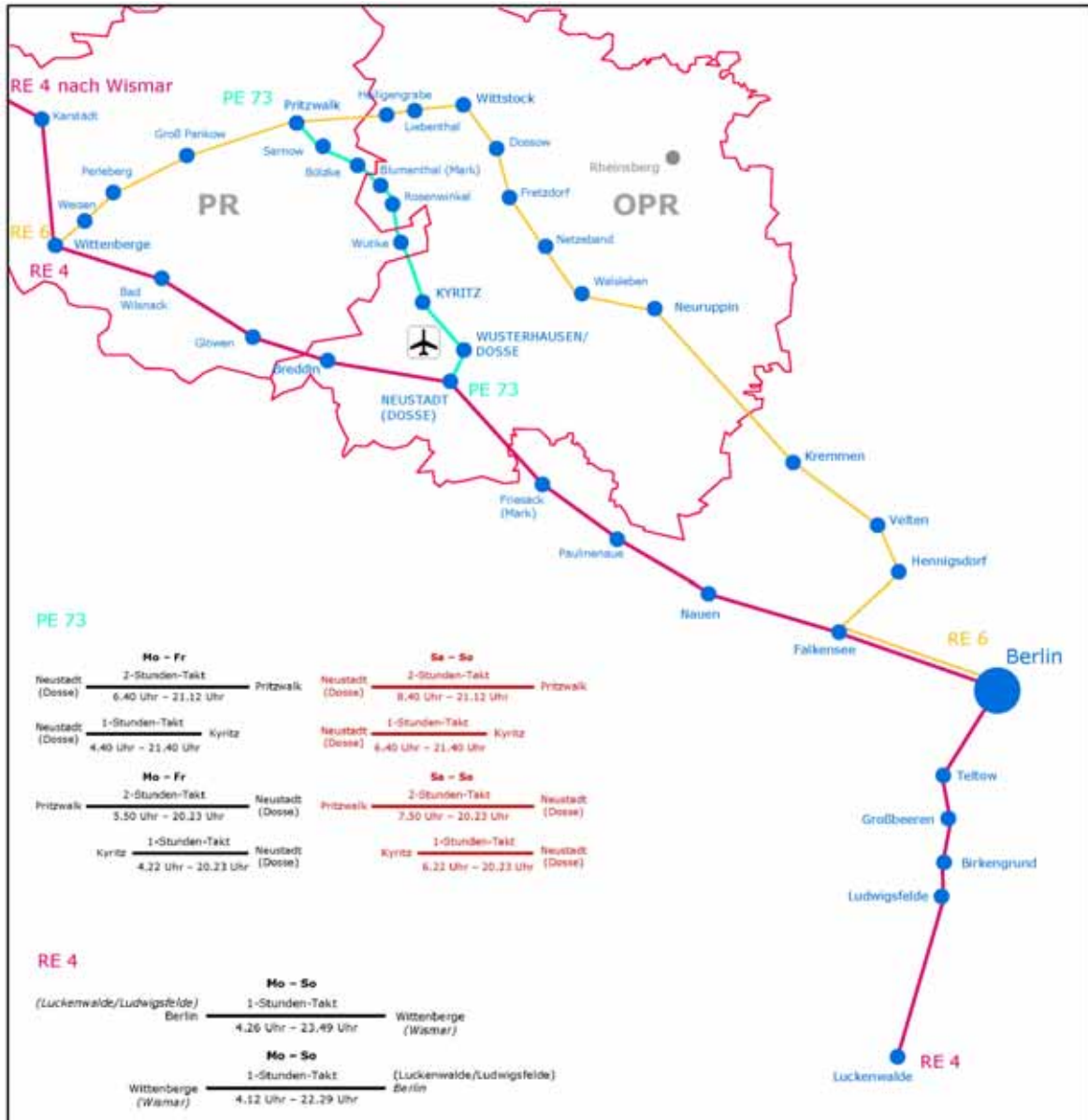
ansteuern.

❖ RE 4

Der Regionalexpress RE 4 führt in einem stündlichen Takt von Wismar/Wittenberge über Neustadt (D.) und Berlin nach Ludwigsfelde/Luckenwalde. Innerhalb Berlins bindet der RE 4 zentrale Umsteigebahnhöfe wie Berlin Hauptbahnhof, Potsdamer Platz und Südkreuz an und stellt daher eine sehr attraktive Verbindung aus dem Kleeblatt in die Hauptstadt dar.

Auf dem für die vorliegende Untersuchung relevanten Teilstück des RE 4 Wittenberge-Berlin-Wittenberge verkehrt die Bahn ab Dezember 2008 täglich zwischen 4.12 Uhr und 0.10 Uhr in einem stündlichen Takt. Für die Fahrt von Neustadt (D.) nach Berlin Hauptbahnhof benötigt der Regionalexpress rund 50 Minuten.

Abbildung 12: Schienengebundene Anbindung der Kleeblatt-Region



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von: VBB, Fahrplanbuch OPR 2008/2009.

Die Nachfrage des RE 4 ist seit der Eröffnung des Nord-Süd-Tunnels in Berlin im Jahr 2006 auf einigen Streckenabschnitten deutlich angestiegen. Zwischen Mai 2006 und Juni 2007 gab es auf dem Abschnitt Berlin Spandau – Nauen ein Zuwachs an durchschnittlich 1.000 Fahrgästen (+ 10 %) pro Tag und auf der Strecke Nauen – Neustadt (D.) ebenfalls ein Plus von 10 %, was 250 zusätzlichen Fahrgästen pro Tag entspricht.⁶ Insgesamt verzeichnet die Strecke Berlin – Neustadt (D.) – Wittenberge Ende 2006 je nach Wochentag und Tageszeit eine Querschnittsbelastung zwischen 1.000 und 3.000 Fahrgästen.

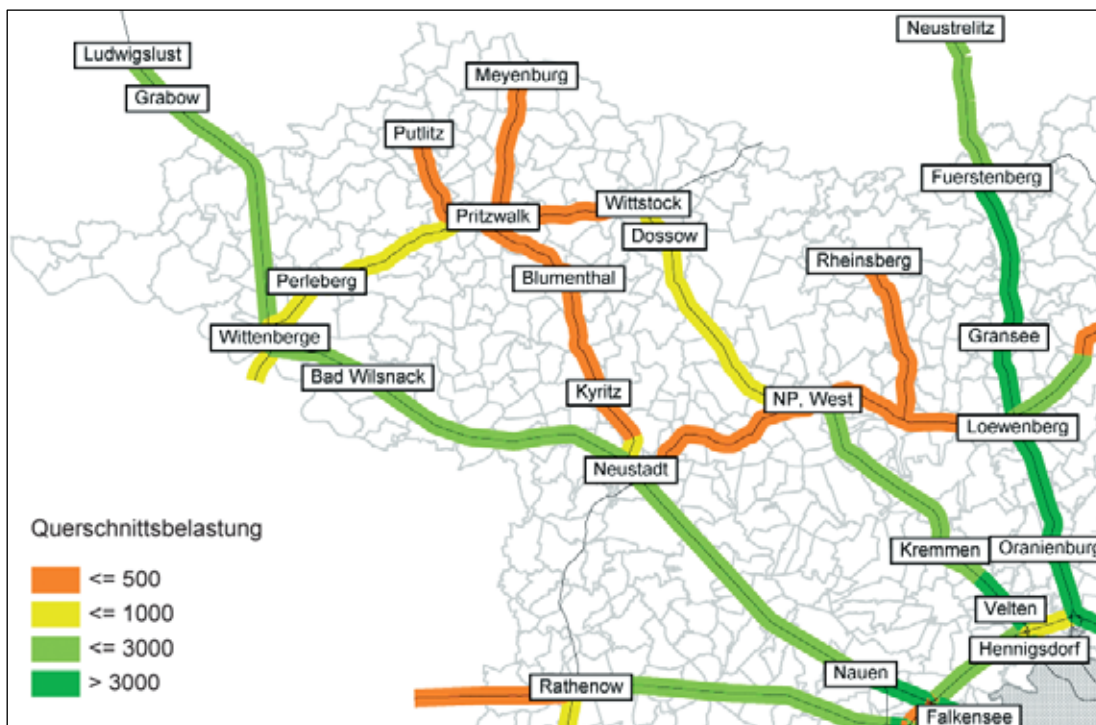
⁶ VBB, Verbundbericht 2007, Berlin 2007, S. 4.

Im Landesnahverkehrsplan 2008 – 2012 wurden die Regionalzugstrecken in Brandenburg auf ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis hin untersucht. Dabei wurden neben den Fahrgastzahlen auch

- vermiedene Betriebskosten aus dem Busverkehr,
- vermiedene MIV-Betriebskosten,
- vermiedene Schadstoffe,
- vermiedene Unfallkosten sowie
- Bestellerentgelte

in das Bewertungsverfahren mit einbezogen. Der Strecke des RE 4 wurde demnach ein ausgeglichenes Kosten-Nutzen-Verhältnis und gute Ausschöpfung des Fahrgastpotenzials attestiert.⁷ Trotzdem gehört der RE 4 zu den weniger stark nachgefragten Regionalexpresslinien in Brandenburg, was auf die eher schwach ausgeprägten Pendlerverflechtungen zwischen Wittenberge und Neustadt (D.) bzw. Berlin zurückzuführen ist.⁸

Abbildung 13: Fahrgastnachfrage der Regionalverkehrslinien im Raum Prignitz/Ostprignitz-Ruppin 2. Halbjahr 2006



Quelle: MIR, Sonderdruck MIR Aktuell, Landesnahverkehrsplan 2008 – 2012, Auszug Abb. 18.

❖ PE 73

Die Stadt Kyritz und die Gemeinde Wusterhausen/D. werden über die Regionalbahn der Prignitzer Eisenbahngesellschaft (PEG) PE 73 angebunden. Die Linie führt von Pritzwalk über Wutike, Kyritz,

⁷ MIR, Sonderdruck MIR Aktuell, Landesnahverkehrsplan 2008 – 2012, S. 35ff.

⁸ Gespräch mit Hr. Dahme (VBB) am 13.10.2008.

Wusterhausen/D. nach Neustadt (D.). Um aus Wusterhausen/D. oder Kyritz umliegende zentrale Orte oder die Metropole Berlin erreichen zu können, ist somit ein Umsteigen in Neustadt (D.) auf den RE 4 oder in Pritzwalk auf den RE 6 (Wittenberge-Berlin Spandau) erforderlich. Das zukünftige Mittelzentrum Kyritz ist somit nicht optimal, aber dennoch ausreichend an den überregionalen Schienenverkehr angebunden. Insofern ist die Sicherung der bestehenden Verbindungen ein vorrangiges Anliegen und im NVP OPR als Mindestanforderung an die Erschließung der Region durch den SPNV entsprechend formuliert.

Die PE 73 verkehrt auf einem Nebenast des Regionalbahnnetzes, wodurch für eine überregionale Anbindung ein Umsteigen auf die Regionalexpresslinien RE 4 in Neustadt (D.) oder RE 6 in Pritzwalk notwendig ist. Der RE 6 führt von Wittenberge über Pritzwalk, Wittstock, Neuruppin ebenfalls nach Berlin Spandau. Bei günstigen Anschlüssen in Neustadt (D.) ist die Fahrzeit von Pritzwalk nach Berlin über die PE 53 und den RE 4 jedoch etwas kürzer als über den direkten Weg des RE 6. Aus Kyritz oder Wusterhausen/D. ist der RE 6 ungünstiger zu erreichen als der RE 4, da die PE 73 zwischen Neustadt (D.) und Kyritz zwar in einem Stundentakt, zwischen Kyritz und Pritzwalk jedoch nur in einem 2-Stundentakt verkehrt.

Parallel zur Bahn wird die Strecke seit September 2008 zusätzlich durch die Buslinie 901 bedient. Damit besteht zwischen Kyritz und Pritzwalk werktags von 6.20 Uhr bis 20.27 Uhr eine im Schnitt stündliche Verbindung. Durch den unterschiedlichen Verlauf beider Linien wird eine größere Anzahl an Ortsteilen und Einwohnern erreicht und an die beiden (zukünftigen) Mittelzentren Pritzwalk und Kyritz angebunden. Beide Verkehrsmittel benötigen rund 40 Minuten für den Streckenabschnitt, dessen Verlauf in der nachfolgenden Abbildung nachgezeichnet ist.

Abbildung 14: Verlauf der Buslinie 901 (pink) und der PE 73 (blau)



Quelle: Eigene Erstellung auf Grundlage von: VBB, Fahrplanbuch OPR 2008/2009; Kartengrundlage des Landesvermessungsamtes Berlin-Brandenburg.

Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2008 wird die Strecke Neustadt (D.) – Kyritz von der PEG an Wochentagen zwischen 4.22 Uhr und 21.40 Uhr und am Wochenende zwischen 6.20 Uhr und 21.40 Uhr bedient. Auf der Strecke Neustadt (D.) – Pritzwalk sind die Bedienzeiten werktags von 5.50 Uhr bis 21.12 Uhr sowie 7.50 Uhr bis 21.12 Uhr am Wochenende. Die Fahrzeit zwischen Pritzwalk und Neustadt (D.) beträgt 50 Minuten; von Kyritz gelangt man in rund 15 Minuten nach Neustadt (D.).

Die Verkehrsnachfrage auf der Strecke der PE 73 ist insgesamt – wie aufgrund der Länge und Streckenführung auch zu erwarten wäre – um ein Vielfaches geringer als die des RE 4. Sie liegt auf dem gesamten Abschnitt zwischen Neustadt (D.) und Pritzwalk je nach Wochentag zwischen 300 und 800

Fahrgästen am Tag. Laut Landesnahverkehrsplan 2008 wird die Strecke mit einem ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis von 0,71 betrieben. Dabei sind alle Werte kleiner als 1 als kritisch zu betrachten. Der LNVP sagt jedoch auch aus, dass durch die Weiterentwicklung von Schnittstellen, der Optimierung des Liniennetzes und dem Infrastrukturausbau zusätzliche Potenziale erschlossen werden können und ein Kosten-Nutzen-Quotient von rund 1 erreicht werden kann.⁹

In welchem Maß die Strecke nachgefragt wird ist stark von den Umsteigebeziehungen in Neustadt (D.) abhängig. Bei günstigen Anschlüssen können zumindest auf dem Abschnitt Kyritz – Neustadt (D.) bis zu 800 Fahrgäste am Tag mobilisiert werden, wohingegen sich eine Verschlechterung der Verknüpfungen zwischen der PE 73 und dem RE 4 unmittelbar in der Fahrgastnachfrage niederschlägt, da die Pendler oder sonstigen Fahrgäste aus Kyritz und Wusterhausen/D. dann mit dem Auto direkt nach Neustadt (D.) fahren. Der Streckenabschnitt Kyritz – Pritzwalk ist deutlich schwächer besetzt. Hier liegen die Fahrgastzahlen unter 500 pro Tag.¹⁰

Die einst bestehenden Regionalzugverbindungen Neustadt (D.) – Rathenow (RB 50) und Neustadt (D.) – Neuruppin (PE 53) wurden in den Jahren 2003 bzw. 2006 aufgrund zu geringer Nachfragezahlen abbestellt. Zuletzt betrug die Nachfrage auf der Strecke der PE 53 werktags rund 250 Fahrgäste pro Tag. Am Wochenende bewegten sich die Fahrgastzahlen bei weniger als 150 Fahrgästen pro Tag.¹¹ Die Bedienung der Strecken erfolgt über die Linienbusse 684 bzw. 711. Für die Schüler, die auf das Oberstufenzentrum (OSZ) in Neuruppin gehen, bedeutet der Bus-Ersatzverkehr mit der Linie 711 nun eine direkte Verbindung von Neustadt (D.) zum OSZ in Neuruppin. Ungeachtet dieser Tatsache hat sich jedoch das Angebot gegenüber der zuletzt stündlichen Bedienung Neustadt (D.) – Neuruppin mit der PE 53 deutlich verringert.¹²

❖ Spätanbindungen

Die Region verfügt derzeit über keine Spätanbindung im SPNV mit Berlin. Die letzte Fahrt des RE 4 ab Berlin nach Neustadt (D.) besteht um 22.30 Uhr. Dieser Zug erreicht Neustadt (D.) um 23.19 Uhr. Dann aber gibt es bereits keine Möglichkeit mehr zur Weiterfahrt nach Kyritz. Der letzte Zug der PEG verlässt Neustadt (D.) um 21.27 Uhr und erreicht Kyritz 21.40 Uhr. Auch über den RE 6 in Pritzwalk ist Berlin bzw. in die Gegenrichtung Pritzwalk in den späten Abendstunden nicht mehr zu erreichen. Der letzte Zug des RE 6 verlässt Berlin-Spandau um 19.11 Uhr. Uhr in Richtung Pritzwalk.

Den Menschen in der Region ist es demnach derzeit nicht möglich, nach einem Theater-, Kino- oder Konzertbesuch in Berlin mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in die Kleeblatt-Region zu gelangen.

Bis nach Nauen besteht mit dem RE 4 eine Spätverbindung. Täglich fährt ein Zug um 23.10 Uhr in Berlin-Hauptbahnhof los und erreicht Nauen um 23.42 Uhr. Allerdings liegen die Fahrgastzahlen dieser Verbindung laut VBB im unteren zweistelligen Bereich, was einen wirtschaftlichen Betrieb dieses Angebots nicht möglich macht.¹³

⁹ MIR, Sonderdruck MIR Aktuell, Landesnahverkehrsplan 2008 – 2012, S. 35ff.

¹⁰ Gespräch mit Hr. Dahme (VBB) am 13.10.2008.

¹¹ Internetauftritt des Landes Brandenburg.

¹² Gespräch mit Hr. Friebel (ORP) am 08.10.2008.

¹³ Gespräch mit Hr. Dahme (VBB) am 13.10.2008.

❖ **Park & Ride**

Park & Ride Möglichkeiten gibt es derzeit nur am Bahnhof Neustadt (D.). Beide Parkplätze sowie ein weiterer Stellplatz auf der Kampehler Seite des Bahnhofes sind tagsüber weitgehend ausgelastet. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass eine Vielzahl von Pendlern aus Kyritz oder Wusterhausen/D. mit dem Auto direkt nach Neustadt (D.) und von dort aus mit dem RE 4 weiter in Richtung Berlin fahren und somit den Umsteigevorgang von der PE73 auf den RE 4 umgehen. Die Akzeptanz der PE 73 als Zubringer zum RE 4 hängt also maßgeblich von den Umsteigebeziehungen in Neustadt (D.) ab. Bei ungünstigen Umsteigezeiten ist regelmäßig ein deutlicher Abfall in der Fahrgastnachfrage der PE 73 zu beobachten.¹⁴

3.2.2 Übriger ÖPNV

Der übrige ÖPNV in der Kleeblatt-Region basiert zum überragenden Teil auf dem Schülerverkehr. Das heißt, bei dem Großteil der Buslinien im Kleeblatt beschränkt sich das Fahrtenangebot auf die Morgen- und Nachmittagsstunden von Schultagen. Außerhalb der Schulzeit besteht nur ein sehr ausgedünntes Angebot an Busverbindungen. Der NVP für Ostprignitz-Ruppin schreibt jedoch Mindestbedienungsstandards für die öffentlichen Linienbusse vor. Diese liegen in den Ortslagen bei ein bis drei Fahrtenpaaren während der Schulzeit und bei rund zwei Fahrtenpaaren pro Woche in der Ferienzeit. In den Kernstädten und größeren Ortslagen findet eine häufigere Bedienung, auch außerhalb der Schulzeit, statt.

Tabelle 3: Mindestbedienungsstandards üÖPNV

Ortsteil	Mindestbedienung	
	Fahrtenpaare Schulzeit	Fahrtenpaare Ferienzeit
Kyritz	10	7x je Werktag
Stadt Neustadt (D.)	5	5x je Werktag
Wusterhausen/D.	8	6x je Werktag

Quelle: Landkreis Ostprignitz-Ruppin, Befristete Modifizierung des Nahverkehrsplans für den übrigen ÖPNV des Landkreises Ostprignitz-Ruppin bis 2008/09, Berlin 2007, S. 18, 20, 24.

Entsprechend machen die Schüler 85 % der Fahrgäste der ORP insgesamt aus. Die verbleibenden Fahrgäste nutzen die Linienbusse für die Fahrten von und zum Arbeitsplatz, für Einkaufsfahrten oder Arztbesuche. Die Zahl der Fahrgäste im üÖPNV ging im Landkreis Ostprignitz-Ruppin laut aktuellem NVP von 2001 bis 2005 um rund 40 % zurück. Dies ist vor allem mit dem Rückgang der beförderten Schüler und Auszubildenden aufgrund rückläufiger Schülerzahlen und mit der Einführung eines Elternbeitrages zur Schülerverkehrsfinanzierung zu begründen.¹⁵ In der aktuellen Schulentwicklungsplanung des Landkreises OPR wird von einer weiteren Abnahme der Schülerzahlen bis 2011/12 ausgegangen, was insbesondere auf die Entwicklungen in der Sekundarstufe I und II zurückzuführen sein wird. Der Rückgang der Schülerzahlen wird bis 2011/12 nahezu ein Viertel und der der mit dem ÖPVN beförderten Schüler rund 34 % betragen.¹⁶ Trotz dieser Entwicklungen werden bei weiterem Bestand der vorhandenen Schulstandorte vorerst wahrscheinlich keine Abbestel-

¹⁴ Gespräch mit Hr. Friebel (ORP) am 08.10.2008 und Hr. Dahme (VBB) am 13.10.2008.

¹⁵ Landkreis OPR, Befristete Modifizierung des Nahverkehrsplans für den übrigen ÖPNV des Landkreises Ostprignitz-Ruppin bis 2008/09, Berlin 2007, S. 9.

¹⁶ Landkreis Ostprignitz-Ruppin, Schulentwicklungsplanung 2007 – 2012, Entwurf zur Fortschreibung, Neuruppin 2007, S. 42.

lungen von Buslinien erfolgen, da die Bedienung im Landkreis bereits auf ein Minimum an verkehrlichen Leistungen für die Bevölkerung reduziert ist.¹⁷

Eine auch außerhalb des Schülerverkehrs gut frequentierte Buslinie ist die 711 von Kyritz bzw. Neustadt (D.) nach Neuruppin. Diese übernimmt den Ersatzverkehr für die abbestellte SPNV-Strecke der PE 53 und bedient dabei – im Gegensatz zur ehemaligen Bahnlinie – eine Vielzahl von Ortschaften, wenn auch mit einer sehr ungleichmäßigen Linienführung und einem unregelmäßigen Takt. Auch bei dieser Buslinie ist die morgendliche Schülerfahrt (6.50 Uhr ab Neustadt (D.)) mit rund 16 Fahrgästen am besten besetzt. Alle übrigen Fahrten schwanken in ihren Besatzquoten, wie der unten stehenden Tabelle zu entnehmen ist. Trotz geringer Fahrgastzahlen bei bestimmten Fahrten gehört die Linie 711 zu einer der wirtschaftlichsten im Landkreis.¹⁸

Tabelle 4: Besatzquote ausgewählter Streckenabschnitte und Zeiten der Buslinie 711

Streckenabschnitt Buslinie 711	Abfahrtszeit		Ø Fahrgastanzahl pro Fahrt
	Werktags	Wochenende	
Neustadt (D.) – Neuruppin	06.50 Uhr		16
	17.35 Uhr		1,3
		13.00 Uhr	5,3
		17.45 Uhr	3,3
Neuruppin – Neustadt (D.)	10.00 Uhr		4,0
	18.00 Uhr		9,3
		16.15 Uhr	4,0
		18.50 Uhr	2,4

Quelle: Gespräch mit Hr. Friebe (ORP) am 08.10.2008.

Die durchschnittliche Besatzquote der Busse in OPR liegt bei rund 3,0 Fahrgästen pro Fahrt.

3.2.3 Umsteigebeziehungen

❖ Bus – Bahn

Wie bereits im Vorfeld ausgeführt, basiert der Großteil des öffentlichen Linienbusverkehrs auf Schülerbeförderungen. Die Fahrzeiten, Takte und Streckenverläufe der Buslinien sind entsprechend auf die Schulen und Wohnorte der Schüler ausgerichtet und stellen deshalb keine regelmäßigen, vertakteten Angebote für die Bevölkerung dar. Aus diesem Grund kommen als Anschlussverbindungen von und zur Bahn nur solche Buslinien in Frage, die eine gewisse Fahrtenhäufigkeit und Regelmäßigkeit aufweisen.

In der Kleeblatt-Region wurde neben der Linie 684 der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (HVG) (Neustadt (D.) – Rathenow) als eine dieser Linien die Buslinie 711 von Kyritz nach Neuruppin identifiziert (vgl. Kapitel 3.2.2). Interessant sind hier die Umsteigebeziehungen in Neustadt (D.) vom Bus zur Bahnlinie RE 4 in Richtung Wittenberge und umgekehrt. Zwar existiert eine Direktverbindung von Wittenberge nach Neuruppin mit dem RE 6. Für Fahrgäste jedoch, die entlang der Strecke des RE 4

¹⁷ Gespräch mit Hr. Dahme (VBB) am 13.10.2008.

¹⁸ Gespräch mit Hr. Friebe (ORP) am 08.10.2008 und Hr. Dahme (VBB) am 13.10.2008.

zwischen Neustadt (D.) und Wittenberge bzw. entlang der Strecke der Buslinie 711 wohnen sind die Anschlüsse in Neustadt (D.) von Relevanz.

Die Anschlusszeiten in Neustadt (D.) sind bis auf wenige Ausnahmen ungünstig. Dies ist nicht zuletzt deshalb der Fall, da die Fahrzeiten des Busses 711 sehr unregelmäßig sind, wie nachfolgender Tabelle entnommen werden kann.

Tabelle 5: Anschlusszeiten RE 4 und Bus 711 in Neustadt (D.)

Wittenberge – Neustadt (D.) – Neuruppin	Ankunft RE 4 aus Wittenberge	Weiterfahrt Bus 711 nach Neuruppin
	´41	´41, ´50, ´00, ´05, ´15, ´20
Neuruppin – Neustadt (D.) – Wittenberge	Ankunft Bus 711 aus Neuruppin	Weiterfahrt RE 4 nach Wittenberge
	´19, ´30, ´33, ´34, ´49, ´13, ´17	´19

Quelle: Eigene Zusammenstellung auf Grundlage des Fahrplanbuches OPR 2008/2009 des VBB.

Darüber hinaus bestehen mit den Buslinien aus Gumtow nur vereinzelt Übergänge in Kyritz auf die PE 73 in Richtung Neustadt (D.). Allerdings beschränken sich die sieben Buslinien, die zwischen Gumtow und Kyritz verkehren ebenfalls zu einem großen Teil auf den Schülerverkehr, so dass es keine regelmäßigen Fahrten angeboten werden.

❖ RE 4 – PE 73

Bis Dezember 2008 sind die Umsteigebeziehungen in Neustadt (D.) von und zur PE 73 nach bzw. aus Richtung Berlin optimal. Von täglich (Mo-Fr) insgesamt 17 Fahrtenpaaren der PE 73 haben 15 Verbindungen je Richtung in Neustadt (D.) auf den RE 4 eine Übergangszeit von weniger als fünf Minuten. Dies gilt jedoch nur in bzw. aus Richtung Berlin. Die Übergänge von und nach Wittenberge hingegen sind mit rund 30 Minuten Umsteigezeit sehr ungünstig.

Tabelle 6: Umsteigebeziehungen des RE 4 und der PE 73 in Neustadt (D.) bis 15.12.2008

Richtung	Linien	Übergangszeit in Neustadt (D.) (täglich 17 Fahrten der PE 73 je Richtung)
Berlin → Kyritz	RE 4 → PE 73	in 15 Verbindungen 2 Minuten in 2 Verbindungen 18-27 Minuten
Kyritz → Berlin	PE 73 → RE 4	in 15 Verbindungen 5 Minuten in 2 Verbindungen 12-19 Minuten
Wittenberge → Kyritz	RE 4 → PE 73	in 15 Verbindungen 28 Minuten in 2 Verbindungen 47-56 Minuten
Kyritz → Wittenberge	PE 73 → RE 4	in 12 Verbindungen 29 Minuten in 5 Verbindungen 30-43 Minuten

Quelle: Eigene Zusammenstellung auf Grundlage des Fahrplanbuches OPR 2008/2009 des VBB.

Ab Dezember 2008 finden beim RE 4 und der PE 73 Fahrplanänderungen statt, die die Übergänge zwischen beiden Linien in Neustadt (D.) verschlechtern. Aufgrund des veränderten Umlaufes des RE 4 sind nun nicht mehr ganztägig günstige Anschlüsse in Neustadt (D.) gegeben. Als Kompromissvariante wird der Zugverkehr den Ansprüchen der Pendler angepasst, d. h. dass morgens aus Kyritz/Wusterhausen/D. in Richtung Berlin und nachmittags in die Gegenrichtung die Umsteigezeiten

optimiert sind (7 bzw. 8 Minuten). Zu den verbleibenden Tageszeiten verlängern sich die Wartezeiten in Neustadt (D.) auf rund 20 Minuten. In bzw. aus Richtung Wittenberge bleiben die Anschlüsse sehr ungünstig. Die Veränderungen bei dem RE 4 sind auf veränderte Fahrpläne im Fernverkehr, in die der RE 4 eingetaktet werden muss und auf andere Prioritätensetzungen bezüglich von Umsteigebahnhöfen entlang der Strecke des RE 4 zurückzuführen. Die Linie geht durch zwei Bundesländer und führt an einigen wichtigen Verkehrsknotenpunkten vorbei, die in die Gestaltung des Fahrplanes mit einbezogen werden müssen.

Langfristig, d. h. voraussichtlich ab 2012, ist in Planung, den Bahnhof Neustadt (D.) als Knotenpunkt zur Minute 30 auszubilden. Das bedeutet, der RE 4 und die PE 73 werden in jeweils beide Richtungen so abgestimmt, dass sie sich zur Minute 30 in Neustadt (D.) treffen und somit ein optimales Umsteigen sowohl in Richtung Berlin als auch in Richtung Wittenberge ermöglicht wird. Damit würde sich die Reisezeit erheblich reduzieren und die Akzeptanz der Linien unter den Fahrgästen voraussichtlich deutlich erhöht werden.¹⁹ Die Umsetzung dieser Planung erfordert noch intensive Abstimmungen zwischen den Aufgabenträgern in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg, um die Zugumläufe und Fahrzeiten so zu gestalten, dass die Interessen bezüglich möglicher Taktknoten in beiden Bundesländern gewahrt bleiben. Darüber hinaus ist für einen Taktknoten Neustadt (D.) eine Harmonisierung mit dem Fernverkehr notwendig.²⁰

3.2.4 Güterverkehr

Durch die Kleeblatt-Region führen die Güterverkehrshauptstrecke RE 4 Hamburg – Wittenberge – Neustadt (D.) – Berlin sowie die Nebenstrecken entlang der Linien der PE 73, des RE 6 und der ehemaligen PE 53 Neustadt (D.) – Neuruppin. Nach Abbestellung des SPNV auf dem Abschnitt Neustadt (D.) – Neuruppin wird die Strecke derzeit von der Deutschen Bahn zum Kauf angeboten. Sollte sich kein Kaufinteressent finden, wird die Strecke endgültig stillgelegt. Dann wäre eine Bedienung von Neuruppin im Güterverkehr nur noch über die Linie des RE 6 möglich. Diese ist jedoch tagsüber durch den SPNV ausgelastet, sodass ein Güterverkehr nur in den Nachtstunden möglich wäre. Aus diesem Grund wird in der Konzeption zum HUB 53/12° der Erhalt der Strecke Neustadt (D.) – Neuruppin – Herzberg dringend angeraten und als Maßnahme der Kauf und die punktuelle Instandsetzung der Strecke empfohlen.²¹ Derzeit laufen Verkaufsverhandlungen mit einem Interessenten für die Strecke. Je nach Ausgang der Gespräche besteht die Möglichkeit, dass die ehemalige Linie PE 53 in Zukunft wieder durch die PEG betrieben wird.²² Für die volltaugliche Nutzung der Strecken für den Güterverkehr werden im Bericht zum HUB 53/12° als weitere, die Kleeblatt-Kommunen betreffende Maßnahmen die Abwendung der geplanten Stilllegung des Städtebahnhofes Neustadt (D.), der Umbau des Bahnübergangs B 103 nördlich von Kyritz sowie der Wiederaufbau des Bahnhofes Wusterhausen/D. als Bahnhof mit Begegnungsmöglichkeit vorgeschlagen.²³ Letztere Maßnahme ist eine der Voraussetzung dafür, dass die Bedienung der PE 73 im SPNV flexibler erfolgen und besser auf den RE 4 in Neustadt (D.) abgestimmt werden kann.

¹⁹ MIR, Sonderdruck MIR Aktuell, Landesnahverkehrsplan 2008 – 2012, S. 66 sowie email von Hr. Dr. Knoblauch (PEG) vom 11.07.2008.

²⁰ Gespräch mit Hr. Dahme (VBB) am 13.10.2008.

²¹ Planungsbüro Richter-Richard, HUB 53/12° - die Logistikkreisscheibe Güstrow Prignitz Ruppın, Sachstand und Entwicklungskonzept, Berlin 2008, S. 40.

²² Gespräch mit Hr. Brechler (PEG) am 08.10.2008.

²³ Planungsbüro Richter-Richard, HUB 53/12° - die Logistikkreisscheibe Güstrow Prignitz Ruppın, Sachstand und Entwicklungskonzept, Berlin 2008, S. 40.

In Zukunft ist mit einer deutlichen Zunahme an Güterverkehren zu rechnen. Gründe hierfür sind vergrößerte Einzugsbereiche für die Beschaffung von Rohstoffen, steigende Transportkosten für den Gütertransport auf der Straße sowie eine stärkere zeitliche Sicherheit auf der Schiene gegenüber der Straße. Bis 2025 wird sich das Transportaufkommen auf der Schiene im Raum Prignitz/Ostprignitz-Ruppin voraussichtlich um mehr als 40 % seit 2004 erhöhen. Schon 2005 bis 2008 stieg beispielsweise die Anzahl der Güterzüge auf der Strecke Neustadt (D.) – Pritzwalk um 55 % auf 467 Züge im Jahr an. Um das zukünftige Aufkommen an Güterverkehren bewältigen zu können, sind eine Vielzahl von Maßnahmen im gesamten Land Brandenburg notwendig. Dazu gehören auch die Reaktivierung von Regionalstrecken für den Schienengüterverkehr, die verstärkte Vermarktung des Landes als Logistikstandort und die Stärkung der Güterverkehrszentren.²⁴

3.2.5 Verkehrslandeplatz Heinrichsfelde

Der Verkehrslandeplatz Heinrichsfelde liegt drei Kilometer südöstlich der Stadt an der B 5 und ist durch elf öffentliche Buslinien mit dem ÖPNV angebunden. In Sichtweite des Flughafens führt außerdem die Regionalbahnlinie PE 73 entlang, ohne jedoch am Flugplatz selbst zu halten. Der nächste Bahnhof ist der Haltepunkt Kyritz in rund vier Kilometern Entfernung. Betreiber des Flugplatzes ist die Stadt Kyritz. Der Verkehrslandeplatz ist derzeit für Flugzeuge bis 5,7 t, Hubschrauber, Motorsegler, Segelflugzeuge, Luftschiffe, Ballone und Luftsportgeräte zugelassen. Die asphaltierte Start- und Landebahn hat eine Länge von 1.000 m und verfügt über eine beidseitige Befeuerungsanlage, die auch nachts Starts und Landungen ermöglicht.²⁵ Ergänzend zum Flugverkehr wird der Landeplatz als Ausrichtungsort für die überregionale Handwerker- und Gründermesse PRIMA genutzt.

Auf dem Flugplatz befinden sich mehrere Gewerbebetriebe mit insgesamt rund 70 dauerhaft auf dem Flugplatz beschäftigten Mitarbeitern, darunter eine Flugzeugwerft, ein Restaurant sowie die Flugschule ARDEX GmbH, die seit 1990 Piloten ausbildet. Das Cessna Sales & Service Center auf dem Verkehrslandeplatz ist einer von zwei Standorten in Deutschland, die berechtigt sind, Cessnas zu verkaufen und die Garantieleistungen zu erbringen. An der Flugschule werden derzeit rund 130 z. T. internationale Schüler in fünf Ausbildungsgängen (Verkehrs-, Berufs-, Privatpilotenausbildung, Fluglehrer, Instrumentenflugausbildung) unterrichtet. Die Schüler, die nicht aus der Region kommen und längere Ausbildungen in der Flugschule absolvieren, mieten entweder in der näheren Umgebung oder in Berlin eine Wohnung und pendeln von dort aus mit dem Zug zur Schule. Die Flugschule selbst verfügt über acht Zimmer, die ebenfalls an Flugschüler vermietet werden. Nach Aussage der ARDEX GmbH besteht ein über das Angebot hinausgehender Bedarf an kleinen Wohnungen oder Zimmern.

Rund drei Viertel der Nutzer des Flugplatzes sind Schüler der eigenen Flugschule. Das restliche Flugaufkommen wird durch gewerbliche Flüge, Privatflüge sowie externe Flugschüler generiert.

²⁴ Planungsbüro Richter-Richard, HUB 53/12° - die Logistikdrehscheibe Güstrow Prignitz Ruppin, Sachstand und Entwicklungskonzept, Berlin 2008, S. 55 sowie Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH, Analyse der Eisenbahninfrastruktur zur Bewältigung des prognostizierten Schienengüterverkehrs im Land Brandenburg, Endpräsentation MIR, 30.06.2008, Folie 8.

²⁵ Internetauftritt des MIR sowie der Flugschule ARDEX Berlin-Brandenburg GmbH.

Tabelle 7: Entwicklung der Flugbewegungen in Heinrichsfelde

Jahr	Starts und Landungen
2005	16.244
2006	17.364
2007	18.519
2008 (bis einschließlich September)	12.511

Quelle: Stadt Kyritz.

Die Ausbildungen der ARDEX GmbH dauern zwischen einer Woche und drei Jahren und sind in praktische und theoretische Einheiten aufgeteilt, die nur zum Teil vor Ort stattfinden. Einige Ausbildungsmodulare im Rahmen der Instrumentenflugausbildung müssen gänzlich ausgelagert werden (Flughafen Schwerin-Parchim), da der Verkehrslandeplatz in Kyritz bislang nur die Möglichkeit für Sichtflugverkehr bietet und somit keine praktische Unterweisung im Instrumentenflugverfahren stattfinden kann. Die Stadt Kyritz und die Flugschule streben deshalb die Genehmigung zur Einrichtung eines Instrumentenlandesystems sowie den Ausbau der Landebahn auf eine Länge von 1.250 m an. Die Genehmigung des Instrumentenlandesverfahrens würde eine bessere Qualität der Ausbildung vor Ort, deutlich geringere Pendelfahrten zu externen Ausbildungsorten, voraussichtlich eine höhere Anzahl von Flugschülern sowie steigende private und gewerbliche Flugbewegungen nach sich ziehen. Mit einer Verlängerung der Landebahn auf 1.250 m wären darüber hinaus Jetflugzeuge mit bis zu neun Passagieren zulässig, was für die Entwicklung des gewerblichen Flugverkehrs in Kyritz, die Auslastung der Flugzeugwerft und die Ausweitung der Gewerbetätigkeit auf dem Flugplatzgelände eine wichtige Voraussetzung wäre.²⁶

3.3 Schule

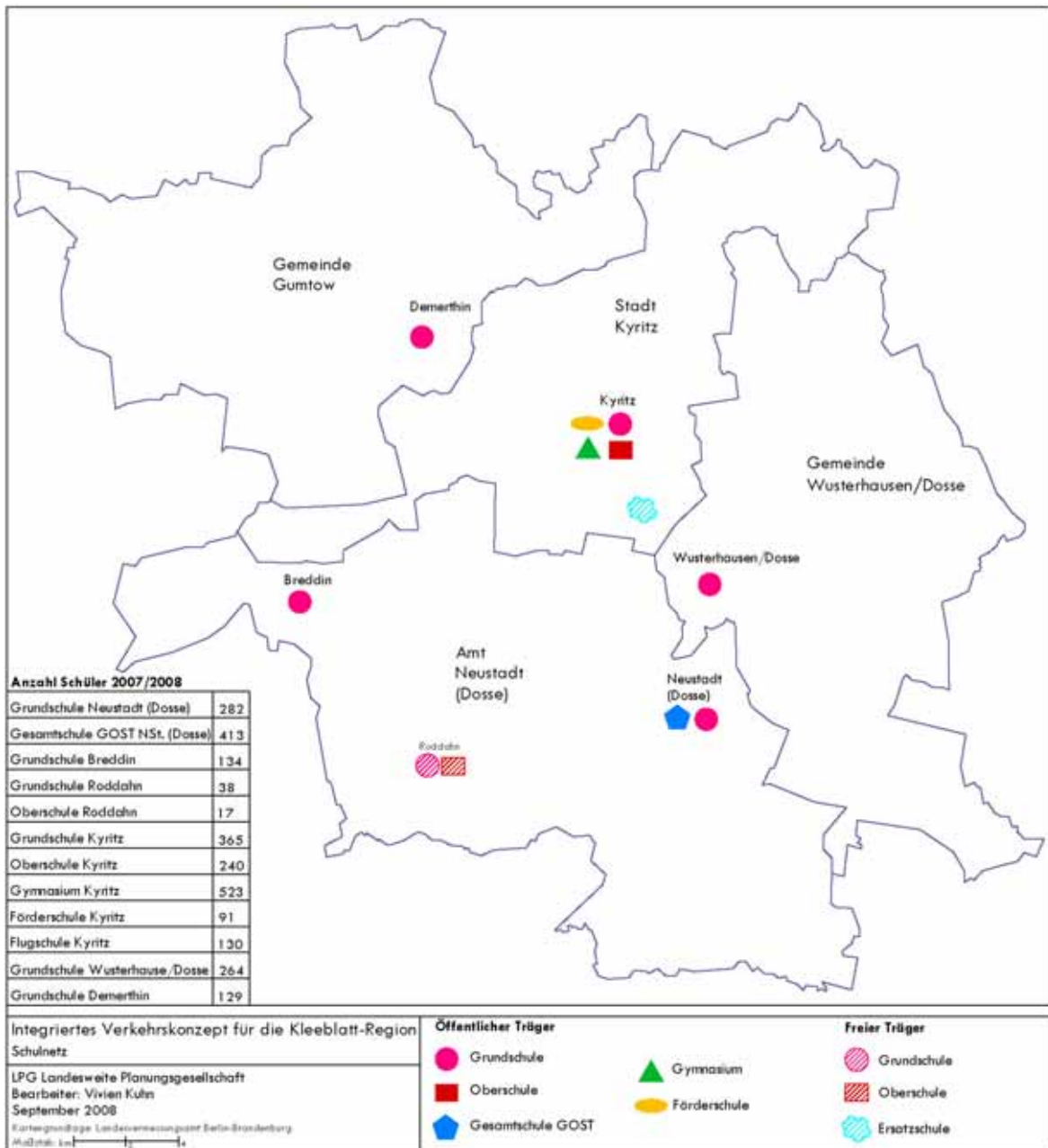
3.3.1 Derzeitige Situation

In der Kleeblatt-Region gibt es zwölf Schulen unterschiedlicher Schulformen, an denen im Schuljahr 2007/2008 insgesamt 2.496 Schüler unterrichtet wurden.²⁷ Neben öffentlichen Grund- und Oberschulen, einer Förderschule, einem Gymnasium und einer Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe (GOST) gibt es ergänzend drei Schulen in freier Trägerschaft. Wie nachfolgender Abbildung zu entnehmen ist, konzentrieren sich die Schulstandorte der öffentlichen Träger bis auf zwei Ausnahmen auf die Kernstädte Kyritz, Neustadt (D.) und Wusterhausen/D.

²⁶ Gespräch mit Hr. Krüger (ARDEX GmbH) am 16.09.2008.

²⁷ Brandenburgisches Schulverzeichnis; exklusive der Flugschule ARDEX.

Abbildung 15: Schulstandorte der Kleeblatt-Region



Quelle: Eigene Erstellung auf Grundlage des Brandenburgischen Schulverzeichnisses.

Demnach gibt es im Kleeblatt zwei Schulen an denen die allgemeine Hochschulreife erworben werden kann. Auf dem Gymnasium in Kyritz ist dies in zwölf Jahren und an der Gesamtschule in Neustadt (D.) in 13 Jahren möglich.

In den vergangenen Jahren gab es bereits einige Anpassungen im Schulnetz der Kleeblatt-Region. Die Sekundarstufe I der ehemaligen Grund- und Oberschule in Breddin wurde zum 31.07.2006 aufgelöst, so dass der Standort nunmehr als Grundschule weiterbesteht. Ferner wurden im Schuljahr 2006/07 die Carl-Diercke Oberschule und die Goethe-Oberschule in Kyritz zur Oberschule Kyritz (Oberschule) zusammengeführt. Die Gesamtschule in Neustadt (D.) arbeitet sehr eng mit dem Haupt- und Landesgestüt in Neustadt (D.) zusammen. Durch die im Jahr 2005/06 bzw. 2006/07 eingeführte Spezialklasse Reiten ab der 7. Klasse und dem Wahlpflichtfach Reitsport verfügt die Schule über

eine besondere Prägung und konnte aufgrund dessen bereits erfolgreich Schüler aus der ganzen Welt für die Schule gewinnen. Zur Unterbringung der Schüler, die das Wahlpflichtfach Reiten belegen, steht außerdem ein Internat mit rund 60 Plätzen zur Verfügung.²⁸

Für die Bewertung der Schulstandorte aus verkehrlicher Sicht ist deren Unterrichtsform ausschlaggebend, da diese über Schulanfangs- und -endzeiten und somit über die Notwendigkeit und Ausgestaltung der ÖPNV-Anbindung Auskunft geben. Fest definierte Schulanfangs- und -endzeiten haben lediglich zwei Schulen: die Oberschule in Kyritz und die Gesamtschule mit GOST in Neustadt (D.); beides Schulen mit einem Ganztagsbetrieb in vollgebundener Form. Alle verbleibenden Schulen haben unterschiedliche Unterrichtsmodelle mit entsprechend unterschiedlichen Schulbeginn- und -endzeiten.

Tabelle 8: Unterrichtsformen an den Schulen im Kleeblatt

Name der Schule	Form ²⁹
Gesamtschule mit GOST Neustadt (D.)	genehmigter Ganztagsbetrieb vollgebundene Form (Sek. I)
Oberschule Kyritz	genehmigter Ganztagsbetrieb vollgebundene Form (Sek. I)
Grundschule Breddin	genehmigter Ganztagsbetrieb verlässliche Halbtagschule und Hort
Grundschule Neustadt (D.)	genehmigter Ganztagsbetrieb offene Form (Primarstufe)
Grundschule Demerthin	genehmigter Ganztagsbetrieb offene Form (Primarstufe)
Grundschule Wusterhausen/D.	genehmigter Ganztagsbetrieb offene Form (Primarstufe) Optimierung des Schulanfangs (FLEX)
Grundschule Kyritz	Optimierung des Schulanfangs (FLEX)
Förderschule Kyritz	Schule mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt "Lernen"

Quelle: Brandenburgisches Schulverzeichnis.

Für die Anbindung mit dem ÖPNV hat das die Folge, dass insbesondere in den frühen Vormittags- sowie Nachmittagsstunden häufige Fahrten von und zu den Schulen erforderlich sind. Ein Sonderfall besteht bei der Gesamtschule mit GOST in Neustadt (D.). Diese wird u. a. von rund zehn Schülern aus Rhinow (Landkreis Havelland) besucht, welche ab der Landkreisgrenze im freigestellten Schülerverkehr von und zur Schule in Neustadt (D.) befördert werden. Freigestellter Schülerverkehr ist für die Schüler grundsätzlich kostenfrei und wird durch den Schulträger – in diesem Fall das Amt Neustadt (D.) – finanziert. Zwar gibt es die kreisübergreifende Buslinie 684, deren Fahrplangestaltung ist jedoch für die Gesamtschule in Neustadt (D.) ungünstig. Insgesamt stellen aufgrund der im ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg geregelten Finanzierungszuständigkeit der Landkreise für den üÖPNV kreisübergreifende (Schüler-)Verkehre eine Hürde dar.

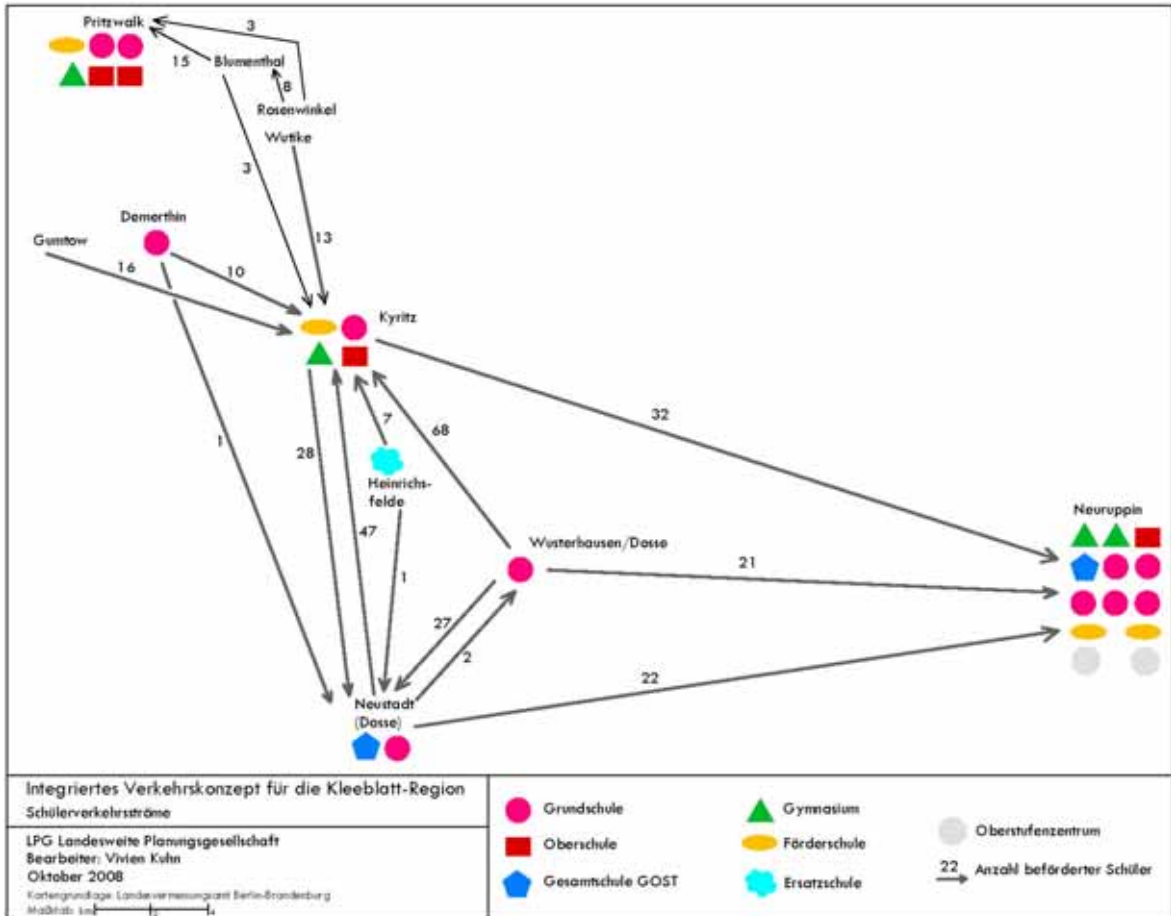
Eine Darstellung bzw. Auswertung aller Schülerverkehrsströme im Kleeblatt ist aufgrund des Umfangs der Herkunft der Schüler nicht möglich. In der folgenden Abbildung sind jedoch die Schülerbeförderungen zwischen den Hauptorten der Region sowie den Ortslagen mit Bahnhaltepunkten der Linie PE 73 (einschließlich Heinrichsfelde als potenzieller zukünftiger Bahnhaltepunkt) dargestellt.

²⁸ Landkreis Ostprignitz-Ruppin, Schulentwicklungsplanung 2007 – 2012, Entwurf zur Fortschreibung, Neuruppin 2007, S. 27ff.

²⁹ Erläuterungen im Anhang.

Zwischen Pritzwalk und der Kleeblatt-Region bestehen keine Schülerverkehrsströme.³⁰ Dies bedeutet jedoch lediglich, dass kein Schüler in Pritzwalk oder der Kleeblatt-Region einen Antrag auf Schülerbeförderung gestellt hat. Es schließt also nicht aus, dass Schüler aus Pritzwalk Schulen in Neustadt (D.) oder Kyritz bzw. umgekehrt besuchen.

Abbildung 16: Schülerverkehrsströme



Quelle: Eigene Erstellung auf Grundlage der Auswertung der Verkehrsströme (Schülerbeförderung) des Landkreises Ostprignitz-Ruppin, Stand 02.10.2008.

Bei den in der Abbildung dargestellten Schülerzahlen handelt es sich um Schüler, die in den jeweiligen Hauptorten wohnen. Die in den Ortsteilen wohnhaften Schüler wurden nicht dargestellt, da es sich zum einen zumeist um sehr wenige oder Einzelpersonen handelt und diese zum anderen als potenzielle Nutzer der Regionalbahn für die Fahrt zur Schule nicht in Frage kommen. Der Abbildung kann entnommen werden, dass zwischen den Ortschaften mit Bahnhaltepunkt zum Teil nennenswerte Verflechtungen im Bereich des Schülerverkehrs bestehen. Das betrifft in erster Linie die Kleeblatt Kommunen untereinander, aber auch die Verflechtungen nach Neuruppin und entlang der Bahnlinie nördlich des Kleeblatts. Insbesondere für diese Schüler spielt die Regionalbahn im Rahmen der Schülerbeförderung eine große Rolle. Überregionale Schülerverkehrsströme aus dem Kleeblatt bestehen außerdem nach Breddin und Friesack. Die Schülerbeförderung aus den Ortsteilen wird – wie bereits beschrieben – über eine Vielzahl an Buslinien abgewickelt.

³⁰ Email von Fr. Jochinke (VGP) vom 03.11.2008.

3.3.2 Prognose laut Schulentwicklungsplanung des Landkreises

Die Zahl der Einschulungen ist aufgrund des starken Geburtenrückgangs nach der politischen Wende im Planungsgebiet Kyritz (Stadt Kyritz, Amt Neustadt (D.), Gemeinde Wusterhausen/D.) vom Schuljahr 1996/97 bis 2001/02 gravierend zurückgegangen und hat sich seit dem auf einem niedrigen Niveau weitgehend eingependelt. Die geburtenschwachen Jahrgänge von Anfang der 1990er Jahre haben bislang den Grundschulbereich durchlaufen und befinden sich momentan in der Sekundarstufe I. Bereits vollzogene Anpassungen im Schulnetz, u. a. Schulauflösungen, betrafen deshalb insbesondere den Primarbereich und die weiterführenden Schulen der Sekundarstufe I. Ab 2008/09 wird der Schülerrückgang die Schulen der Sekundarstufe II erreichen und im Landkreis Ostprignitz-Ruppin unter Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Mindestschülerzahlen zu merklichen Überkapazitäten an weiterführenden Schulen führen.

Die aktuelle Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung für Ostprignitz-Ruppin beschreibt für das Planungsgebiet Kyritz bis zum Schuljahr 2011/12 folgende Entwicklungen im Schulnetz: Die Grundschulstandorte bleiben bis zum Schuljahr 2011/12 aufgrund ausreichender Schülerzahlen bestehen. Dabei wird die Grundschule in Kyritz zwei- bis dreizügig, die Grundschulen in Neustadt (D.) und Wusterhausen/D. zweizügig und die Grundschule in Breddin einzügig geführt werden.

Die Nachfrage im Bereich der Sekundarstufe I liegt bei den drei weiterführenden Schulen unter den vorhandenen Kapazitäten. Über den Fortbestand der Schulen entscheidet deshalb letztlich das Anwahlverhalten der Schüler – auch aus Regionen außerhalb des Planungsgebietes – sowie die Übergangsquoten von den Grundschulen auf die weiterführenden Schulen. Die Sekundarstufe I der Oberschule in Kyritz gilt aufgrund des Schüleraufkommens bis 2011/12 als gesichert und wird voraussichtlich dreizügig weitergeführt. Es wird derzeit ebenfalls grundsätzlich von einer Weiterführung der Sekundarstufe I des Gymnasiums in Kyritz und der Gesamtschule mit GOST in Neustadt (D.) mit zwei bis drei Zügen ausgegangen. Die tatsächliche Entwicklung hängt jedoch in Kyritz von den Übergangsquoten auf das Gymnasium und in Neustadt (D.) maßgeblich von zusätzlichen Schülern aus Regionen außerhalb des Planungsgebiets ab. Ähnliches gilt für die Sekundarstufen II des Gymnasiums und der Gesamtschule mit GOST. In Kyritz wird die Zahl der Anmeldungen für die Einrichtung einer 11. Klasse bis 2011/12 knapp über der erforderlichen Mindestschülerzahl liegen und somit den Standort vorerst sichern. In Neustadt (D.) ist analog zur Sekundarstufe I die Zuführung von zusätzlichen Schülern außerhalb des Planungsgebiets erforderlich.

Zusammenfassend lässt sich also feststellen, dass im Planungsgebiet Kyritz der Bestand der vorhandenen Schulen aus derzeitiger Sicht weitgehend gesichert ist. Die Zahl der Schüler wird sich bis 2011/12 jedoch weiter verringern, was insbesondere auf die Entwicklungen in der Sekundarstufe I zurückzuführen sein wird.

3.4 Wirtschaft und Tourismus

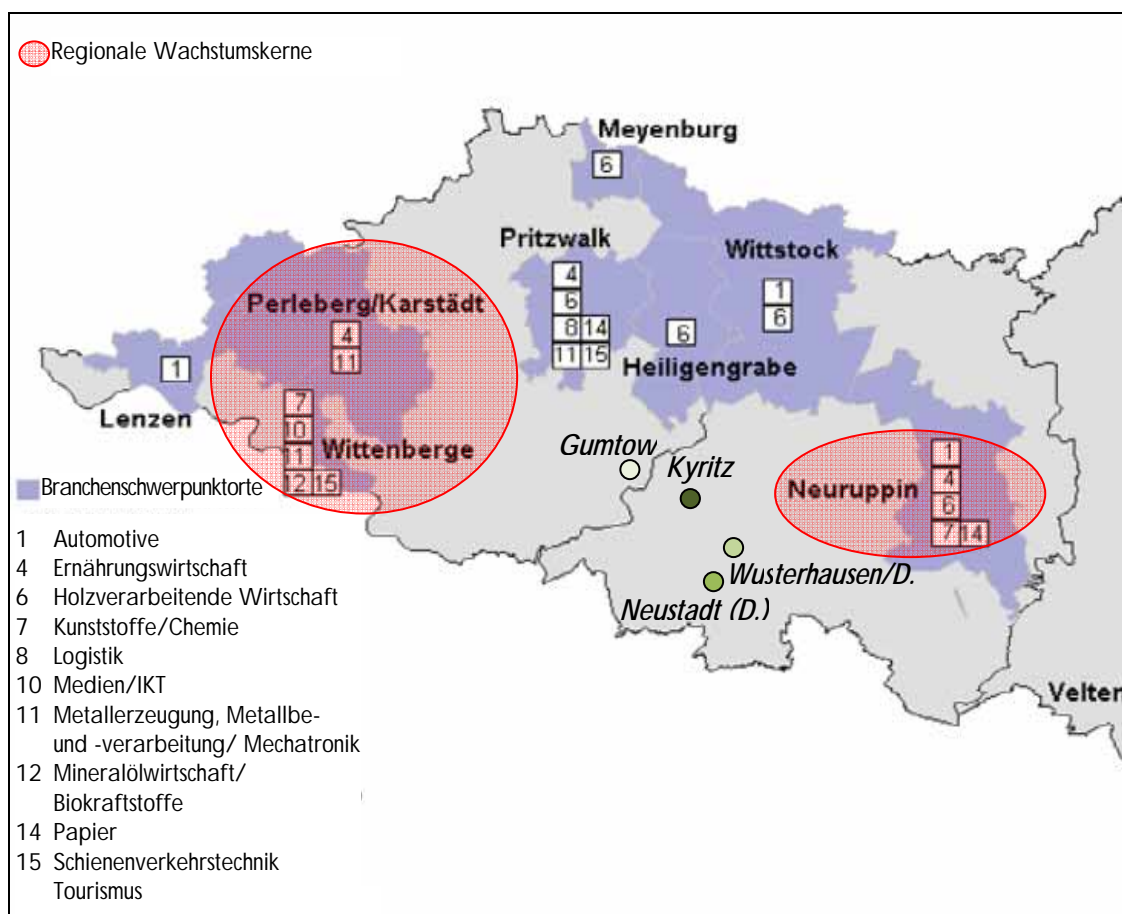
3.4.1 Regionale Wachstumskerne und Branchenschwerpunktorte

Das Land Brandenburg hat im Zuge der Neuausrichtung seiner Wirtschaftsförderpolitik, die gezielt darauf abhebt, Stärken zu stärken und Wachstum zu fördern, 15 regionale Wachstumskerne (RWK)

und eine Vielzahl von Branchenschwerpunktorten festgelegt. Diese Städte(-verbünde) verfügen über besondere Entwicklungspotenziale und eine hohe Branchenkonzentration vor Ort. Durch die sektorale und räumliche Konzentration der Fördermittel auf Wachstumsbranchen und Städte bzw. Regionen mit hohem Entwicklungspotenzial, sollen für das gesamte Land höhere Wachstumseffekte erzielt sowie die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und die regionale Wertschöpfung erhöht werden.

Im Raum Prignitz/Ostprignitz-Ruppin wurden als RWK Neuruppin sowie der Städteverbund Perleberg-Wittenberge-Karstädt festgelegt. Beide RWK zeichnen sich durch hohe wirtschaftliche Aktivitäten und eine Konzentration von Zukunftsbranchen aus.

Abbildung 17: Regionale Wachstumskerne und Branchenschwerpunktorte im Raum Prignitz/Ostprignitz-Ruppin



Quelle: Eigene Bearbeitung auf Grundlage von: Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg, Neuausrichtung der Wirtschaftspolitik des Landes Brandenburg, September 2007.

Neuruppin ist die Kreisstadt des Landkreises Ostprignitz-Ruppin und ist als solche Standort der Kreisverwaltung, mehrerer Gerichte sowie einer Vielzahl sozialer Einrichtungen (z. B. weiterführende Schulen, OSZ, Krankenhaus der Grundversorgung). Neuruppin verzeichnet einen sehr hohen Einpendlerüberschuss (+ 3.269 Beschäftigte am 30.06.2007)³¹, der auf die große Anzahl an Betrieben und damit einer großen Bedeutung der Stadt als Arbeitsplatzschwerpunkt zurückzuführen ist. Das größte Unternehmen ist mit rund 1.800 Beschäftigten die Ruppiner Kliniken GmbH. Vom Land Brandenburg

³¹ Internetauftritt der Bundesagentur für Arbeit.

ist Neuruppin außerdem als Branchenschwerpunktort in den Kompetenzfeldern Automotive, Ernährungswirtschaft, Holzverarbeitende Wirtschaft, Kunststoff/Chemie sowie Papier ausgewiesen worden.³²

Der Städteverbund Perleberg-Wittenberge-Karstädt ist ebenfalls ein regionaler Wachstumskern und Branchenschwerpunktort in den Kompetenzfeldern Ernährungswirtschaft, Kunststoff/Chemie, Medien, Metallverarbeitung, Mineralölwirtschaft und Schienenverkehrstechnik. Der Einpendlerüberschuss liegt hier bei 1.739 Beschäftigten, was wiederum auf die regionale Bedeutung als Arbeitsplatzstandort hinweist. Perleberg ist als Kreisstadt des Landkreises Prignitz neben der gewerblichen Funktion auch das Verwaltungs- und Justizzentrum der Region und bildet mit der Stadt Wittenberge ein Mittelzentrum in Funktionsteilung. In der Gemeinde Karstädt sind die Landwirtschaft sowie die mit ihr verbundenen Verarbeitungsbetriebe wichtige Produktionszweige. Darüber hinaus ist ein weiterer Schwerpunkt die metallver- und -bearbeitende Industrie.³³ Weitere Branchenschwerpunktorte in der Prignitz bzw. in Ostprignitz-Ruppin sind Pritzwalk, Meyenburg, Wittstock, Heiligengrabe sowie Neuruppin. Kyritz ist derzeit nicht als Branchenschwerpunktort ausgewiesen, es bestehen jedoch potenziell Entwicklungsmöglichkeiten in den Bereichen Biotechnologie/Life Science, Ernährungswirtschaft und Mineralölwirtschaft/Biokraftstoffe.³⁴

3.4.2 Ausweitung der Bedeutung: Kyritz wird Mittelzentrum

Als eines von zukünftig drei Mittelzentren im Landkreis übernimmt Kyritz bereits jetzt wichtige Versorgungsfunktionen für sich und das Umland.

Abbildung 18: Marktplatz Kyritz



Quelle: R. Schröder

³² Internetauftritt der Stadt Neuruppin.

³³ Internetauftritt des Wachstumskerns Prignitz.

³⁴ ews Stadtanierungsgesellschaft mbH, Integriertes Stadtentwicklungskonzept Kyritz, Berlin 2007, S. 18.

Die Stadt verfügt über eine Reihe ausgeprägter mittelzentraler Funktionen, zu denen in erster Linie die Aufstellung als regionaler Arbeitsplatzschwerpunkt zählt. Die Wirtschaftsfunktion basiert zu einem überwiegenden Teil auf der Agglomeration von z. T. überregionalen Verwaltungseinrichtungen in Kyritz, aber auch auf dem Vorhandensein einiger größerer Unternehmen und Arbeitgeber. Dazu zählen u. a. die Emsland Stärke GmbH, die Biodiesel GmbH, das Krankenhaus Kyritz oder die Matino GmbH. 95 % aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Kyritz arbeiten in den Wirtschaftszweigen Handel/Gastgewerbe/Verkehr, Dienstleistungen sowie produzierendes Gewerbe.³⁵ Weitere gehobene Funktionen der Daseinsvorsorge mit regionaler Bedeutung übernimmt Kyritz vor allem in den Bereichen Bildung, Gesundheit und Verwaltung.

Kyritz ist außerdem Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft „Städte mit historischen Stadtkernen“ im Land Brandenburg, was auf das gut erhaltene Stadtbild und die erkennbaren historischen Strukturen sowie die unter Einhaltung der Denkmalschutzaufgaben durchgeführte Altstadtensanierung zurückzuführen ist.

Mit dem Verkehrslandeplatz in Heinrichsfelde verfügt Kyritz über ein besonderes Standortmerkmal mit regionaler Bedeutung. Auf dem Landeplatz haben sich bereits einige flugaffine Betriebe angesiedelt und – wie die Flugschule – etabliert. Bei Umsetzung der geplanten Erweiterungen (Verlängerung Landebahn, Instrumentenflugsystem) können voraussichtlich erhebliche Potenziale an zusätzlichen Flügen erschlossen und die gewerbliche Nutzung des Landeplatzes ausgeweitet werden. Schon seit vielen Jahren wird der Verkehrslandeplatz neben dem Flugverkehr auch für Veranstaltungen und Messen genutzt. Alle zwei Jahre dient das Flugfeld als Standort für die Handwerker und Gründermesse PRIMA. Bei der letzten Messe, die im Mai 2008 stattfand, präsentierten sich 162 Aussteller aus unterschiedlichsten Branchen und Regionen vor rund 8.000 Besuchern³⁶. Der Charakter der Messe wird zunehmend überregional, was die Herkunft der Aussteller belegt. Diese kamen im Jahr 2006 bereits zu einem Viertel aus Regionen außerhalb der Prignitz und Ostprignitz-Ruppin.³⁷

3.4.3 Pferdestadt Neustadt (D.)

Neustadt (D.) hat eine ganz besondere Geschichte als „Stadt der Pferde“. 1788 ließ König Friedrich Wilhelm II in Neustadt (D.) zur Kultivierung der preußischen Pferdezeit zwei Gestütsanlagen errichten. Seit dem wird in dem größten staatlichen Gestüt Deutschlands eine sehr erfolgreiche und intensive Pferdezeit und -ausbildung betrieben. Seit 2001 wird das Brandenburgische Haupt- und Landgestüt als Stiftung des öffentlichen Rechts geführt und hat sich regional wie überregional zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor in der Region entwickelt. Derzeit sind in dem Gestüt 69 Mitarbeiter und 23 Auszubildende beschäftigt. Neben der Zucht und Ausbildung von Pferden finden in dem erst kürzlich sanierten Gestüt regelmäßige Feste, Turniere und Veranstaltungen statt, die im Jahr von rund 30.000 Gästen besucht werden.³⁸

³⁵ ews Stadtensanierungsgesellschaft mbH, Integriertes Stadtentwicklungskonzept Kyritz, Berlin 2007, S. 16.

³⁶ Zeitungsartikel der Online-Ausgabe des Oranienburger Generalanzeigers vom 28.06.2008.

³⁷ Internetauftritt der PRIMA-Messe.

³⁸ Email von Fr. Herr (Gestüt) vom 28.10.2008.

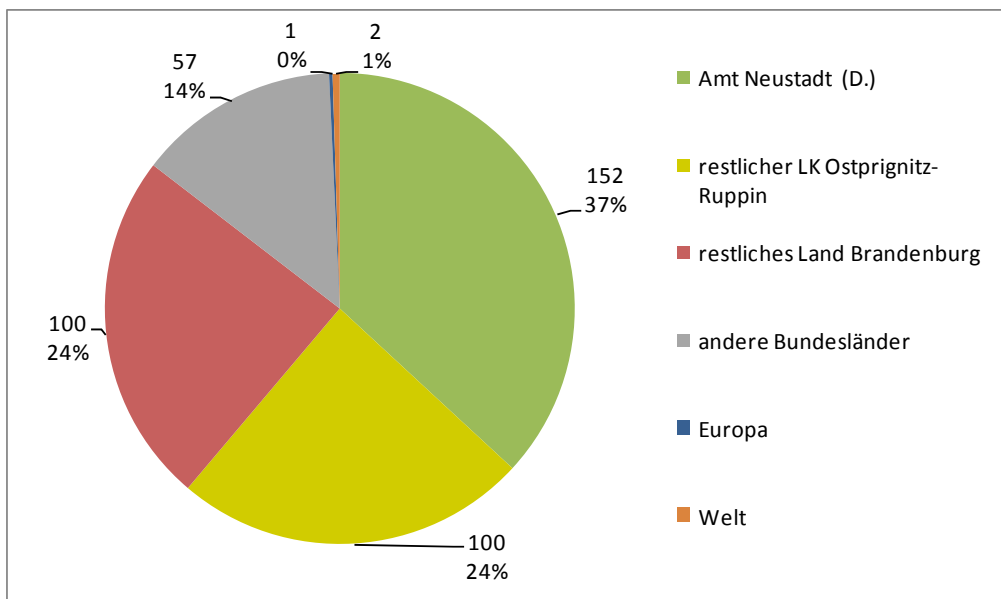
Abbildung 19: Hauptgestüt Neustadt (D.)



Quelle: U. Lutz

Ein weiterer wichtiger Aufgabenbereich des Gestüts ist die Aus- und Fortbildung. Es werden rund 50 verschiedene Lehrgänge angeboten, in denen sich Interessierte jeden Alters im Reiten, Fahren oder dem Umgang mit Pferden schulen lassen können. Mit der Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe verfügt Neustadt (D.) außerdem über ein besonderes Alleinstellungsmerkmal. Die Schule hat seit dem Schuljahr 2005/06 in Zusammenarbeit mit dem Gestüt den Reitsport in Form eines Wahlpflichtfachs und einer Spezialklasse „Reiten“ in den Unterricht integriert. Pferde und Reitlehrer werden dabei vom Haupt- und Landgestüt gestellt und der Reitunterricht auf dem Gelände des Gestüts durchgeführt.

Abbildung 20: Herkunft der Schüler an der Gesamtschule mit GOST



Quelle: Information des Ordnungs- und Schulamtes Neustadt (D.)

Durch die besondere Prägung der Gesamtschule konnte eine große Anzahl an Schülern aus allen Teilen Deutschlands und dem Ausland gewonnen werden, wie vorstehende Abbildung verdeutlicht. Die Entwicklung des Gestüts und der Gesamtschule in Neustadt (D.) werden durch das Land Brandenburg ausdrücklich befürwortet und durch umfangreiche Förderungen unterstützt.

Eine touristische Besonderheit der anderen Art ist die im Ortsteil Kampehl zu besichtigende nahezu unversehrte Mumie des Ritters von Kahlbutz. Dieser liegt einer kleinen gotischen Feldsteinkirche und wird jährlich von vielen Touristen besucht.

Neustadt (D.) ist durch die Verknüpfung der Regionalzuglinien RE 4 und PE 73 außerdem als Verkehrsknotenpunkt für das Kleeblatt bedeutsam.

3.4.4 Forschungs- und Tourismusstandort Wusterhausen/D.

Die Gemeinde Wusterhausen/D. tritt in erster Linie durch ihre landschaftlich ansprechende Lage inmitten von Wäldern und nahe der Kyritzer Seenkette sowie durch ihre historischen Zeugnisse in Erscheinung. Entsprechend wird insbesondere der Klempowsee durch ein Strandbad, zwei Campingplätze, Fahrgastschiffahrt sowie Rad- und Wanderwege touristisch erschlossen. Der historische Stadtkern von Wusterhausen/D. mit seinen zahlreichen Fachwerkhäusern, der imposanten Stadtkirche St. Peter und Paul aus dem 13. Jahrhundert und seinem Heimatmuseum ist ein kultureller und touristischer Schwerpunkt der Region. Aufgrund der gut ablesbaren historischen Strukturen des Stadtkerns und der umfangreichen Sanierungsarbeiten unter Beachtung der denkmalpflegerischen Anforderungen ist Wusterhausen/D. Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft „Städte mit historischen Stadtkernen“ im Land Brandenburg. Auch in den Ortsteilen der Gemeinde Wusterhausen/D. gibt es eine Vielzahl an historischen Zeugnissen und Denkmälern zu besichtigen.

Abbildung 21: Rathaus Wusterhausen/D.



Quelle: R. Schröder.

Eine Besonderheit für Wusterhausen/D. ist das in der Stadt ansässige Bundesforschungsinstitut für Tiergesundheit. Diese 1985 gegründete Forschungseinrichtung ist ein Teil der Bundesoberbehörde „Friedrich-Loeffler-Institut“ und beschäftigt sich mit der Entstehung, Verbreitung und Bekämpfung einheimischer Tierseuchen. Der Hauptsitz des Instituts befindet sich auf der Insel Riems in Mecklenburg-Vorpommern. Derzeit sind am Institut in Wusterhausen/D. 15 hoch qualifizierte Wissenschaftler sowie rund 35 weitere Mitarbeiter beschäftigt. Allerdings ist langfristig eine Umstrukturierung der Friedrich-Loeffler-Institute und nach 2013 eine Verlagerung des Wusterhausener Instituts nach Riems im Gespräch.³⁹

3.4.5 Gumtow

Die dem Mittelbereich von Kyritz zugehörige Gemeinde Gumtow mit ihren 16 Ortsteilen ist durch einen dörflichen Charakter und eine überwiegend landwirtschaftliche Ausrichtung geprägt. Es gibt jedoch auch einige mittelständische Unternehmen sowie den kommunalwirtschaftlichen Dienstleistungsbetrieb – ein Eigenbetrieb der Gemeinde Gumtow mit den Aufgabenbereichen Abwasserentsorgung, Trinkwasserversorgung und Wohnungsverwaltung. Kulturgeschichtlich bedeutsam ist das Renaissanceschloss in Demerthin mit dem umgebenden Schlosspark. Aber auch in anderen Ortsteilen finden sich interessante historische Spuren, wie verschiedene Kirchen oder die Dannenwälder Hügelgräber.

Auch wenn die Gemeinde Gumtow heute zum Landkreis Prignitz gehört, machen sich die Verflechtungen aus der ehemaligen Zugehörigkeit zum Altkreis Kyritz noch bemerkbar. Vor allem in den Bereichen Bildung, Gesundheit, soziale Versorgung und ÖPNV orientiert sich Gumtow nach wie vor in Richtung Kyritz, Neustadt (D.) und Wusterhausen/D.⁴⁰

Abbildung 22: Schloss Demerthin und eines der Dannenwälder Hügelgräber



Quelle: Schloss: Wikipedia, freie Nutzung (GNU); Hügelgräber: Internetauftritt Gemeinde Gumtow

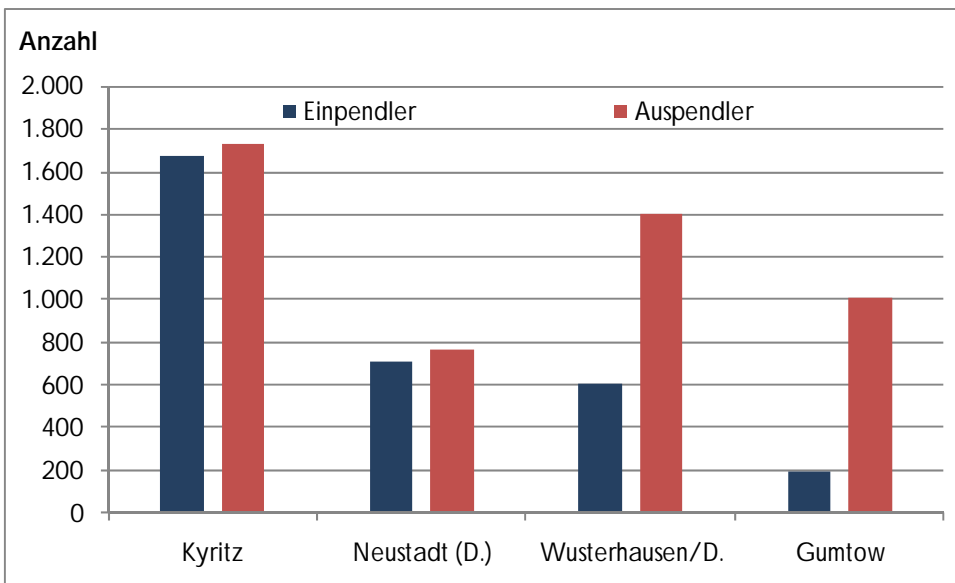
³⁹ Internetauftritt des Friedrich-Loeffler-Instituts und Auskunft Hr. Reinhardt (Bürgermeister Wusterhausen/D.) am 16.10.2008.

⁴⁰ LPG Brandenburg, Raumordnungskonzept Hansestadt Kyritz, Amt Neustadt (Dosse), Gemeinde Wusterhausen/Dosse, Berlin 2007, S. 68.

3.4.6 Pendlerströme

Neben den Schülern sind die Berufspendler eine wichtige Nachfragegruppe im ÖPNV, wenn auch ihr Anteil am gesamten Fahrgastaufkommen erheblich geringer ist, als das der Schüler und Auszubildenden. Trotzdem können attraktive ÖPNV-Verbindungen und günstige Fahrzeiten potenziell zu einer Steigerung der Fahrgastnachfrage durch Berufspendler führen. Das Pendleraufkommen hat sich in der Kleeblatt-Region zwischen 2005 und 2007 etwas erhöht, was auf einen Anstieg der Auspendler im Zusammenhang mit einem Rückgang der Einpendler zurückzuführen ist. Alle Kommunen im Kooperationsraum weisen Auspendlerüberschüsse auf, allerdings in einer sehr unterschiedlichen Ausprägung, wie nachfolgender Abbildung zu entnehmen ist.

Abbildung 23: Ein- und Auspendler im Jahr 2007



Quelle: Daten der Bundesagentur für Arbeit und Statistik BBB, Statistischer Bericht AV114_j-05.

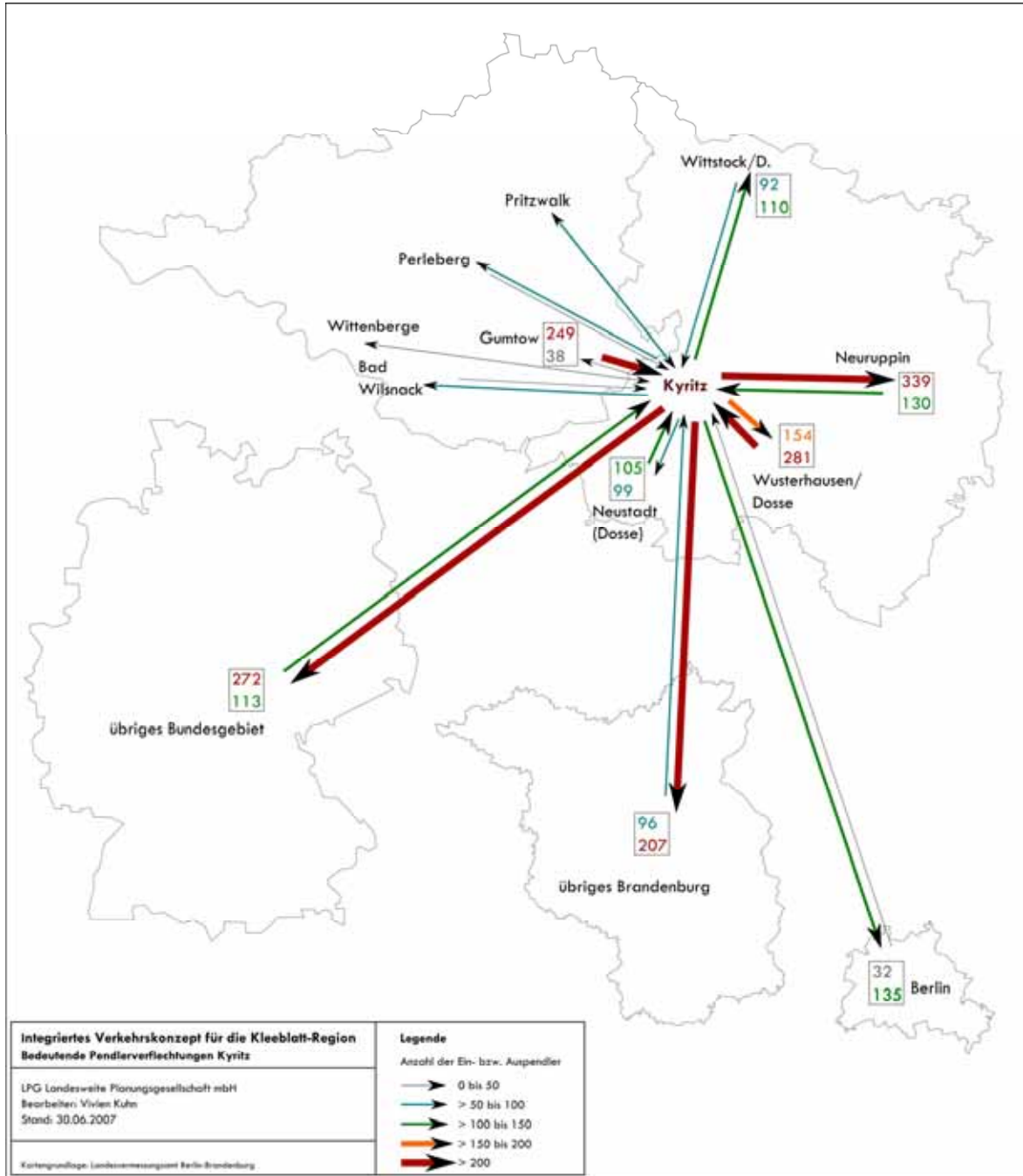
Während es in Neustadt (D.) und Kyritz jeweils etwa gleich viele Ein- wie Auspendler gibt, liegen die Zahlen der Auspendler in Gumtow und Wusterhausen/D. erheblich über denen der Einpendler. Dies deutet auf die Attraktivität der beiden Gemeinden als Wohnstandorte hin.

Kyritz hat von den vier Kleeblatt-Kommunen das größte Pendleraufkommen, welches sich insbesondere aus den Verflechtungen mit Wusterhausen/D., Neuruppin, Gumtow und weiteren Orten in Brandenburg und dem übrigen Bundesgebiet generiert. Mit der Zusammenlegung der Finanzämter Prignitz und Ostprignitz-Ruppin am Standort Kyritz, wird sich die Zahl der Einpendler ab 01.01.2009 noch einmal um ca. 100 erhöhen (vgl. Kapitel 3.4.2). In der nachstehenden Darstellung wird außerdem noch einmal deutlich, wie ausgeprägt die Verflechtungen der Gemeinde Gumtow mit Kyritz sind, obwohl beide in zwei unterschiedlichen Landkreisen liegen. Gumtow ist im Landkreis Prignitz die einzige Gemeinde, die mehr Auspendler in einen anderen Landkreis hat, als innerhalb des Landkreises Prignitz⁴¹.

⁴¹ LPG Brandenburg, Raumordnungskonzept Hansestadt Kyritz, Amt Neustadt (Dosse), Gemeinde Wusterhausen/Dosse, Berlin 2007, S. 48.

Innerhalb der Landkreise Prignitz und Ostprignitz-Ruppin weist Kyritz – im Gegensatz zum Gesamtaufkommen – deutlich mehr Einpendler als Auspendler auf⁴². Das verdeutlicht die Arbeitsmarktfunktion, die Kyritz für die Region inne hat.

Abbildung 24: Wichtige Pendlerströme Kyritz



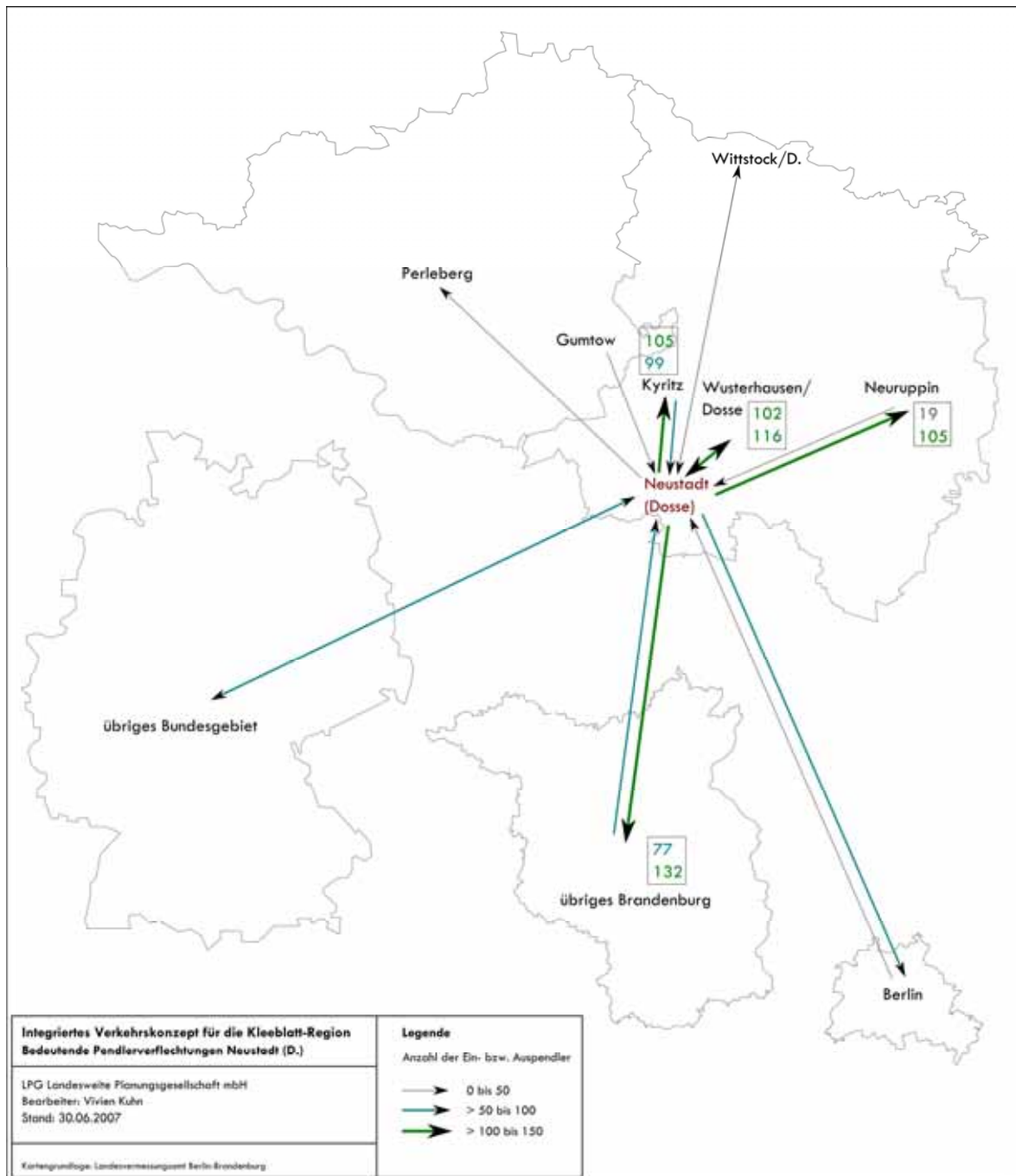
Quelle: Eigene Erstellung auf Datengrundlage der Bundesagentur für Arbeit.

Die Pendlerverflechtungen in Neustadt (D.) sind weniger stark ausgeprägt als in Kyritz und Wusterhausen/D., was u. a. auf die geringere Einwohnerzahl der Stadt Neustadt (D.) zurückzuführen ist. Die bestehenden Verbindungen orientierten sich jedoch ebenfalls vorrangig in die Region um Kyritz,

⁴² 86 % aller Einpendler, aber lediglich 65 % aller Auspendler in Kyritz kommen aus den Landkreisen PR und OPR.

Wusterhausen/D. und Neuruppin. Größere Ein- und Auspendlerströme bestehen außerdem nach Berlin, das übrige Brandenburg und andere Bundesländer.

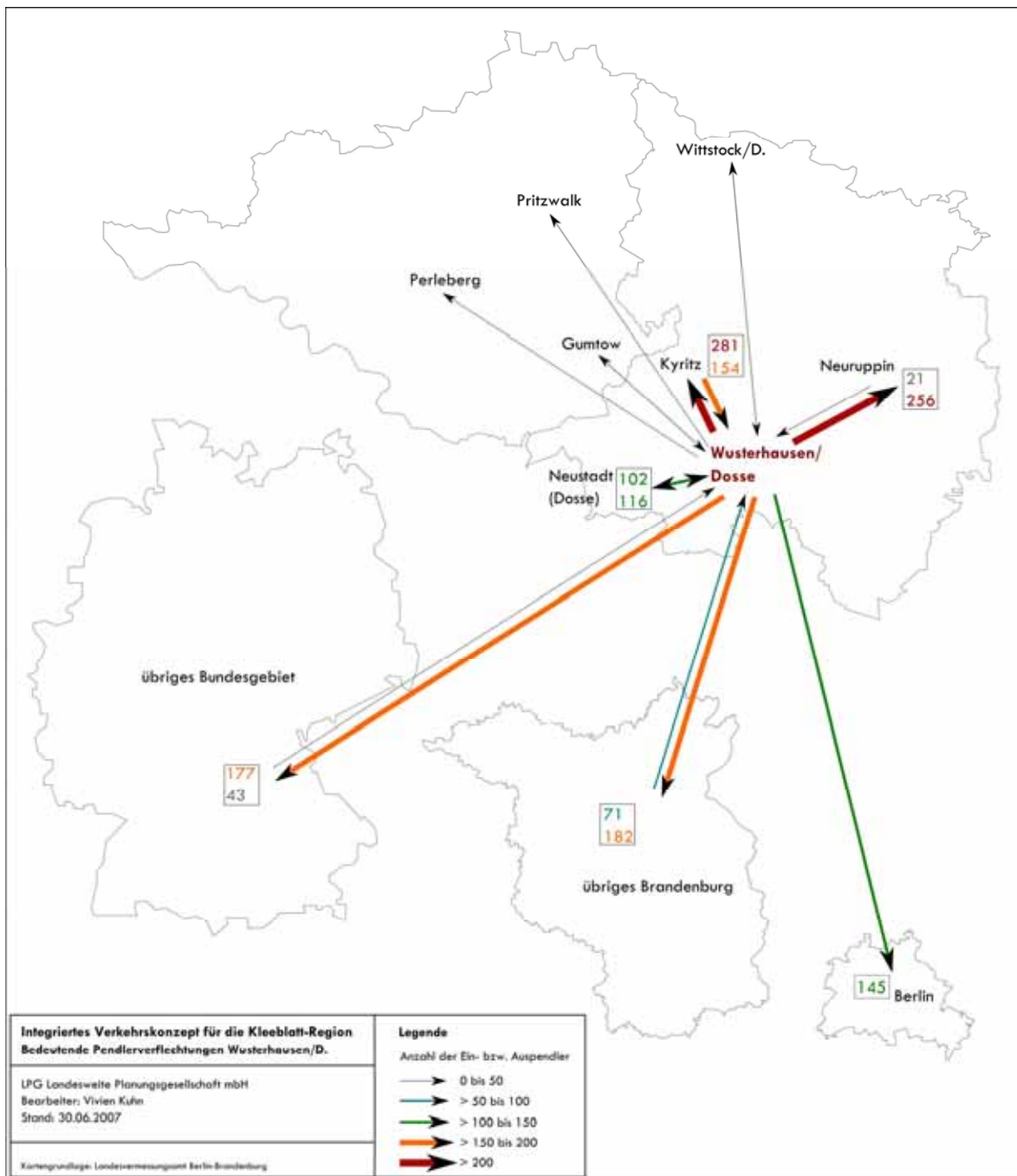
Abbildung 25: Wichtige Pendlerströme Stadt Neustadt (D.)



Quelle: Eigene Erstellung auf Datengrundlage der Bundesagentur für Arbeit.

Für Wusterhausener Bürger stellen Kyritz und Neuruppin die wichtigsten Arbeitsplatzstandorte in der Region dar. In diese beiden Städte bestehen mit jeweils rund 270 Beschäftigten recht ausgeprägte Auspendlerströme, die im Falle von Kyritz durch rund 150 Einpendler jedoch zum Teil kompensiert werden können. Wie in den anderen Gebietskörperschaften auch gibt es außerdem stärkere Beziehungen in die verbleibenden Teile von Brandenburg und in andere Gemeinden des Bundesgebietes.

Abbildung 26: Wichtige Pendlerströme Wusterhausen/D.



Quelle: Eigene Erstellung auf Datengrundlage der Bundesagentur für Arbeit.

Gumtow hat wegen seiner kaum ausgeprägten Arbeitsplatzfunktionalität und geringen Einwohnerzahl nur ein schwaches Pendleraufkommen. Größere Auspendlerströme gibt es lediglich nach Kyritz und Neuruppin im Landkreis Ostprignitz-Ruppin sowie nach Perleberg und Pritzwalk in der Prignitz. Die Einpendlerzahlen nach Gemeinden liegen alle bei unter 40 Beschäftigten, wobei wiederum aus Kyritz die größte Zahl an Beschäftigten (38) nach Gumtow einpendelt.

Sowohl in Kyritz, als auch in Neustadt (D.) und Wusterhausen/D. sind die Pendlerverflechtungen mit den Gemeinden des Landkreises Prignitz weniger stark ausgebildet als innerhalb des Landkreises und nach Berlin sowie das übrige Bundesgebiet. Die Orte in der Prignitz, zu denen mit den Klee-

blatt-Kommunen die intensivsten Beziehungen bestehen, sind Pritzwalk (324 Ein- und Auspendler) und Perleberg (213 Ein- und Auspendler).

3.5 Infrastrukturausstattung

Bereits im Raumordnungskonzept für die Kleeblatt-Region aus dem Jahr 2007 wurde eine Konzentration der wichtigsten Infrastruktureinrichtungen der Region in Kyritz festgestellt. Diese umfasst insbesondere für Mittelzentren typische, überregionale Einrichtungen, die entsprechende Besucher- und Nutzerströme nach sich ziehen. Für Entscheidungen zur weiteren Gestaltung des Verkehrsnetzes im Kleeblatt sind besonders Aussagen über den Standort und die Erreichbarkeit sowie die Nutzungsintensität von Infrastruktureinrichtungen durch Mitarbeiter, Schüler, Patienten oder Besucher relevant, um eventuelle Fahrgastpotenziale abschätzen zu können. In den nachfolgenden Ausführungen wird deshalb vorrangig auf größere Einrichtungen, die einen Einfluss auf den ÖPNV haben, näher Bezug genommen.

3.5.1 Verwaltungs- und Behördenstandorte

Wie bereits in vorangegangenen Kapiteln ausgeführt, befindet sich der Großteil der Behörden und Verwaltungseinrichtungen in Kyritz, was der Funktion des zukünftigen Mittelzentrums gerecht wird. Dazu gehören

- das Kataster- und Vermessungsamt des Landkreises Ostprignitz-Ruppin,
- eine Geschäftsstelle der Bundesagentur für Arbeit,
- ein Nebensitz des Landesbetriebes Straßenwesen,
- eine Geschäftsstelle des Amtes für Arbeitsmarkt,
- das Amt für Forstwirtschaft sowie
- das Finanzamt des Landkreises Ostprignitz-Ruppin.

Die Finanzämter Prignitz und Ostprignitz-Ruppin werden zum 01.01.2009 am Standort Kyritz zusammengelegt und damit die Zuständigkeit des Amtes in Kyritz auf den Landkreis Prignitz erweitert. Der Standort Pritzwalk – bisheriger Sitz des Finanzamtes der Prignitz – wird aufgegeben. Es ist jedoch geplant, dezentrale Servicestellen als Anlaufpunkte für die Bevölkerung in Perleberg, Pritzwalk und Neuruppin einzurichten. Die 102 Mitarbeiter des Finanzamtes Pritzwalk werden in Kyritz weiterbeschäftigt. Damit erhöht sich die Mitarbeiterzahl in Kyritz auf rund 250 Beschäftigte.⁴³

Neben den Einrichtungen in Kyritz sind außerdem der Wasser- und Bodenverband Dosse-Jäglitz und der Wasser- und Abwasserverband „Dosse“ in Neustadt (D.) sowie das Bundesforschungsinstitut für Tiergesundheit in Wusterhausen/D für die Region bedeutsam.

⁴³ Zeitungsartikel der Märkischen Allgemeinen, Prignitz Kurier vom 01.08.2008.

3.5.2 Soziale und medizinische Einrichtungen

Neben einer Vielzahl von Ärzten verschiedener Fachrichtungen, die dezentral im gesamten Untersuchungsraum ansässig sind, ist das Krankenhaus in Kyritz für die stationäre Versorgung der Bevölkerung im Kleeblatt von größerer Relevanz. Das Krankenhaus gehört zum Klinikverbund der KMG-Kliniken Pritzwalk-Wittstock-Kyritz und hat derzeit bei 200 Mitarbeitern eine Kapazität von 165 Betten. Im Zuge einer Erweiterung der Klinik, für die seit Mitte Oktober 2008 ein Fördermittelbescheid des Landes über knapp 14 Mio. Euro vorliegt⁴⁴, wird die Bettenkapazität auf rund 380 erhöht. Es wird außerdem davon ausgegangen, dass sich auch die Zahl der Mitarbeiter entsprechend erhöhen wird. Der Bau des neuen Funktionsgebäudes ist ab Januar 2009 vorgesehen und wird voraussichtlich im Jahr 2011 abgeschlossen. In einem zweiten Bauabschnitt, der zeitlich noch nicht terminiert ist, ist die Errichtung eines neuen Eingangs-, Verwaltungs- und Versorgungsbaus vorgesehen.

Ein weiterer großer Arbeitgeber in Kyritz im sozialen Bereich ist die Stephanus-Werkstatt für behinderte Menschen in Kyritz. Dort arbeiten derzeit 180 Beschäftigte in den Bereichen Näherei, Metall, Elektro Recycling, Holz, Montage, Verpackung, Grünanlagenpflege und Hauswirtschaft. Ein Förder- und Beschäftigungsbereich versorgt schwer Mehrfachbehinderte.⁴⁵

Im besonderen haben Schulstandorte einen erheblichen Einfluss auf die verkehrliche Anbindung in einer Region, da der öffentliche Transport der Schüler vom Wohnort zur Schule im Sinne eines „integrierten Schülerverkehrs“ (vgl. Kapitel 3.3.1) sichergestellt werden muss. Dies wirkt sich besonders bei den weiterführenden Schulen aus, für die es – im Gegensatz zu den Grundschulen – keine festgelegten Schulbezirke gibt und die Eltern entsprechend über den Ort der Beschulung ihres Kindes frei entscheiden können. Durch diese Wahlmöglichkeit wird eine hohe Zahl an unterschiedlichen Verkehrsströmen verursacht. Im Kleeblatt gibt es drei weiterführende Schulen. Die Gesamtschule mit GOST befindet sich unweit des Gestüts in Neustadt (D.) und das Gymnasium und die Oberschule in Kyritz nördlich vom Altstadt kern im Dreieck Perleberger Straße/Pritzwalker Straße.

3.5.3 Handel und Gewerbe

Keiner der Kooperationspartner verfügt über eine ausgeprägte Einzelhandelsfunktion, die signifikant über den Eigenbedarf hinausgeht. Der vorhandene Einzelhandel deckt in erster Linie die Bedürfnisse des periodischen Bedarfs für die lokale Bevölkerung, d. h. die Nachfrage nach Nahrungs- und Genussmitteln, Drogerie- und Kosmetikartikeln, pharmazeutischen Produkten sowie Zeitungen und Zeitschriften. In geringerem Umfang sind auch Waren des aperiodischen Bedarfs (Elektrogeräte, Textilien, Baustoffe, Möbel, etc.) erhältlich. Die Versorgung der Bevölkerung mit Waren des täglichen Bedarfs erfolgt in den jeweiligen Kommunen. In den größeren Städten der Region (Kyritz, Wittstock, Pritzwalk, Neuruppin) sind darüber hinaus Produkte des nicht alltäglichen Bedarfs verfügbar. In den Städten konzentriert sich der Einzelhandel räumlich auf die Zentrenlagen. Für gewerbliche Ansiedlungen stehen Flächen in insgesamt vier Gewerbegebieten in Kyritz, Neustadt (D.) und Wusterhausen/D. zur Verfügung.⁴⁶

⁴⁴ Zeitungsartikel der Online-Ausgabe Oranienburger Generalanzeiger vom 11.10.2008.

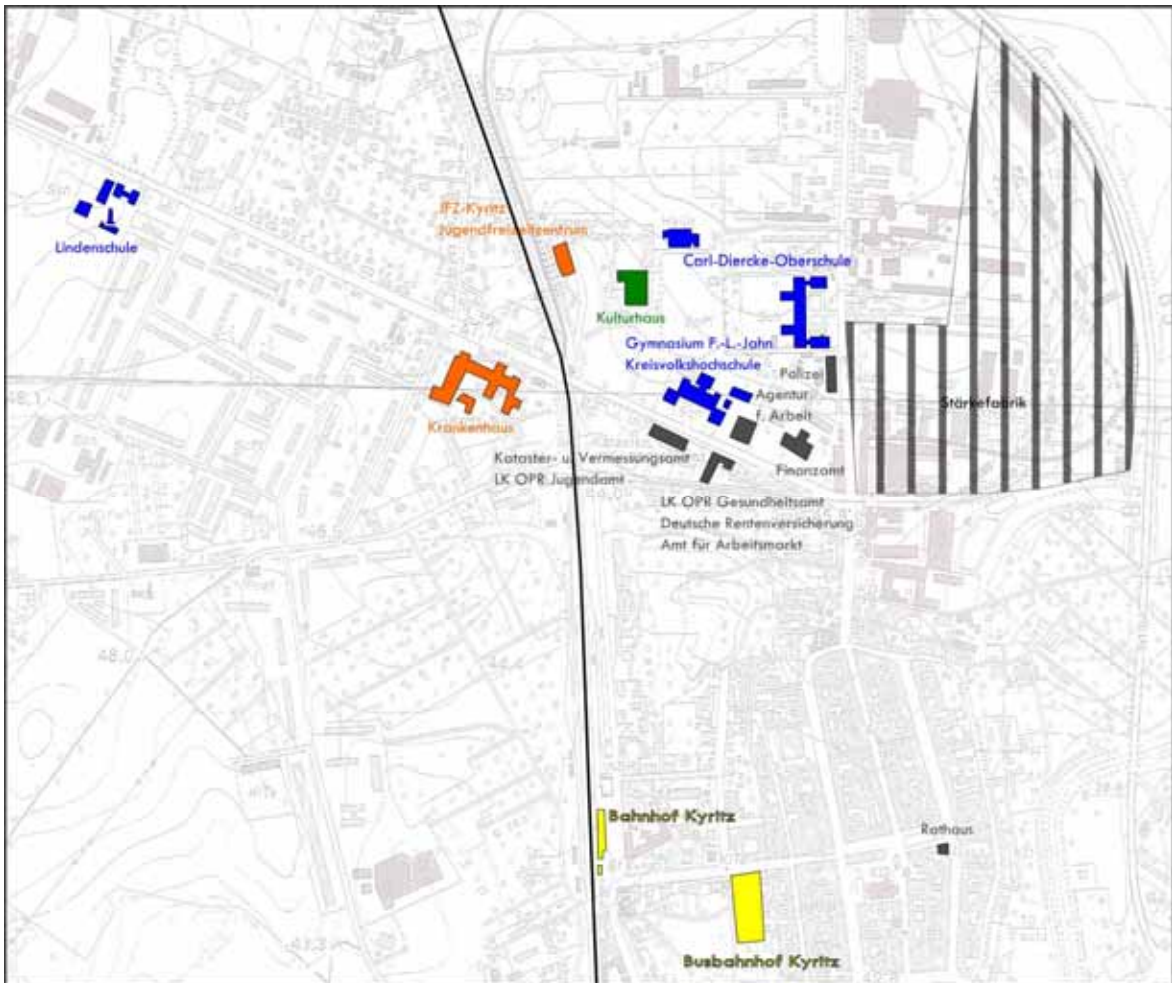
⁴⁵ Internetauftritt der Stephanus-Stiftung.

⁴⁶ LPG Brandenburg, Raumordnungskonzept Hansestadt Kyritz, Amt Neustadt (Dosse), Gemeinde Wusterhausen/Dosse, Berlin 2007, S. 49 – 50.

3.5.4 Kartografische Darstellung der Perleberger Straße

Die meisten öffentlichen Einrichtungen und Behördenstandorte in Kyritz befinden sich im Raum Perleberger Straße/Pritzwalker Straße. Hier konzentriert sich auch die Mehrzahl der Arbeitsplätze in Kyritz und damit ein hohes Beschäftigtenpotenzial. Insgesamt sind in den in der Karte verzeichneten Einrichtungen rund 800 Mitarbeiter beschäftigt. Hinzu kommt noch eine Reihe an Besuchern, die die besonders publikumsorientierten Einrichtungen besuchen. Dazu gehört in erster Linie das Krankenhaus, aber auch das Kulturhaus, das Jugendfreizeitzentrum oder die ansässigen Kreisbehörden.

Abbildung 27: Infrastruktur Perleberger Straße in Kyritz



Quelle: Eigene Erarbeitung auf Grundlage der Topografische Karte 1:10.000, Bauamt Kyritz.

Darüber hinaus handelt es sich bei dem Standort um einen Schul- und Kulturstandort, den täglich rund 750 Schüler frequentieren. Erschlossen ist das Gebiet über eine Vielzahl an Buslinien, die jedoch nur in unregelmäßigen Abständen – verstärkt am Morgen und Nachmittag – fahren, da sie vorrangig dem Schülerverkehr dienen. Der Bahnhof Kyritz ist von dem Standort Perleberger Straße/Pritzwalker Straße rund 750 Meter entfernt.

3.6 Potenziale und Defizite

Die demografische Entwicklung ist für den öffentlichen Verkehr eine wichtige Einflussgröße. Die Zahl der Einwohner und die Bevölkerungsstruktur geben Auskunft über das Grundpotenzial an Nutzern

des ÖPNV in der Region. Die bisherige Bevölkerungsentwicklung im Kleeblatt verlief analog anderer ländlicher Räume in Brandenburg negativ. Dieser Trend wird sich bis zum Jahr 2030 weiter fortsetzen. Mit dem Rückgang der Einwohnerzahlen gehen erhebliche Veränderungen in der Altersstruktur einher. Bereits in den letzten zehn Jahren ist die Zahl der Kinder deutlich zurückgegangen und der Anteil der Menschen über 65 Jahren erheblich gestiegen. Auch dieser Trend wird sich weiter fortsetzen. Eine geringere Zahl an Kindern bedeutet gleichzeitig geringere Schülerzahlen und grundsätzlich eine Gefährdung der Schulstandorte, wenngleich die Schulen in der Kleeblatt-Region vorerst gesichert sind. Bei einem Wegfall von Standorten würden sich die ohnehin bereits weiten Fahrwege von und zu den Schulen weiter verlängern. Auf der anderen Seite verändert der wachsende Anteil älterer Menschen die Anforderungen an den ÖPNV. Attraktive und barrierefreie Verbindungen werden zunehmend wichtiger und haben das Potenzial, neue Fahrgastgruppen zu erschließen. Viele Senioren verfügen über keinen PKW oder Führerschein, möchten (und müssen) aber zunehmend mobil sein. Allerdings sind bislang die Fahrzeiten und -ziele noch zu stark auf den Schülerverkehr fokussiert, so dass nur verhältnismäßig wenige ältere Personen den ÖPNV nutzen.

Verkehrlich sind die Kleeblatt-Kommunen durch zwei Regionalzuglinien regional und überregional gut angebunden, auch wenn das zukünftige Mittelzentrum Kyritz aus Berlin nur mit einem Umsteigevorgang in Neustadt (D.) erreichbar ist. Die Anschlüsse zwischen dem RE 4 und der PE 73 in Neustadt (D.) sind seit Fahrplanwechsel im Dezember 2008 nicht mehr optimiert. Aufgrund der veränderten Fahrplanlage des RE 4 ist der Anschluss in Neustadt (D.) nur noch in eine Richtung gegeben – in den Morgenstunden aus Kyritz in Richtung Berlin und am Nachmittag bzw. Abend in die Gegenrichtung. Für die Auslastung der Linie der PEG ist dies problematisch, da bei ungünstigen Umsteigezeiten in Neustadt (D.) die Pendler aus Kyritz bzw. Wusterhausen/D. mit dem Auto direkt nach Neustadt (D.) fahren, um von dort den RE 4 zu nutzen. Allerdings ist aufgrund der nur eingleisig befahrbaren Strecke der PEG keine bessere Abstimmung auf den RE 4 möglich. Dies ginge nur, wenn sich zwei Züge begegnen könnten. Dafür fehlt jedoch auf dem Streckenabschnitt Kyritz – Neustadt (D.) ein entsprechendes zweites Gleis. Die Überlegungen, in Wusterhausen/D. eine Begegnungsmöglichkeit einzurichten wären also sowohl für den SPNV als auch für den Güterverkehr von sehr hoher Bedeutung. Die ungünstigen Umsteigezeiten in Neustadt (D.) haben unmittelbar negative Auswirkungen auf das Fahrgastaufkommen der PE 73.

Trotz der immer noch guten Anbindung des Kleeblattes hat sich die Situation in den letzten vier Jahren in dreifacher Hinsicht verschlechtert. Ende 2004 wurde die Spätverbindung aus Berlin nach Wittenberge und 2006 die Strecke Neustadt (D.) – Neuruppin abbestellt sowie der Takt zwischen Kyritz und Pritzwalk auf einen Zweistundentakt reduziert. Das Land begründete diese Entscheidungen mit einer zu geringen Auslastung und damit einem unwirtschaftlichen Betrieb. Auch heute variiert die Fahrgastbelegung auf den Strecken stark. Der Regionalexpress ist insgesamt gut nachgefragt und in seinem Bestand nicht gefährdet. Die derzeit bestehende Spätverbindung nach Nauen weist im jährlichen Schnitt jedoch nur geringe Fahrgastzahlen (< 50 Fahrgästen pro Fahrt) auf. Allerdings wird diese Verbindung täglich angeboten und es ist davon auszugehen, dass sie an den Wochenenden (Freitag und Samstag) deutlich stärker nachgefragt wird, als an den Wochentagen. Die Auslastung der PE 73 ist etwas kritischer zu sehen und hängt – wie bereits erläutert – stark von den Umsteigezeiten in Neustadt (D.) ab. Zwischen Kyritz und Neustadt (D.) ist das Aufkommen dabei höher als auf dem nördlichen Abschnitt zwischen Kyritz und Pritzwalk. In diesem Zusammenhang wirkt für die Aus-

lastung der Züge die zusätzlich zwischen Kyritz und Pritzwalk verkehrende Buslinie 901 kontraproduktiv.

In Bezug auf die Bahnlinie zwischen Neustadt (D.) und Neuruppin besteht derzeit das Risiko, dass die Strecke gänzlich stillgelegt wird, wenn sich kein Käufer findet. Dann wäre eine spätere Reaktivierung für den Güter- und/oder Personenverkehr nahezu ausgeschlossen. Ähnliches gilt für den Städtebahnhof in Neustadt (D.) in Verbindung mit den Gleisanlagen, die ebenfalls derzeit zum Verkauf stehen. Erhält ein Käufer den Zuschlag, der nicht an einem Weiterbetrieb des Städtebahnhofes interessiert ist und die Gleise abtragen lässt, ist ebenfalls eine Reaktivierung der Strecke Neustadt (D.) – Neuruppin ausgeschlossen. Der Städtebahnhof ist für eine Bedienung dieser Strecke unerlässlich.⁴⁷

Die SPNV-Strecken in der Kleeblatt-Region werden durch ein Netz an öffentlichen Buslinien ergänzt, das die Bedienung in der Fläche übernimmt. Wie in vielen anderen ländlich-peripheren Regionen auch, ist der Busverkehr in seinen Fahrzeiten und -zielen auf die Ansprüche der Schüler als Hauptnutzergruppe des üÖPNV abgestimmt. Außerhalb der Schultage wird ein stark ausgedünntes Fahrtenangebot durch den üÖPNV bereit gestellt, um zumindest dem Auftrag zur Daseinsvorsorge der Bevölkerung mit verkehrlichen Leistungen gerecht zu werden. Allerdings sind die Busverbindungen im Kleeblatt-Raum für die übrige Bevölkerung häufig unattraktiv, da die Fahrpläne nicht vertaktet sind und die Streckenführungen innerhalb einer Linie zum Teil stark variieren. Ein Beispiel dafür ist die Buslinie 711 zwischen Kyritz und Neuruppin, die auch außerhalb des Schülerverkehrs stark angenommen wird. Mit einer Vertaktung und Verknüpfung der Linie mit dem SPNV könnten zusätzliche Fahrgastpotenziale abgeschöpft werden. Auf den meisten Buslinien ist es jedoch aus den genannten Gründen problematisch, außerhalb der Nutzergruppe Schüler zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen. Im Sonderfall des freigestellten Schülerverkehrs zwischen dem Amt Neustadt (D.) und Rhinow ist eine Einbindung dieser Leistung in den öffentlichen Linienverkehr wünschenswert. Dem stehen jedoch unterschiedliche Interessenlagen der Landkreise Havelland und Ostprignitz-Ruppin sowie die gesetzlichen Regelungen zur Finanzierung des üÖPNV entgegen.

Ein verkehrliches Alleinstellungsmerkmal für die Region ist der Verkehrslandeplatz in Heinrichsfelde. Er übernimmt einen Großteil der luftverkehrlichen Versorgung des nordwestlichen Brandenburgs. Durch die Ausweisung der Flugzeugwerft als einer von insgesamt zwei offiziellen Cessna Vertrags-händlern in Deutschland, die Garantieleistungen erbringen dürfen, kommt dem Flugplatz eine über-regionale Bedeutung zu. Seit der Schließung des Flughafens Tempelhof in Berlin Ende Oktober 2008 ist darüber hinaus eine verstärkte Nachfrage nach Kapazitäten in der Flugzeugwerft festzustellen. Insgesamt ist ein Ausbau des Landesplatzes geplant (Verlängerung Landebahn, Einrichtung Instrumentenflugsystem). Dieser sowie die Erweiterung der Flugschule wird vom Land Brandenburg in der aktuellen Fortschreibung der Luftverkehrskonzeption vom April 2008 ebenfalls befürwortet.⁴⁸ Ein Ausbau des Flugplatzes ist auch aus wirtschaftlicher Sicht für Kyritz zu unterstützen, da bereits jetzt eine Reihe von flugaffinen Gewerbebetrieben auf dem Gelände des Verkehrslandeplatzes ansässig und weitere Ergänzungen möglich sind.

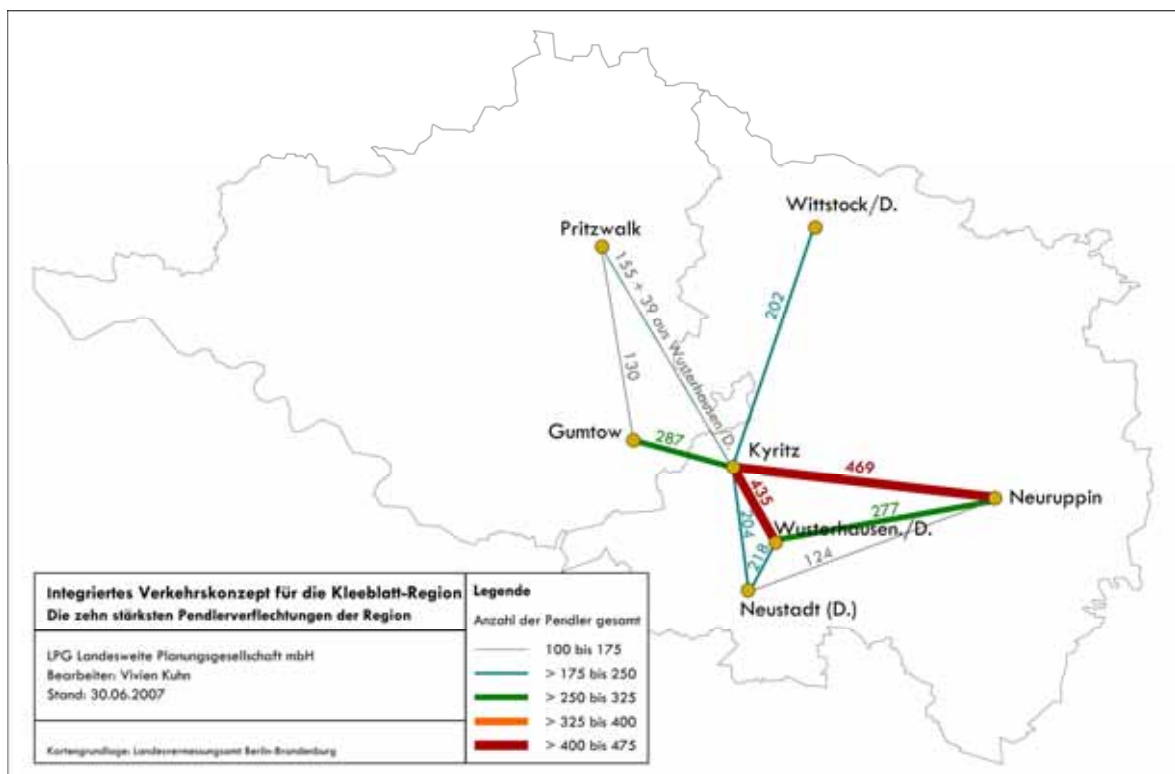
⁴⁷ Gespräch mit Dr. Böhme (PEG) am 19.11.2008.

⁴⁸ MIR, Luftverkehrskonzeption des Landes Brandenburg, 2. Fortschreibung, Potsdam 2008, S. 20-22, 25.

Die Kleeblatt-Region ist von Branchenschwerpunktorten und Regionalen Wachstumskernen umgeben, ist jedoch selbst keiner der Schwerpunktorte der Wirtschaftsförderung im Land Brandenburg. Allerdings hat Kyritz Potenziale, sich in bestimmten Branchen (Bereichen Biotechnologie/Life Science, Ernährungswirtschaft und Mineralölwirtschaft/Biokraftstoffe) zu entwickeln. Außerdem weist Kyritz eine Vielzahl an mittelzentralen Funktionen auf – allen voran die Verwaltungsfunktion, deren Einrichtungen sich auf den Bereich der Perleberger Straße konzentrieren. Durch die Zusammenlegung der Finanzämter Prignitz und Ostprignitz-Ruppin am Standort Kyritz ab 01.01.2009 wird die Stadt eine weitere Aufwertung in diesem Bereich erfahren. Auch in verkehrlicher Hinsicht sind durch die Zusammenlegung positive Effekte durch ein zusätzliches Pendlerpotenzial von rund 100 Beschäftigten zu erwarten. Weniger stark aufgestellt ist das Kleeblatt im Bereich Einzelhandel, da vorrangig der Eigenbedarf der Städte gedeckt wird. Nur Kyritz weist eine stärkere Einzelhandelsfunktion auf, die auch von den Bewohnern der Umlandgemeinden genutzt wird. Neuruppin sowie Berlin als Metropole spielen in diesem Zusammenhang eine große Rolle.

Trotz der Arbeitsmarktfunktion von Kyritz sind in der gesamten Kleeblatt-Region Auspendlerüberschüsse zu verzeichnen. Im regionalen Kontext haben jedoch sowohl Neustadt (D.) als auch Kyritz mehr Einpendler als Auspendler vorzuweisen. Die größten Pendlerverflechtungen mit der Kleeblatt-Region bestehen in den beiden nördlichen Landkreisen nach Neuruppin, Pritzwalk, Wittstock und Perleberg. Die stärksten Pendlerverflechtungen mit den Kleeblatt-Kommunen sind die Folgenden:

Abbildung 28: Die zehn stärksten Pendlerverflechtungen der Region



Quelle: Eigene Bearbeitung auf Datengrundlage der Bundesagentur für Arbeit.

Es ist eine deutliche Ausrichtung in Richtung Neuruppin zu erkennen. Auch im Bereich der Schülerverkehre ist die Ausrichtung nach Neuruppin deutlicher ausgeprägt als beispielsweise nach Pritzwalk. Diese Verkehrsströme basieren zum großen Teil auf Schülern, die das Oberstufenzentrum in Neu-

ruppin besuchen. Die trotz der Pendlerverflechtungen geringe Auslastung der ehemaligen Bahnlinie PE 53 zwischen Neustadt (D.) und Neuruppin ist zum einen mit der parallelen Bedienung der Strecke durch die Buslinie 711 zu erklären. Darüber hinaus bestehen aus Kyritz und Wusterhausen/D. deutlich stärkere Pendlerverflechtungen mit Neuruppin als aus Neustadt (D.). Es ist deshalb anzunehmen, dass ein Großteil dieser Nutzerpotenziale aufgrund der fehlenden Durchbindung der Bahn nach Kyritz und Wusterhausen/D. nicht abgeschöpft werden konnten.

Mit dem Gymnasium und der Oberschule in Kyritz sowie der Gesamtschule mit der besondere Prägung „Reiten“ in Neustadt (D.) ist das Kleeblatt im Bereich der weiterführenden Schulen sehr gut aufgestellt. In diesem Zusammenhang ist die enge Zusammenarbeit der Schule in Neustadt (D.) mit dem Haupt- und Landgestüt positiv zu bewerten. Das Gestüt wird durch das Land Brandenburg in hohem Maße gefördert und hat mit seinen Veranstaltungen und seiner Zucht eine deutschlandweite und z. T. darüber hinausgehende Bedeutung. Dies hat auch positive Auswirkungen auf die Gesamtschule, die zwischenzeitlich Schüler aus ganz Deutschland und dem Ausland erreicht. Alle Schulen im Kleeblatt sind entsprechend der aktuellen Schulentwicklungsplanung vorerst gesichert, auch wenn bis 2011/12 mit einem weiteren Rückgang der Schülerzahlen zu rechnen ist. Dieser wird dann vor allem die Sekundarstufen I und II betreffen.

4. Ziele und Handlungsoptionen

Aus der Analyse der Rahmenbedingungen und der Ermittlung der Potenziale und Defizite in der Region ergeben sich Ziele und erste Handlungsempfehlungen, die im weiteren Verlauf durch konkrete Maßnahmenvorschläge untersetzt werden. Dabei steht die Anbindung des Kleeblatts mit dem Schienenpersonennahverkehr im Fokus. Die übergeordneten Ziele sind

- die Aufrechterhaltung und Sicherung der bestehenden Verkehrsverbindungen,
- eine verbesserte Anbindung der Kleeblatt-Region an das Umland und Berlin und
- die Qualifizierung der Region als Logistikdrehscheibe im Schienengüterverkehr (vgl. Kapitel 2.3).

Die Region zwischen Güstrow, Neustadt (D.) und Neuruppin verfügt über große Potenziale und Kapazitäten, sich als alternative Verbindung im Schienengüterverkehr für die weitgehend ausgelasteten Güterverkehrshauptstrecken entlang des RE 6 und RE 4 in Richtung Ost- und Nordseehäfen zu etablieren. Eine stärkerer Einsatz von Güterzügen würde die Auslastung der Schieneninfrastruktur insgesamt erhöhen und helfen, vorhandene wirtschaftliche Potenziale in der Region zu erschließen. Das bestehende Netz ist – bis auf einzelne Infrastrukturmaßnahmen (z. B. Erhöhung der zulässigen Achslasten im Bereich von Brücken und Durchlässen) – bereits jetzt weitgehend für die Befahrung mit Güterzügen geeignet.

Im unmittelbaren Zentrum des Interesses sollten kurzfristig zwei Zielstellungen stehen: In erster Linie die Sicherung der Bahnlinie der PEG Neustadt (D.) – Pritzwalk sowie die Abwendung der Stilllegung der vom Land abbestellten Bahnlinie Neustadt (D.) – Neuruppin und des Städtebahnhofes in Neustadt (D.).

Die PE 73 hat für die verkehrliche Erschließung der Kleeblatt-Region eine große Bedeutung. Sie steht für eine schnelle und attraktive Verbindung zwischen den Kleeblatt-Kommunen, ist die einzige Anbindung des zukünftigen Mittelzentrums Kyritz mit dem SPNV, bedeutet eine direkte und schnelle Verbindung zwischen Neustadt (D.) und Pritzwalk und übernimmt nicht zuletzt einen großen Teil des Schüler- und Berufsverkehrs. Da jedoch die Strecke derzeit mit zum Teil geringen Fahrgastzahlen betrieben wird, sind Maßnahmen zur Abschöpfung von Fahrgastpotenzialen notwendig, um die Linie langfristig zu sichern.

Dazu ist es erforderlich, durch die Umsetzung einer Reihe von Maßnahmen die Attraktivität der Strecke für die Bevölkerung und die Gäste zu steigern und ein deutliches Signal aus der Region an das Land zum Erhalt der Bahnlinie zu senden. Das ist insbesondere kurzfristig im Rahmen der Ausschreibung der Strecke für den Zeitraum nach 2012 von großer Bedeutung, da in diesem Zusammenhang wichtige Eckpunkte zur Ausgestaltung des Fahrtenangebotes festgelegt werden. Die Kommunen sollten sich in den Prozess der Ausschreibung entsprechend einbringen und darüber hinaus die Bereitschaft zeigen, mit bestimmten Maßnahmen in Vorleistung zu gehen und einen eigenen Beitrag zur Qualifizierung der Strecke zu leisten. In der Vergangenheit haben Beispiele in Berlin und Brandenburg gezeigt, dass durch Verbesserungen im Bereich der Infrastruktur und weitere Maßnahmen zur

Aufwertung von Strecken zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden konnten.⁴⁹ Diese Chance sollte auch in der Kleeblatt-Region genutzt werden, zumal dauerhaft hohe bzw. steigende Benzinpreise die Nutzung von PKW langfristig unattraktiver machen. Gewohnheitsmäßige Autofahrer zu einem Wechsel zum ÖPNV zu bewegen kann allerdings nur dann gelingen, wenn die Fahrpreise moderat und die Angebote und Verbindungen attraktiv und bequem sind.

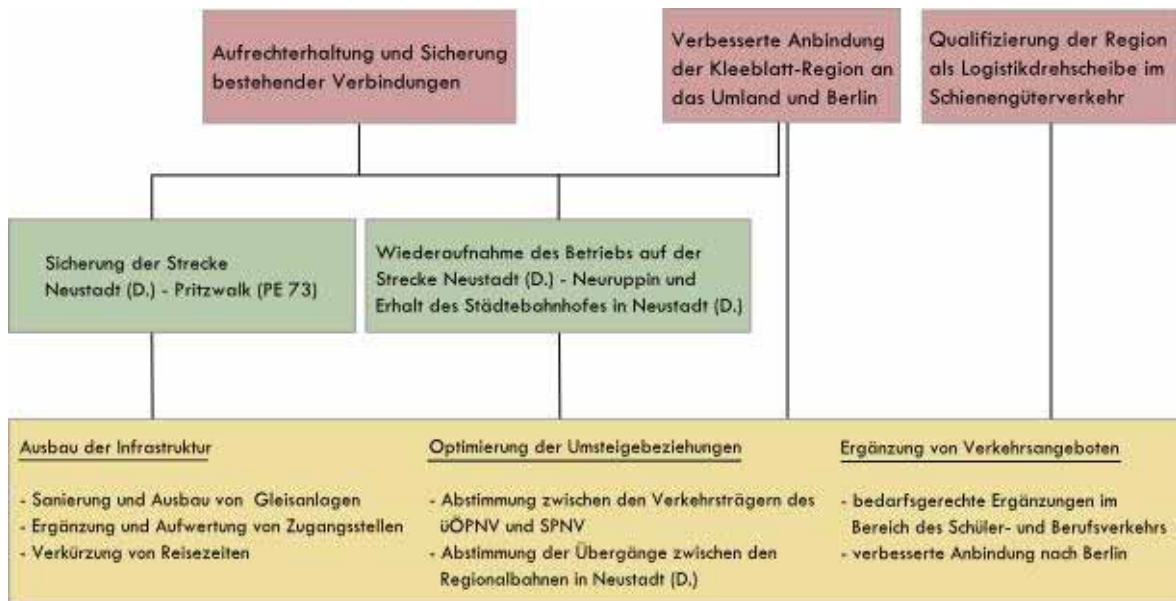
Ein ähnlich dringender Handlungsbedarf besteht bezüglich der im Jahr 2006 abbestellten Bahnlinie zwischen Neustadt (D.) und Neuruppin. Sollte eine Stilllegung des Abschnitts nach § 11 AEG erfolgen, wäre eine spätere Reaktivierung der Strecke nahezu ausgeschlossen. Deshalb sollten parallel zu den derzeit stattfindenden Verkaufsverhandlungen zwischen der Deutschen Bahn und einem potenziellen Käufer aus den Kleeblatt-Kommunen der politische Wille und Engagement zum Erhalt der Strecke deutlich werden. Dabei sollte der Fokus nicht ausschließlich auf die Reaktivierung des Personenverkehrs, sondern auch auf den Ausbau der Strecke für den Güterverkehr gelegt werden. Anschließend ist es notwendig, ein nachfrageorientiertes Konzept für die Bedienung der Strecke mit dem zuständigen Verkehrsunternehmen zu entwickeln.

Die Nachfrage auf der Bahnlinie war zuletzt – trotz eines Stundentaktes – nur sehr gering und das SPNV-Angebot wirtschaftlich deshalb nicht tragfähig. Dies war zu einem großen Teil auf die parallele Bedienung der Strecke mit der Buslinie 711 und der fehlenden Direktverbindung nach Kyritz und Wusterhausen/D. zurückzuführen. Zwischen Neuruppin und der Kleeblatt-Region bestehen starke Pendlerverflechtungen und somit erhebliche Fahrgastpotenziale. Es ist deshalb anzustreben, diese Potenziale mit einem attraktiven, aber dennoch bedarfsorientierten Verkehrsangebot, was sich auf den SPNV als Hauptschließungskomponente im Raum stützt, abzuschöpfen. Denkbar ist auch eine wechselseitige Bedienung durch den üÖPNV und den SPNV. Insofern setzt die Gestaltung des Bedienkonzeptes eine enge Abstimmung zwischen allen Verkehrsträgern voraus. Im unmittelbaren Zusammenhang mit der Strecke Neustadt (D.) – Neuruppin steht der Verkauf des Städtebahnhofes mit den dazugehörigen Gleisanlagen in Neustadt (D.). Für die Wiederaufnahme des SPNV auf der Verbindung Neustadt (D.) – Neuruppin ist der Verkauf des Städtebahnhofes an ein Eisenbahnunternehmen und damit der Weiterbetrieb des Bahnhofes und der Gleisanlagen unerlässlich. Sollten die Anlagen nach einem Verkauf abgetragen werden, kann eine Bedienung nach Neuruppin nicht mehr stattfinden. Auch hierzu sollte ein Einsatz der Kommunen, insbesondere des Amtes Neustadt (D.), kurzfristig sichtbar werden.

Die zur Erfüllung der vorgenannten Ziele umzusetzenden Maßnahmen finden sich unter drei Handlungsoptionen wieder.

⁴⁹ MIR, Sonderdruck MIR Aktuell, Landesnahverkehrsplan 2008 – 2012, S. 34.

Abbildung 29: Ziele und Handlungsoptionen



Quelle: Eigene Darstellung.

Ergänzend zu den obigen Ausführungen zielt eine weitere Empfehlung in Richtung der wirtschaftlichen Aufstellung der Kleeblatt-Region. Hier spielt der Verkehrslandeplatz in Heinrichsfelde zum einen für die luftverkehrliche Erschließung des nordwestlichen Brandenburgs und zum anderen als Standort für Gewerbeansiedlungen eine große Rolle. Für die Steigerung der Nachfrage und die Erhöhung der Flugbewegungen sind Maßnahmen zur Qualifizierung des Flugplatzes notwendig. So ist derzeit nur das Sichtflugverfahren möglich, was die Nutzergruppen erheblich einschränkt, da nur bei guten Sichtbedingungen gestartet und gelandet werden darf. Im Übrigen kann die Ausbildung der Piloten im Instrumentenflugverfahren nicht vor Ort ausgeführt werden, sondern muss nach Parchim ausgelagert werden. Außerdem bedeutet die gegenwärtige Länge der Start- und Landebahn eine Einschränkung der Flugzeugtypen auf eine Abflugmasse von 5,7 t. Sinnvoll sind deshalb folgende Maßnahmen, die auf die Aufwertung und Erweiterung des Flugplatzes abzielen:

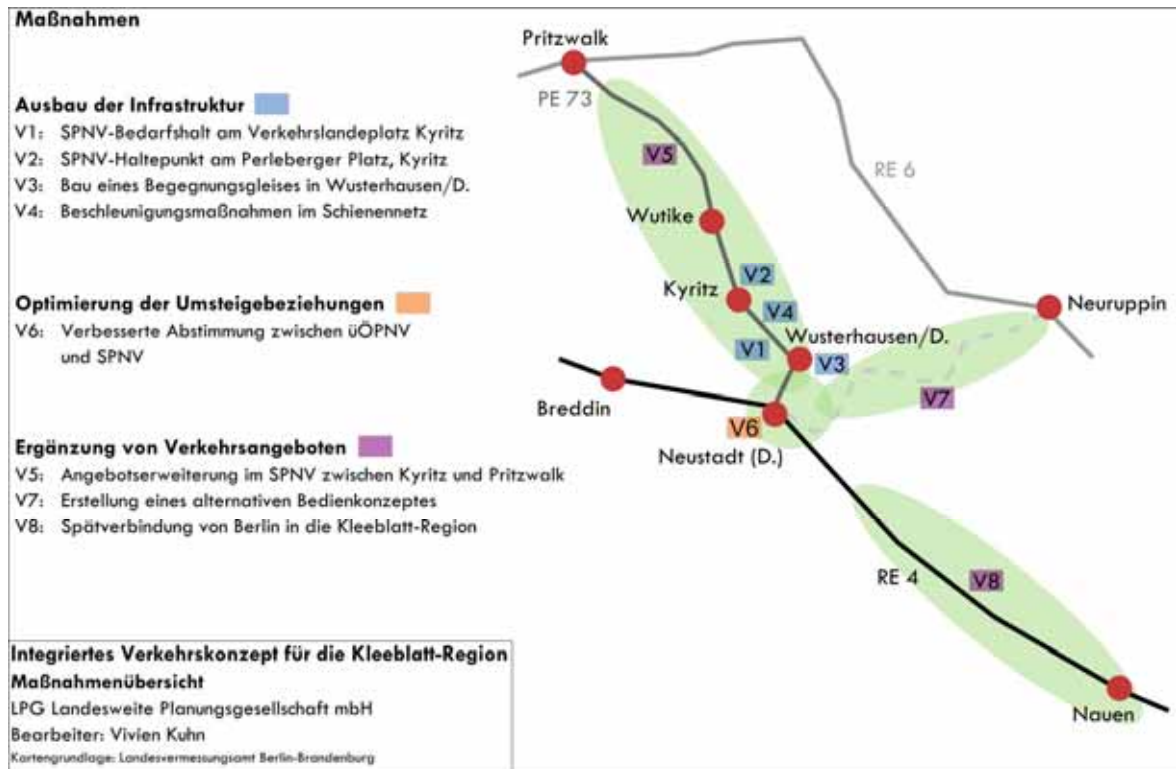
- Verlängerung der Landebahn auf 1.250 Meter
- Einführung des Instrumentenlandeverfahrens

Die Maßnahmen auf dem Flugplatz sollten mit einer Verbesserung der Anbindung von Heinrichsfelde mit den öffentlichen Verkehrsmitteln einhergehen, um neben der Bevölkerung auch Flugschülern und Piloten von außerhalb eine gute und schnelle Anbindung zu gewährleisten.

5. Maßnahmen

Die nachfolgenden Maßnahmen wurden in enger Abstimmung mit den Verwaltungs- und politischen Spitzen der Kleeblatt-Kommunen sowie unter Einbindung der wichtigsten Akteure der Region im Bereich Verkehr (Verkehrsunternehmen, Tourismusvereine, etc.) aus den vorgenannten Zielstellungen erarbeitet. Die Maßnahmen bewegen sich in verschiedenen räumlichen Bereichen und sektoralen Themenfeldern.

Abbildung 30: Maßnahmenübersicht



Quelle: Eigene Erstellung.

Viele der Maßnahmen greifen ineinander über bzw. ergänzen sich. Insofern sind die einzelnen Bestandteile im Gesamtzusammenhang als integrierte Verkehrslösung zu betrachten.

5.1 Maßnahmen auf dem Streckenabschnitt Neustadt (D.) – Pritzwalk

Die auf diesem Abschnitt vorgesehenen Maßnahmen dienen insgesamt der Sicherung der Bahnverbindung, indem durch die Ertüchtigung der Strecke vorhandene, aber bislang ungenutzte Fahrgastpotenziale abgeschöpft werden. Dazu sind bauliche Maßnahmen bei der Infrastruktur sowie kunden- und bedarfsorientierte Ergänzungen von Verkehrsangeboten notwendig. Ergänzend dazu ist eine Reaktivierung des Bahnhofsgebäudes in Neustadt (D.) als „Eingangstor“ in die Kleeblatt-Region anzustreben. Dabei sollten unter anderem touristische und serviceorientierte Nutzungen, wie beispielsweise eine Fahrkartenausgabe und einen Fahrradverleih, in den Bahnhof integriert werden.

V1 SPNV-Bedarfshalt am Verkehrslandeplatz Kyritz

Die Einrichtung eines zusätzlichen Bahnhaltepunktes in Heinrichsfelde ist im engen Zusammenhang mit dem Verkehrslandeplatz zu sehen. Grundsätzlich ist dieser über verschiedene Buslinien mit dem öffentlichen Nahverkehr erreichbar. Die Verbindungen sind jedoch durch die schülerorientierte Bedienung nur unregelmäßig gegeben und für andere Nutzergruppen bzw. auswärtige Personen unattraktiv. Als Nutzergruppen kommen neben den Bewohnern von Heinrichsfelde zum einen die auf dem Gelände des Flugplatzes beschäftigten Mitarbeiter, die Schüler der Flugschule sowie zum anderen das Personenaufkommen durch gewerbliche und private Flüge in Frage⁵⁰. Trotz dieses Potenzials wird derzeit nur im Rahmen von Veranstaltungen auf dem Verkehrslandeplatz (PRIMA, Kyritzer Holzflugtage) von einem erheblichen Aufkommen an Ein- und Aussteigern ausgegangen. Aus diesem Grund ist vorgesehen, den Haltepunkt vorerst als Bedarfshalt in Form eines einfachen Bahnsteiges zu realisieren. Durch den längerfristigen Ausbau des Flugplatzes sollen jedoch Steigerungen insbesondere im Bereich der gewerblichen Flüge, eine höhere Attraktivität und Nachfrage der Flugschule, eine größere Auslastung der Flugzeugwerft sowie weitere Unternehmensansiedlungen auf dem Gelände des Verkehrslandeplatzes erreicht werden. Dann wäre entsprechend auch von einer stärkeren Nutzung der Bahnlinie und des Haltepunktes Heinrichsfelde auszugehen.

Es ist geplant, einen einfachen, einseitigen Bahnsteig ähnlich dem im Jahr 2007 von der PEG neu errichteten Haltepunkt Pritzwalk West zu bauen.

Abbildung 31: Bahnhof Pritzwalk West



Quelle: V. Kuhn.

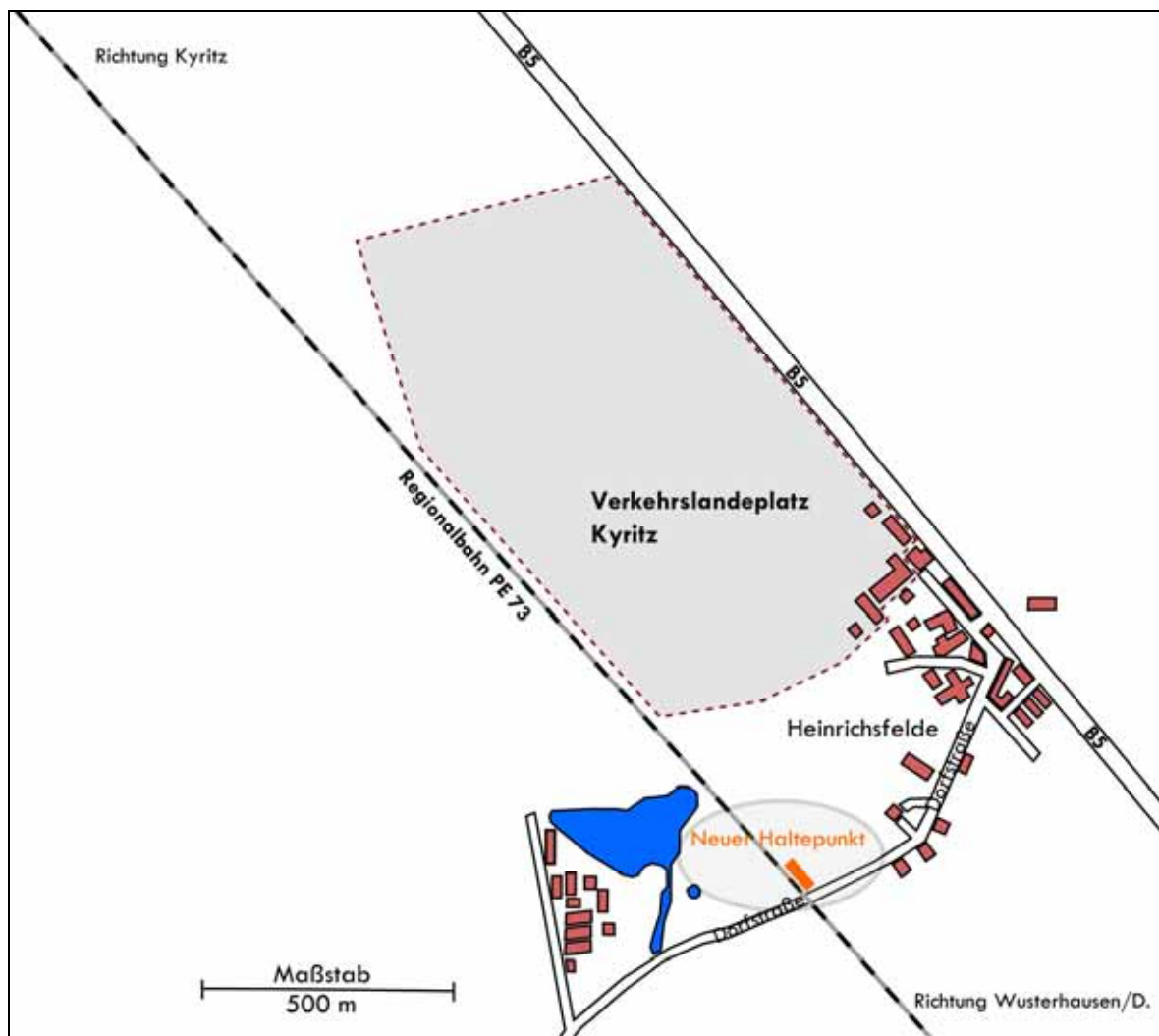
Der Bau des Haltepunktes würde durch die PEG erfolgen und könnte zeitnah und zügig realisiert werden. Eine exakte Kostenschätzung ist von dem genauen Standort des Haltepunktes, von der Aus-

⁵⁰ Ca. 100 beschäftigte Mitarbeiter in den auf dem Flugplatz ansässigen Firmen, ca. 130 Flugschüler, ca. 100 Einwohner in Heinrichsfelde, ca. 300 gewerbliche und private Landungen im Monat; Quelle: Angaben der Stadt Kyritz.

gestaltung des Bahnsteiges sowie von den Zuwegungen abhängig. Für einen einfachen Bahnsteig ist jedoch von einer Summe in Höhe von 30.000 € - 50.000 € auszugehen. Zusätzliche Sicherungstechnik ist nicht erforderlich.

Als Standort eignen sich Flächen an der nördlichen Seite der Dorfstraße südlich des Flugplatzes, da somit ein direkter Anschluss an die Ortslage Heinrichsfelde gegeben ist und die Straße als Zuwegung für PKW-Fahrer und Fußgänger genutzt werden kann. Die für den Bahnsteig erforderlichen Flächen befinden sich teilweise in Privateigentum und müssten entsprechend erworben werden. Um zum Flugplatz zu gelangen wäre über die Dorfstraße ein Fußweg von rund 900 Metern erforderlich, da ein direkter Zugang zu den Einrichtungen des Landesplatzes über das Flugfeld nicht möglich ist.

Abbildung 32: Schematische Darstellung des neuen Haltepunktes am Verkehrslandeplatz



Quelle: Eigene Darstellung.

Unter Umständen sind entlang der Dorfstraße Sicherungsmaßnahmen (Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h, Warnschilder) für Fußgänger erforderlich, da kein straßenbegleitender Gehweg vorhanden ist und die Straße zeitweise eine stärkere Frequentierung durch LKW zum nahe gelegenen Recyclinghof aufweist.

Zur Finanzierung dieser Maßnahme ist der Einsatz von Fördermitteln aus dem Programm Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" - Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur (GA-I) und im Rahmen der Investitionen für den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest) zu prüfen.

V2 SPNV-Haltepunkt am Perleberger Platz Kyritz

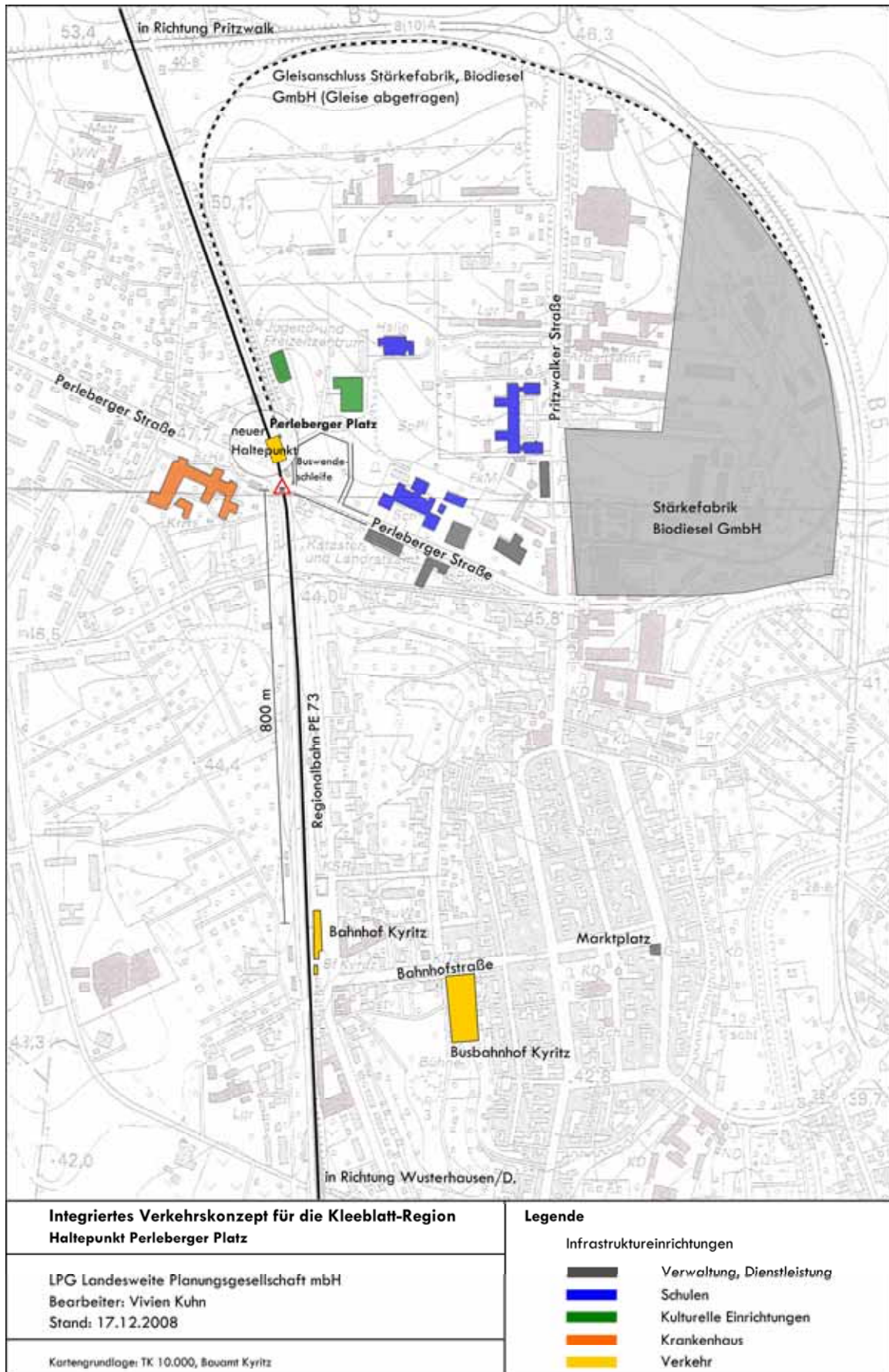
Die Überlegung, nördlich des Bahnübergangs an der Perleberger Straße in Kyritz einen zusätzlichen SPNV-Haltepunkt zu errichten, war im INSEK der Stadt Kyritz bereits eine Schlüsselmaßnahme und wurde im Nachgang in einer gesonderten Konzeption konkretisiert. Bereits damals wurde die Möglichkeit erkannt, durch einen zusätzlichen Bahnhof am Agglomerationsstandort Perleberger Straße weitere Nutzerkreise für die Bahn zu erschließen. Eine Potenzialanalyse der ews Stadtanierungsgesellschaft hatte seinerzeit zusätzliche Nutzerpotenziale durch die Dienstleistungs-, Verwaltungs-, Gesundheits- und Bildungseinrichtungen vor Ort ergeben. Seit Fertigstellung des INSEK im Dezember 2007 und des Konzeptes für den Perleberger Platz im Mai 2008 hat sich die Situation durch den Umzug des Finanzamtes von Pritzwalk nach Kyritz und den fortgeschrittenen Stand bezüglich des Klinikneubaus zugunsten von Kyritz verändert. Neben den bereits ermittelten Potenzialen ergeben sich mit der Erweiterung des Finanzamtes nun kurzfristig zusätzliche Pendlerströme nach Kyritz. Eine im Dezember 2008 durch das Planungsbüro Richter-Richard fertigestellte Nutzen-Kosten-Analyse für den Haltepunkt hat ein positives Verhältnis der zu veranschlagenden Investitions- und Betriebskosten zu dem erwarteten Nutzen ergeben. Demnach ist für einen wirtschaftlichen Betrieb des Haltepunktes ein Nutzen-Kosten-Quotient von mindestens 1,0⁵¹ erforderlich. Dieser wird rechnerisch mit acht zusätzlichen Ein- und Aussteigern pro Tag am neuen Haltepunkt erreicht werden. In dem Gutachten wird davon ausgegangen, dass diese Zahl mit hoher Wahrscheinlichkeit übertroffen wird.⁵² Insbesondere für die Berufspendler und Schüler der Perleberger/Pritzwalker Straße ergäbe sich durch den neuen Haltepunkt eine deutlich attraktivere verkehrliche Anbindung mit dem SPNV. Das SPNV-Bedienkonzept sollte nach Inbetriebnahme des Bahnhofes vorsehen, die bislang stündlich bis zum Bahnhof Kyritz verkehrenden Züge bis zum Haltepunkt Perleberger Platz zu verlängern. Diese zusätzliche Verkehrsleistung von 800 Metern bis zum Perleberger Platz müsste dann durch das Land Brandenburg bestellt werden.

Unter den gegebenen Voraussetzungen ist der Bau des Haltepunktes am Bahnübergang Perleberger Straße grundsätzlich zu befürworten. Dafür ist es zunächst erforderlich, die Lage und Ausgestaltung des Haltepunktes sowie der Zuwegungen durch ein Ingenieurbüro konkretisieren zu lassen. Denkbar sind – abhängig vom Gesamtkonzept Perleberger Platz – unterschiedliche Bahnsteigvarianten (Mittelbahnsteig, Kombination Bus- und SPNV-Halt, etc.).

⁵¹ Berechnung nach der „Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des Öffentlichen Personennahverkehrs“. Der Nutzen-Kosten-Quotient ergibt sich aus folgenden Einzelindikatoren: Investitionskosten, ÖV-Betriebskosten, Nachfragepotenzial durch Einwohner, Beschäftigte und Schüler, Querschnittsbelastung auf der Bahnlinie, mittlere Reiseweite und Reisezeit der Fahrgäste, Nutzen aus verlagerten PKW-Leistungen. Quelle: Planungsbüro Richter-Richard, Nutzen-Kosten-Analyse für den neuen Haltepunkt Kyritz Nord, Aachen 2008.

⁵² Planungsbüro Richter-Richard, Nutzen-Kosten-Analyse für den neuen Haltepunkt Kyritz Nord, Aachen 2008, S. 8ff.

Abbildung 33: Haltepunkt Perleberger Platz



Quelle: Eigene Erstellung auf Grundlage von TK 10.000, Bauamt Kyritz.

In jedem Fall sollte bei der Planung des Haltepunktes bedacht werden, die Flächen und infrastrukturellen Voraussetzungen – im wesentlichen also die (Flächen der) Gleisanlagen – für einen wünschenswerten Stundentakt zwischen Kyritz und Pritzwalk sowie für eine mögliche Reaktivierung des Gleisanschlusses zur Stärkefabrik und Biodiesel GmbH zu erhalten.

Längerfristig ist darüber hinaus die Neuordnung des Linienbusverkehrs in Kyritz und in diesem Zusammenhang die Ausbildung des Perleberger Platzes als Verknüpfungspunkt von SPNV und üÖPNV sinnvoll. Dazu wird empfohlen, den bestehenden Busbahnhof in der Nähe des Bahnhofes Kyritz nach Ablauf der Fördermittelbindung aufzugeben und den Busverkehr am Perleberger Platz zu bündeln. Aufgrund der verschiedenen Schulstandorte in der Perleberger bzw. Pritzwalker Straße konzentriert sich der Schülerverkehr bereits am Perleberger Platz. Die derzeitige Lage des Busbahnhofs in der Bahnhofstraße ist für die Fahrgäste nicht optimal, da sowohl zum Bahnhof als auch in die Altstadt rund 250 Meter Fußweg notwendig sind. Wünschenswert ist deshalb eine verbesserte Anbindung der Innenstadt durch zusätzliche Haltestellen in Marktnähe, eine direkte Anbindung des Bahnhofes Kyritz durch einen Bushaltepunkt und die Bündelung sämtlicher Linien am Perleberger Platz. Bezüglich des Linienkonzeptes bedarf es einer genaueren Untersuchung und Planung in Abstimmung mit der ORP sowie dem Landkreis OPR, dem die Flächen der derzeitigen Buswendeschleife östlich des Bahnübergangs Perleberger Straße gehören. Um konkurrierende Planungen mit dem vom Landkreis geplanten Ausbau der Flächen als Parkplatz zu vermeiden, ist dieser durch die Stadt Kyritz kurzfristig in die Gesamtplanung Perleberger Platz mit einzubeziehen.

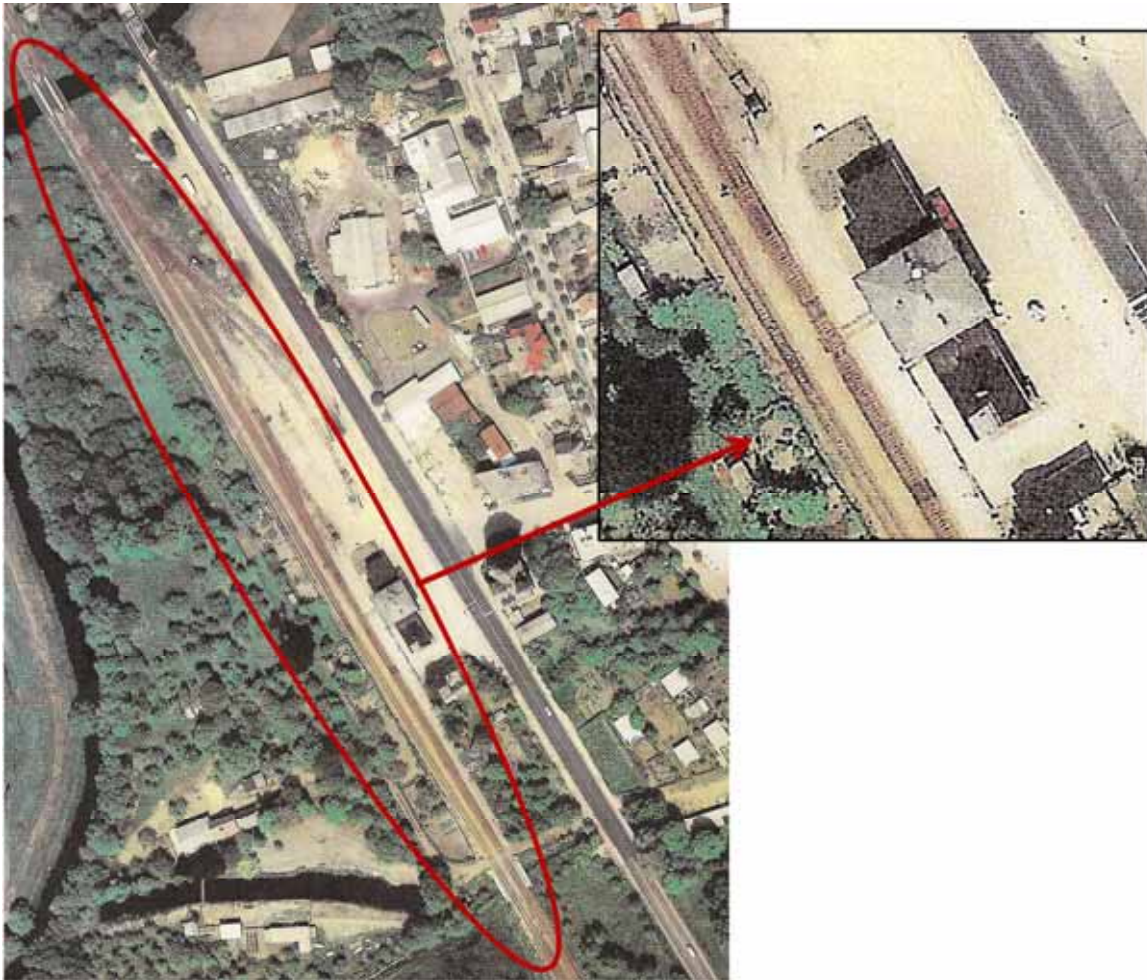
Auch für diese Maßnahme kommen Förderungen aus GA- und Regionalisierungsmitteln sowie nach rechtzeitiger Anmeldung der Maßnahme im Rahmen der Richtlinie ÖPNV-Invest in Frage.

V3 Bau eines Begegnungsgleises in Wusterhausen/D.

Diese Maßnahme ist im Zusammenhang mit der Aufwertung der Strecke für den SPNV und der Erhöhung der Strecke für den Güterverkehr zu sehen. Wenn das Aufkommen an Güterverkehren erhöht und der Ast Neustadt (D.) – Pritzwalk – Güstrow als Entlastungsstrecke für den Güterverkehr etabliert werden soll, ist eine Begegnungsmöglichkeit auf dem Abschnitt Neustadt (D.) – Kyritz erforderlich. Derzeit ist die Strecke nur eingleisig befahrbar, so dass eine Begegnung oder Überholung von Zügen nicht möglich ist. Auch für den Personenverkehr ist der Bau eines Ausweichgleises von erheblicher Bedeutung. Durch die Möglichkeit der Begegnung zweier Züge wäre eine deutlich flexiblere Gestaltung des Fahrplanes der PE 73 und somit eine bessere Abstimmung auf den RE 4 in Neustadt (D.) möglich. Der Einfluss auf die Umsteigezeiten in Neustadt (D.) und damit die Attraktivität und Nutzungsintensität der PE 73 könnten dadurch deutlich erhöht werden.

Flächen für ein entsprechendes Ausweichgleis sind am Bahnhof Wusterhausen/D. vorhanden. Dort gab es bis zum Jahr 2004 ein zweites Gleis, das im Rahmen des Ausbaus der Hamburger Bahn jedoch abgetragen wurde.

Abbildung 34: Ursprünglicher Verlauf der Gleisanlagen am Bahnhof Wusterhausen/D.



Quelle: Gemeinde Wusterhausen/D.

Der Aufbau der Gleisanlagen muss so erfolgen, dass mindestens die Triebwagen der PEG im Personenverkehr die Anlage als Ausweichstelle nutzen können. Die erforderliche Mindestlänge des Gleises beträgt damit 50 Meter. Bei Begegnung eines Güterzuges und eines Triebwagens würde der Güterzug das durchgehende Hauptgleis nutzen und der Triebwagen das Ausweichgleis. Die Begegnung zweier Güterzüge wäre mit dieser Lösung in Wusterhausen/D. nicht möglich. Offen ist derzeit die Notwendigkeit der Einbindung der Weichen in das Elektronische Stellwerk (ESTW) Glöwen. Sollte eine Einbindung in das ESTW erforderlich sein, würde sich das in erheblichen Maße auf die Gesamtinvestitionskosten auswirken.⁵³ Für die Umsetzung der Maßnahme und die Beantragung von Fördermitteln ist der Eigentümer der Bahnstrecke – derzeit die DB Netz AG – zuständig. Es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass die Bahn nach erfolgter Verpachtung der Strecke an die PEG und der Konzentration der Infrastrukturinvestitionen auf die Hauptstrecken im Regional- und Fernverkehr diese Investitionen tätigt. Die PEG ist jedoch bestrebt, die Strecke von der DB Netz AG zu erwerben und befürwortet – bei einer entsprechenden Auslastung durch Güterzüge – den Bau des Begegnungsgleises.

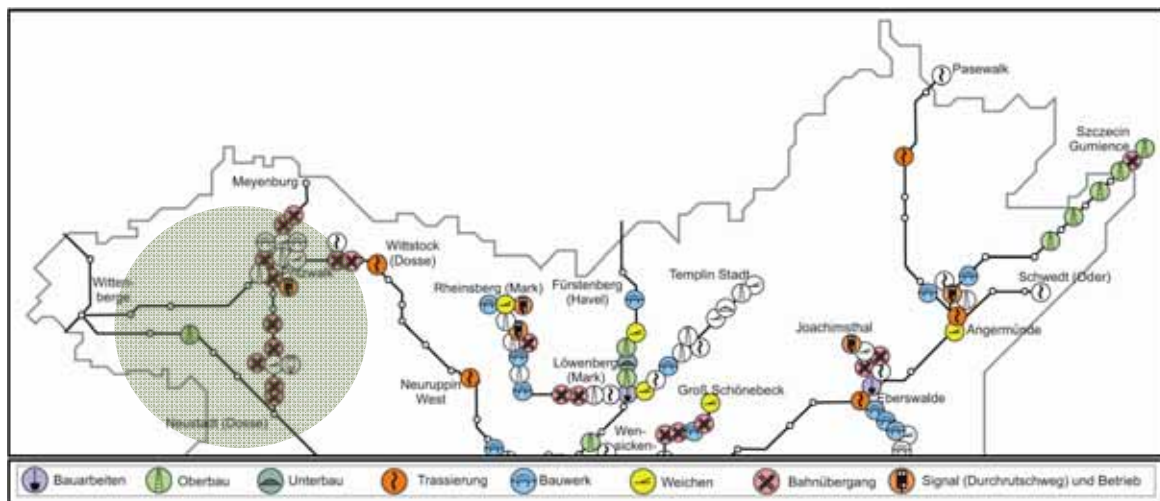
⁵³ Für den Wiederaufbau der Gleisanlagen (50 Meter) ist von einem Investitionsaufwand in Höhe von rund 100.000 € und für die Sicherungstechnik von rund 500.000 € auszugehen, Quelle: Gespräch mit Dr. Böhme (PEG) am 19.11.2008.

V4 Beschleunigung des SPNV auf dem Streckenabschnitt Neustadt (D.) – Kyritz

Der Landesnahverkehrsplan sieht als eine der Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Bahnstrecken Beschleunigungsmaßnahmen vor. An über 600 Stellen im Gesamtnetz können die Züge derzeit nicht die vorgesehene Geschwindigkeit fahren.⁵⁴ Diese Langsamfahrstellen führen in der Folge zu einer Verlängerung der Reisezeiten und zu einer geringeren Akzeptanz der betroffenen Bahnverbindungen in der Bevölkerung.

In der Kleeblatt-Region ist die Strecke der PE 73 vor allem durch eine große Anzahl an Bahnübergängen von diesen Beeinträchtigungen betroffen. Zwischen Neustadt (D.) und Kyritz befinden sich mehr als zehn Bahnübergänge – allein im LNVP sind davon fünf Bahnübergänge als problematisch eingestuft worden. Jeder Bahnübergang und sonstiger Mangel an der Trasse führt zu Geschwindigkeitsreduzierungen und damit einer längeren Fahrzeit.

Abbildung 35: Ausschnitt Trassenmängel



Quelle: VBB 2007 in: MIR, Sonderdruck MIR Aktuell, Landesnahverkehrsplan 2008 – 2012, S. 22.

In der Kleeblatt-Region kommt hinzu, dass mit einer Beschleunigung der Strecke und daraus resultierenden Fahrzeiteinsparungen eine größere Flexibilität des Fahrzeugeinsatzes und der Fahrplangestaltung erreicht werden könnte. Dies wiederum ist wichtig für die möglichst weitgehende Anpassung an den Fahrplan des RE 4 und einer damit verbundenen Optimierung der Umsteigezeiten in Neustadt (D.).

Die PEG hat bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 Beschleunigungsmaßnahmen umgesetzt und die Geschwindigkeit außerhalb der Langsamfahrstellen auf 80 km/h erhöht. Langfristig sollen weitere Maßnahmen helfen, die Effizienz auf der Strecke zu erhöhen. Dafür kommen grundsätzlich folgende Ansätze in Frage:

- a. Schließung von Bahnübergängen nach Eisenbahnkreuzungsgesetz

Die Aufgabe von einzelnen Bahnübergängen ist die weitestgehende und aufwendigste Maßnahme – verspricht jedoch auch den höchsten Beschleunigungseffekt. Die Beseitigung von Bahnübergängen

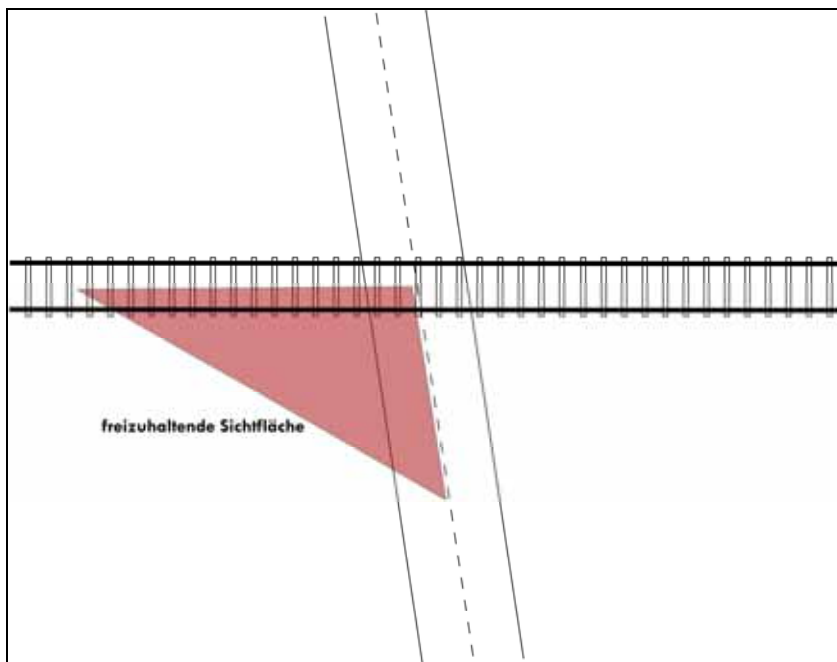
⁵⁴ MIR, Sonderdruck MIR Aktuell, Landesnahverkehrsplan 2008 – 2012, S. 40.

setzt die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens sowie eine genaue Analyse der Nutzungsintensität an den betreffenden Bahnübergängen durch PKW und Fußgänger voraus. Für eine Schließung kommen nur solche infrage, die nicht Bestandteil wichtiger Straßen-, Fuß- oder Radwegeverbindungen sind.

b. Herstellung von Sichtflächen an Bahnübergängen nach Eisenbahnkreuzungsgesetz

Bei technisch nicht gesicherten Bahnübergängen ist die Herstellung von Sichtflächen zwischen Straße und Schienenanlagen erforderlich, um Kraftfahrzeugfahrern ein frühzeitiges Erkennen eines heranahenden Zuges zu ermöglichen. Für die Herstellung der Sichtflächen ist grundsätzlich der Straßenbaulasträger verantwortlich. Die Größe des Sichtdreiecks ist von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Bahnstrecke und der kreuzenden Straße abgängig. Ist die Herstellung der vorgeschriebenen Sichtfläche nicht möglich, müssen Geschwindigkeitsbegrenzungen vollzogen werden. Insofern dient die Bildung von Sichtdreiecken an Bahnübergängen neben der Erhöhung der Sicherheit auch der Beschleunigung auf der Bahnstrecke.⁵⁵

Abbildung 36: Schematische Darstellung der freizuhaltenden Sichtfläche am ungesicherten Bahnübergang



Quelle: Eigene Erstellung.

c. Maßnahmen zur Erhöhung der Qualität der Infrastruktur

Schadhafte Gleisanlagen, d. h. Mängel im Unter- oder Oberbau des Schienennetzes, beeinträchtigen ebenfalls die Befahrbarkeit der Strecken und führen zu Langsamfahrstellen. Um die Reisegeschwindigkeit zu erhöhen, sind deshalb stellenweise Ausbesserungen in der Schieneninfrastruktur notwendig.

⁵⁵ Bund-Länder-Fachausschuss Straßenverkehrsordnung, Leitfaden zur Durchführung von Bahnübergangsschauen, S. 3ff.

Von Seiten der PEG wird derzeit geprüft, an welcher Stelle vorgenannte Beschleunigungsmaßnahmen auf der Strecke der PE 73 notwendig und möglich sind, um das Ziel einer verkürzten Reisezeit und höheren Flexibilität zu erreichen. Da – bis auf die Herstellung von Sichtdreiecken – die Maßnahmen mit hohen Kosten und einem verhältnismäßig großen Aufwand verbunden sind, ist dringend eine abschließende Klärung der Eigentumsverhältnisse der Streckeninfrastruktur erforderlich. Es ist nicht davon auszugehen, dass der derzeitige Eigentümer DB Netz AG Investitionen in die Strecke tätigt (vgl. V-3).

V5 Angebotserweiterung im SPNV zwischen Kyritz und Pritzwalk

Die Ausdünnung des Angebotes auf dem Streckenabschnitt Kyritz – Pritzwalk im Jahr 2006 bewirkte für die Fahrgäste erhebliche qualitative Einbußen, die sich ungünstig auf das Nachfragepotenzial der gesamten Strecke ausgewirkt haben. Es gingen nicht nur ehemalige Nutzer der abbestellten Leistungen verloren, sondern auch potenzielle Fahrgäste, die den SPNV nutzen würden.

Durch die aktuellen Erweiterungen des Finanzamtes und des Krankenhauses in Kyritz und die Umstrukturierungen des Krankenhauses in Pritzwalk ergibt sich eine neue Situation für die Verbindung Kyritz – Pritzwalk. Kurzfristig werden rund 100 Mitarbeiter des Finanzamtes Pritzwalk zu ihrem neuen Arbeitsort in Kyritz pendeln. Längerfristig sind durch den Erweiterungsbau des Krankenhauses, der im Jahr 2011 abgeschlossen werden soll, erhebliche Steigerungen bei den Beschäftigtenzahlen sowie Patienten und Besuchern zu erwarten. Beide Ereignisse bedeuten eine zusätzliche Nachfrage für die Bahnstrecke und werten den Standort Kyritz rund um die Perleberger Straße auf. Es ist deshalb kurzfristig erforderlich, durch zusätzliche Fahrten – bzw. idealerweise einer Wiedereinführung des Studentaktes – zwischen Pritzwalk und Kyritz diese Potenziale abzuschöpfen.

Sollte das Land eine entsprechende Verkehrsleistung nicht bestellen, käme ein alternatives Bedienmodell in Kooperation mit der PEG in Frage. Es könnten vereinzelte zusätzliche Fahrten in den Morgen- und Nachmittagsstunden mit einem Schienenbus angeboten werden, um insbesondere den Pendler- und Schülerverkehr abzudecken. Die genaue Ausgestaltung des Bedienmodells muss in enger Abstimmung und Planung mit der PEG erfolgen. Unter der Voraussetzung, dass die PEG die Strecke von der Deutschen Bahn erwerben und mit entsprechend geringeren Trassenentgelten kalkulieren kann, würden sich die Kosten für zwei Fahrtenpaare täglich in den Morgen- und Nachmittagsstunden (Montag bis Freitag) voraussichtlich im Rahmen von jährlich rund 100.000 € pro Jahr bewegen. Verbleibt die Strecke bei der Bahn liegen die Kosten bei rund 250.000 € pro Jahr. Der VBB prüft derzeit, ob der Aufgabenträger zur Bestellung und Finanzierung zusätzlicher Verkehrsleistungen auf der Strecke bereit ist.

V6 Verbesserte Abstimmung zwischen üÖPNV und SPNV

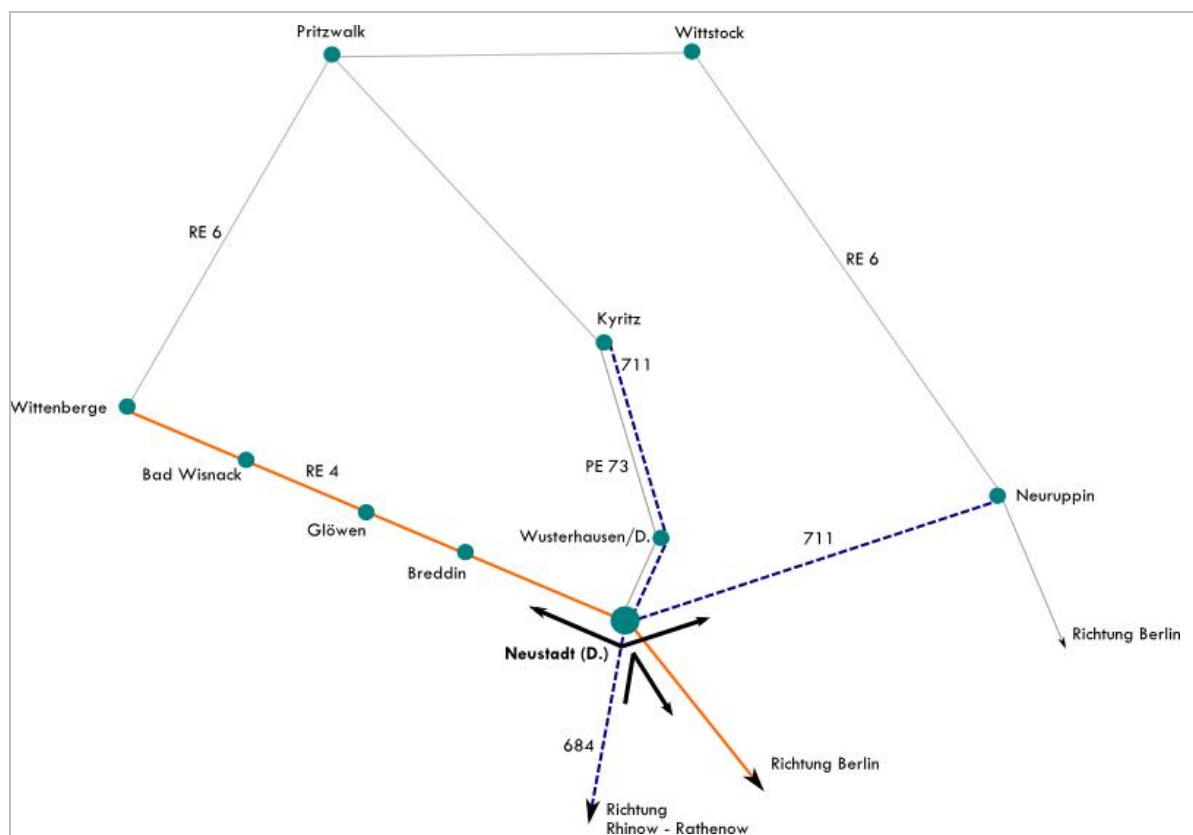
Für die Akzeptanz des ÖPNV-Angebotes in der Bevölkerung ist die Verknüpfung und Abstimmung aller Verkehrsträger untereinander von Bedeutung. Das schließt nicht nur die beiden Bahnlinien RE 4 und PE 73, sondern auch die Abstimmung zwischen den Linienbussen und Bahnlinien mit ein. Im Analyseteil wurde bereits darauf hingewiesen, dass sich für die Optimierung der Anschlusszeiten zwischen dem üÖPNV und SPNV insbesondere der RE 4 aus Wittenberge und die stärker frequentierte Buslinie 711 nach Neuruppin eignet. Neuruppin als Kreisstadt des Landkreises OPR und größte Stadt im

nordwestlichen Teil Brandenburgs zieht erhebliche Pendler- und Besucherströme auch aus der Prignitz und Ostprignitz-Ruppin an. Seit der Abbestellung der SPNV-Leistung zwischen Neustadt (D.) und Neuruppin im Jahr 2006 ist die Buslinie 711 die einzige Direktverbindung aus dem Kleeblatt nach Neuruppin. Aus Wittenberge besteht darüber hinaus ein Direktanschluss nach Neuruppin über den RE 6. Über diese Verbindung beträgt die Fahrzeit zwischen Wittenberge und Neuruppin rund 1,5 Stunden.

Zur Optimierung der Erreichbarkeit Neuruppins aus der westlichen Prignitz – insbesondere für Bevölkerungsteile entlang des Bahnabschnitts zwischen Neustadt (D.) und Wittenberge – ist am Bahnhof Neustadt (D.) die Verknüpfung der Buslinie 711 mit dem RE 4 sinnvoll. Dabei sollte der Anschluss vom RE 4 aus Wittenberge an den Bus 711 in Richtung Neuruppin sowie umgekehrt gegeben sein. Bei einer auf diese Weise optimierten Anbindung könnten auch Zeitersparnisse zwischen den direkten Zielen Wittenberge und Neuruppin gegenüber dem RE 6 erreicht werden. Für die Linie 711 bedeutet das konkret, dass

- d. der Fahrplan vertaktet werden sollte, um die Attraktivität und Akzeptanz der Linie zu erhöhen und
- e. die Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Neustadt (D.) auf den Regionalexpress abgestimmt werden müssten.

Abbildung 37: Schematische Darstellung Umsteigebeziehung



Quelle: Eigene Erstellung.

Erstrebenswert ist darüber hinaus in Neustadt (D.) die Verknüpfung des Busses 684 der HVG mit dem RE 4 nach Berlin. Derzeit kommt der Bus rund zehn Minuten nach Abfahrt des Zuges in Neustadt (D.) an. Nach Fahrplanwechsel im Dezember 2008 verpasst der Bus den Zug um rund 15 Minuten. Zur Realisierung dieser Anschlussoptimierung ist jedoch ein erhöhter Abstimmungsbedarf erforderlich, da es sich bei der Linie 684 um landkreisübergreifenden Busverkehr handelt und entsprechend die Bedürfnisse der Landkreise Havelland und OPR aufeinander abgestimmt werden müssen. In diesem Zusammenhang ist außerdem die Weiterführung der bislang an der Landkreisgrenze in Großderschau endenden Fahrten des 684igers bis nach Neustadt (D.) wünschenswert. Auch dies erfordert intensive Gespräche mit der HVG und dem Landkreis Havelland.

5.2 Maßnahmen auf dem Streckenabschnitt Neustadt (D.) – Neuruppin

V7 Erstellung eines alternativen Bedienkonzeptes

Neuruppin ist für die Kleeblatt-Kommunen als Arbeitsplatzschwerpunkt, Bildungsstandort sowie Einzelhandels- und Dienstleistungszentrum ein wichtiger Bezugspunkt. Die Abbestellung des Personenverkehrs zwischen Neustadt (D.) und Neuruppin im Jahr 2006 ist entsprechend negativ zu bewerten, auch wenn die Fahrgastzahlen die Bedeutung der Verbindung nicht immer wiedergespiegelt haben (parallele Busverbindung, keine Direktverbindung nach Kyritz). Eine sinnvolle Abstimmung zwischen Bus- und Bahnverkehr auf dem Abschnitt Neustadt (D.) – Neuruppin scheiterte zum damaligen Zeitpunkt. Laut LNVP und Nahverkehrsplan des Landkreises ist jedoch der SPNV als vorrangige Erschließungskomponente auf den Hauptachsen auszubilden und Parallelverkehre von Bus und Bahn zu vermeiden. Davon ausgehend, dass die geplante Stilllegung der Strecke abgewendet werden kann und damit die Option zur Wiedernutzung für den Güter- und Personenverkehr offen steht, ist die Entwicklung eines alternativen Bedien- und Nutzungskonzeptes für die Strecke erforderlich, da der Aufgabenträger zunächst keine Verkehrsleistungen bestellen wird. Bei dem Konzept sollte neben dem Personenverkehr auch der Güterverkehr eine Rolle spielen. Intensive Überlegungen dazu wurden bereits im Rahmen des MORO-Projektes HUB 53/12^o angestellt, bei dem es um die Entwicklung der Region Güstrow-Prignitz-Ruppin unter Einbeziehung der Kleeblatt-Region als Logistikkreuzung im Güterverkehr geht. Dessen Inhalte sind mit weitergehenden Überlegungen zu ergänzenden (Infrastruktur-)Maßnahmen im Bereich des Güter- und Personenverkehrs abzugleichen.

Bezüglich des SPNV muss ein Bedienkonzept in enger Zusammenarbeit mit einem SPNV-Verkehrsunternehmen⁵⁶ gefunden werden, welches sich am tatsächlichen Bedarf nach Fahrleistungen orientiert und welches intensiv mit dem Busverkehr abgestimmt wird. So käme beispielsweise eine stündlich wechselnde Bedienung der Strecke durch die Buslinie 711 und den SPNV in Frage. Auf diese Weise würde ein Parallelverkehr verhindert werden, eine direkte und schnelle Verbindung nach Neuruppin möglich und dennoch die Anbindung der abseits der Bahnlinie gelegenen Ortsteile durch den Bus gewährleistet sein. Welches Konzept dabei letztendlich sinnvoll und wirtschaftlich tragfähig ist, muss im Detail noch ausgearbeitet werden. Denkbar ist eine Variante ähnlich des ohne Landesauftrag durchgeführten Schülerverkehrs auf der Bahnstrecke Pritzwalk – Putlitz. Dort wurde zwischen dem Landkreis Prignitz als Streckeneigentümer, dem Putlitz-Pritzwalker Eisenbahnförderverein e. V. und der Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH ein Vertrag über den Betrieb der Strecke

⁵⁶ Die PEG hat grundsätzliches Interesse für eine Bedienung signalisiert.

durch den Eisenbahnförderverein geschlossen. Die PEG stellt dem Verein das Fahrzeug zur Verfügung. Die Finanzierung dieses Verkehrsangebotes sowie der Kosten für den Unterhalt des Triebwagens und der Infrastruktur basiert zu einem großen Teil auf Ausgleichszahlungen, die der Verein als Betreiber der Bahnlinie vom Land Brandenburg erhält.

Bei der Entwicklung des SPNV-Bedienkonzeptes sollten zwei weitere Aspekte berücksichtigt werden: Zum einen ist das Angebot so zu gestalten, dass die Umsteigebeziehungen in Neustadt (D.) zwischen den beiden Regionalbahnlinien und dem RE möglichst optimal aufeinander abgestimmt werden. Zum anderen ist es langfristig wünschenswert, die Bahn zwischen Neuruppin und Neustadt (D.) bis nach Kyritz durchzubinden, da die wesentlichen Pendlerverflechtungen zwischen Kyritz bzw. Wusterhausen/D. und Neuruppin bestehen. Die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Durchbindung wären gegeben. Offen ist die Notwendigkeit eines zusätzlichen Triebwagens.

Abbildung 38: Eingesetzter Triebwagen auf der Strecke Pritzwalk – Putlitz



Quelle: V. Kuhn.

Ergänzend zur Wiederaufnahme des Bahnbetriebs, sind in die konzeptionellen Überlegungen weitere Qualifizierungsmaßnahmen auf der Strecke (z. B. zusätzliche Haltepunkte) mit einzubeziehen. Größere Fahrgastpotenziale werden sich voraussichtlich aus dem Ausbildungs- bzw. Schülerverkehr ergeben. Insofern ist zu prüfen, ob die Errichtung zusätzlicher Haltepunkte an Schulen entlang der Strecke sinnvoll und umsetzbar ist. So war bereits im Jahr 2000 die Anbindung der Grundschule in Wildberg an die in unmittelbarer Nähe der Schule verlaufende Bahnlinie in Diskussion. Auch der ehemalige Bahnhof Metzelthin ist auf seine Wiederbelebung hin zu prüfen. Hier ist sowohl der Bahnsteig, als auch die technische Infrastruktur noch vorhanden. Es ist deshalb davon auszugehen, dass eine Wiedernutzung mit entsprechend geringem Aufwand möglich wäre.

5.3 Sonstige Maßnahmen

V8 Spätverbindung von Berlin in die Kleeblatt-Region

Mit rund 100 km Entfernung von Berlin liegt die Kleeblatt-Region noch im näheren Einflussbereich der Metropole, was sich unter anderem in den recht hohen Pendlerverflechtungen mit Berlin niederschlägt. Mit dem Auto benötigt man rund 1,5 Stunden in das Kleeblatt, mit der Regionalbahn von Berlin-Hauptbahnhof knapp 50 Minuten. Dies sind vergleichsweise günstige Werte für Pendler, die diese Nähe auch in den Nachtstunden nutzen, um in Berlin kulturelle Veranstaltungen zu besuchen oder von den langen Ladenöffnungszeiten Gebrauch zu machen. Dann jedoch sind die Menschen auf den PKW angewiesen, da in den späten Abend- und Nachtstunden keine SPNV-Anbindung aus Berlin in die Kleeblatt-Region gegeben ist.

Zur Behebung dieses Defizits bestehen mehrere Möglichkeiten, die derzeit vom VBB und der PEG geprüft werden. Da sich der Bedarf einer Spätverbindung insbesondere auf die Tage Freitag und Samstag konzentriert, wird empfohlen, in allen nachfolgenden Varianten die Verkehrsleistung lediglich an diesen beiden Tagen vorzusehen, um kostenintensive „Leerfahrten“ zu vermeiden.

Variante 1

Der Fahrplan der aktuellen Fahrplanperiode ab 14.12.2008 sieht als letzten durchgehenden Zug von Berlin nach Neustadt (D.) den RE 4 um 22.30 Uhr ab Berlin-Hauptbahnhof mit Ankunft um 23.19 Uhr in Neustadt (D.) vor. Eine Möglichkeit besteht darin, durch die PEG in Neustadt (D.) einen Anschluss an den letzten Zug um 23.19 Uhr bis Kyritz anzubieten. Eine Verlängerung bis Pritzwalk ist vorerst nur schwer umsetzbar, da die Züge in Kyritz „übernachten“ und somit eine Rückfahrt von Pritzwalk nach Kyritz notwendig wäre. Dadurch würden zusätzliche Kosten anfallen, die jedoch durch den verhältnismäßig geringen Nutzen nicht gerechtfertigt wären. Für die Schaffung des Anschlusses von Neustadt (D.) nach Kyritz entstünden jährliche Kosten in Höhe von schätzungsweise 20.000 €. Für die Einwohner aus Wusterhausen/D. und Kyritz würde diese Maßnahme eine deutliche Verbesserung gegenüber der jetzigen Situation mit der letzten Verbindung um 20.30 Uhr ab Berlin bedeuten. Es wäre jedoch weiterhin schwierig, nach einem Theater- oder Kinobesuch diesen letzten Zug aus Berlin in die Kleeblatt-Region zu erreichen.

Variante 2

Alternativ zu der Realisierung eines Anschlusses ab Neustadt (D.) wäre es denkbar, dass die PEG die Verkehrsleistung bereits ab Nauen übernimmt und mit einem Dieseltriebwagen über Neustadt (D.) nach Kyritz fährt oder dass die DB Regio einzelne Fahrten bis nach Neustadt (D.) verlängert. Die Abfahrt des letzten Regionalexpresses nach Nauen erfolgt um 23.10 Uhr ab Berlin-Hauptbahnhof. Dieser Zug kommt um 23.42 Uhr in Nauen an und würde bei einer Verlängerung bis Kyritz ca. 0.07 Uhr in Neustadt (D.) und ca. 0.20 Uhr in Kyritz sein. Vorteil dieser Verbindung wäre eine für den Besuch kultureller Veranstaltungen angemessene Abfahrtszeit aus dem Zentrum Berlins. Variante 2 ist aufgrund der höheren Streckenkilometer und damit höheren Trassengebühren sowie der späteren Bedienung kostenintensiver als Variante 1. Bei Umsetzung von zwei Anschlussfahrten pro Woche bis Kyritz ist von einem jährlichen Kostenaufwand von rund 120.000 € auszugehen. Für die Verlängerung des Regionalexpresses bis nach Neustadt (D.) an zwei Tagen pro Woche müssten rund 100.000 €/p.a. kalkuliert werden.

Sowohl bei Variante 1 als auch bei Variante 2 wäre in Neustadt (D.) bzw. Nauen ein Wechsel vom RE 4 auf die PE 73 notwendig. Insofern ist in beiden Fällen ein bahnsteiggleicher unmittelbarer Übergang zwischen beiden Linien für die Akzeptanz der Verbindung in der Bevölkerung notwendig und unbedingt anzustreben.

Variante 3

Die PEG – neben der Prignitz auch in Oberhavel als Eisenbahnunternehmen tätig – führt im Schnitt einmal wöchentlich mit ihren Triebwagen Werkstattfahrten vom Standort Lichtenberg in die Werkstatt nach Meyenburg durch. Diese Fahrten finden tagsüber statt und werden aufgrund geringerer Trassengebühren als Leerfahrten über den nördlichen Berliner Außenring geführt. Grundsätzlich wäre es möglich, diese Leerfahrten im Rahmen einer wöchentlichen Spätverbindung als Personenfahrten einzutakten und somit der Bevölkerung zugänglich zu machen. Dafür ist es jedoch zum einen erforderlich, die Werkstattfahrt nicht über den Außenring sondern durch Berlin mit Haltepunkten in Gesundbrunnen, Jungfernheide und Spandau zu führen und zum anderen den betrieblichen Ablauf der Werkstatt in Meyenburg neu zu ordnen, da die Fahrzeuge dann während der Nachtstunden in der Werkstatt eintreffen würden. Die Kosten dieser Werkstattfahrten würden sich aufgrund höherer Trassengebühren und Personalkosten sowie zusätzlicher Stationsgebühren entsprechend erhöhen. Bei dieser Variante handelt es sich um die kostenintensivste Möglichkeit einer Spätanbindung, von der jedoch nicht nur die Kleeblatt-Kommunen sondern auch die Gemeinden mit Haltepunkten entlang der Strecke Berlin – Neustadt (D.) – Meyenburg profitieren würden. Zu prüfen wäre deshalb eine Beteiligung der betreffenden Kommunen an der Finanzierung dieser Maßnahme.

Für alle Varianten gilt, dass zunächst geklärt werden muss, ob das Land Brandenburg als Aufgabenträger des SPNV zur Bestellung und somit Finanzierung der Leistung bereit wäre. Ist dies nicht der Fall – und das Land hat sich zuletzt ablehnend gegenüber einer Spätverbindung auf der Hamburger Bahn bis nach Wittenberge positioniert – müssten alternative Finanzierungsmodelle gefunden werden.

6. Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Kartenausschnitt Mittelbereiche aus dem LEP B-B.....	5
Abbildung 2:	Ausschnitt aus dem Entwurf des LEP B-B	8
Abbildung 3:	Güterverkehrsinfrastruktur in Nordwest-Brandenburg/ Mecklenburg-Vorpommern.....	11
Abbildung 4:	Finanzierungsstruktur im Land Brandenburg	16
Abbildung 5:	Einwohnerzahl nach Gemeinden am 30.06.2007	18
Abbildung 6:	Bevölkerungsentwicklung in der Kleeblatt-Region 1997 bis 2007	19
Abbildung 7:	Salden der natürlichen Bevölkerungsentwicklung und der Wanderungen in der Kleeblatt-Region.....	20
Abbildung 8:	Altersstrukturentwicklung.....	21
Abbildung 9:	Bevölkerungsprognose für die Kleeblatt-Region.....	21
Abbildung 10:	Bevölkerungsprognose für die Kleeblatt-Region.....	22
Abbildung 11:	Zusammensetzung der Bevölkerung der Kleeblatt-Region im Jahr 2030	23
Abbildung 12:	Schienegebundene Anbindung der Kleeblatt-Region.....	24
Abbildung 13:	Fahrgastnachfrage der Regionalverkehrslinien im Raum Prignitz/ Ostprignitz-Ruppin 2. Halbjahr 2006.....	25
Abbildung 14:	Verlauf der Buslinie 901 (pink) und der PE 73 (blau)	27
Abbildung 15:	Schulstandorte der Kleeblatt-Region	35
Abbildung 16:	Schülerverkehrsströme	37
Abbildung 17:	Regionale Wachstumskerne und Branchenschwerpunktorte im Raum Prignitz/Ostprignitz-Ruppin	39
Abbildung 18:	Marktplatz Kyritz	40
Abbildung 19:	Hauptgestüt Neustadt (D.).....	42
Abbildung 20:	Herkunft der Schüler an der Gesamtschule mit GOST	42
Abbildung 21:	Rathaus Wusterhausen/D.....	43
Abbildung 22:	Schloss Demerthin und eines der Dannenwälder Hügelgräber	44
Abbildung 23:	Ein- und Auspendler im Jahr 2007	45
Abbildung 24:	Wichtige Pendlerströme Kyritz.....	46
Abbildung 25:	Wichtige Pendlerströme Stadt Neustadt (D.)	47
Abbildung 26:	Wichtige Pendlerströme Wusterhausen/D.....	48
Abbildung 27:	Infrastruktur Perleberger Straße in Kyritz	51
Abbildung 28:	Die zehn stärksten Pendlerverflechtungen der Region	54
Abbildung 29:	Ziele und Handlungsoptionen	58
Abbildung 30:	Maßnahmenübersicht.....	59
Abbildung 31:	Bahnhof Pritzwalk West	60
Abbildung 32:	Schematische Darstellung des neuen Haltepunktes am Verkehrslandeplatz.....	61
Abbildung 33:	Haltepunkt Perleberger Platz.....	63
Abbildung 34:	Ursprünglicher Verlauf der Gleisanlagen am Bahnhof Wusterhausen/D.	65
Abbildung 35:	Ausschnitt Trassenmängel.....	66
Abbildung 36:	Schematische Darstellung der freizuhaltenden Sichtfläche am ungesicherten Bahnübergang	67
Abbildung 37:	Schematische Darstellung Umsteigebeziehung	69
Abbildung 38:	Eingesetzter Triebwagen auf der Strecke Pritzwalk – Putlitz.....	71

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Mindestbedienungsstandards für den üÖPNV in der Flächenbedienung	12
Tabelle 2:	Übersicht über ÖPNV-relevante Gesetze	14
Tabelle 3:	Mindestbedienungsstandards üÖPNV	29
Tabelle 4:	Besatzquote ausgewählter Streckenabschnitte und Zeiten der Buslinie 711	30
Tabelle 5:	Anschlusszeiten RE 4 und Bus 711 in Neustadt (D.)	31
Tabelle 6:	Umsteigebeziehungen des RE 4 und der PE 73 in Neustadt (D.) bis 15.12.2008	31
Tabelle 7:	Entwicklung der Flugbewegungen in Heinrichsfelde	34
Tabelle 8:	Unterrichtsformen an den Schulen im Kleeblatt	36

Quellenverzeichnis

Literatur

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Beitrag zur Statistik Nr. 18

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Statistische Berichte AI2-hj1/07, AI1-j05, AV2-j05, AI1-j06, AV2-j06, AVI14_j-05

Bund-Länder-Fachausschuss Straßenverkehrsordnung, Leitfaden zur Durchführung von Bahnübergangsschauen

ews Stadtсанierungsgesellschaft mbH, Integriertes Stadtentwicklungskonzept Kyritz, Berlin 2007

Gemeinsame Landesplanungsabteilung, Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg, Entwurf vom 21.08.2007, Potsdam 2007

Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH, Analyse der Eisenbahninfrastruktur zur Bewältigung des prognostizierten Schienengüterverkehrs im Land Brandenburg, Endpräsentation MIR, 30.06.2008

Landesamt für Bauen und Verkehr, Bevölkerungsvorausschätzung 2005 bis 2030 für die Ämter und amtsfreien Gemeinden des Landes Brandenburg, Potsdam 2006

Landesamt für Bauen und Verkehr, Bevölkerungsvorausschätzung 2007 bis 2030 für die Ämter und amtsfreien Gemeinden des Landes Brandenburg, Potsdam 2008

Landkreis Ostprignitz-Ruppin, Auswertung der Verkehrsströme (Schülerbeförderung), Stand 02.10.2008

Landkreis Ostprignitz-Ruppin, Befristete Modifizierung des Nahverkehrsplans für den übrigen ÖPNV des Landkreises Ostprignitz-Ruppin bis 2008/09, Berlin 2007

Landkreis Ostprignitz-Ruppin, Schulentwicklungsplanung 2007 – 2012, Entwurf zur Fortschreibung, Neuruppin 2007

Landkreis Prignitz, Fortschreibung 2008 des Nahverkehrsplans 1997-2001 des Landkreises Prignitz, Perleberg 2007

LPG Brandenburg, Raumordnungskonzept Hansestadt Kyritz, Amt Neustadt (Dosse), Gemeinde Wusterhausen/Dosse, Berlin 2007

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, Luftverkehrskonzeption des Landes Brandenburg, 2. Fortschreibung, Potsdam 2008

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, Sonderdruck MIR Aktuell, Landesnahverkehrsplan 2008 – 2012

Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg, Neuausrichtung der Wirtschaftspolitik des Landes Brandenburg, September 2007

Planungsbüro Richter-Richard, HUB 53/12° - die Logistikkreuzung Güstrow Prignitz Ruppin, Sachstand und Entwicklungskonzept, Berlin 2008

Planungsbüro Richter-Richard, Nutzen-Kosten-Analyse für den neuen Haltepunkt Kyritz Nord, Aachen 2008

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Fahrplanbuch OPR 2008/2009

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Verbundbericht 2007, Berlin 2007

Zeitungsartikel der Märkischen Allgemeinen, Prignitz Kurier vom 01.08.2008

Gesetze und Verordnungen

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), Ausfertigungsdatum 27.12.1993, zuletzt geändert durch Art. 8 G v. 26.2.2008 I 215

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG), Ausfertigungsdatum 26.10.1995, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes (berichtigt GVBl.I/07 S.35) vom 18.12.2006

Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG), Ausfertigungsdatum 18.03.1971, zuletzt geändert durch Art. 282 V v. 31.10.2006 I 2407

Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (EBKrG), Ausfertigungsdatum 14.08.1963, zuletzt geändert durch Art. 281 V v. 31.10.2006 I 2407

Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (EntflechtG), Ausfertigungsdatum 05.09.2006

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG), Ausfertigungsdatum 27.12.1993, zuletzt geändert durch Art. 1 G v. 12.12.2007 I 2871

Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Ausfertigungsdatum 21.03.1961, zuletzt geändert durch Art. 27 G v. 7.9.2007 I 2246

Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Städten und Gemeinden des Landkreises OPR (Rili ÖPNV-Invest)

Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNVFV), Ausfertigungsdatum 03.01.2005, zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 09.02.2007

Internetquellen

Internetauftritt der Bundesagentur für Arbeit

Pendler Neuruppin: Kreisdaten, Beschäftigte nach Gemeinden:

<http://www.pub.arbeitsagentur.de/hst/services/statistik/detail/q.html>, Zugriff am 10.10.2008

Internetauftritt des Landes Brandenburg

Einstellung Bahnlinien:

http://www.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.2239.de/Masnahmenbeschreibung_RegMittel.pdf, Zugriff 06.10.2008

Internetauftritt der Flugschule ARDEX Berlin-Brandenburg GmbH

Verkehrslandeplatz Kyritz:

<http://www.flugschule-ardex.de/>, Zugriff 06.10.2008

Internetauftritt der Märkischen Allgemeinen

Artikel vom 01.08.2008:

http://www.mazarchiv.de/_suche/1184/maz2008/c_200808/finanzamt_kyritz_jetzt_wird_ausgebaut__wirtschaft_finanzamt.html

Internetauftritt des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung

Verkehrslandeplatz Kyritz:

http://www.mir.brandenburg.de/cms/detail.php?id=85831&_siteid=45, Zugriff 06.10.2008

Internetauftritt des Oranienburger Generalanzeigers

Artikel vom 28.06.2008: <http://oga.mzv.net/lokales/story.php?id=46295&combi=OGARUPKYRITZ>

Artikel vom 11.10.2008: <http://oga.mzv.net/lokales/story.php?id=53024&combi=OGARUPKYRITZ>

Internetauftritt der PRIMA-Messe

Zahlen:

<http://www.prima-messe.de/>, Zugriff 14.10.2008

Internetauftritt der Stadt Neuruppin

RWK Neuruppin:

<http://www.neuruppin.de/neuruppin.de/index.php?StoryID=104>, Zugriff 10.10.2008

Internetauftritt der Stephanus-Stiftung

Werkstatt Kyritz:

<http://www.stephanus-stiftung.de/arbeitsfelder/arbeit/kyritz/index.html>, Zugriff
22.10.2008

Internetauftritt des Wachstumskerns Prignitz

RWK:

<http://www.wachstumskern-prignitz.de/>, Zugriff 10.10.2008

Expertengespräche und -informationen

Email von Fr. Herr (Gestüt) vom 28.10.2008.

Email von Hr. Dr. Knoblauch (PEG) vom 11.07.2008.

Herr Dr. Böhme (PEG) am 19.11.2008 und 04.12.2008

Herr Brechler (PEG) am 08.10.2008

Herr Dahme (VBB) am 13.10.2008

Herr Friebel (ORP) am 08.10.2008

Frau Görke (Stadt Kyritz) am 08.07.2008

Frau Herr (Gestüt) am 07.08.2008

Herr Krüger (Flugschule ARDEX) am 16.09.2008

Herr Leonhardt (ews) am 19.09.2008

Frau Dr. Schael (Kulturverein Wusterhausen/D.) am 14.08.2008

Frau Schumacher (Stadt Kyritz) am 08.07.2008

Frau Schwarzer (Fremdenverkehrsverein Kyritz und Umgebung) am 15.09.2008

Herr Uebel (Gestüt) am 07.08.2008

Anhang

Unterrichtsformen

Genehmigter Ganztagsbetrieb vollgebundene Form	Fest definierte Anfangs- und Endzeiten
Genehmigter Ganztagsbetrieb offene Form (Primarstufe)	An einer Grundschule mit Ganztagsangeboten in offener Form werden in Ergänzung zum studentafelbezogenen Unterricht Angebote der Schule, der Kindertagesbetreuung und anderer Kooperationspartner unterbreitet. Eine Grundschule mit Ganztagsangeboten in offener Form bietet für mindestens 60 Prozent der Schülerinnen und Schüler der Schule eine Aktivität nach dem Unterricht an.
Verlässliche Halbtagschule und Hort	Grundschulen, die als verlässliche Halbtagschule und Hort arbeiten, bieten in einem zeitlichen Rahmen von mindestens sechs Zeitstunden einen rhythmisierten Unterricht unter Berücksichtigung der Belastbarkeit, der Konzentrationsfähigkeit und der Bewegungsbedürfnisse der Schüler an. Der Unterrichtstag beginnt mit einem offenen Beginn - täglich in der Regel 30 Minuten vor Beginn des ersten Lernblocks-, es werden Lernblöcken von 90 Minuten, eine individueller Lernzeit, aktive Spielphasen mit der Möglichkeit eines täglichen gemeinsamen Frühstücks und ein Mittagsband von in der Regel mindestens 50 Minuten mit einem täglich betreuten Mittagessen angeboten.
Optimierung des Schulanfangs (FLEX)	In der Flexiblen Schuleingangsphase lernen Schüler des ersten und zweiten Schuljahres in einer altersgemischten Lerngruppe zusammen. Die Akzeptanz der Heterogenität der Lerngruppe ist Ausgangspunkt für ein Lernkonzept, bei dem die Gestaltung individueller Lernprozesse im Zentrum steht und durch verschiedene Organisationsformen des Unterrichts ermöglicht wird.
Schulversuch 6+6	Gesucht wird nach Wegen, Schul- und Ausbildungszeiten zu verkürzen. Erprobt wird, wie es besonders leistungsfähigen und leistungsbereiten Schülern gelingt, die allgemeine Hochschulreife durch den direkten Übergang aus dem 1. Halbjahr des Jahrgangs 10 in das 2. Halbjahr des Jahrgangs 11 in zwölf Schuljahren zu erreichen.

Quelle: Internetauftritt der Schulportraits im Land Brandenburg und des Brandenburgischen Bildungsservers