

Potenzialanalyse im Innovationsfeld „Neue Wege“



für das Verbundvorhaben

„Wendland-Elbetal – Sustainable Elbe Valley

Neue Arbeit – Neue Wege – Neue Wohnformen“

Potenzialanalyse im Innovationsfeld „Neue Wege“ für das Verbundvorhaben „Wendland-Elbetal – Sustainable Elbe Valley

Neue Arbeit – Neue Wege – Neue Wohnformen“

Autor*innen:

Dr. Dirk Thomas
Sabine Flores
Anna Florian
Lisa Steck
Stefan Lichtnekert

Berlin, Mai 2021



Das dieser Studie zugrundeliegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung unter dem Förderkennzeichen 03WIR7201A (für Neue Wege und Neue Wohnformen) bzw. 03WIR7201B (für Neue Arbeit) gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autor*innen.

IZT- Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung gemeinnützige GmbH

Schopenhauerstr.26 | 14129 Berlin

Ansprechpartner:

Dr. Dirk Thomas

Forschungsleiter Mobilität & Urbanität

d.thomas@izt.de

T +49 (0)30 80 30 88-28

Coverabbildung: ©Alain Duss on Unsplash

Inhaltsverzeichnis

Tabellen.....	3
Abbildungen	3
1 Einleitung	4
2 Forschungsstand zur Mobilität in strukturschwachen ländlichen Räumen	5
2.1 Öffentliche Handlungsoptionen zur Mobilitätssicherung im ländlichen Raum	7
2.2 Lösungsansätze zur Mobilitätssicherung	9
2.3 Resiliente Mobilität und die Entwicklung ländlicher Räume	16
3 Strukturelle Ausgangssituation in der Region Elbe Valley.....	18
3.1 Demografische Entwicklung	18
3.2 Siedlungsstruktur	20
3.3 Wirtschaft, Arbeitsmarkt und Pendlerbeziehungen	23
4 Verkehrliche Ausgangssituation	28
4.1 Motorisierter Individualverkehr	29
4.2 Radverkehr	32
4.3 Fußverkehr	33
4.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	34
4.5 Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)	41
4.6 Schiffverkehr	42
4.7 Flugverkehr	43
5 Aktivitäten und Potenziale	43
5.1 Ansätze im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV)	44
5.2 Ansätze im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	48
5.3 Ansätze für den Radverkehr	50
5.4 Ansätze im Bereich neuer Antriebe und Elektromobilität	51
6 Best-Practice-Beispiele zur Mobilitätssicherung aus anderen Regionen Deutschlands	52
6.1 RelAiS - Reallabor zur Digitalisierung des bestehenden Rufbussystems	53
6.2 OhneAutoMobil – Erprobung von flexiblen ÖPNV Bedienformen	53
6.3 KombiBus – Kombierter Personen- und Gütertransport	54
6.4 STmobil - Lösungen für die gesamte Wegekette im ländlichen Raum	55
6.5 E-Bürgerbus: Mobilität von Bürgern für Bürger	57
6.6 Daseinsvorsorge: Geromobil und PatientMobil	57
6.7 Integrierte Mobilität in der Dorfgemeinschaft	59
7 Handlungsempfehlungen.....	59
8 Literaturverzeichnis	67

Tabellen

Tabelle 1: Indikatoren Demografischer Wandel und Alterung bis zum Jahr 2030	19
Tabelle 2: Indikatoren Wirtschaft und Arbeit 2018	24
Tabelle 3: Indikatoren Pendler 2018	24
Tabelle 4: MiD 2017 Regionalisierung von MiD-Ergebnissen - Verkehrskennzahlen	29
Tabelle 5: Liste der Verkehrsunternehmen und Verkehrsgesellschaften in der Region Elbe Valley	34
Tabelle 6: Überblick Verbindungen im Regionalverkehr im Landkreis Lüchow- Dannenberg	34
Tabelle 7: SPNV-Angebot im Landkreis Ludwigslust-Parchim	37
Tabelle 8: Überblick Verbindungen im Regionalverkehr im Landkreis Prignitz.....	39
Tabelle 9: Überblick Verbindungen im Regionalverkehr im Landkreis Stendal	41
Tabelle 10: Akteure und Ansätze in der Region.....	44

Abbildungen

Abbildung 1: Trends in der Entwicklung von Verkehrsnachfrage und Verkehrsangebot	14
----------------------------------------------------------------------------------	----

1 Einleitung

Im Rahmen des Projekts „Wendland-Elbetal – Sustainable Elbe Valley – Neue Arbeit – Neue Wege – Neue Wohnformen“ soll in den Teilregionen Lüchow-Dannenberg (Niedersachsen), Ludwigslust-Parchim (Mecklenburg-Vorpommern), Prignitz (Brandenburg) und Stendal (Sachsen-Anhalt) eine Modellregion des nachhaltigen Strukturwandels mit den Akteuren vor Ort gestaltet werden. Das Verbundvorhaben der Grünen Werkstatt Wendland e. V. und des Landkreises Lüchow-Dannenberg wird im Rahmen des Programms „WIR! – Wandel durch Innovation in der Region“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert. Ziel ist die regionale Innovationskraft – sozial, ökonomisch, ökologisch wie auch technisch – unter Einbezug und Weiterentwicklung vorhandener Stärken und erster innovativer nachhaltiger Ansätze in der zu untersuchenden Region zu erhöhen. Gemeinsam mit den Bündnispartnern soll der nachhaltige Strukturwandel mit dem Leitbild einer resilienten Region gestaltet werden.

Regionale Akteure und Interessenvertreter*innen aus Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft werden in das Verbundvorhaben von Anfang an eingebunden und tragen den Wandel ihrer Region aktiv mit. Die Aktivitäten des Verbundvorhabens orientieren sich an den in der Region vorhandenen Nachhaltigkeitsinnovationen aber auch an überregionalen Best-Practice-Beispielen nachhaltiger transformativer Vorhaben im strukturschwachen ländlichen Räumen.

Potenziale für die Region werden in drei Innovationsbereichen (1) neue Arbeit, (2) neue Wege und (3) neue Wohnformen erschlossen. Um diese für die Modellregion nutzbar zu machen, sind neben einer detaillierten Bestandsaufnahme der Ausgangssituation in den unterschiedlichen Teilregionen des Vierländerecks integrierte strategische Ansätze erforderlich, die Forschung, Entwicklung und Innovation in den Mittelpunkt stellen. In einem ersten Schritt dient die Potenzialanalyse „Neue Wege“ als Grundlage für die weiteren strategischen und planerischen Aktivitäten im Sinne eines Strukturwandels und eines resilienten und nachhaltigen Mobilitätsansatzes sowie eines Gesamtkonzeptes, das zum weiteren Aufbau des strategischen WIR! – Bündnisses „Elbe Valley“ erforderlich ist.

In der Potenzialanalyse „Neue Wege“ steht das vorhandene Verkehrssystem der zu untersuchenden Teilregionen sowie das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Fokus. Zur Einordnung der Region Elbe Valley und des Projektvorhabens wird hierzu der aktuelle Forschungsstand zur Mobilität im ländlichen Raum dargestellt. Als strukturschwache ländliche Regionen zeigen die vier zu untersuchenden Landkreise Lüchow-Dannenberg, Ludwigslust-Parchim, Prignitz und Stendal typische Merkmale auf. Von daher werden zunächst verschiedene Mobilitätslösungen zur Mobilitätssicherung im ländlichen Raum vorgestellt sowie das Konzept der Resilienz in diesem Kontext beleuchtet. So soll in der Region nicht nur ein nachhaltiger Transformationsprozess hinsichtlich eines Strukturwandels angestrebt, sondern auch die Resilienz der Region gestärkt werden. Hierfür werden verschiedene innovative Ansätze in dem Themenfeld „Neue Wege“ vorgestellt, wie ländliche Regionen mit zukünftigen Stress- und Störfaktoren wie der Klimakrise robuster und zukunftsorientierter umgehen können.

Eingebettet in die jeweilige strukturelle Ausgangslage (demografischer Wandel, Siedlungsstruktur sowie der Beschäftigungs- und Wirtschaftslage) der Landkreise wird der Ist-Zustand des Verkehrssystems anhand bereits bestehender Studien untersucht. Neben dem

öffentlichen Verkehrsangebot wird auch das aktuelle Mobilitätsverhalten analysiert. Anhand der verkehrlichen Ausgangssituation lassen sich die Problemstellungen und Schwachpunkte der Teilregionen identifizieren und Anknüpfungspunkte für soziale wie technische Mobilitätsinnovationen ausmachen, die zum einen zur Verbesserung des Verkehrssystems und zum anderen zur Mobilitätssicherung und damit sozialen Teilhabe und Daseinsvorsorge in der Region beitragen können.

Handlungsempfehlungen für die Gestaltung eines nachhaltigen und resilienten Mobilitätssystems werden anhand der theoretischen Analyse ländlicher Mobilitätskonzepte, aber vor allem auf Basis bestehender, erprobter Projekte, Vorhaben und Initiativen in und außerhalb der Region abgeleitet. Neben Ansätzen im motorisierten und öffentlichen Verkehr sind vor allem Ansätze für den Radverkehr in der Region innovationstreibend und zeigen eine hohe transformative Kraft. Auch das Thema neuer Antriebstechnologien, insbesondere in Kombination mit den Ansätzen für öffentlichen und geteilten Verkehr wie dem Radverkehr zeigt, dass in der Region bereits aktive Bestrebungen existieren, die zu einer Verbesserung des Verkehrssystems beitragen und damit einen Strukturwandel mit anstoßen können. Darüber hinaus werden im Rahmen der Potenzialanalyse „Neue Wege“ auch überregionale Beispiele beschrieben. Die Analyse vergleichbarer Konzepte in anderen ländlichen Räumen können Impulse für eine erfolgreiche (Weiter-)Entwicklung innovativer Mobilitätskonzepte in der Region Elbe Valley geben. Zusammen mit Akteuren vor Ort kann dann auf Basis der Potenzialanalyse „Neue Wege“ bestehende sowie neue Konzepte (weiter-)entwickelt und auf der Grundlage der Erfahrungen anderer Landkreise der nachhaltige Strukturwandel in der Region Elbe Valley vorangebracht werden.

2 Forschungsstand zur Mobilität in strukturschwachen ländlichen Räumen

Gegenwärtig gibt es im ländlichen Raum abseits des motorisierten Individualverkehrs (MIV) kaum adäquate Alternativen, die den vielfältigen Anforderungen und Bedürfnissen sowohl der lokalen Bevölkerung als auch seitens der Wirtschaft und des Tourismus sowie der Aufgabenträger wie Landkreise und Verkehrsgesellschaften im öffentlichen Verkehr (ÖV) gerecht werden. Obgleich verschiedene gemeinschaftlich genutzte Mobilitätsansätze wie der Rufbus oder Bürgerbus zur Förderung der Mobilität im ländlichen Raum bereits Verbreitung gefunden haben, ist davon auszugehen, dass in Zukunft – selbst wenn massive Investitionen und technische Entwicklungen forciert werden – die individuelle Mobilität im ländlichen Raum ein zentraler Faktor bleiben wird.¹

Kennzeichnend für strukturschwache ländliche Räume sind vielfach negative Entwicklungen bezüglich der Sozialstrukturen sowie der regionalen Wirtschaft. Gerade Regionen, die vom demografischen Wandel stark betroffen sind, sind von einer Abwärtsspirale sich gegenseitig verstärkender Faktoren geprägt. So trägt der Bevölkerungsrückgang zu einer ohnehin geringen Siedlungsdichte bei. Dies führt u. a. dazu, dass die Nachfrage nach Dienstleistungen als

¹ Vgl. Interlink Consulting GmbH 2020, S. 3.

auch Gütern sinkt und damit das verfügbare Einkommen in der Region abnimmt. Eine Konsequenz ist, dass mit einer abnehmenden regionalen Wertschöpfung und den damit verbundenen Finanzierungsproblemen der Kommunen, der Ausbau beziehungsweise der Erhalt der örtlichen Infrastruktur beeinträchtigt wird. Infolgedessen verschlechtert sich auch die Versorgungsfunktion vor Ort, da sich vor allem Einrichtungen der Daseinsvorsorge aus den betroffenen Regionen zurückziehen.²

Der demografische Wandel hat somit erhebliche Konsequenzen für die Daseins- und Nahversorgung aber auch für die Mobilitätssicherung. Aufgrund des Rückzugs sowie der Zusammenlegung von Nahversorgungseinrichtungen vergrößern sich die durchschnittlichen Distanzen, die zwischen den Nahversorgungseinrichtungen, wie beispielsweise zur medizinischen Versorgung sowie Bildung- und Betreuungseinrichtungen, und den Wohnorten zurückgelegt werden müssen.³ Falls überhaupt Nahversorgungseinrichtungen vorhanden sind, ziehen diese aus den Ortszentren weg, konzentrieren sich an den Randlagen oder verschwinden ganz, sodass die Versorgungslücken vom nächsten Mittelzentrum übernommen werden. Gemäß der Mobilitätsdatenerhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sind die täglichen Wege in strukturschwachen ländlichen Räumen im Mittel sechs Kilometer länger als in Städten. Auch Schüler*innen müssen in ländlichen Regionen im Schnitt rund fünf Kilometer mehr überwinden als die Schüler*innen im urbanen Raum, was auch durch entsprechende Schülerbeförderungssatzungen abgedeckt wird.⁴

Der Verkehrssektor in strukturschwachen ländlichen Räumen steht daher vor der Herausforderung, dass einerseits längere Wege des täglichen Bedarfs zurückgelegt werden müssen und andererseits das Angebot und die Infrastruktur des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) aufgrund sinkender Nachfrage und erhöhter Kosten stetig abgebaut wird. Damit wird die Mobilitätssicherung im Sinne von Erreichbarkeit und Selbstbestimmung — als Teil der Daseinsvorsorge — in ländlichen Räumen zunehmend beeinträchtigt. Insofern kommt der Mobilität eine zentrale Rolle zu und wird in Zukunft immer wichtiger werden, um die Teilhabe der Bevölkerung im ländlichen Raum am gesellschaftlichen Leben, den Zugang zu Arbeitsplätzen sowie zu zentralen und unverzichtbaren Dienstleistungen der täglichen Versorgung, wie die des Gesundheitswesens, zu sichern.⁵

Im Rahmen der Potenzialanalyse „Neue Wege“ wird Mobilität verstanden als die Erreichbarkeit von Menschen, Orten und Aktivitäten – sei es der Weg zum Arbeitsplatz, zur Kita oder zu Erledigungen des täglichen Bedarfs sowie zur Freizeit.⁶ Die Mobilität von Menschen ist sowohl von den vor Ort verfügbaren Verkehrssystemen beziehungsweise Mobilitätsoptionen als auch von den persönlichen Kompetenzen und Ressourcen zur Nutzung derselben abhängig. Der Begriff Verkehr zielt hingegen auf das „Instrument“ ab, das erforderlich ist, um die Bedürfnisse

² Vgl. Interlink Consulting GmbH 2020, 22f.

³ Vgl. Brenck et al. 2016, S. 20.

⁴ Vgl. Interlink Consulting GmbH 2020, 22f.

⁵ Vgl. Brenck et al. 2016, 5ff.

⁶ Vgl. Behrendt et al. 2020.

des Einzelnen durch Raumveränderung zu befriedigen.⁷ Daher ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Verkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge, während die Mobilität eine wesentliche Voraussetzung sowohl für Wachstum, Wohlstand als auch der gesellschaftlichen Entwicklung und Teilhabe. Folglich wird häufig die Sicherstellung von Mobilitätsangeboten als Aufgabe der Daseinsvorsorge angesehen, wenngleich aus dem derzeitigen Rechtsverständnis heraus keine gesetzliche Grundlage für eine flächendeckende ÖV-Erschließung abgeleitet und die ohnehin angespannte öffentliche Haushaltslage den steigenden Anforderungen an den ÖV nicht gerecht werden kann.^{8,9}

Längere durchschnittliche Wegzeiten und Wege sowie ein zunehmendes eingeschränktes ÖPNV-Angebot festigen gerade in ländlichen Regionen die Bedeutung des MIV. Im ländlichen Raum werden rund zwei Drittel aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt. Der durchschnittliche Besetzungsgrad, d. h. wie viele Personen gleichzeitig in einem Pkw befördert werden, ist dabei in der Regel gering. Zudem haben nicht alle Menschen Zugang zu einem Auto, was zu einer Exklusion der mobilitätseingeschränkten Bevölkerung beiträgt.¹⁰ So stellt sich gerade für bestimmte Bevölkerungsgruppen die Mobilität im ländlichen Raum als problematisch dar. Betroffen sind insbesondere Kinder und Jugendliche, aber auch ältere Menschen, die beispielsweise aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr mit dem Auto fahren können oder wollen.¹¹ Ein unzureichendes Mobilitätsangebot hat für diese Bevölkerungsgruppen eine erhöhte Abhängigkeit und Einschränkung der Teilhabe am sozialen Leben zur Folge. Auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ist davon auszugehen, dass in Zukunft der Anteil der Selbst-Fahrenden mit zunehmendem Alter stark sinken wird und Alternativen zu dem Auto im zunehmenden Maße an Bedeutung gewinnen werden.¹²

2.1 Öffentliche Handlungsoptionen zur Mobilitätssicherung im ländlichen Raum

Im ländlichen Raum spielt der ÖPNV nur eine geringe Rolle und wird in großen Teilen vom Schulverkehr dominiert. So ist außerhalb der Schulzeiten — am Wochenende oder in den Ferien — der öffentliche Verkehr oftmals sehr eingeschränkt oder pausiert. Eine Konzentration auf den regulären Schulverkehr sowie eine geringere Taktung außerhalb der Schulzeiten spiegelt sich in der geringen Nutzung des ÖPNV-Angebots abseits dieser Nutzergruppe wider. Die Folge ist, dass die Verkehrsleistung oft aufgrund der finanziellen Situation auf den Schulverkehr reduziert werden muss, soweit die erforderlichen Zuschüsse nicht erbracht werden können.¹³ Dementsprechend lassen sich in strukturschwachen ländlichen Räumen Regionalbahnen und Linienbusse kaum noch einsetzen. So ist davon auszugehen, dass neben dem

⁷ Vgl. Brenck et al. 2016, 7f.

⁸ Vgl. Brenck et al. 2016, 14f.

⁹ Vgl. Brenck et al. 2016, S. 20.

¹⁰ Vgl. Interlink Consulting GmbH 2020, S. 24.

¹¹ Vgl. Brenck et al. 2016, S. 21.

¹² Vgl. Brenck et al. 2016, S. 22.

¹³ Vgl. Brenck et al. 2016, S. 24.

bestehenden öffentlichen Beförderungsangebot verstärkt nachhaltige und innovative Mobilitätsangebote an Bedeutung gewinnen werden, die das ÖPNV-Angebot sinnvoll ergänzen.¹⁴

Mit Blick auf die Handlungsoptionen der öffentlichen Hand zur Mobilitätssicherung im ländlichen Raum lassen sich grundlegend vier Lösungsansätze unterscheiden, die im Folgenden nur kurz umschrieben werden. So gewinnen neben den klassischen Mobilitätsformen, wie dem privaten Individualverkehr und öffentlichen gemeinschaftlich genutzten Verkehr auch multimodale Mobilitätsangebote an Bedeutung, wie z. B. die Kombinationen aus privaten Pkw, Bus oder Bahn.¹⁵ Multimodalität meint dabei ein Verkehrsverhalten, bei dem verschiedene Verkehrsmittel für einen wiederkehrenden Weg oder eine Wegeketten im Verlauf eines Zeitraums genutzt werden.¹⁶ Diesen Lösungsangeboten ist jedoch gemeinsam, dass hierfür entsprechende finanzielle und gegebenenfalls auch weitere rechtliche wie technische Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen, um tragfähige Lösungen auf den Weg zu bringen.

(1) Neuordnung beziehungsweise Optimierung des ÖV-Angebotes

Bei der Neuordnung beziehungsweise der Optimierung des ÖV-Angebotes geht es im Wesentlichen darum, den öffentlichen Verkehr für Fahrgäste attraktiver zu gestalten und gleichzeitig für Verkehrsunternehmen wirtschaftlicher zu machen und damit mehr Handlungsspielraum zu schaffen. Im Zuge dessen sollten ÖPNV-Hauptachsen gestärkt, aber auch Räume ermittelt werden, in den bedarfsorientierte Verkehre eine bessere Lösung bieten können. Zur Optimierung können technisch-betriebliche Möglichkeiten genutzt werden. Ebenso ist es u. a. erforderlich, eine ständige Koordination der Akteure des Bildungswesens oder anderer Akteure beispielsweise aus der Logistikbranche zuzulassen, um beispielsweise Beförderungs- und Transportfunktionen zu bündeln.

(2) Flexible Bedienformen

Flexible Bedienungsformen können dort, wo sich der ÖV-Linienverkehr zurückgezogen hat, in der Fläche zum Einsatz kommen. Somit lassen sich die jeweiligen Mobilitätsbedarfe vor Ort bedarfsgerecht anpassen, um ein besseres Fahrtenangebot und mehr Bedienungskomfort mit geringeren Betriebskosten zu verbinden.¹⁷

Beispielsweise können Rufbusse in strukturschwachen Räumen eine Ergänzung des klassischen ÖPNV darstellen und zählen ebenso wie die Bürgerbusse zu den flexiblen Bedienformen. Diese können in unterschiedlichen Ausprägungen von klassischen fahrplan- und liniengebundenen Angeboten des ÖPNV abweichen. Je nach Flexibilität der entsprechenden eingesetzten Fahrzeugarten beziehungsweise -typen reichen diese vom klassischen Linienbus bis hin zum Pkw. Typisch für derartige Bedienformen ist, dass eine vorherige Anmeldung (telefonisch oder via Internet) erforderlich ist.¹⁸

¹⁴ Vgl. Brenck et al. 2016, 25f.

¹⁵ Vgl. Brenck et al. 2016, S. 57.

¹⁶ Vgl. Brenck et al. 2016, S. 11.

¹⁷ Vgl. Brenck et al. 2016, S. 57-61.

¹⁸ Vgl. Brenck et al. 2016, 10f.

(3) Kombination von Personen- und Güterverkehr

Gerade die Kombination von Personen- und Güterverkehr kann die Wirtschaftlichkeit einzelner Dienstleistungen in ländlichen Räumen verbessern und überdies einen Beitrag zur Sicherung der Versorgung im ländlichen Raum leisten. Der kombinierte Transport von Personen und Gütern wird beispielsweise in vielen ländlichen Regionen Finnlands und Schwedens bereits erfolgreich umgesetzt, insbesondere dort, wo der Busverkehr mit seinem regionalen Netz ein optimaler Partner für alle Versorgungsbereiche ist. Dabei reichen die Kombinationsmöglichkeiten von der Personenbeförderung im Linienverkehr bis hin zum Transport von Waren unterschiedlicher Größe. Somit lassen sich flexible Formen der Beförderung für Mensch und Güter organisieren, die gleichzeitig auch auf die jeweiligen Bedürfnisse der mobilitätseingeschränkten Bevölkerungsgruppen zugeschnitten sind. So kann die Kombination von Personen- und Güterbeförderung durchaus die Mobilitätsoptionen im ländlichen Raum verbessern.¹⁹

(4) Verknüpfung von Mobilitätsoptionen

Grundsätzlich sollten Maßnahmen im Sinne eines Multimodalitätsansatzes zur Sicherung der Mobilität Elemente der integrierten Gestaltung von Mobilitätsketten und der Vernetzung der jeweiligen Verkehrsträger berücksichtigen. Dabei werden Pkw, ÖPNV mit Bus- und Bahnangeboten, Radverkehr und andere Mobilitätsangebote zu intermodalen Wegeketten gebündelt. Hilfreich hierfür ist die Etablierung von Mobilitätspunkten, an denen lokale Verkehre und Mobilitätsangebote zusammengeführt werden, sogenannte Mobilitätshubs. Hierzu zählen beispielsweise das Abstellen beziehungsweise Leihen und/oder Laden von (elektrischen) Fahrrädern wie auch das Laden privater wie gemeinschaftlich genutzter elektrischer Pkws. Gerade im Bereich der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV werden positive Verkehrseffekte erzielt, indem beispielsweise Fahrradabstellanlagen an Bus- und Bahnhaltestellen errichtet werden, sodass das Fahrrad als Zubringer Teil der intermodalen Wegekette werden kann.²⁰

2.2 Lösungsansätze zur Mobilitätssicherung

Die Mobilität im ländlichen Raum kann zudem durch bürgerschaftliches Engagement getragene Mobilitätsoptionen nachhaltig verbessert und gesichert werden. Auch hier lassen sich verschiedene Lösungssätze unterscheiden:

(1) Mitnahme

Die Mitnahme im privaten Pkw spielt in der ländlichen Mobilität eine große Rolle und ist gängige Praxis, wobei die Mitfahrt in der Regel im engeren sozialen Kontext erfolgt — sei es durch Freund*innen, Bekannte oder Nachbar*innen. Ein Potenzial im ländlichen Raum besteht bei Fahrgemeinschaften zum Pendeln, insbesondere dort, wo gemeinsame Fahrten zum Arbeitsort möglich sind. Ebenso sind private Mitnahmen denkbar, sei es spontan oder organisiert.²¹ Allerdings ist grundsätzlich die Verlässlichkeit gegenüber dem ÖPNV nur

¹⁹ Vgl. Brenck et al. 2016, S. 66.

²⁰ Vgl. Brenck et al. 2016, S. 68.

²¹ Vgl. Brenck et al. 2016, 88f.

eingeschränkt gegeben und außerhalb des sozialen Umfeldes ist mit Akzeptanzhürden zu rechnen.²² Wenngleich die räumlichen und angebotsseitigen Voraussetzungen für eine multioptionale Mobilität in ländlichen Räumen ungünstiger sind als in Städten, kann davon ausgegangen werden, dass Mitfahrangebote in der Zukunft zunehmend wichtiger werden. So können Online-Plattformen zur Vermittlung für Mitfahrmöglichkeiten für verschiedene Wege und Wegezwecke, im ländlichen Raum einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätssicherung leisten.²³ Mitfahrgelegenheiten speziell für Pendler*innen aber auch für den Freizeitverkehr bieten die internetgestützten Vermittlungsplattformen zur Bildung von Fahrgemeinschaften „Pendlernetz“ und das „Pendlerportal“ an. Auf der im Jahr 2000 eingeführten Vermittlungsplattform „Pendlernetz“ sind regionale Pendlernetzseiten nach Kreisen und Städten strukturiert. Hier können die Nutzer*innen kostenlos nach Mitfahrgelegenheiten suchen oder Mitfahrer*innen für ihre Fahrten gewinnen. Das „Pendlerportal“ verfügt zudem über eine ÖPNV-Tiefenintegration. So wird auch für jede individuelle Suchanfrage eine passende ÖV-Verbindung angeboten.²⁴

Die Potenziale der Mitfahrverkehre im ländlichen Raum werden durch das aktuelle Forschungsgeschehen zum Thema ländliche Mobilität belegt. In dem Forschungsprojekt NEMO (Nachhaltige Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen im ländlichen Raum) im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Wissenschaft und Kultur (MWK) und der Volkswagen-Stiftung (Förderprogramm „Niedersächsisches Vorab“) wurden die Potenziale des Mitfahrens im ländlichen Raum umfassend untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass die Mitnahme von Personen grundsätzlich sehr positiv gesehen wird. Ein multimodaler Reiseassistent und eine entsprechende Fahrkreis-App können zudem einen wichtigen Beitrag zur erfolgreichen Umsetzung leisten, indem sie die am Mitfahren interessierten Personen und die Fahrenden zusammenzubringen. Die Smartphone-App „Fahrkreis“ dient als mobiler Reiseplaner und berücksichtigt dabei individuelle Präferenzen wie Reisezeit, Kosten oder Umweltverträglichkeit. Überdies verfügt die App über die Option des Mitfahrens, sodass Mobilitätslücken geschlossen werden können und damit auch das Problem der ersten oder letzten Meile verringert werden kann.²⁵

Mitfahrbänke gehören zu den einfachen und niedrigschwelligen Mobilitätsangeboten und haben in vergangenen Jahren als Ergänzung des Mobilitätsangebots eine rasche Ausbreitung gefunden. Hierzu werden Sitzbänke im öffentlichen Raum platziert und als Mitfahrbänke gekennzeichnet. Wer einen Weg zurückzulegen muss und sich mitnehmen lassen möchte, kann sich auf die Mitfahrbank setzen. Autofahrende können entsprechend reagieren und die Mitnahme anbieten. Eine empirische Studie am Beispiel des Mitfahrbank-Angebots in Taunusstein (Hessen) zur Akzeptanz und Nutzen von Mitfahrbänken mittels Interviews und quantitativen Befragungen belegt, dass derartige Angebote zwar eine hohe Zustimmung finden, aber tatsächlich selten genutzt werden. Die der Studie zugrunde gelegte Recherche

²² Vgl. Brenck et al. 2016, 88f.

²³ Vgl. Knie und Borcharding 2020, S. 55–58.

²⁴ Vgl. Brenck et al. 2016, S. 90.

²⁵ Vgl. Schering et al. 2020, S. 107–111.

zeigt, dass das Zusammenwirken von Ehrenamt und Kommune, aber auch eine einheitliche und zugleich auffällige Gestaltung und Positionierung der Bänke, mit entsprechenden Haltemöglichkeiten für Autos und Zielschildern sowie eine beständige Öffentlichkeitsarbeit zur Akzeptanz und vermehrter Inanspruchnahme förderlich sind. Als Gründe für eine geringe Nutzung der Mitfahrbänke führen die befragten Fahrer*innen zum einen das Risiko der Mitfahrbank-Nutzenden an, zu lange auf eine Mitnahme warten zu müssen und zum anderen, dass das Angebot nicht hinreichend bekannt ist. Dennoch wird das Angebot von einzelnen Personen aller Altersklassen regelmäßig genutzt, sodass das Potenzial derartiger niederschwelliger Mitfahrangebote nicht vollständig zu vernachlässigen ist.²⁶

(2) Sharing-Modelle für den ländlichen Raum

Sogenannte Sharing-Modelle können ebenfalls Lösungsansätze zur Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum darstellen, obgleich der Schwerpunkt der Etablierung von Sharing-Systemen derzeit noch im urbanen Raum liegt. Derartige Angebote können sich auf die gemeinsame Nutzung von Pkws oder Fahrräder beziehen. Kritisch an den bisher etablierten Sharing-Modellen ist jedoch, dass gerade diejenigen Bevölkerungsgruppen, die die größten Mobilitätsdefizite aufweisen, wie Jugendliche, ältere Menschen sowie körperlich oder geistig Beeinträchtigte, nur unzureichend von dem (Car-)Sharing-Modellen erreicht werden.²⁷ Zudem wohnen potenzielle Nutzer*innen in der Regel zu weit von einer Verleihstation entfernt oder das gewünschte Angebot steht im entsprechenden Zeitfenster nicht zur Verfügung. Dies ist insbesondere der Fall, wenn ein flächendeckendes und großräumiges Angebot von Sharing-Diensten meist aus wirtschaftlichen Gründen im ländlichen Raum nicht gewährleistet werden kann. Dementsprechend ist es schwierig, eine kritische Masse an Nutzenden zu erreichen, die für die wirtschaftliche Tragfähigkeit und Ausweitung entsprechender Angebote von Bedeutung ist.²⁸ Dennoch können lokal entwickelte (Car-)Sharing-Systeme einen Beitrag zur Sicherung der Mobilität leisten. Grundsätzlich sind örtliche Vereine ebenso wie Autohändler als Betreibende von derartigen Sharing-Angeboten denkbar, wobei Unternehmen und/oder Verwaltungen der Kommunen für eine Grundauslastung sorgen können.²⁹ Indessen stehen Fahrradverleihsysteme im ländlichen Raum überwiegend dort zur Verfügung, wo aus touristischen Gründen eine entsprechende Nachfrage vermutet werden kann, während das Potenzial privater Fahrräder und elektrisch betriebener Fahrräder als Element der Mobilitätssicherung viel größer ist.³⁰

(3) Bürgerbusse

Gerade im ländlichen Raum, wo der traditionelle Nahverkehr mit Linienbussen vor finanziellen Herausforderungen steht, können sogenannte „Bürgerbusse“ einen Beitrag zur Sicherung der Mobilität leisten. Das Angebot kann jedoch keinesfalls den ÖPNV ersetzen, da die meisten Bürgerbus-Angebote überwiegend ehrenamtlich betrieben werden und in

²⁶ Vgl. Becker und Volker 2020, S. 5–8.

²⁷ Vgl. Brenck et al. 2016, S. 100.

²⁸ Vgl. Schering et al. 2020, S. 107–111.

²⁹ Vgl. Brenck et al. 2016, S. 107.

³⁰ Vgl. Brenck et al. 2016, S. 100.

Vereinsform organisiert sind. Gerade in Niedersachsen aber auch in Nordrhein-Westfalen werden mit Hilfe der Bürgerbusse ÖPNV-ergänzende Mobilitätsoptionen für die ländliche Bevölkerung angeboten. Für gewöhnlich wird der Bürgerbus nach den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) betrieben, sodass dieser auf festgelegten Linien und Haltestellen nach Fahrplan fährt. Daneben existieren auch andere Formen, die ebenfalls ehrenamtlich betrieben werden und sich mit ihrem Angebot an alle Bewohner*innen oder nur an spezielle Zielgruppen wenden. Dennoch sind beim Einsatz von Bürgerbussen einige Aspekte zu beachten. Gerade wenn Bürgerbusse in den Fahrplan und das Tarifsysteem des allgemeinen ÖPNV integriert sind, können sie einen wichtigen Beitrag zur Ergänzung sein. Hierzu ist die Kooperation mit den Verkehrsunternehmen auf verschiedenen Ebenen erforderlich. So sind beispielsweise die mit PBefG verbundenen Auflagen für einen Bürgerbus-Verein nicht ohne weiteres zu erfüllen und auch eine Einführung ohne die Zustimmung des Nahverkehrsunternehmens ist rechtlich schwer möglich. Ferner gilt als grober Richtwert, dass Bürgerbusse in Orten mit mindestens 5.000 Einwohner*innen in der Regel funktionieren. Grundsätzlich ist der Erfolg von Bürgerbussen in einem hohen Maß von der Bereitschaft Einzelner abhängig, sich auch bürgerschaftlich zu engagieren.³¹

(4) Ridesharing

Im Konzept des Ridesharing, d. h. der Möglichkeit Fahrten zu teilen, liegt ebenfalls Potenzial, wenngleich die Tragfähigkeit von Ridesharing-Systemen im strukturschwachen ländlichen Raum erst noch nachgewiesen werden muss.³² Sowohl in der öffentlichen als auch in der fachwissenschaftlichen Diskussion werden unter dem Begriff Ridesharing teilweise sehr heterogene Sachverhalte gefasst. Das Ridesharing unterscheidet sich von anderen Mitnahmesystemen durch seine öffentliche Zugänglichkeit. Bei den öffentlich zugänglichen Mitnahmesystemen werden in der Regel über internetbasierte Plattformen freie Plätze bedarfsgerecht und flexibel an Dritte zur Verfügung gestellt. Dabei steht im Gegensatz zum klassischen Carsharing die zeitgleiche Nutzung eines Fahrzeuges von mehreren Personen im Vordergrund.³³ Die Vorteile werden u. a. darin gesehen, dass Mehrfahrten durch Einzelpersonen reduziert werden. Gleichzeitig sollen mit derartigen Angeboten Mobilitätsoptionen für jene Personengruppen geschaffen werden, die keine Möglichkeit haben, ihre Fahrten mit dem eigenen privaten Pkw zurückzulegen. Eine besondere Herausforderung des Ridesharings ist, dass eine nennenswerte Anzahl von mitfahrenden Personen gewonnen werden muss, damit hinreichend viele strecken- und zeitmäßig übereinstimmende Fahrtangebote und Mitfahrwünsche gebündelt werden können.³⁴ Grundsätzlich können derartige Angebote von ganz unterschiedlichen Akteuren wie Privatunternehmen oder öffentlichen Institutionen angeboten und sehr unterschiedlich und flexibel ausgestaltet werden.³⁵ Ridesharing kann vor allem dort gut funktionieren, wo infrastrukturelle Angebote wie Arztpraxen oder

³¹ Vgl. Brenck et al. 2016, S. 102–107.

³² Vgl. Interlink Consulting GmbH 2020, S. 27–32.

³³ Vgl. Daskalakis et al. 2019, S. 34–35.

³⁴ Vgl. Hofmann und Daskalakis 2019, S. 36–37.

³⁵ Vgl. Hofmann und Daskalakis 2019, S. 38–39.

Einkaufsmöglichkeiten aber auch Arbeitsplätze vorhanden sind, sodass sich hier übereinstimmende Wege beziehungsweise Ziele für ein derartiges Angebot ergeben können.³⁶

(5) Automatisierte Verkehre

In Kombination mit bedarfs- und nachfrageorientierten Bedienformen, wie Ride- und anderen Sharing-Systemen, werden die möglichen Chancen automatisierter Verkehrssysteme für den ÖPNV im ländlichen Raum diskutiert. Die Potenziale vollautonom-fahrender, vernetzter Fahrzeugflotten ergeben sich vor allem dann, wenn automatisierte Verkehre als flexible Ergänzung zum konventionellen ÖPNV gedacht werden. Angesichts sinkender Fahrgastzahlen in strukturschwachen Regionen und der zunehmenden Rationalisierung des ÖPNV stellen autonom-fahrende ÖPNV-Flotten eine Möglichkeit da, nachfragearme ÖPNV-Strecken, insbesondere zu Schwachlastzeiten, zu bedienen. Durch das Wegfallen des Fahrpersonals beispielsweise bei selbstfahrenden Linienbussen, können die Personalkosten reduziert und die Wirtschaftlichkeit auf den schwach ausgelasteten Linien erhöht werden.^{37,38} Dadurch könnte einem zunehmend abbauenden ÖPNV-Angebot mit mangelnder Anbindung und reduzierter Taktung entgegen-gesteuert werden. Eine Kombination von Personen- und Güterverkehr kann darüber hinaus für eine hohe Auslastung der Fahrten sorgen und damit die Anbindung von Ortszentren in strukturschwachen ländlichen Raum weiter steigern.

Mit Blick auf das aktuelle Forschungsbestreben der Bundesregierung zum Thema autonom-vernetztes Fahren, ist davon auszugehen, dass vollautonom-fahrende Fahrzeuge zukünftig ebenfalls an Bedeutung gewinnen werden.³⁹ Neben den wirtschaftlichen Argumenten für einen ergänzenden Einsatz im ÖPNV, zeichnen sich auch die sozialen Vorteile automatisierter Verkehre in strukturschwachen Regionen ab. Personen mit eingeschränkter Mobilität, die aufgrund von Alter, Gesundheit oder Fähigkeiten sowie finanziellen Ressourcen nicht am motorisierten Individualverkehr teilhaben können, bieten autonome Verkehrssysteme — gemeinschaftlich sowie individuell genutzt — eine aktive Teilnahme am Straßenverkehr.⁴⁰ Darüber hinaus können durch die Vorteile autonom-fahrender Fahrzeuge neue Nutzergruppen gewonnen werden. Für Berufspendler*innen könnte die gewonnenen Zeiteinsparungen zu einer erhöhten Akzeptanz führen. Statt selbst zu fahren, kann die Zeit anderweitig genutzt, schon mit Beginn des Arbeitsweges gearbeitet oder die Zeit zur individuellen Entspannung genutzt werden. Laut einer McKinsey Studie von 2015 könnten rund 50 Minuten Zeitgewinnung pro Tag für die rund 1,2 Milliarden täglichen Pkw-Nutzer*innen generiert werden.⁴¹ Somit können autonome Shuttles auch zu einer gesteigerten Wohnortattraktivität führen und der aktuellen Bevölkerungsentwicklung in strukturschwachen Raum entgegenwirken. Gemeinschaftlich genutzt, können automatisierte Verkehrssysteme zudem den individuellen Pendelverkehr reduzieren. Als Zubringersystem zu wichtigen Verkehrsknotenpunkten im

³⁶ Vgl. Hofmann und Daskalakis 2019, 40f.

³⁷ Vgl. Kallmeyer 2019.

³⁸ Vgl. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) 2015.

³⁹ Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ohne Jahr.

⁴⁰ Vgl. Sammer und Beckmann 2016, S. 5

⁴¹ Vgl. MCKINSEY&COMPANY 2015.

Berufsverkehr und Spitzenlastzeiten ist der Einsatz selbstfahrender Fahrzeuge ebenfalls denkbar.⁴²

Die Überlegungen zu automatisieren Verkehren sind derzeit rein Theorie gesteuert. Bislang ist eine Implementierung von vollautonom fahrenden Fahrzeugen in Deutschland straßenverkehrsrechtlich nicht zulässig. Potenziale und Chancen stützen sich vornehmend auf Simulationsstudien, die einen Vorteil für autonom fahrende Fahrzeuge angesichts aktueller gesellschaftlicher Entwicklungen ausmachen. Mit Blick auf den Zeithorizont 2030 wurden in einer Studie der TU-Darmstadt aus dem Jahr 2018 fünf gesellschaftliche Megatrends identifiziert, die sich langfristig sowohl auf die Verkehrsnachfrage als auch auf das Verkehrsangebot auswirken: (1) Demografischer Wandel, (2) Wirtschaftswachstum, (3) Digitalisierung, technische Entwicklung, (4) Änderung der Werte und Lebensstile und (5) intensiver Umwelt- und Klimaschutz (siehe Abbildung 1).⁴³

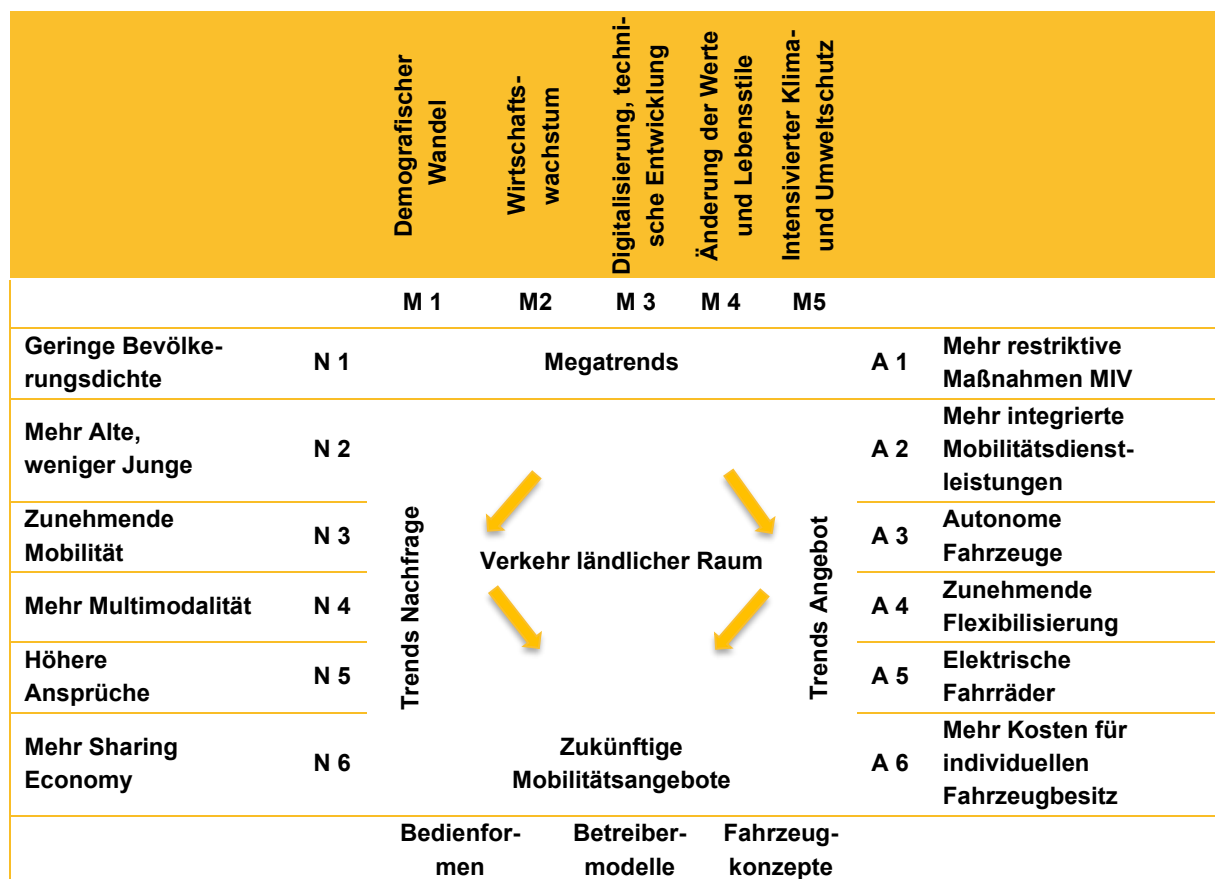


Abbildung 1: Trends in der Entwicklung von Verkehrsnachfrage und Verkehrsangebot⁴⁴

Die Simulationsstudie belegt, dass bei weiten Wegen und geringer Verkehrsnachfrage, wie es in strukturschwachen ländlichen Raum zu beobachten ist, ein effizienter Betrieb von flexiblen autonomen Sammelverkehren möglich ist. Mit steigender Nachfrage kann die

⁴² Vgl. Kallmeyer 2019.

⁴³ Vgl. Mörner und Boltze 2018.e

⁴⁴ Darstellung in Anlehnung an Mörner und Boltze 2018, S. 6

Effizienz solcher automatisierten ÖPNV-Flotten zudem gesteigert werden. Damit zeigt die Studie einen deutlichen Kostenvorteil einer Automatisierung des ÖPNV-Angebots gegenüber dem konventionellen ÖPNV im ländlichen Raum. Aufgrund des kleinteiligen Bediengereichs, der notwendigen hohen Anzahl an Fahrzeugen sowie des damit verbundenen Personaleinsatzes, ist die Versorgung strukturschwacher Regionen durch traditionelle Fahrer*innen wirtschaftlich langfristig nicht abbildbar. Mit der Konsequenz, dass langfristig eine gesicherte Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen abseits des MIV im ländlichen Raum nicht flächendeckend und bedarfsgerecht zu realisieren sein wird.⁴⁵

(6) Radverkehr

Der Radverkehr ist ein wichtiger Bestandteil kommunaler Politik und Planung und stellt in ländlichen Räumen eine unverzichtbare Querschnittsaufgabe dar. Um den Radverkehr im ländlichen Raum zu steigern, sind eine integrierte Betrachtung von Mobilität, Siedlungs- und Nahversorgungsstruktur, die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen sowie die Schaffung geeigneter Kooperations- und Organisationsstrukturen wesentliche Voraussetzungen dafür, das bislang stark auf das Auto fixierte Mobilitätsverhalten zu verändern. Die Radverkehrsförderung kann in ländlichen Räumen einen Beitrag zu eigenständiger Mobilität und sozialer Teilhabe leisten, wenn sie in integrierte Mobilitäts- und Nahversorgungskonzepte eingebettet ist. Für eine bedarfsgerechte und angebotsorientierte Planung sind durchgängige und sicher befahrbare Netze mit geeigneten Infrastrukturelementen erforderlich. Von einer intermodalen Verknüpfung des Fahrrads mit dem ÖPNV können im ländlichen Raum beide Verkehrsmittel gleichermaßen profitieren. Zudem eröffnen sich durch die Nutzung von Pedelecs sowohl für den Alltagsverkehr als auch für den Tourismus neue Möglichkeiten, da neue Regionen und Zielgruppen für den Radverkehr erschlossen werden. Um die Potenziale zu nutzen, muss jedoch eine geeignete Radinfrastruktur vorhanden sein und entsprechende Lademöglichkeiten an wichtigen Zielen geschaffen werden.⁴⁶ Gerade vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und des Klimaschutzes können Pedelecs eine Alternative zum MIV darstellen, zudem das Pedelec für verschiedene Alters- und Nutzergruppen gleichermaßen geeignet ist. In diesem Kontext sind attraktive Rahmenbedingungen für eine Pedelec-Nutzung insbesondere dort sinnvoll, wo aufgrund weiter Distanzen oder topografischen Gegebenheiten die Wege für Erledigungen des Alltags nicht fußläufig oder mit dem konventionellen Fahrrad erreichbar sind oder diese auch nicht durch ein entsprechendes ÖPNV-Angebot abgedeckt werden. Ferner kann gerade das Pedelec als Alternative zum privaten Pkw auf der ersten und letzten Meile fungieren, zum Beispiel vom Wohnort zur nächstgelegenen Carsharing-Station oder zum Bahnhof und somit einen wichtigen Beitrag für die intermodale Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln bieten.⁴⁷

⁴⁵ Vgl. Mörner und Boltze 2018.

⁴⁶ Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2020.

⁴⁷ Vgl. Engel und Kuder 2020, S. 31–33.

2.3 Resiliente Mobilität und die Entwicklung ländlicher Räume

Krisenerfahrungen sind in den vergangenen Jahren auch in vielen ländlichen Regionen häufiger zu spüren. Ein Beispiel hierfür ist die Dürrekrise im Jahr 2018 mit ihren Folgen für die Landwirtschaft. Derartige Krisen werden nicht nur durch extreme Wetterereignisse infolge der anhaltenden Erderwärmung ausgelöst, sondern können unterschiedliche Ursachen haben.⁴⁸ Mit Blick auf das sozial-ökologische Transformationsfeld Mobilität lassen sich verschiedene potenzielle Störereignisse benennen. Diese reichen beispielsweise von Starkwetterereignissen, über Naturkatastrophen, Epidemien und Pandemien bis hin zu Cyberattacken, die ganz unterschiedliche Folgen für den Verkehrssektor haben können, indem sie die Funktionalität von Verkehrssystemen im Ganzen oder in ihren Teilen mehr oder minder empfindlich beeinträchtigen. Gleichzeitig ist zu beobachten, dass diese potenziellen Störfaktoren nicht nur in ihrer Vielfalt, sondern auch in ihrer Dynamik in den vergangenen Jahren zugenommen haben. Vor diesem Hintergrund gewinnt das Konzept der Resilienz insbesondere im Bereich der Mobilität zunehmend an Bedeutung.

Unter dem Begriff der Resilienz kann die Fähigkeit von komplexen Systemen verstanden werden, mit zunehmenden Krisen künftig klug umzugehen, ohne dabei wesentliche Funktionen zu verlieren.⁴⁹ Komplexe Systeme können Ökosysteme aber auch sozio-ökonomische Systeme und Gesellschaften meinen, wie beispielsweise die Region Elbe Valley. In diesem Kontext umschreibt der Begriff Resilienz ein Gegenkonzept zur Vulnerabilität, der Verwundbarkeit beziehungsweise Anfälligkeit von Systemen. Im wissenschaftlichen Diskurs wird das Konzept entweder im Sinne eines statischen und/oder transformativen Leitbildes diskutiert. Während bei dem statischen Leitbild die Widerstandsfähigkeit im Vordergrund steht, betont das transformative Leitbild stärker die flexible Lern- und Wandlungsfähigkeit von Systemen.⁵⁰ So wurde in den vergangenen Jahren das Konzept der Resilienz in der wissenschaftlichen Debatte weiter ausdifferenziert. Während Edwards (2009) in seinem 4-R-Modell die vier Kernelemente Robustheit, Redundanz, Einfallsreichtum und Schnelligkeit vorschlägt, erweitert das Stockholm Resilience Center diese durch weitere Kernelemente wie Lernfähigkeit, Partizipation, zukunftsorientierte Daseinsvorsorge und vor allem um die Entwicklungsfähigkeit.^{51,52} Andere Autor*innen unterscheiden wiederum vier Dimensionen der Resilienz (kurzfristige Anpassungsfähigkeit, Robustheit und Widerstandsfähigkeit, strategische Anpassungsfähigkeit und systemische Transformationsfähigkeit) und nehmen eine Unterscheidung zwischen einfacher und reflexiver Resilienz vor. Während einfache Resilienz „[...] die kurzfristige Anpassungsfähigkeit eines Systems an unerwartete Einflüsse von außen und die Steigerung der Robustheit und Widerstandsfähigkeit gegenüber diesen Einflüssen [...]“ umschreibt, wird mit dem Konzept der reflexiven Resilienz die Fähigkeit eines Systems beschrieben „[...] sich mit zu erwartenden Krisenereignissen antizipativ auseinander zu setzen und das System strategisch darauf

⁴⁸ Vgl. Hafner et al. 2019, S. 6.

⁴⁹ Vgl. Rammler 2015, S. 85ff.

⁵⁰ Vgl. Fathi 2014, S. 2.

⁵¹ Vgl. Edwards 2009.

⁵² Vgl. SRC Stockholm Resilience Center 2020.

vorzubereiten beziehungsweise prospektiv so zu verändern, dass die Gefährdung durch vorausschauende systemische Transformation verringert werden kann.“⁵³ Während die kurzfristige Anpassungsfähigkeit aber auch Robustheit und Widerstandsfähigkeit vielmehr auf reaktive Maßnahmen im Sinne von Sicherheits- und Schutzmaßnahmen beziehen, stellen gerade die letzten beiden Dimensionen, strategische Anpassungsfähigkeit und systemische Transformationsfähigkeit, eine aktive Reaktion auf krisenhafte Verwerfungen dar, mit dem Ziel eine hohe Veränderungsfähigkeit des gesamten Systems zu erzielen. Folgt man dem Ansatz der reflexiven Resilienz, so ist eine komplexe, integrierte und strategische Herangehensweise erforderlich, die die verschiedenen Handlungsfelder in einer systemischen Perspektive integriert.⁵⁴

Wie bereits beschrieben, spielt der MIV eine tragende Rolle in der Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum. Vor dem Hintergrund des sich abzeichnenden demografischen Wandels und den sich damit verändernden Anforderungen an die Mobilität, bedarf es der Entwicklung von neuen Mobilitätsangeboten jenseits des MIV sowie einer damit verbundenen Umstellung des Mobilitätsverhaltens. Eine Fixierung auf den privaten Pkw ist aus der Perspektive der reflexiven Resilienz in mehrfacher Hinsicht mit Risiken behaftet. Im Zuge des anhaltenden demografischen Wandels ist zu erwarten, dass der Anteil derjenigen steigen wird, für die das Automobil zukünftig keine Mobilitätsoption mehr darstellen wird.⁵⁵

Auch mit Blick auf die Klimakrise ist das gegenwärtige Verkehrssystem und seine Fokussierung auf den MIV zukünftig nicht tragbar und resilient. Der Verkehrssektor war im Jahr 2018 mit einem Anteil von 19 Prozent der drittgrößte Verursacher von klimawirksamen Treibhausgasen wie beispielsweise CO₂ in Deutschland.⁵⁶ Folglich muss vor dem Hintergrund des Klima- und Ressourcenschutzes die Anzahl der privaten Pkw langfristig auch im ländlichen Raum reduziert werden. Hierfür sind im Sinne einer Resilienzstrategie neben technischen Innovationen auch Innovationen in der Organisation von Mobilität erforderlich. Hierzu zählen beispielsweise flexible Formen des ÖPNV, aber auch vielfältige Formate einer selbstorganisierten kollektiven Mobilität. Vor diesem Hintergrund ist es zielführend, sowohl die Gründung als auch den Betrieb von neuen Mobilitätsangeboten zu unterstützen und in das bestehende ÖPNV-Angebot intelligent einzugliedern, um dieses zu stärken. Für den Berufsverkehr bieten sich beispielsweise das Ridesharing oder Mitfahrverkehre an, die bei erfolgreicher Integration in das ÖPNV-Angebot als Zubringersysteme das beruflich bedingte Verkehrsaufkommen im ländlichen Raum reduzieren können. Grundsätzlich sind auch neue Nutzungs-/Besitzgemeinschaften (z. B. Mobilitätsgenossenschaften) denkbar, die durch die Elektromobilität angeregt werden.⁵⁷ Gerade Elektroautos bieten im ländlichen Raum die Chance die lokalen CO₂-Emissionen und Luftschadstoffe zu senken. So verfügen die meisten Haushalte über einen eigenen Pkw-Stellplatz, der prinzipiell die Möglichkeit bietet, ein Elektroauto über Nacht zu laden. Auch hier können intermodale und bedarfsorientierte Konzepte einen Beitrag leisten, um die

⁵³ Hafner et al. 2019, S. 18.

⁵⁴ Hafner et al. 2019, S. 18f.

⁵⁵ Vgl. Hafner et al. 2019, S. 35.

⁵⁶ Vgl. Bundesministerium für Umwelt et al. 2019.

⁵⁷ Vgl. Hafner et al. 2019, S. 35f.

Elektromobilität im ländlichen Raum im Sinne einer gemeinsamen Mobilität zu fördern. Es ist denkbar, dass Pendler*innen gegen eine Grundgebühr ein Elektrofahrzeug zur Verfügung gestellt bekommen, mit dem sie von ihrem Wohnort zum nächstgelegenen Bahnhof fahren können, ähnlich eines Park-and-Ride-Systems. Während der Arbeitszeit kann das gemeinschaftlich genutzte Fahrzeug von regionalen Firmen weiter für Dienstfahrten genutzt werden.⁵⁸

Ziel einer resilienzorientierten Regionalentwicklung sollte eine integrierte Verkehrsentwicklungsstrategie sein, die auch alternative Mobilitätsangebote mit Anreizen jenseits des MIV vorsieht. Überdies trägt der Ausbau von klimaschonenden Mobilitätsangeboten zu einem wirksamen Klima- und Ressourcenschutz sowie zur Sicherung der Teilhabechancen bei.⁵⁹

3 Strukturelle Ausgangssituation in der Region Elbe Valley

Die zu untersuchende Region Elbe Valley umfasst vier Landkreise: (1) **Lüchow-Dannenberg**, (2) **Ludwigslust-Parchim**, (3) **Prignitz** und (4) **Stendal**, die im Rahmen der Potenzialanalyse untersucht werden. Die vier Landkreise stehen vor strukturellen Herausforderungen, die maßgeblich durch den demografischen Wandel und den damit verbundenen (Bevölkerungs-)Entwicklungen bestimmt werden. Darüber hinaus bestimmt die gewachsene Siedlungsstruktur sowie die wirtschaftliche Lage der Region die gesellschaftlichen Entwicklungen, die auch das Verkehrssystem der Region Elbe Valley maßgeblich prägen.

3.1 Demografische Entwicklung

Der **Landkreis Lüchow-Dannenberg** zählt aktuell 48.460 Einwohner*innen (Stand: 30.06.2019). Bei einer Fläche von rund 1.227 Quadratkilometern (km²) entspricht dies einer Bevölkerungsdichte von rund 39 Einwohner*innen je km².⁶⁰ Damit ist der Landkreis nach der Einwohnerzahl der kleinste in Deutschland und der am dünnsten besiedelte der alten Bundesländer.⁶¹ Der **Landkreis Ludwigslust-Parchim** ist mit einer Fläche von 4.767 km² der zweitgrößte Landkreis in Deutschland sowie in Mecklenburg-Vorpommern. Es leben circa 212.023 Menschen (Stand: 30.06.2020) in Ludwigslust-Parchim.⁶² Der Landkreis hat damit eine Bevölkerungsdichte von 44 Einwohner*innen pro km². Die Bevölkerungszahl ist insgesamt leicht rückläufig, wobei es große lokale Unterschiede gibt. Kommunen und insbesondere die Mittelzentren, die sich in der Nähe von Hamburg befinden, konnten Bevölkerungszuwächse verzeichnen. Der Großteil der Kommunen, besonders im östlichen und südlichen Teil, verzeichnete hingegen Bevölkerungsverluste.⁶³ Der **Landkreis Prignitz** liegt im nordwestlichen Brandenburg zwischen den Metropolen Hamburg und Berlin. Der Landkreis zählte im Juli 2020 rund 76.142 Einwohner*innen.⁶⁴ Der **Landkreis Prignitz** hat mit 36 Einwohner*innen je km²

⁵⁸ Vgl. Fitte et al. 2019.

⁵⁹ Vgl. Hafner et al. 2019, S. 35.

⁶⁰ Vgl. Landkreis Lüchow-Dannenberg 2019a.

⁶¹ Vgl. Landkreis Lüchow-Dannenberg 2017a, S. 18.

⁶² Vgl. Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern 2020, (26.01.2020).

⁶³ Vgl. Biermann et al. 2016, S. 5.

⁶⁴ Vgl. Landkreis Prignitz 2020.

(Stand: 2019) die geringste Bevölkerungsdichte aller Landkreise der Bundesrepublik Deutschland.⁶⁵ Die Bevölkerungszahl ist leicht rückläufig. Der **Landkreis Stendal** zählt aktuell 110.780 Einwohner*innen (Stand: 15.10.2020). Bei einer Fläche von 2.423 km² entspricht dies einer Bevölkerungsdichte von rund 46 Einwohner*innen je km².⁶⁶

Nach einem leichten Rückgang der Einwohnerzahlen in den vergangenen fünf Jahren in den **Landkreisen Prignitz** (-1,9 %) und **Stendal** (-3,0 %) sowie einer nahezu unveränderten Entwicklung der Einwohnerzahlen in den **Landkreisen Lüchow-Dannenberg** (-0,5 %) und **Ludwigslust-Parchim** (+0,3 %) ist in den kommenden Jahren bis 2030 mit einer deutlich abnehmenden Bevölkerung in der Region zu rechnen, die in den **Landkreisen Prignitz** und **Stendal** deutlich höher ausfallen wird als in den beiden anderen Landkreisen. Diese Entwicklung ist vor allem der deutlichen Überalterung der Bevölkerung in der Region geschuldet. So ist gegenwärtig mehr als jede vierte Person 65 Jahre und älter. Auch der Anteil der unter 18-Jährigen liegt in der Region unter dem Bundesdurchschnitt. Insgesamt ist davon auszugehen, dass die Tendenz zu einer älter werdenden Bevölkerung in der Region bis zum Jahr 2030 weiter zunehmen wird. So wird erwartet, dass 2030 der Anteil der ab 65-Jährigen gut ein Drittel der Einwohner*innen und im **Landkreis Prignitz** sogar knapp zwei Fünftel ausmachen wird. Folglich wird auch der Altenquotient bis 2030 in der Region in allen vier Landkreisen deutlich ansteigen.⁶⁷

		Lüchow- Dannenberg, LK	Ludwigslust-Parchim, LK	Prignitz, LK	Stendal, LK
Demografischer Wandel	Bevölkerungsentwicklung der letzten fünf Jahre (in %)	-0,5	+0,3	-1,9	-3,0
	Relative Bevölkerungsentwicklung 2012 bis 2030 (in %)	-5,9	-9,5	-16,0	-17,9
	Jugendquotient (unter 20-Jährige je 100 Personen der AG 20-64)	+31,4	+28,6	+27,0	+28,4
	Altenquotient (ab 65-Jährige je 100 Personen der AG 20-64)	+50,6	+40,0	+49,6	+43,9
	Anteil unter 18-Jährige (in %)	+15,3	+15,5	+13,7	+14,8
	Anteil ab 65-Jährige (in %)	+27,8	+23,7	+28,1	+25,4
Alterung 2030	Jugendquotient (unter 20-Jährige je 100 Personen der AG 20-64)	+28,5	+31,0	+29,0	+30,9
	Altenquotient (ab 65-Jährige je 100 Personen der AG 20-64)	+66,5	+67,9	+79,3	+73,0
	Anteil unter 18-Jährige (in %)	+13,0	+14,0	+12,3	+13,5
	Anteil der ab 65-Jährigen (in %)	+34,1	+34,1	+38,1	+35,8

Tabelle 1: Indikatoren Demografischer Wandel und Alterung bis zum Jahr 2030

⁶⁵ Vgl. Statista 2021.

⁶⁶ Vgl. Landkreis Stendal 2020.

⁶⁷ Vgl. Bertelsmann Stiftung 2018.

Mit Blick auf die Anzahl der Haushalte ist davon auszugehen, dass die Anzahl der Einpersonenhaushalte in Teilen der Region weiter zunehmen wird. Vor allem im **Landkreis Prignitz** (Stand 2010: 36,5 % versus Stand 2018: 44,2 %), aber auch im **Landkreis Stendal** (Stand 2010: 39,1 % versus Stand 2018: 43,1 %) ist bereits in den vergangenen Jahren eine Zunahme zu beobachten. Ein entgegengesetzter Trend zeigt sich seit 2010 im **Landkreis Ludwigslust-Parchim** (Stand 2010: 37,7 % vs. Stand 2018: 34,5 %), während sich die Anzahl der Einpersonenhaushalte im **Landkreis Lüchow-Dannenberg** nur geringfügig verändert hat (Stand 2010: 38,6 % versus Stand 2018: 39,1 %).

Zusammenfassung

Die Region Elbe Valley ist durch den demografischen Wandel stark gezeichnet. Die Landkreise Lüchow-Dannenberg, Ludwigslust-Parchim, Prignitz und Stendal zeichnen sich durch eine geringe Bevölkerungsdichte von durchschnittlich 41 Einwohner*innen pro km² aus. Insbesondere die Überalterung weiter Teile der Bevölkerung im Elbe Valley führt langfristig zu einer Verschärfung der Situation und wird künftig zu einer weiter abnehmenden Bevölkerungsanzahl führen. Zwar können gerade Mittelzentren, die eine räumliche Nähe zu den Metropolen Hamburg oder Berlin aufweisen, bislang geringere — in Teilen sogar eine positive Bevölkerungsentwicklung — aufweisen, dennoch nehmen durchschnittlich in der ganzen Region die Bevölkerungszahlen ab. So können sich langfristig die strukturellen Probleme, die bereits jetzt zu beobachten sind, verschärfen.

3.2 Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur des **Landkreises Lüchow-Dannenberg** wird vorwiegend durch sehr kleine Gemeinden geprägt.⁶⁸ Zu den größten Ortschaften gehören die Städte Lüchow (Wendland) mit 9.449 Einwohner*innen, Dannenberg mit 8.204 Einwohner*innen und Hitzacker mit 4.977 Einwohner*innen (Stand: 30.06.2019). Zehn weitere Gemeinden haben mehr als 1.000 Einwohner*innen und 13 weitere Gemeinden haben weniger als 1.000 Einwohner*innen.⁶⁹ Dabei bestehen viele Gemeinden wiederum aus mehreren Orten beziehungsweise Ortsteilen. Im **Landkreis Lüchow-Dannenberg** liegt der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche des Landkreises deutlich unter dem entsprechenden Durchschnittswert für Deutschland. Das im südlichen Teil des Landkreises gelegene Lüchow ist das einzige Mittelzentrum, das aus 24 Ortsteilen besteht. Wichtige raumfunktionale Beziehungen existieren zu den benachbarten niedersächsischen Landkreisen Lüneburg mit dem dortigen Oberzentrum, der Freien und Hansestadt Lüneburg sowie zum Mittelzentrum Uelzen im Landkreis Uelzen. Überdies existieren länderübergreifende Raumbeziehungen in südlicher Richtung nach Sachsen-Anhalt zum Mittelzentrum Salzwedel im Altmarkkreis Salzwedel sowie nach Nordosten zum Mittelzentrum Ludwigslust im **Landkreis Ludwigslust-Parchim** in Mecklenburg-Vorpommern und nach Wittenberge, welche zusätzlich zur Grundversorgung die Versorgung mit Gütern und Diensten des periodischen Bedarfs übernehmen (u. a. weiterführende Schulen, Fachärzte, Kaufhäuser). Gerade die Erreichbarkeiten von Ober- und Mittelzentren sind im

⁶⁸ Vgl. Landkreis Lüchow-Dannenberg 2017a, S. 21

⁶⁹ Vgl. Landkreis Lüchow-Dannenberg 2019a.

Landkreis Lüchow-Dannenberg und vor allem im Nordosten der Region vergleichsweise schlecht. So beträgt die Fahrzeit mit dem Pkw laut dem Klimaschutzkonzept 55 Minuten und mehr. Aber auch zu den bedeutenden Mittelzentren sind in Lüchow-Dannenberg Strecken in der Regel zwischen 15 bis zu 50 Kilometern zurückzulegen, was ein vergleichsweise sehr hoher Wert ist. Im Durchschnitt beträgt die Fahrtstrecke zum nächstgelegenen Mittelzentrum 19,4 Kilometer.⁷⁰

Die Siedlungsstruktur des **Landkreises Ludwigslust-Parchim** weist 15 Ämter, fünf amtsfreie Städte, 145 Gemeinden, darunter 16 mit Stadtrecht auf (Stand: 01.01.2019).⁷¹ Mittelzentren sind die Städte Ludwigslust, Parchim und Hagenow.⁷² Der Hauptsitz der Kreisverwaltung liegt in der Stadt Parchim. Es gibt eine weitere Dienststelle in Ludwigslust.⁷³ 23,9 Prozent der Bevölkerung lebt in den Städten, 37,7 Prozent in Gemeinden von 5.000 bis über 10.000 Einwohner*innen, 34,1 Prozent in Gemeinden von 1.000 bis 5.000 Einwohner*innen und die verbleibenden 28,2 Prozent in Gemeinden unter 1.000 Einwohner*innen. Der **Landkreis Ludwigslust-Parchim** ist insgesamt dünn besiedelt. Der Anteil von Siedlungs- und Verkehrsflächen liegt mit durchschnittlich 7,4 Prozent im Landkreis deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 14 Prozent.⁷⁴ Es bestehen Defizite hinsichtlich einer wohnortnahen Schulversorgung.⁷⁵ Eine Versorgung kleinerer Dörfer ist häufig nicht gegeben, insofern ist die Nahversorgung an eine ausreichende ÖPNV-Versorgung geknüpft. Bei einer Verschlechterung des Nahverkehrsangebots wäre die Versorgung in kleinen Dörfern gefährdet.⁷⁶ Gesundheitsversorgung und Pflegeangebote sind grundsätzlich gut ausgebaut, jedoch auf die Zentren konzentriert.⁷⁷ Besonders die östlichen Kreisteile verfügen über schlechte gesundheitliche Versorgungsstrukturen und Pflegeangebote. In den westlichen, südlichen und östlichen Regionen wird es in den kommenden Jahren nicht genügend Allgemeinmediziner geben.⁷⁸ Mit dem Pkw ist man aus dem **Landkreis Ludwigslust-Parchim** durchschnittlich 45 Minuten bis zum nächsten Oberzentrum unterwegs.⁷⁹

Es gibt im **Landkreis Prignitz** 26 Gemeinden, darunter sieben Städte. Drei davon sind amtsfreie Städte: Perleberg (12.065 Einwohner*innen), Pritzwalk (11.879 Einwohner*innen) und Wittenberge (16.925 Einwohner*innen). Darüber hinaus gibt es die folgenden vier amtsfreien Gemeinden: Groß Pankow (3.289 Einwohner*innen), Gumtow (3.327 Einwohner*innen), Karstädt (5.967 Einwohner*innen) und Plattenburg. Bad Wilsnack (6.061 Einwohner*innen), Lenzen-Elbtal (3.920 Einwohner*innen), Meyenburg (4.106 Einwohner*innen), Putlitz-Berge (4.795 Einwohner*innen) sind weitere Gemeinden. Perleberg, Pritzwalk und Wittenberge sind

⁷⁰ Vgl. Landkreis Lüchow-Dannenberg 2017a, S. 22 ff.

⁷¹ Vgl. Landkreis Ludwigslust-Parchim 2021.

⁷² Vgl. Regionalverein Altmark e.V. 2015, S. 13.

⁷³ Vgl. Landkreis Ludwigslust-Parchim 2020.

⁷⁴ Vgl. Biermann et al. 2016, S. 30

⁷⁵ Vgl. Biermann et al. 2016, S. 67

⁷⁶ Vgl. Biermann et al. 2016, S. 154

⁷⁷ Vgl. Biermann et al. 2016, S. 12

⁷⁸ Vgl. Biermann et al. 2016, S. 14f.

⁷⁹ Vgl. Wissenschaftszentrum für Sozialforschung (WZB) 2016.

Mittelzentren.⁸⁰ Über die Hälfte der Einwohner*innen lebt in diesen drei Städten. Etwa 40 Prozent der Einwohner*innen leben in Gemeinden mit weniger als 5.000 Einwohner*innen.⁸¹ Stand 2015 verzeichneten alle Gemeinden einen Rückgang der Einwohner*innen, mit Ausnahme von Breese. 19 von 26 Gemeinden hatten einen Rückgang von mehr als 20 Prozent, Wittenberge sogar 40 Prozent.⁸² Die Bildungs-, Gesundheits- und Kultureinrichtungen befinden sich ausschließlich in den Städten Perleberg, Pritzwalk, Bad Wilsnack und Wittenberge.⁸³ Für die medizinische Versorgung im Landkreis gibt es das Kreiskrankenhaus in Prignitz sowie die KMG Kliniken in Bad Wilsnack, Kyritz, Wittstock, Neustadt/Dosse und Pritzwalk, deren Angebot Akutmedizin, Rehabilitation und Seniorenpflege umfasst.⁸⁴ Auch der Einzelhandel ist fast ausschließlich auf die drei Mittelzentren Perleberg, Pritzwalk und Wittenberge verteilt. Über 80 Prozent aller Verkaufsflächen befinden sich dort.⁸⁵ Dies lässt auf eine schlechte Versorgung der ländlichen Regionen schließen. Bis zum nächsten Oberzentrum ist man aus der Prignitz durchschnittlich 75 Minuten mit dem Pkw unterwegs.⁸⁶ Damit gehört die Prignitz zu den am schlechtesten angebunden Regionen Deutschlands.⁸⁷

Das Siedlungsbild des **Landkreis Stendal** weist kleinteilige Strukturen auf, die weder durch Landschaftsflächen ohne Siedlungen noch große Siedlungsflächen unterbrochen werden. Insgesamt gibt es in Stendal 278 Orte auf 2.423 km². Darunter sind zehn Städte, in denen 57 Prozent der Bevölkerung des Landkreises leben. Die größte Stadt ist Stendal mit 40.629 Einwohner*innen und zählt damit als Mittelstadt. Die Hansestadt Stendal als Mittelzentrum hat eine zentralörtliche Funktion für den gesamten Landkreis. Zehn weitere Städte werden als Kleinstädte gezählt: Tangermünde (10.533 Einwohner*innen), Hansestadt Osterburg (10.107 Einwohner*innen), Tangerhütte (10.834 Einwohner*innen), Bismarck (8.398 Einwohner*innen), Havelberg (6.548 Einwohner*innen), Arneburg (1.400 Einwohner*innen), Sandau (868 Einwohner*innen), Hansestadt Werben (637 Einwohner*innen). Die Hansestädte Havelberg und Osterburg, beides Grundzentren, haben eine Teilfunktion eines Mittelzentrums und stellen zwei weitere wichtige Anlaufpunkte der Region dar. Im **Landkreis Stendal** gibt es 268 Dörfer, wovon circa 81 Prozent weniger als 300 Einwohner*innen haben. Zentrale Versorgungsfunktionen werden im **Landkreis Stendal** nicht ausreichend sichergestellt. Dennoch wird für die nächsten Jahre von einem weiteren Abbau ausgegangen. 2010 hat das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt eine interviewgestützte Studie zur Evaluierung der Nahversorgung in sechs Landkreisen, darunter auch Stendal, beauftragt. Nur 26 Prozent der Bevölkerung geben an, dass es eine Versorgung mit Lebensmitteln im eigenen Ort gibt. Der Rest benötigt durchschnittlich 13 Minuten um einen Supermarkt oder Markt zu

⁸⁰ Landesamt für Bauen und Verkehr 2018, S.9.

⁸¹ Landesamt für Bauen und Verkehr 2018, S.2.

⁸² Landesamt für Bauen und Verkehr 2018, S. 2.

⁸³ Landesamt für Bauen und Verkehr 2018, S.6.

⁸⁴ Vgl. Institut für Trend- und Zukunftsforschung 2016, S. 46.

⁸⁵ Institut für Trend- und Zukunftsforschung 2016, S. 46.

⁸⁶ Wissenschaftszentrum für Sozialforschung (WZB) 2016.

⁸⁷ berlin.de 2019.

erreichen.⁸⁸ 72 Prozent fahren diese Strecke mit dem Pkw.⁸⁹ Nur ein Drittel gibt an, eine Bäckerei oder Fleischerei in der Nähe zu haben und nur 17 Prozent haben eine Apotheke im Ort. Die medizinische Versorgung für den **Landkreis Stendal** ist über ein Schwerpunkt Krankenhaus und zwei Krankenhäuser für die Basisversorgung sichergestellt. Um die medizinische Versorgung auch in Zukunft zu gewährleisten, ist für den flächenmäßig großen Landkreis der Fortbestand dieser drei Krankenhäuser zwingend erforderlich. Die durchschnittliche Erreichbarkeit des nächsten Oberzentrums betrug für den **Landkreis Stendal** 2016 rund 76 Minuten und war damit die höchste in den untersuchten Landkreisen.⁹⁰

Zusammenfassung

Die vier Landkreise zeichnen sich durch eher kleinteilige Siedlungsstrukturen aus, die eine flächendeckende Nahversorgung und Erreichbarkeit insbesondere angesichts der rückläufigen Bevölkerungszahlen und Überalterung, erschweren. Insgesamt zeigt sich eine schlechte Versorgungsstruktur bezüglich der Einrichtungen der Daseinsvorsorge, aber auch hinsichtlich der Grundversorgung des täglichen Bedarfs. Zwar sind etwaige Nahversorgungseinrichtungen in den Mittelzentren vorhanden, in den kleineren Dörfern und Gemeinden fehlen jedoch nahegelegene, gegebenenfalls fußläufige Lebensmittelmärkte, Fleischereien, Bäckereien oder Apotheken. Diese sind aufgrund der höheren Nachfrage meist in den größeren Städten angesiedelt. Die ÖPNV-Verbindungen weisen eine eher schlechte Qualität beispielsweise durch eine geringe Taktung und mangelnde Anbindung in den untersuchten Landkreisen auf, sodass die Wege zur Nahversorgung häufig ausschließlich mit dem eigenen Pkw zurückgelegt werden können. Mit Blick auf die alternde Gesellschaft der Landkreise wirft dies die Frage auf, wie die ländliche Bevölkerung versorgt werden kann, ohne auf den Pkw angewiesen zu sein. Eine große Herausforderung spielt in diesem Zusammenhang auch der Mangel an ärztlichen und pflegenden Versorgungsstrukturen.

3.3 Wirtschaft, Arbeitsmarkt und Pendlerbeziehungen

Der **Landkreis Lüchow-Dannenberg** ist wirtschaftlich strukturschwach und agrarisch geprägt. Der Arbeitsmarkt wird neben dem Dienstleistungssektor von einigen größeren Industriebetrieben bestimmt. Der ländliche Charakter ist auch im Bereich Tourismus das Aushängeschild der Region.⁹¹ Vor allem in dem **Landkreis Lüchow-Dannenberg** ist in den vergangenen Jahren eine deutlich positive Arbeitsplatzentwicklung zu beobachten. Dennoch fällt die Beschäftigungsquote mit 53,4 Prozent etwas geringer aus als in den drei anderen Landkreisen (siehe Tabelle 2).⁹²

⁸⁸ Circa 50% der Landbevölkerung bewertet die Versorgung mit Lebensmitteln dennoch gut bis sehr gut (vgl. Landkreis Stendal 2019, S. 250).

⁸⁹ Landkreis Stendal 2019, S. 250.

⁹⁰ Wissenschaftszentrum für Sozialforschung (WZB) 2016.

⁹¹ Vgl. Landkreis Lüchow-Dannenberg 2017a, S. 25.

⁹² Bertelsmann Stiftung 2018.

		Lüchow-Dannenberg, LK	Ludwigslust-Parchim, LK	Prignitz, LK	Stendal, LK
Beschäftigung	Beschäftigungsanteil im 1. Sektor (in %)	4,2	6,0	5,3	4,7
	Beschäftigungsanteil im 2. Sektor (in %)	30,5	32,5	30,4	27,4
	Beschäftigungsanteil im 3. Sektor (in %)	65,4	61,4	64,3	67,8
	Arbeitsplatzentwicklung vergangene fünf Jahre (in %)	11,8	4,7	2,6	2,2
	Beschäftigungsquote (in %)	53,4	65,1	62,8	59,8
	Arbeitslosenanteil an den SvB (in %)	9,7	6,9	9,6	11,4
	Beschäftigungsanteil im Dienstleistungssektor (in %)	7,5	7,4	9,1	7,4

Tabelle 2: Indikatoren Wirtschaft und Arbeit 2018

Gerade die Mobilität ist im ländlichen Raum eine wichtige Voraussetzung für den Zugang zu den Arbeitsmärkten. Dabei prägen die Verfügbarkeit und Qualität der Mobilitätsangebote entscheidend die Attraktivität als Wohn- oder Arbeitsstandort. Für den **Landkreis Lüchow-Dannenberg** sind die größten Arbeitsmarktstandorte außerhalb des Landkreises nach der Stadt Lüneburg die Stadt Uelzen und die Samtgemeinde Bevensen-Ebstorf. Im Landkreis selbst sind die größten Arbeitsmarktstandorte die Stadt Lüchow (Wendland), die Stadt Dannenberg (Elbe) und die Stadt Hitzacker (Elbe). Dabei spiegelt die Bedeutung der Arbeitsmarktstandorte die Pendlerbeziehungen wider. Die Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises konzentrieren sich mit großem Abstand auf die Orte Lüchow und Dannenberg.⁹³ Regional wichtige Penderverflechtungen bestehen nach Lüneburg, Salzwedel und Uelzen. Insgesamt zeigt sich für den **Landkreis Lüchow-Dannenberg** insgesamt ein negatives Pendlersaldo.⁹⁴ 3.622 Menschen pendeln in den Landkreis ein, 5.486 aus und 4.574 Menschen pendeln innerhalb des Landkreises.⁹⁵ Noch deutlicher fällt das negative Pendlersaldo in den Landkreisen Ludwigslust-Parchim und Stendal aus (siehe Tabelle 3).

		Lüchow-Dannenberg, LK	Ludwigslust-Parchim, LK	Prignitz, LK	Stendal, LK
Pendler*innen	Einpendler*innen an den SvB - gesamt (in %)	+26,3	+20,4	+20,1	+17,6
	Auspendler*innen an den SvB - gesamt (in %)	+34,8	+40,8	+26,4	+31,0
	Pendlersaldo an der Bevölkerung - gesamt (in %)	-5,8	-16,6	-4,9	-9,6
	Einpendler*innen an der Bevölkerung - gesamt (in %)	+12,8	+9,9	+11,7	+9,0
	Auspendler*innen an der Bevölkerung - gesamt (in %)	+18,6	+26,6	+16,6	+18,5

Tabelle 3: Indikatoren Pendler 2018⁹⁶

⁹³ Landkreis Lüchow-Dannenberg 2019b, (08.02.2021).

⁹⁴ Vgl. Landkreis Lüchow-Dannenberg 2017a, S. 26 f.

⁹⁵ Pendleratlas 2020a.

⁹⁶ Bertelsmann Stiftung 2018.

Der **Landkreis Ludwigslust-Parchim** gehört zu den wirtschaftlich stärksten Regionen in Mecklenburg-Vorpommern. Ausschlaggebend ist die Nähe zu den Metropolen Hamburg und Berlin und dem nächsten Oberzentrum Schwerin. Das Gebiet des Altkreises Ludwigslust ist seit dem 1. Mai 2012 zudem Mitglied der Metropolregion Hamburg.⁹⁷ Im **Landkreis Ludwigslust-Parchim** gibt es rund 64.000 Beschäftigte. Die Beschäftigung hat über alle Landkreise hinweg in den vergangenen Jahren zugenommen, allerdings gibt es regional große Unterschiede. In einigen Kreisen, vor allem in den östlichen Kommunen, ist die Beschäftigung zurückgegangen. Die meisten Beschäftigten gibt es im nordwestlichen Teil des Kreises, insbesondere in Parchim, Ludwigslust, Hagenow und Boizenburg sowie den Umlandkreisen Schwerins. Die Arbeitslosenquote beträgt 7,5 Prozent und liegt unter dem Durchschnitt in Mecklenburg-Vorpommern (10,4 %). Das Lohnniveau im Landkreis liegt (teilweise deutlich) unter dem Lohnniveau der nahegelegenen Oberzentren und Metropolen (Hamburg, Lübeck, Schwerin).⁹⁸ Rund ein Drittel der Arbeitsplätze im Landkreis sind im industriellen Sektor angesiedelt, im Vergleich zum Bundesdurchschnitt ein sehr hoher Wert. Besonders ausgeprägt sind im **Landkreis Ludwigslust-Parchim** die Ernährungswirtschaft – speziell die Süßwarenherstellung – und die Landwirtschaft. Auch für Maschinenbau-, Technik- und Logistikunternehmen ist der Landkreis ein bedeutender Standort.⁹⁹ Eine wichtige Rolle spielt darüber hinaus der Tourismus. Die Müritz-Elde-Wasserstraße, die Elbe sowie zahlreiche Seen und Schutzgebiete (Lewitz, Naturpark Sternberger Seenlandschaft, Naturpark Nossentiner-Schwinzer-Heide, UNESCO-Biosphärenreservaten Schaalsee) sind ein wichtiger Anlaufpunkt für Wassersportler*innen und Wander*innen. Auch Reiter*innen steht ein ausgedehntes Wegenetz zur Verfügung.¹⁰⁰ Der Pendlersaldo des Landkreises hat in den vergangenen Jahren abgenommen. Aus dem Landkreis pendeln rund 35.000 Arbeitskräfte aus und 12.500 Arbeitskräfte ein.¹⁰¹ Der größte Pendelschwerpunkt ist Schwerin.

Im Jahr 2017 gab es insgesamt im **Landkreis Prignitz** 26.800 Beschäftigte.¹⁰² Die Wirtschaftsstruktur ist vor allem durch kleine und mittelständische Betriebe geprägt. Branchencluster bestehen in den Bereichen Verkehr, Mobilität und Logistik sowie Kunststoffe und Chemie. Die Beschäftigung in der Landwirtschaft und im Ernährungsgewerbe fällt im Vergleich zum Bundesdurchschnitt überdurchschnittlich hoch aus.¹⁰³ Die Arbeitslosenquote betrug im April 2020 rund zehn Prozent.¹⁰⁴ Es gibt zwei wirtschaftliche Zentren im **Landkreis Prignitz**. Den regionalen Wachstumskern Prignitz (RWP) um Perleberg, Wittenberge und Karstädt und die um das Autobahndreieck Wittstock / Dosse angrenzende Region.¹⁰⁵ 19 Prozent der Arbeitsplätze sind in der Metallindustrie angesiedelt, 18 Prozent in der Kunststoffindustrie,

⁹⁷ Biermann et al. 2016, S. 11.

⁹⁸ Biermann et al. 2016, S. 8.

⁹⁹ Landkreis Ludwigslust-Parchim 2020.

¹⁰⁰ Landkreis Ludwigslust-Parchim 2020.

¹⁰¹ Biermann et al. 2016, S. 8.

¹⁰² IHK Potsdam 2021.

¹⁰³ IHK Potsdam 2021.

¹⁰⁴ Jobcenter Prignitz 2020.

¹⁰⁵ Vgl. Institut für Trend- und Zukunftsforschung 2016.

25 Prozent im Gesundheitssektor und fünf Prozent im Sektor der Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) und der Kreativwirtschaft.¹⁰⁶ Es gibt zwei sehr wachstumsstarke Unternehmen des produzierenden Gewerbes in der Region, die zusammen mehr als 700 Menschen beschäftigen. Die Firma Kronotex GmbH gehört zu den führenden Herstellern von Laminat in Europa und Kronolpy GmbH stellt multifunktionale Holzwerkstoffplatten her.¹⁰⁷ Die Landwirtschaft spielt ebenfalls eine wichtige Rolle. Es gibt circa 600 landwirtschaftliche Unternehmen mit 1.700 Beschäftigten, die 140.000 Hektar (ha) bewirtschaften. Die technische Hochschule Brandenburg hat in Wittenberge eine Präsenzstelle errichtet, um die Region an das Wissenschaftsnetz Brandenburg anzuschließen und die Kooperation zwischen regionalen Unternehmen und der Hochschule zu fördern. Bad Wilsnack ist zudem ein staatlich anerkannter Thermalsole- und Moorheilbadeort.¹⁰⁸ Die Elbauen der Prignitz bieten landschaftlich interessante Anziehungspunkte für touristische Aktivitäten. Das Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe ist ein Anlaufpunkt für den Tourismus. Das südöstlich von Wittenberge gelegene Dorf Rühstätt ist auch als Storchendorf bekannt. Der IW-Report (2020) stellt Prignitz als eine der deutschen Aufsteigerregionen dar. Das wird u. a. daran festgemacht, dass die Kaufkraft über die letzten Jahre besonders stark gestiegen ist. Zudem ist die Arbeitslosenquote in Prignitz-Oberhavel von 2011 bis 2018 von 12,4 auf 7,0 Prozent gesunken.¹⁰⁹ Zudem hat sich die Bruttowertschöpfung im **Landkreis Prignitz** im Zeitraum 2008 bis 2016 um 20,7 Prozent auf rund 1,7 Milliarden Euro erhöht. Wachstumstreiber war dabei vor allem die Industrie (+40,9 %).¹¹⁰

7.602 Menschen pendeln aus den **Landkreis Prignitz** aus und 5.475 Menschen pendeln ein.¹¹¹ Damit fällt der Auspendlerüberschuss mit circa 2.100 Personen sehr gering aus. Pendelschwerpunkte sind dabei Wittenberge, Perleberg und Pritzwalk.¹¹² Erstaunlich ist die hohe Nicht-Pendlerquote: Bei 40 Prozent der Einwohner*innen des Kreises entspricht der Arbeitsort auch dem Wohnort.¹¹³

Die Stadt Stendal als Mittel- und Oberzentrum verfügt über diverse Landesämter, eine Kreis- und Stadtverwaltung, ein Gericht, ein Krankenhaus, eine Hochschule und ein Theater. Circa 17.600 Beschäftigte arbeiten in der Stadt Stendal.¹¹⁴ Die Beschäftigungsquote im **Landkreis Stendal** ist von 45,5 Prozent (Stand: 2005) auf 58,4 Prozent (Stand: 2018) gestiegen.¹¹⁵ Die Arbeitslosenquote liegt mit 9,5 Prozent über der Quote des Landes Sachsen-Anhalt (7,7 %).¹¹⁶ Die Stadt Stendal ist der Hauptverkehrsknotenpunkt des Landkreises. Von den circa 40.000

¹⁰⁶ Vgl. Institut für Trend- und Zukunftsforschung 2016, S. 17

¹⁰⁷ Vgl. Institut für Trend- und Zukunftsforschung 2016, S. 9.

¹⁰⁸ Vgl. Institut für Trend- und Zukunftsforschung 2016, S. 46.

¹⁰⁹ Vgl. Oberst und Voigtländer 2020, S. 21.

¹¹⁰ Vgl. IHK Potsdam 2021.

¹¹¹ Pendleratlas 2020c.

¹¹² Landesamt für Bauen und Verkehr 2018, S.4

¹¹³ Landesamt für Bauen und Verkehr 2018, S. 4.

¹¹⁴ Vgl. Landkreis Stendal 2019.

¹¹⁵ Landkreis Stendal 2019, S. 178.

¹¹⁶ Landkreis Stendal 2019, S. 201.

Einwohner*innen der Stadt Stendal pendeln circa 8.900 Menschen aus dem Umkreis in die Stadt.¹¹⁷ Mehr Personen pendeln aus, um ihrer Arbeit nachzugehen. Die Auspendlerquote ist rückläufig von minus 7.278 Pendler (Stand: 2007) auf minus 6.673 (Stand: 2018).¹¹⁸ Die Pkw-Fahrtzeit zum nächsten Mittel- oder Oberzentrum beträgt durchschnittlich 22 Minuten.¹¹⁹ Der Großteil der Einpendler*innen kommt aus dem Bundesland Brandenburg, gefolgt von Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen. Der Großteil der Auspendler fährt nach Brandenburg, gefolgt von Niedersachsen und Berlin. Wirtschaftlich ist Stendal durch Betriebe der Landwirtschaft und der Nahrungsmittelerzeugung und -verarbeitung geprägt. Die Land-, Ernährungs- und Forstwirtschaft tragen als wichtiger Arbeitgeber wesentlich zur Wertschöpfung bei. 4,75 Prozent der Beschäftigten arbeiten in diesem Sektor.¹²⁰ Der Trend nach gesunder Ernährung und ein größeres Bewusstsein für regionale Produkte stärken die wirtschaftliche Direktvermarktung. Maschinen- und Fahrzeugbau und die Metallverarbeitung erhalten eine immer größere Bedeutung und es gibt eine wachsende Zahl an Unternehmen, die mit innovativen Produkten und Ideen den deutschen Markt und sogar den Weltmarkt erobern. Auch dem Handwerk kommt traditionell in Stendal eine große Bedeutung zu. Wie fast überall in Deutschland wird die Besetzung der Lehrstellen jedoch von Jahr zu Jahr schwieriger. Neben den traditionellen Wirtschaftszweigen hat sich inzwischen auch die Kultur- und Kreativwirtschaft etabliert.¹²¹ Zwei Drittel der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist im Dienstleistungssektor tätig.¹²² Viele pendeln aus dem **Landkreis Stendal** in nahegelegene Oberzentren wie Magdeburg und Halle und sind dort als öffentliche Staatsbedienstete tätig. Nach dem „Prognos Zukunftsatlas 2019“ ist der **Landkreis Stendal** eine Region mit sehr hohen Zukunftsrisiken und nimmt den letzten Platz — Platz 401 von 401 — in der Statistik ein. Die Arbeitslosenquote betrug 2018 rund 9,5 Prozent.¹²³ Von der Bertelsmann Stiftung wurde Stendal als „stark alternde“ und „stark schrumpfende Kommune mit besonderem Anpassungsdruck“ eingestuft.¹²⁴ Es gibt eine hohe Einkommensarmut und dementsprechend eine niedrige Kaufkraft. Auch die Finanzsituation der Kommunen ist prekär. Die Bundesregierung hat 2011 im Rahmen der Demografiestrategie Profile für alle Landkreise erstellt. Dabei wurden Indikatoren ermittelt, die mit dem jeweiligen Bundes- und Landesschnitt verglichen werden, um daraus den Handlungsbedarf zu ermitteln. In sieben von insgesamt acht Handlungsfeldern wurde für den **Landkreis Stendal** ein überdurchschnittlicher Handlungsbedarf ermittelt. Erkennbar ist ein sehr deutlich überdurchschnittlicher Handlungsbedarf bei der Sicherung sozialer, kultureller, technischer und aufgrund des stark zunehmenden Anteils an älteren Menschen, seniorenspezifischer Infrastruktur, der Förderung des Humankapitals, der Förderung von Wirtschaftswachstum und der Anpassung an die sinkende regionale Nachfrage.

¹¹⁷ Landkreis Stendal 2019, S. 201.

¹¹⁸ Landkreis Stendal 2019, S. 178.

¹¹⁹ Landkreis Stendal 2019, S. 90.

¹²⁰ Landkreis Stendal 2019, S. 153.

¹²¹ Landkreis Stendal 2019, S. 141.

¹²² Landkreis Stendal 2019, S. 182.

¹²³ Landkreis Stendal 2019.

¹²⁴ Landkreis Stendal 2019, S. 91.

Zusammenfassung

Die Landkreise weisen eine sehr unterschiedliche wirtschaftliche Ausgangssituation auf. Zwar zeigen Regionen mit räumlicher Nähe zu der Metropole Hamburg oder zu größeren Städten wie Schwerin und Lübeck eine positive Entwicklung hinsichtlich der Beschäftigungszahlen auf, doch generell gilt die Region Elbe Valley eher als strukturschwach mit einer geringen regionalen Wertschöpfung in den zu untersuchenden Landkreisen. In allen vier Landkreisen zeigt sich der Tourismussektor von wachsender Bedeutung. Allerdings zeigt sich im Elbe Valley, aufgrund der dünnen Besiedlungsstruktur und der räumlichen Entfernung ein durchschnittlich hohes Pendleraufkommen. Eine uneingeschränkte Mobilität ist damit in der Region eine Voraussetzung, um am Arbeitsmarkt teilzunehmen. Insbesondere das eigene Auto ermöglicht den Zugang zum Arbeitsmarkt, begünstigt durch die vorliegenden Siedlungsstrukturen in der Region. Die Arbeitsmarktsituation prägt damit nicht nur die Wirtschaftslage, sondern prägt auch das Verkehrsbild der Region. Eine weiterzunehmende Verschlechterung der Nahversorgungs- und ÖPNV-Angebote kann zu einer abnehmenden Standort- und Wohnortattraktivität führen. Langfristig besteht die Gefahr, dass sich die regionale Wertschöpfung vor allem auf die Mittelzentren konzentriert und die weniger gut angebunden Gemeinden und Ortschaften weiter — vor allem auch wirtschaftlich — abgehängt werden. Eine zunehmend sinkende Kaufkraft und Überalterung der Bevölkerung könnten diese Entwicklungen zudem verstärken.

4 Verkehrliche Ausgangssituation

Aufgrund der kleinteiligen und großflächigen Siedlungs- und Raumstruktur zeichnet sich die gesamte Region Elbe Valley durch eine hohe Pkw-Dominanz aus. Wohingegen der Umweltverbund, d. h. der Rad- und Fußverkehr sowie der ÖPNV eher einen geringen Anteil am Modal Split der untersuchten Landkreise haben. Damit werden in der Region die täglichen Wege eher mit dem eigenen Auto — als Fahrer*in oder Mitfahrer*in — zurückgelegt, gemessen am Gesamtverkehrsaufkommen. Die Region verfügt zwar über eine grundlegende ÖPNV- und auch Radinfrastruktur. Doch gerade die flächendeckende Anbindung durch den ÖPNV ist in der Region mangelhaft und konzentriert sich zum Großteil auf die größte Nutzergruppe: den Schülerverkehr. Aufgrund der geringen Nachfrage abseits der Schulzeiten sowie der kleinteiligen Bedienegebiete ist ein umfassenderes Angebot an öffentlichen Verkehr wirtschaftlich für die regionalen Verkehrsbetriebe schwer darstellbar. Dies führt zu einem weiteren Abbau des Angebots und zu einer Festigung der Relevanz des MIV. Dazu kommen durchschnittlich längere Wege beispielsweise durch eine Konzentration der Nahversorgungseinrichtungen auf Mittelzentren, sodass Rad- und vor allem Fußverkehr für eine immer älter werdende Bevölkerung nicht in Frage kommt. Damit wächst in der Region die Abhängigkeit an das verbleibende ÖPNV-Angebot oder den MIV durch Angehörige, Bekannte sowie private Anbieter wie beispielsweise Taxiverkehr. Auch die überregionale Anbindung durch den Schienenpersonennahverkehr (SPFV) oder Flugverkehr spielt eine eher untergeordnete Rolle. Der Schiffsverkehr, der sich gerade durch die Elbe anbietet, konzentriert sich vorwiegend auf den Fährverkehr, der gegenwärtig vor allem aus touristischen Gründen genutzt wird. Die Region Elbe Valley zeigt damit ein eher typisches Verkehrsbild ländlicher Regionen, mit den Herausforderungen und Wechselwirkungen, die eine starke MIV-Dominanz mit sich bringen.

4.1 Motorisierter Individualverkehr

Wie in den meisten ländlichen Räumen nimmt der MIV in der Region Elbe Valley einen sehr hohen Stellenwert ein; der Grad der Motorisierung liegt über dem bundesweiten Durchschnitt. So kamen im **Landkreis Lüchow-Dannenberg** rund 617, im **Landkreis Ludwigslust-Parchim** rund 591, im **Landkreis Prignitz** 588 und im **Landkreis Prignitz** 563 Pkw auf 1.000 Einwohner*innen.¹²⁵ Die Bedeutung des MIV für das Verkehrsverhalten spiegelt sich ebenfalls in den ausgewerteten Datensatz „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2017) wider. So betrug der Wege-Anteil der MIV-Fahrer im **Landkreis Lüchow-Dannenberg** 47,0 Prozent, im **Landkreis Ludwigslust-Parchim** 46,9 Prozent, im **Landkreis Prignitz** 49,9 Prozent und im **Landkreis Stendal** 44,4 Prozent.¹²⁶ Insgesamt zeigen die MiD 2017 Daten für die vier Landkreise ähnliche Tendenzen. So zeigen die Landkreise eine hohe Mobilitätsquote von durchschnittlich 83 Prozent bei einem geringen Fuß- und Radverkehrsanteil. Weitere verkehrsspezifische Werte für die zu untersuchenden Landkreise sind aus Tabelle 4 zu entnehmen.

		Lüchow-Dannenberg, LK	Ludwigslust-Parchim, LK	Prignitz, LK	Stendal, LK
Indikatoren MiD	Anzahl Wege	3,0	3,0	3,0	3,0
	Tageskilometer (in km)	37,6	42,6	37,6	38,4
	Mobilitätsquote (in %)	83,3	82,4	83,3	83,0
	Anteil Fuß-Wege (in %)	20,1	22,1	19,3	21,6
	Anteil Rad-Wege (in %)	11,6	10,9	10,3	12,1
	Anteil MIV-Fahrer*innen-Wege (in %)	47,0	46,9	49,9	44,4
	Anteil MIV-Mitfahrer*innen-Wege (in %)	13,9	12,9	13,8	13,5
	Anteil ÖV-Wege (in %)	7,4	7,2	6,8	8,4
	Anteil Fuß-Kilometer (in %)	2,9	2,4	2,7	3,0
	Anteil Rad-Kilometer (in %)	3,3	2,5	2,8	3,1
	Anteil MIV-Fahrer*innen-Kilometer (in %)	58,7	61,5	60,2	59,4
	Anteil MIV-Mitfahrer*innen-Kilometer (in %)	19,7	19,0	19,0	18,5
	Anteil ÖV-Kilometer (in %)	15,3	14,6	15,3	16,0

Tabelle 4: MiD 2017 Regionalisierung von MiD-Ergebnissen - Verkehrskennzahlen

Der **Landkreis Lüchow-Dannenberg** hat mit 617,0 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen die höchste Pkw-Dichte in der Region Elbe Valley.¹²⁷ Die Zahl der Auspendler*innen beträgt 5.486, die der Einpendler*innen 3.622.¹²⁸ Damit ist das Pendlersaldo negativ und liegt damit relativ bei minus 3,9 Prozent (absolut am niedrigsten mit minus 1.864). 4.574 Menschen pendeln innerhalb des Landkreises.¹²⁹ Folgt man dem Klimaschutzkonzept, so beträgt der Anteil der Pkw mit alternativen Antrieben im Landkreis drei Prozent – in Niedersachsen 2 Prozent. Bei den Fahrzeugen handelt es sich überwiegend um Hybrid-Fahrzeuge und auch Fahrzeuge, die mit Erdgas betrieben werden, während der Anteil der batterieelektrischen Elektrofahrzeuge

¹²⁵ Vgl. Landkreis Lüchow-Dannenberg 2017b.

¹²⁶ Bäumer et al. 2019. Vgl. hierzu auch <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-2017-regionalisierung-von-mid-ergebnisse.html>.

¹²⁷ Landkreis Lüchow-Dannenberg 2017b, S. 5.

¹²⁸ Pendleratlas 2020a.

¹²⁹ Pendleratlas 2020a.

(BEV) darunter nur einen geringen Anteil ausmacht.¹³⁰ Der **Landkreis Lüchow-Dannenberg** verfügt dabei über ein gut ausgebautes Straßennetz. Die überregionale verkehrliche Anbindung erfolgt über Bundes- und Landesstraßen, darunter die B 248 (Dannenberg-Lüchow-Salzwedel) in Nord- Süd- Ausrichtung und die B 191 (Uelzen-Dannenberg-Ludwigslust) und die B 493 (Uelzen-Lüchow-Gartow) in West-Ost-Ausrichtung.¹³¹ Im **Landkreis Lüchow-Dannenberg** ist der MIV auch für die Berufs- und Ausbildungspendler*innen dort von großer Bedeutung, wo eine Bahnanbindung fehlt oder das ÖPNV-Angebot unregelmäßig ist (z. B. Uelzen-Salzwedel). Auch wenn der MIV für die Berufs- und Ausbildungspendler*innen von großer Bedeutung ist, dominiert laut Klimaschutzkonzept der private Pkw als Verkehrsmittel bei all diesen unterschiedlichen Wegezwecken.¹³²

Der **Landkreis Ludwigslust-Parchim** hat mit 591,3 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen die zweithöchste Pkw-Dichte unter den vier Landkreisen.¹³³ Im Vergleich zu den anderen Landkreisen verzeichnet der Landkreis insgesamt eine sehr hohe Zahl an Pendelbewegungen. Die Zahl der Auspendler*innen beträgt 35.736 Personen, die der Einpendler*innen 13.268. Damit ist das Pendlersaldo negativ und mit minus 10,6 Prozent prozentual im Vergleich mit den vier Landkreisen am höchsten (absolut mit -22.468).¹³⁴ 20.631 Menschen pendeln innerhalb des Landkreises.¹³⁵ Als Teil der Metropolregion Hamburg ist der Landkreis verkehrstechnisch gut an die Hansestadt Hamburg angebunden. Die Bundeshauptstadt Berlin ist ebenfalls über die Ost-West-Achse A 24 sowie einer ICE-Strecke schnell erreichbar. In Nord-Süd-Richtung besteht über die A 14 Anbindung an die Ostseeautobahn A 20 und die Ostseehäfen sowie künftig auch in Richtung Magdeburg.¹³⁶ Dass der Pkw im **Landkreis Ludwigslust-Parchim** das wichtigste Fortbewegungsmittel ist, zeigt sich auch in den MiD-Daten des BMVIs von 2017. 46,9 Prozent aller Wege werden mit dem Pkw zurückgelegt. Die Anzahl der zurückgelegten Kilometer verdeutlicht die Relevanz einmal mehr, da rund 61,5 Prozent aller Personenkilometer mit dem Pkw zurückgelegt werden. Der Anteil der Mitfahrenden im MIV beträgt 12,9 Prozent.¹³⁷

Durchschnittlich kommen im **Landkreis Prignitz** 588,4 Pkw auf 1.000 Einwohner*innen.¹³⁸ Die Zahl der Auspendler*innen beträgt in der Prignitz 7.602, die Zahl der Einpendler*innen 5.475. Das Pendlersaldo ist damit ebenfalls negativ, allerdings im Vergleich mit den anderen Landkreisen am niedrigsten mit 2,8 Prozent.¹³⁹ 11.187 Menschen pendeln innerhalb des **Landkreises Prignitz**.¹⁴⁰ Die Prignitz ist über die A 14, A 19 und A 24 an das Autobahnnetz

¹³⁰ Vgl. Landkreis Lüchow-Dannenberg 2017a, S. 35.

¹³¹ Vgl. Landkreis Lüchow-Dannenberg 2017a, S. 36.

¹³² Vgl. Landkreis Lüchow-Dannenberg 2017a, S. 37.

¹³³ Landkreis Lüchow-Dannenberg 2017b, S. 5.

¹³⁴ Pendleratlas 2020b.

¹³⁵ Pendleratlas 2020b.

¹³⁶ Landkreis Ludwigslust-Parchim 2021.

¹³⁷ Bäumer et al. 2019.

¹³⁸ Landkreis Lüchow-Dannenberg 2017b, S. 5.

¹³⁹ Pendleratlas 2020c.

¹⁴⁰ Pendleratlas 2020c.

angeschlossen. Der Autobahnanschluss bietet ebenfalls einen Anschluss an die Häfen der Nord- und Ostsee.¹⁴¹ Die Autobahnanbindung hingegen ist unterdurchschnittlich: Die Autobahnen sind von Perleberg und Wittenberge in 30 bis 40 Minuten zu erreichen.¹⁴²

Mehrere Bundesstraßen führen durch den **Landkreis Prignitz**:

- B 5 von Berlin über Kyritz, Perleberg, Karstädt nach Hamburg
- B 103 von Kyritz über Pritzwalk, Meyenburg nach Rostock
- B 107 von Pritzwalk über Havelberg nach Chemnitz
- B 122 von Neuruppin über Zechlinerhütte nach Wesenberg
- B 189 von Wittstock/Dosse über Pritzwalk, Perleberg, Wittenberge nach Magdeburg
- B 195 von Wittenberge über Lenzen nach Zarrentin

Wie in den Landkreisen Ludwigslust-Parchim und Lüchow-Dannenberg spielt der Pkw im **Landkreis Prignitz** eine große Rolle. 49,9 Prozent aller Wege und 60,2 Prozent aller gefahrenen Personenkilometer werden mit dem Pkw zurückgelegt. Der Anteil der Mitfahrer*innen-Wege und Mitfahrer*innen-Personenkilometer ist mit 13,8 Prozent und 19 Prozent ebenfalls auf ähnlichem Niveau wie in den anderen beiden Landkreisen.¹⁴³

Im **Landkreis Stendal** kommen durchschnittlich 563,5 Pkw auf 1.000 Einwohner*innen.¹⁴⁴ Die Anzahl der Pkw je 1.000 Einwohner*innen ist über die letzten Jahre konstant angestiegen.¹⁴⁵ Die Zahl der Auspendler*innen beträgt 13.319, die der Einpendler*innen 6.121 Personen. Damit ist das Pendlersaldo negativ und liegt relativ gesehen bei minus 6,5 Prozent.¹⁴⁶ 16.579 Menschen pendeln innerhalb des Landkreises.¹⁴⁷ Insgesamt verlaufen vier Bundesstraßen mit circa 169 km Länge und 20 Landesstraßen mit 364 km Länge durch den **Landkreis Stendal**. Es gibt 107 Kreisstraßen mit einer Länge von insgesamt 473 km. Im Jahr 2021 soll der Bau der Bundesautobahn A 14 von Magdeburg nach Schwerin, mit einer Teilstrecke von 70 km durch den **Landkreis Stendal**, beginnen.¹⁴⁸ Die Pkw-Nutzung bewegt sich im Landkreis auf einem ähnlich hohen Niveau wie in den anderen Landkreisen des Wendlands. 44,4 Prozent aller Wege und 59,4 Prozent aller gefahrenen Personenkilometer werden mit dem Pkw zurückgelegt. Der Anteil der Mitfahrer*innen-Wege beträgt 13,5 Prozent und für die Personenkilometer 18,5 Prozent.¹⁴⁹ Der **Landkreis Stendal** erhält nach dem Entflechtungsgesetz 2,1 Millionen Euro pro Jahr an Fördermitteln für den Aus- und Neubau von Straßen. 50 Prozent (rund 1,1 Millionen Euro) können für Gemeinden und ihre Gemeindestraßen verwendet werden. Die Investitionen des **Landkreises Stendal**, inklusive der Eigenanteile, belaufen sich auf 1,3 bis 1,4 Millionen Euro pro Jahr, was ein bis zwei Kilometer Straße und einer Brücke pro Jahr

¹⁴¹ Vgl. Institut für Trend- und Zukunftsforschung 2016, S. 8.

¹⁴² Landesamt für Bauen und Verkehr 2018, S. 7.

¹⁴³ Bäumer et al. 2019.

¹⁴⁴ Landkreis Lüchow-Dannenberg 2017b, S. 5.

¹⁴⁵ Landkreis Stendal 2019, S. 313.

¹⁴⁶ Pendleratlas 2020d.

¹⁴⁷ Pendleratlas 2020d.

¹⁴⁸ Brahms 2020.

¹⁴⁹ Bäumer et al. 2019.

entspricht. Die Daehre Kommission hat einen Gesamt-Erhaltungsbedarf in Höhe von 4,5 Millionen Euro für die Kreisstraßenerrechnet. Im Haushaltsplan 2020 stehen für die Unterhaltung der Kreisstraßen einschließlich Personalkosten circa 3,4 Millionen Euro zur Verfügung. Daraus ergibt sich eine theoretische Finanzierungslücke von circa einer Millionen Euro.¹⁵⁰

4.2 Radverkehr

Grundsätzlich verfügt der **Landkreis Lüchow-Dannenberg** über eine gute Radverkehrsinfrastruktur. Gerade die straßenbegleitenden Radwege an den Bundesstraßen bilden ein solides Netz, wenngleich zum Teil nicht alle Wege den Standards hinsichtlich der erforderlichen Breiten, Radverkehrsanlagen oder der Wegequalität entsprechen. Dennoch ist der Anteil der mit dem Rad zurückgelegten Wege mit 11,6 Prozent niedrig. Auch der Anteil der mit dem Rad zurückgelegten Personenkilometer ist mit 3,3 Prozent sehr gering und auf vergleichbarem Niveau mit dem der zu Fuß zurückgelegten Personenkilometer.¹⁵¹ Laut Klimaschutzkonzept gibt es zudem keine*n Radverkehrsbeauftragte*n und auch im zuletzt erarbeiteten Kreisentwicklungskonzept spielt der Radverkehr keine Rolle.¹⁵² Im Punkt der Zubringerfunktion durch den privaten Radverkehr zeigt sich in der Region Bewegung, um den Radverkehr zu stärken. Gegenwärtig gibt es an folgenden Bahnhöfen im Landkreis überdachte Fahrradabstellanlagen: Dannenberg-Ost, Hitzacker und Schnega. Bei Infrastrukturvorhaben wie beim (Um-)Bau von Schulen, ÖPNV-Haltestellen etc. sollten allerdings die Belange des Radverkehrs berücksichtigt werden, um eine kostengünstige Umsetzung zu ermöglichen.¹⁵³

Der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege beträgt im **Landkreis Ludwigslust-Parchim** 10,9 Prozent. Die mit dem Rad zurückgelegten Kilometer sind mit 2,5 Prozent vergleichsweise gering und liegen in etwa auf demselben Niveau wie die zu Fuß zurückgelegten Kilometer (2,4 Prozent).¹⁵⁴ Die Stadt Ludwigslust hat in ihrem Stadtentwicklungskonzept von 2015 festgehalten, dass sich eine Fahrradnutzung aufgrund der kompakt gebauten Stadt und der kurzen Wege anbietet. Die Qualität der Radverkehrsanlagen ist jedoch sehr unterschiedlich und teilweise lückenhaft. Das historische Kopfsteinpflaster (Schloßstraße, Schweriner Straße u. a.) erschweren das Fahrradfahren.¹⁵⁵ Die Fernradwege führen Tourist*innen an der Stadt vorbei, Ausschilderungen fehlen oder sind veraltet und Fahrradabstellanlagen sind an zentralen Orten, z. B. dem Bahnhof, unzureichend vorhanden. Teilweise ist neben der Bundesstraße nur ein Fußweg vorhanden, der zu Nutzungskonflikten zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen führt.¹⁵⁶

Auch wenn der **Landkreis Prignitz** eine beliebte Region für Fahrradfahrer*innen ist, ist der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege mit 10,3 Prozent vergleichbar niedrig wie in

¹⁵⁰ Landkreis Stendal 2019, S. 321.

¹⁵¹ Bäumer et al. 2019.

¹⁵² Vgl. Landkreis Lüchow-Dannenberg 2017a, S. 39.

¹⁵³ Landkreis Lüchow-Dannenberg 2019b, S. 81.

¹⁵⁴ Bäumer et al. 2019.

¹⁵⁵ Burgstaller et al. 2015, S. 44

¹⁵⁶ Burgstaller et al. 2015, S. 44

den anderen Landkreisen des Wendlands. Mit Blick auf die zurückgelegten Personenkilometer, beträgt der Anteil 2,8 Prozent.¹⁵⁷ Es existieren mehrere regionale Radwege, die durch die Prignitz verlaufen: Neben dem Elberadweg, der beliebteste Fernradweg Deutschlands¹⁵⁸ und der landesweiten Tour Brandenburg, verlaufen die Gänse- und die Bischofstour durch die Prignitz. Im Jahr 2012 wurde in der Prignitz ein Radwegenetz mit 50 Knotenpunkten aufgebaut.¹⁵⁹ Zudem veranstaltet der **Landkreis Prignitz** jährlich eine "Tour de Prignitz".¹⁶⁰

Im **Landkreis Stendal** liegt der Anteil der mit dem Rad zurückgelegten Wege bei 12,1 Prozent und der Anteil der gefahrenen Personenkilometer bei 3,1 Prozent. Der Anteil der mit dem Rad zurückgelegten Wege fällt damit im Vergleich zu den anderen drei Landkreisen geringfügig höher aus.¹⁶¹

4.3 Fußverkehr

Der Fußverkehr spielt eine untergeordnete Rolle. Das spiegelt sich im wissenschaftlichen Status Quo wider, denn es gibt keine Studien, die den Fußverkehr als eigenständiges Mobilitätsthema in der zu untersuchenden Region aufgreifen. Die untergeordnete Relevanz ist zum großen Teil auf die fehlende Daseinsvorsorge im näheren Umfeld zurückzuführen. Fehlen Lebensmittelmärkte, Ärzte oder Apotheken, Kitas und Schulen im Ort, so müssen die Einwohner*innen weitere Wege in Kauf nehmen, um diese alltäglichen Wege zurückzulegen. Meist befinden sich die Einrichtungen der Daseinsvorsorge nicht mehr in einem Radius, der bequem zu Fuß erreicht werden kann.

Die Landkreise liegen insgesamt nach dem MiD-Datensatz von 2017 in etwa auf Höhe des Bundesdurchschnitts.¹⁶² Im **Landkreis Lüchow-Dannenberg** beträgt der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege bei 20,1 Prozent. Der Anteil der zurückgelegten Kilometer liegt bei 2,9 Prozent.¹⁶³ Im **Landkreis Ludwigslust-Parchim** liegt der Anteil der Fußwege bei 22,1 Prozent. Ein Blick auf die Kilometer offenbart, dass nur 2,4 Prozent der Personenkilometer zu Fuß zurückgelegt werden.¹⁶⁴ Im **Landkreis Prignitz** werden 19,3 Prozent aller Wege und 2,7 Prozent der Personenkilometer zu Fuß zurückgelegt.¹⁶⁵ Im **Landkreis Stendal** macht der Fußverkehr 21,6 Prozent aller Wege und 3,0 Prozent der Personenkilometer aus.¹⁶⁶

¹⁵⁷ Bäumer et al. 2019.

¹⁵⁸ ADFC 2021.

¹⁵⁹ Tourismusverband Prignitz e.V. 2021b.

¹⁶⁰ Tourismusverband Prignitz e.V. 2021b.

¹⁶¹ Bäumer et al. 2019.

¹⁶² Umweltbundesamt 2020.

¹⁶³ Bäumer et al. 2019.

¹⁶⁴ Bäumer et al. 2019.

¹⁶⁵ Bäumer et al. 2019.

¹⁶⁶ Bäumer et al. 2019.

4.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Verkehrsgesellschaften in der Region. Drei der dreizehn Anbieter bieten auch den Rufbus als Mobilitätsdienstleistung an (siehe Tabelle 5).

Verkehrsunternehmen und Verkehrsgesellschaften	Verkehrsträger
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)	SPNV
Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH (PVGS) / Lüchow-Dannenberg	Rufbus
Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen GbR (VNN)	Bus und Bahn
KVG Stade GmbH & Co. KG Kraftverkehr GmbH	Bus
Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH (LSE)	Bus und Rufbus
metronom Eisenbahngesellschaft mbH	SPNV
erixx GmbH	SPNV
Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH (VMV)	SPNV
ODEG-Ostdeutsche Eisenbahn	SPNV
Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH	Bus
ARGE Prignitzbus	Bus und Rufbus
Stendalbus	Bus
Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA)	Bus und Bahn

Tabelle 5: Liste der Verkehrsunternehmen und Verkehrsgesellschaften in der Region Elbe Valley

Im **Landkreis Lüchow-Dannenberg** werden 7,4 Prozent der Wege und 15,3 Prozent der Personenkilometer mit dem ÖPNV zurückgelegt.¹⁶⁷ Die einzige Regionalbahn, die den **Landkreis Lüchow-Dannenberg** zurzeit anfährt, ist der RB 32 von Lüneburg nach Dannenberg:

Linie	Bediente Stationen	Taktung	
		Mo-Fr	Sa-So
RB 32 (erixx)	Lüneburg-Dannenberg	Alle 3 Stunden, viermal täglich, Erster Zug: 06:10 Uhr Letzter Zug: 19:10 Uhr	60 bis 120 Minuten Takt, neunmal täglich, Erster Zug: 06:10 Uhr Letzter Zug: 19:10 Uhr

Tabelle 6: Überblick Verbindungen im Regionalverkehr im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Im **Landkreis Lüchow-Dannenberg** erschließt der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) den Landkreis peripher. So beträgt beispielsweise die Entfernung von der SG Gartow zu den beiden nächsten SPNV-Halten mehr als 30 km. Im Klimaschutzkonzept wird auf die stillgelegte, aber reaktivierungsfähige Verbindung der Jeetzetalbahn (Dannenberg-Ost-Lüchow-Wustrow, früher weiter bis Salzwedel) hingewiesen, welche mittel- bis langfristig das Rückgrat

¹⁶⁷ Bäumer et al. 2019.

des ÖPNV im vergleichsweise einwohnerstarken, aber verkehrlich abgelegenen Ostkreis in einem CO₂-neutralen Mobilitätskonzept bilden könnte. Auch die Strecke Dannenberg-Uelzen wurde stillgelegt. Grundsätzlich spielen sowohl der MIV als auch das Fahrrad als Zubringer-verkehrsmittel im Nahbereich im **Landkreis Lüchow-Dannenberg** eine wichtige Rolle.¹⁶⁸ Seit dem 01.08.2020 ersetzt die Landesbuslinie 7000 die Jeetzelbahn und verbindet die Städte Lüchow (Wendland) und Uelzen (Landkreis Salzwedel).¹⁶⁹ Die Linie 8040 über Salzwedel-Lübbow-Wustrow-Lüchow spielt eine wichtige Rolle für die Anbindung an den Altmerkkreis Salzwedel. Der Bus fährt jedoch nur fünfmal täglich und dreimal optional als Rufbus-Option.¹⁷⁰ Auch der ÖPNV mit Bussen ist seit Jahren weiter abgebaut worden und im Wesentlichen auf den Schulverkehr reduziert. Stattdessen werden viele Fahrten im ÖPNV als sogenannte Rufbusfahrten erbracht.¹⁷¹

Die Rufbusfahrten werden von der Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH (LSE) erbracht. Die LSE gibt an, dass durchschnittlich 70 Rufbusfahrten täglich gebucht werden.¹⁷² Rufbusfahrten ab 8 Uhr müssen 90 Minuten vor Fahrtbeginn, Fahrten vor 8 Uhr müssen einen Tag vorher bis spätestens 20 Uhr angemeldet werden.¹⁷³

Der Nahverkehrsplan 2019 zeigt wie der **Landkreis Lüchow-Dannenberg** erschlossen ist: 88,7 Prozent der Orte mit mehr als 50 Einwohner*innen haben einen ÖPNV-Anschluss. Ein Ort gilt bereits als erschlossen, wenn an Schultagen mindestens einmal pro Tag eine Haltestelle bedient wird. 19 Orte mit mehr als 50 Einwohner*innen haben keine ÖPNV-Anbindung. Im Vergleich zum Jahr 2016 wurde die Erschließungs-qualität durch das Rufbusangebot bereits von 60,5 Prozent auf nun 88,7 Prozent gesteigert. An schulfreien Tagen wird die Bedien-qualität für ein Drittel der Orte als ungenügend eingestuft, weil z. B. in Orten mit 50 bis 200 Einwohner*innen der ÖPNV die Haltestelle weniger als dreimal täglich anfährt, was für 35 der 168 Orte zutrifft.¹⁷⁴

Rund 69 Prozent aller Fahrten werden mit dem ÖPNV genauso schnell erreicht wie mit dem privaten Pkw. Dies ist meist dann der Fall, wenn die Linienführung direkt verläuft. Wenn durch die ungenügende Erschließung Umwege entstehen oder Umstiege notwendig sind, fallen die Fahrtzeiten mit dem ÖPNV häufig länger aus. Insbesondere die regionale Anbindung an angrenzende Kreise dauert mit dem ÖPNV häufig sehr lange, da zwischen dem Übergang von Bus und zu Bus oder zur Bahn lange Wartezeiten entstehen.¹⁷⁵

¹⁶⁸ Vgl. Landkreis Lüchow-Dannenberg 2017a, S. 40 f.

¹⁶⁹ Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH (LSE) 2021a.

¹⁷⁰ Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH 2021.

¹⁷¹ Vgl. Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH und Mobilitätsagentur Wendland.Elbe 2020, S. 11.

¹⁷² Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH und Mobilitätsagentur Wendland.Elbe 2020.

¹⁷³ Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH (LSE) 2021b.

¹⁷⁴ Landkreis Lüchow-Dannenberg 2019b, S. 42f. 3 Fahrtenpaare wurden als genügende Bedienungsqualität für Orte von 50 – 200 Einwohner als Bewertungsmaßstab für die Grundversorgung identifiziert.

¹⁷⁵ Landkreis Lüchow-Dannenberg 2019b, S. 62

Die Anbindung an die nächsten Oberzentren Lüneburg, Hamburg und Magdeburg wird insgesamt als hinreichend eingeschätzt. Einzelne Kreise (Gartow und Hitzacker) verfügen über eine ungenügende Anbindung, da die Fahrtzeiten bis Salzwedel zu lang sind.¹⁷⁶

Im Nahverkehrsplan 2019 wird empfohlen, die Buslinien und Taktungen auf den Hauptverbindungen im Landkreis zu stärken und die Zubringer zu den Haltestellen der Hauptlinien über flexible Bedienformen zu organisieren, die allerdings unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit stehen.¹⁷⁷ So ermöglichen Zubringerverkehre zu den Haltestellen der Hauptverbindungen flexible Bedienformen (Rufbusse, und ergänzende zivilgesellschaftlich beziehungsweise gemeindlich organisierte Zubringer wie z. B. Bürgerbusse). Außerdem wird angeraten, für kurze Strecken den Fahrrad-/Pedelec-Verkehr zu stärken, wie auch private Mitfahrgelegenheiten z. B. durch Mitfahrbänke und –Apps auszubauen. An zentralen Haltestellen des ÖPNV und SPNV sollte zudem die Gewährleistung von sicheren, überdachten Abstell- und Lademöglichkeiten für Fahrräder und Pedelecs sichergestellt, aber auch Tarife im Sinne ökologischer Anreize weiterentwickelt werden. Überdies wurde die Prüfung des Einsatzes von Erdgasbussen empfohlen, die mit Biomethan betrieben werden.¹⁷⁸

Die Zahlen des MiD-Datensatzes von 2017 bestätigen ein insgesamt niedriges Niveau der ÖPNV-Nutzung im **Landkreis Ludwigslust-Parchim**: Nur 7,2 Prozent aller Wege und 14,6 Prozent aller Personenkilometer werden mit dem ÖPNV zurückgelegt.¹⁷⁹ Der SPNV besteht aus den elektrifizierten und zweigleisigen Hauptstrecken Berlin–Hamburg und Ludwigslust–Wismar sowie der eingleisigen, nicht elektrifizierten Nebenbahn Parchim–Ludwigslust.⁷⁶ Die Regionalbahn stellt für Arbeitspendler*innen eine sehr wichtige Verbindung dar (insbesondere nach Ludwigslust).¹⁸⁰

Folgende Linien bedienen den SPNV im **Landkreis Ludwigslust-Parchim**:

Linie	Bediente Stationen	Taktung	
		Mo-Fr	Sa-So
RE 1	Hamburg-Boizenburg-Hagenow Land-Schwerin-Bad Kleinen- Bützow-Rostock	60 bis 120 Minuten Takt (zu den Hauptverkehrszeiten von 05:21 bis 08:21 Uhr sowie 14:21 bis 20:21 Uhr ein verkürzter 60 Minuten Takt), Erster Zug: 05:11 Uhr Letzter Zug: 00:35 Uhr	120 Minuten Takt, Erster Zug: 06:21Uhr Letzter Zug: 00:35 Uhr
RE 2	Cottbus-Berlin-Wittenberge- Grabow-Ludwigslust-Bad Klei- nen-Wismar	120 Minuten Takt, Verdichtung zur stündlichen Bedienung zwischen Ludwigslust und Wismar	120 Minuten Takt
RE 6	Lübeck-Schönberg-Grevesmüh- len-Bad Kleinen-Blankenberg-	120 Minuten Takt	

¹⁷⁶ Landkreis Lüchow-Dannenberg 2019b, S. 63

¹⁷⁷ Landkreis Lüchow-Dannenberg 2019b, S. 71.

¹⁷⁸ Landkreis Lüchow-Dannenberg 2019b, S. 72.

¹⁷⁹ Bäumer et al. 2019.

¹⁸⁰ Burgstaller et al. 2015, S. 42.

	Bützow-Güstrow-Neubrandenburg-Stettin		
RE 13	Rehna-Gadebusch-Schwerin-Crivitz-Parchim	60 Minuten Takt, Grundtakt zwischen Gadebusch und Parchim,	120 Minuten Takt
RE 14	Hagenow-Hagenow Land-Strohkirchen-Jasnitz-Ludwigslust-Groß-Laasch-Neustadt-Glewe-Dütschow-Spornitz-Parchim	120 Minuten Takt, mit Verstärkungen zwischen Hagenow bzw. Ludwigslust und Parchim bzw. Lübz	120 Minuten Takt
RB 17	Wismar-Bad Kleinen Schwerin-Ludwigslust-Wittenberge(-Berlin)	120 Minuten Takt, Erster Zug: 07:00 Uhr (zusätzlicher Zug um 05:32 Uhr auf der Teilstrecke Schwerin-Ludwigslust) Letzter Zug: 23:00 Uhr	120 Minuten Takt, Erster Zug: 07:00 Uhr Letzter Zug: 23:00 Uhr
RB 13	Parchim-Domsühl-Friedrichsruhe-Ruthenbeck-Crivitz-Sukow-Plate-Schwerin	60 Minuten Takt, Abweichung in den Morgen- und Abendstunden (Takt zwischen ersten und zweiten Zug 01:10 h und zwischen 18:39 und 22:39 fast stündliches Angebot mit einem 1:20 Stunden-Takt, zusätzlich Freitags 21:45 Uhr eine Verbindung), Erster Zug: 04:17 Uhr (ab 06:39 Uhr im ein Stundentakt) Letzter Zug: 22:39 Uhr	60 bis 120 Minuten Takt, Früh und Mittags ein 60 min. Taktung (5:07 bis 6:39 Uhr und 12:39 bis 14:39 Uhr), sonst 120 Minuten Takt Erster Zug: 05:07 Uhr Letzter Zug: 20:57 Uhr
RB 19	Parchim-Lübz-Passow-Gallin-Karow-Plau am See	Saison Verkehr, 4 Fahrten pro Tag (im 2 bis 3 Stundentakt), Erster Zug: 08:41 Uhr Letzter Zug: 16:29 Uhr	
ODEG (RE 2)	Wismar-Ludwigslust (-Berlin)	120 Minuten Takt, Abweichungen Früh: 60 Minuten Takt zwischen 04:17 und 05:22 Uhr), Erster Zug: 04:17 Uhr Letzter Zug: 21:24 Uhr	120 Minuten Takt

Tabelle 7: SPNV-Angebot im Landkreis Ludwigslust-Parchim

Das Schienennetz weist eine sternförmig auf das Oberzentrum Schwerin zulaufende Struktur auf. Es verbindet die zentralen Orte Westmecklenburgs miteinander und sichert die Verknüpfung zu den Nachbarregionen.¹⁸¹

Der Busverkehr wird im **Landkreis Ludwigslust-Parchim** durch die Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH (VLP) ausgeführt. Die VLP ist ein kreiseigenes Unternehmen und führt den ÖPNV mit Omnibussen im Landkreis Ludwigslust-Parchim sowie im Amt Neuhaus des Landkreises Lüneburg (Niedersachsen) durch. Aktuell gibt es 172 Linien, wovon 20 in der Landeshauptstadt Schwerin beginnen oder enden. In den Städten des Boizenburg, Hagenow, Ludwigslust und Parchim ergänzt die VLP ihr Angebot mit Stadtverkehren. Neben neun eigenen Betriebsstätten, ergänzen vier angemietete das Angebot und sorgen so für eine

¹⁸¹ Pochstein 2014, S. 24.

flächendeckende Präsenz im Bediengebiet. In Neustadt-Glewe, Goldberg und Plau am See sind private Busunternehmen im Einsatz.¹⁸²

Die VLP ist damit selbst ein wichtiges mittelständisches Unternehmen des Landkreises mit rund 200 Omnibussen und 300 Mitarbeiter*innen. Sie verfügen über einen eigenen Fahrschulbetrieb und bilden Kraftfahrzeug-Mechatroniker*innen aus. Die VLP bietet ebenfalls einen Rufbusservice an. Die Bestellung des Rufbusses muss während der Öffnungszeiten der Rufbus-Zentrale erfolgen: Montag bis Sonnabend von 6 bis 18 Uhr. An Sonn- und Feiertagen sowie Weihnachten und Silvester, am 24. und 31. Dezember, findet keine Annahme von Fahr-Bestellungen statt. Die Fahrt muss mindestens zwei Stunden vorher angemeldet werden. Wird die Voranmeldezeit nicht rechtzeitig eingehalten, muss der Rufbus am Vortag bestellt werden. Der Zielort kann abweichend vom Fahrplan, auf öffentlichen Straßen erfolgen, soweit dies die verkehrlichen Verhältnisse zulassen. Für den Rufbus wird ein Aufschlag von einem Euro genommen.¹⁸³

Der Busverkehr im Landkreis Ludwigslust-Parchim kann seit 2017 eine insgesamt positive Entwicklung verzeichnen. So stieg die Anzahl der Linien, der Fahrplankilometer und der Verkehrsleistung und damit die Zahl der beförderten Personen. Der Anstieg war maßgeblich auf eine Erweiterung der Schülerbeförderung sowie das Rufbus-Angebot zurückzuführen.¹⁸⁴

Der Anteil der im öffentlichen Verkehr (ÖV) zurückgelegten Wege im **Landkreis Prignitz** liegt nach den MiD-Daten in der Prignitz bei 6,8 Prozent. Der Anteil der zurückgelegten Personenkilometer beträgt 15,3 Prozent.¹⁸⁵

Folgende Linien bedienen des SPNV in der Prignitz:

Linie	Bediente Stationen	Taktung	
		Mo-Fr	Sa-So
RB 73	Neustadt (Dosse)-Wusterhausen-Dosse-Kyritz-Wutike-Rosenwinkel-Blumenthal (Mark)-Bölzke-Sarnow-Pritzwalk	60 Minuten Takt, Letzte Fahrt (20 bis 21 Uhr)	3- bis 4-mal am Tag
RB 74	Meyenburg-Brügge (Prignitz)-Falkenhagen Gewerbepark Prignitz-Pritzwalk-Hainholz-Pritzwalk-Pritzwalk West	3-Stundentakt, Letzte Fahrt: 17 bis 18 Uhr	Dreimal täglich
RE 2 / RE 63957	Berlin Ostkreuz-Berlin Alexanderplatz-Berlin Friedrichstraße-Berlin Hauptbahnhof-Berlin Zoologischer Garten-Berlin Spandau-Albrechtshof-Seegefeld-Falkensee-Finkenkrug-Brieselang-Nauen-	60 bis 120 Minuten Takt, Erster Zug: 04:06 Uhr Letzter Zug: 19:10 Uhr	

¹⁸² Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH (VLP) 2021b.

¹⁸³ Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH (VLP) 2021a.

¹⁸⁴ Landkreis Ludwigslust-Parchim 2019b.

¹⁸⁵ Bäumer et al. 2019.

	Paulinenaue-Friesack-Neustadt-Breddin-Glöwen-Bad Wilsnack-Wittenberge-Ludwigslust-Schwerin	
Prignitz-Express (RE 6)	Neuruppin Seedamm-Wustrau-Radensleben-Beetz-Sommerfeld-Kremmen-Schwante-Vehlefanz-Bärenklau-Velten(Mark)-Henningsdorf (Nord)-Henningsdorf-Berlin Gesundbrunnen	60 Minuten Takt, Erster Zug: 04:28 Uhr Letzter Zug: 22:30 Uhr
S 1	Schönebeck-Salzelmen-Schönebeck-Magdeburg-Zielitz-Tangerhütte-Stendal-Osterburg-Wittenberge	60 Minuten Takt, Erster Zug: 05:46 Uhr Letzter Zug: 22:44 Uhr

Tabelle 8: Überblick Verbindungen im Regionalverkehr im Landkreis Prignitz

In der Prignitz spielt der Prignitz-Express eine wichtige Rolle. Dieser verbindet die vier bevölkerungsreichsten Prignitzstädte Wittenberge, Perleberg, Pritzwalk und Wittstock / Dosse über Neuruppin mit Berlin. Darüber hinaus wird der Personenverkehr auf der Bahnstrecke Neustadt-Meyenburg durch die Hanseatische Eisenbahn (HANS) gewährleistet.¹⁸⁶

Der **Landkreis Prignitz** ist mit einem 60 beziehungsweise 120 Minutentakt an die Oberzentren Berlin, Stendal, Magdeburg sowie die Mittelzentren Wittenberge / Perleberg und Pritzwalk / Wittstock / Dosse angeschlossen.¹⁸⁷ 2016 wurde das Netz in der Prignitz verkleinert. Seitdem fährt anstelle des RB 70 zwischen Pritzwalk und Putlitz der Rufbus.¹⁸⁸

Im **Landkreis Prignitz** wird der Busverkehr durch die ARGE Prignitzbus durchgeführt. Das Busnetz ist hierarchisch gegliedert, viele Dörfer des Landkreises werden mehrmals täglich von Rufbussen bedient. Die Bus-Hauptachsen werden im Taktverkehr befahren. Die Städte Wittenberge, Pritzwalk und Perleberg verfügen zudem über Stadtbusverkehre.¹⁸⁹ Die Regionalbuslinien erschließen alle Gemeinden im **Landkreis Prignitz** und sind in ihrer Linienführung auf die Mittelzentren Wittenberge, Perleberg und Pritzwalk ausgerichtet. Der Regionalbus übernimmt dabei vor allem den Schülerverkehr.¹⁹⁰ Eine Potenzialanalyse des Nahverkehrs aus dem Jahr 2014 schlägt vor, den sinkenden Schülerverkehr durch eine steigende Nachfrage im Tourismus-, Freizeit- und Berufsverkehr zu kompensieren.¹⁹¹

Seit 2016 gibt es einen liniengebundenen Rufbus im **Landkreis Prignitz**. Die Busse verkehren zu den im Fahrplan verzeichneten Zeiten, jedoch nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung. Die Rufbusfahrten sind im Fahrplan mit einem „R“ gekennzeichnet. Eine telefonische Anmeldung muss mindestens 90 Minuten vor Fahrtantritt und während der Öffnungszeiten der

¹⁸⁶ Wikipedia 2021.

¹⁸⁷ ISUP Ingenieurbüro 2014, S. 19.

¹⁸⁸ Deutscher Bahnkunden-Verband e.V. 2016.

¹⁸⁹ Prignitzbus GmbH 2021c.

¹⁹⁰ ISUP Ingenieurbüro 2014, S. 21.

¹⁹¹ ISUP Ingenieurbüro 2014, S. 27.

Rufbus-Zentrale zwischen 7 bis 18 Uhr erfolgen. Für den Rufbus wird ein Aufschlag von einem Euro genommen.¹⁹²

Im **Landkreis Stendal** werden 8,4 Prozent aller Wege und 16 Prozent aller Personenkilometer mit dem ÖPNV zurückgelegt.¹⁹³ Der Erhalt der Strecke RB 33 Stendal-Tangermünde soll mit Auslaufen des aktuellen Verkehrsvertrages 2022 geprüft werden.¹⁹⁴

Aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte sind die pro-Kopf-Kosten im ÖPNV sehr hoch und ein regelmäßiges Linienangebot in der Fläche nicht realisierbar.¹⁹⁵ In Stendal ist das Schienennetz insgesamt 140 km lang. Wichtige regionale Verbindungen sind Tabelle 9 zu entnehmen.

Linie	Bediente Stationen	Taktung	
		Mo-Fr	Sa-So
RE 4	Berlin-Jungfernheide-Berlin Spandau-Berlin-Staaken-Dallgow-Döberitz-Elstal-Wustermark-Buschow-Nennhausen-Rathenow-Stendal	120 Minuten Takt, Einzelner Zug mit einmal Umsteigen (RE34) Erster Zug: 05:04 Uhr Letzter Zug: 23:14 Uhr	120 Minuten Takt, Erster Zug: 08:04 Uhr Letzter Zug: 23:14 Uhr
S 1	Magdeburg-Stendal-Osterburg - Seehausen-Wittenberge	60 Minuten Takt, Erster Zug: 05:10 Uhr Letzter Zug: 21:10 Uhr	120 Minuten Takt, Erster Zug: 05:10 Uhr Letzter Zug: 21:10 Uhr
RE 20	Halle (Saale)-Köthen-Magdeburg-Stendal-Salzwedel-Uelzen	60 Minuten Takt, für Verbindung einmal Umsteigen in RE 30, außer jeweils erste Verbindung am Tag (Direktfahrt), Erster Zug: 04:41 Uhr Letzter Zug: 17:14 Uhr	120 Minuten Takt, Erster Zug: 05:42 Uhr Letzter Zug: 19:14 Uhr
RB 32	Stendal-Kläden-Hohenwulsch-Brunau-Packebusch-Salzwedel	60 Minuten Takt, Erster Zug: 07:29 Uhr Letzter Zug: 20:10 Uhr	circa 120 Minuten Takt, Erster Zug: 09:10 Uhr Letzter Zug: 20:10 Uhr
RB 33	Stendal-Tangermünde	circa 40 Minuten Takt, Erster Zug: 05:05 Uhr Letzter Zug: 22:30 Uhr	60 Minuten Takt, Erster Zug: 07:05 Uhr Letzter Zug: 22:30 Uhr
RB 34	Stendal-Schönhausen-Rathenow	120 Minuten Takt, Erster Zug: 05:23 Uhr Letzter Zug: 22:30 Uhr	120 Minuten Takt, Erster Zug: 08:30 Uhr Letzter Zug: 22:30 Uhr
RB 35	Stendal-Uchtspringe-Gardelegen-Mieste-Oebisfelde-Wolfsburg	circa 60 Minuten Takt, unregelmäßige Verbindung, Erster Zug: 04:25 Uhr Letzter Zug: 20:06 Uhr	120 Minuten Takt, Erster Zug: 06:06 Uhr Letzter Zug: 20:06 Uhr
IRE-Inter-RegioExpress	Berlin-Stendal-Salzwedel-Uelzen-Lüneburg-Hamburg	Erster Zug: 07:52 Uhr (Mo bis Sa)	Erster Zug: 13:10 Uhr (nur So)

¹⁹² Prignitzbus GmbH 2021b

¹⁹³ Bäumer et al. 2019.

¹⁹⁴ Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH) 2018, S. 71.

¹⁹⁵ Landkreis Stendal 2019, S. 331.

		Letzter Zug: 16:51 Uhr (täglich)	
S 1	Schönebeck-Salzelmen-Schönebeck-Magdeburg-Tangerhütte-Stendal-Wittenberge	60 Minuten Takt, Erster Zug: 04:52 Uhr Letzter Zug: 20:52 Uhr	120 Minuten Takt, Erster Zug: 04:52 Uhr Letzter Zug: 20:52 Uhr

Tabelle 9: Überblick Verbindungen im Regionalverkehr im Landkreis Stendal

Der Busverkehr wird im **Landkreis Stendal** durch den Stendalbus sichergestellt. Im gesamten **Landkreis Stendal** gibt es 44 Liniengenehmigungen, wovon 42 Linien betrieben werden. Die Gesamtlänge des ÖPNV-Netzes beträgt 1.300 km und es verfügt insgesamt über 533 Haltestellen. Im Jahr 2018 wurden insgesamt 4.011.564 Fahrplankilometer geleistet. Zusätzlich gibt es ein Rufbusangebot bei schwach ausgelasteten Verbindungen. Schüler*innen machen rund 80 Prozent der Fahrgäste aus. Allerdings ist die Schüleranzahl über die letzten Jahre gesunken. Da sich wiederum die Senioranzahl erhöht, ist es ein zentrales Ziel, den ÖPNV an die aktuellen Entwicklungen anzupassen¹⁹⁶. Fahrräder können bei der Bahn und im Bus 900 kostenlos mitgenommen werden.¹⁹⁷ Da die im ÖPNV und in der Schülerbeförderung erzielten Fahrgelderlöse nicht kostendeckend sind, entsteht ein jährlicher Zuschussbedarf in Höhe von 3,6 Millionen Euro. Dieser wird aus Landesmitteln und Mitteln des Landkreises gedeckt. Der Verkauf von ermäßigten Schülerfahrkarten wird vom Land mit 1,9 Millionen Euro bezuschusst.¹⁹⁸

Auch in Stendal kann ein Rufbus über das Verkehrsunternehmen Stendalbus bestellt werden, allerdings gibt es auf der Homepage des Unternehmens keine Informationen darüber. Der Rufbus fährt zu festen Zeiten, wenn er bestellt wird, und ist damit als zusätzliche Option für schwach bediente Regionen und Zeiten gedacht. Im Fahrplan sind die Rufbusse mit einem Telefonhörer-Symbol gekennzeichnet. Während der Öffnungszeiten der Zentrale (Montag bis Freitag zwischen 7 und 18 Uhr / Samstag von 8 bis 12 Uhr) muss der Rufbus mindestens 60 Minuten vor Fahrtbeginn bestellt werden. Soll die Fahrt außerhalb der Büroöffnungszeiten stattfinden, muss dieser einen Werktag davor vorbestellt werden. Für den Rufbus wird ein Aufschlag von 1,50 Euro genommen.¹⁹⁹

4.5 Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Es gibt insgesamt drei IC/ICE-Stationen in der Region Elbe Valley: Ludwigslust, Stendal und Wittenberge.

Der **Landkreis Ludwigslust-Parchim** ist über den Bahnhof Ludwigslust ans Fernverkehrsnetz angeschlossen. Von hier gibt es IC/ICE-Verbindungen nach Berlin, Hamburg, München und Westerland (Sylt). Schnelle IC- oder EC-Verbindungen sind jedoch selten (ein- bis zweimal täglich).

¹⁹⁶ Landkreis Stendal 2019, S. 324.

¹⁹⁷ Landkreis Stendal 2019, S. 331.

¹⁹⁸ Landkreis Stendal 2019, S. 325.

¹⁹⁹ AZ Online 2019.

Im **Landkreis Prignitz** liegt der ICE-Anschluss Wittenberge. Mit Einführung des Bahnfahrplans von 2016 ist die Prignitz Umsteige- und Knotenpunkt im Schienenfernverkehr.²⁰⁰ Der **Landkreis Prignitz** ist in Wittenberge über das ICE/EC/IC-Netz gut an Berlin und Hamburg angeschlossen. Mit einem 60 beziehungsweise 120 Minutentakt gibt es eine gute Erreichbarkeit von Berlin, Stendal und Magdeburg sowie der Mittelzentren Wittenberge, Perleberg, Pritzwalk, Wittstock und Dosse.²⁰¹

Die Bahn-Strecke Berlin-Hamburg ist die am meisten frequentierte Strecke durch die Prignitz, durchgehend elektrifiziert und für Geschwindigkeiten von über 200 km/h ausgelegt. Wittenberge ist zudem über die Bahnstrecke Magdeburg-Stendal-Wittenberge an die Altmark und Magdeburg angebunden.²⁰²

Stendal hat ebenfalls einen ICE-Anschluss und ist Teil von zwei Fernverkehrsstrecken, der ICE-Strecke Hannover-Berlin und Hamburg-Berlin. Allerdings ist der Anschluss an größere Städte (insbesondere Berlin) aufgrund der geringen Taktung eher schlecht.²⁰³

4.6 Schiffverkehr

Die Elbe verläuft circa 60 km durch den Landkreis Lüchow-Dannenberg. Auf diesem Flussabschnitt werden für den öffentlichen Verkehr folgende Fährverbindungen angeboten:²⁰⁴

- Neu Darchau-Darchau (Auto- und Personenfähre)
- Hitzacker-Bitter (Personenfähre sowie für Zweiräder bis 50 cm)
- Pevestorf-Lenzen (Auto- und Personenfähre)
- Schnackenburg-Lütkenwisch (Auto- und Personenfähre)

An der Fähre Pevestorf ist inzwischen eine Wendeschleife eingerichtet und die Linien 8060 und 8070 fahren die Fähre an. Allerdings konnte keine Verknüpfung mit den Buslinien auf östlicher Seite hergestellt werden.²⁰⁵ Verbindungen nach Ludwigslust und Wittenberge mit Anschluss an den Bahnverkehr wären wichtig, um damit attraktive ÖPNV-Verbindungen Richtung Schwerin / Hamburg und Berlin zu schaffen.²⁰⁶

Der Landkreis Stendal wird in Süd-Nordwest-Richtung und in Ost-Nordwest-Richtung durch zwei schiffbare Bundeswasserstraßen erschlossen, die Elbe und die Havel, und ist somit in das europäische Wasserstraßennetz eingebunden. Es gibt keine öffentlichen Binnenhäfen und Umschlagstellen im **Landkreis Stendal**, allerdings einen Hafen für das IGPA-Gelände als Fahrgastanleger und für kleinere Sportboothäfen in Tangermünde, Havelberg und Garz. Es

²⁰⁰ Vgl. Institut für Trend- und Zukunftsforschung 2016, S. 9.

²⁰¹ ISUP Ingenieurbüro 2014, S. 19.

²⁰² Wikipedia 2021.

²⁰³ Vgl. Landkreis Stendal 2019, S. 207.

²⁰⁴ Landkreis Lüchow-Dannenberg 2019b, S. 27.

²⁰⁵ Landkreis Lüchow-Dannenberg 2019b, S. 67.

²⁰⁶ Landkreis Lüchow-Dannenberg 2019b, S. 81.

gibt zwei Überquerungen über die Elbe (Stendal-Rathenow und Seehausen-Wittenberge) und vier landesbedeutsame Fähren (Räbel, Sandau, Arneburg und Grieben / Ferchland).²⁰⁷

Eine wichtige Rolle im **Landkreis Prignitz** spielt der Hafen ElbePort Wittenberg. Hier werden vor allem Erze, Steine, Metalle und chemische Erzeugnisse verladen. Einen weiteren logistischen Knotenpunkt stellt die Region Pritzwalk / Falkenhagen dar.²⁰⁸ Die Nutzung der Fähren erfolgt aus überwiegend touristischen Gründen.²⁰⁹

4.7 Flugverkehr

Der Flugverkehr spielt insgesamt im Elbe Valley eine vergleichsweise untergeordnete Rolle. Im **Landkreis Stendal** gibt es zwei kleinere Flugplätze: Verkehrslandeplatz Stendal-Borstel und den Sonderlandeplatz Klietz-Scharlibbe. Der Flugplatz Stendal-Borstel stellt einen wichtigen Standort mit übergeordneter Bedeutung für neue Industrieansiedlungen an der Bundesautobahn 14 (A 14) dar.

5 Aktivitäten und Potenziale

Neben der verkehrlichen Ausgangssituation werden im Rahmen der Potenzialanalyse die wichtigsten regionalen Aktivitäten in der Region beleuchtet, die für die Veränderung hin zu nachhaltigen Mobilitätsstrukturen relevant sind. Im Zuge dessen wurden auch über die Verkehrsgesellschaften und Verkehrsunternehmen hinaus wichtige Akteure und regionale Aktivitäten sowie Projekte in der Region identifiziert (siehe Tabelle 10).

		Projekt	Akteure	Landkreis
Ansätze für den MIV	Mitfahrbänke	Fahr Mit Bänke	<ul style="list-style-type: none"> Samtgemeinde Gartow Mobilitätsagentur Wendland.Elbe 	Lüchow-Dannenberg
	Carsharing/ Bürger-Mobile	Dörfliches Carsharing im Wendland (Förderprogramm „Kurze Wege für den Klimaschutz“)	<ul style="list-style-type: none"> Verein Carsharing im Wendland e.V. Samtgemeinde Lüchow (Wendland) 	
		#FahrMit (Förderprogramm „LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen“)	<ul style="list-style-type: none"> Verein „KinderStärken“ 	Stendal
		Bürger-Mobile DAN-Mobil	<ul style="list-style-type: none"> Mobilitätsagentur Wendland.Elbe 	Lüchow-Dannenberg
		ZernienMobil	<ul style="list-style-type: none"> ZeMo ZernienMobil e.V. 	
		BergenMobil	<ul style="list-style-type: none"> Bergen Mobil e. V. 	
		Neu Darchau Mobil	<ul style="list-style-type: none"> Neu Darchau Mobil e.V. 	
		BürgerMobil	<ul style="list-style-type: none"> Verein Miteinander – Füreinander e.V. 	Stendal
		Bürgermobil Banzkow	<ul style="list-style-type: none"> Bürgermobilverband Banzkow e.V. 	Ludwigslust-Parchim
		Bürger-Aktiv-Bus Balow	<ul style="list-style-type: none"> Gemeinde Balow Verein Dörfliche Begegnungsstätte Balow e. V. 	
	Mobile Lieferdienste	Wendland-Mobil	<ul style="list-style-type: none"> Wendland mobil e.V. 	Lüchow-Dannenberg

²⁰⁷ Landkreis Stendal 2019, S. 327.

²⁰⁸ Vgl. Institut für Trend- und Zukunftsforschung 2016.

²⁰⁹ Zur Hauptwache Lenzen 2021.

		„Liefert.jetzt“	<ul style="list-style-type: none"> • REG Regionalentwicklungsgesellschaft Nordwestbrandenburg mbH • Technologie- und Gewerbezentrum Prignitz GmbH 	Prignitz
Ansätze für den ÖPNV		Jeetze(l)talbahn	<ul style="list-style-type: none"> • Förderverein Jeetze(l)talbahn e.V. 	Lüchow-Dannenberg
		„Verkehrswende Brandenburg jetzt“	<ul style="list-style-type: none"> • Bürgerinitiative Verkehrswende Brandenburg jetzt 	Prignitz
		„Pro Schiene Hagenow-Neustrelitz“	<ul style="list-style-type: none"> • Bürgerinitiative „Pro Schiene Hagenow-Neustrelitz“ 	Ludwigslust-Parchim
		Plusbus Prignitzer Elbtal-aue	<ul style="list-style-type: none"> • Prignitzbus (VBB) 	Prignitz
Ansätze für den Radverkehr		Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club	<ul style="list-style-type: none"> • ADFC - Kreisverband Lüchow-Dannenberg 	Lüchow-Dannenberg
		Wegedetektiv	<ul style="list-style-type: none"> • Regionale Planungsverband Westmecklenburg 	Ludwigslust-Parchim
		Prignitzradler	<ul style="list-style-type: none"> • Tourismusverband Prignitz e.V. 	Prignitz
		LAdebar		
Ansätze im Bereich neuer Antriebe und E-Mobilität		H2Rail.Prignitz	<ul style="list-style-type: none"> • Energieeffizienz-Club Lüchow-Dannenberg • Deutschen Eisenbahn Service AG (Desag) 	Prignitz
		Wasserstoff Tankstelle Hagenow	<ul style="list-style-type: none"> • H2 MOBILITY Deutschland 	Ludwigslust-Parchim

Tabelle 10: Akteure und Ansätze in der Region

5.1 Ansätze im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV)

Im **Landkreis Lüchow-Dannenberg** wird seit März 2020 mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und des Landes Niedersachsen Programmgebiet Übergangsregion (ÜR) der Aufbau und Betrieb eines kommunalen Mobilitätsmanagements für den **Landkreis Lüchow-Dannenberg** bis zum 30. Juni 2022 gefördert. Mit der Mobilitätsagentur als zentraler Ansprechpartner in der Region wird das Ziel verfolgt, ein klimafreundliches Mobilitätsangebot zu fördern und weiter auszubauen. Es sollen Mobilitätsbedarfe erhoben, nutzergerechte Angebote (weiter-)entwickelt, Bedarfe gebündelt und die Wahrnehmung, Akzeptanz und Nutzung dieser Angebote in der Bevölkerung spürbar gesteigert werden. Mit der Mobilitätsagentur werden folgende Ziele verfolgt:²¹⁰

- „Verringerung des MIV durch Informationsbündelung und Förderung von klimafreundlichen Mobilitätsangeboten und Erprobung von Mobilitätsalternativen
- Information und Beratung über klimafreundliche Mobilitätsformen in der Region durch Einrichtung einer Servicestelle und eine nutzerfreundliches Online-Präsenz mit mobiler Applikation für unterwegs
- Erhöhung der Nachfrage klimafreundlicher Verkehrsmittel in der Region durch öffentlichkeitswirksame Kampagnen und zielgruppenspezifisches Marketing²¹¹

²¹⁰ Landkreis Lüchow-Dannenberg 2021b.

²¹¹ Landkreis Lüchow-Dannenberg 2021b.

Aktuell sind eine App sowie eine interaktive Karte geplant (Stand 2020). Die in der Entwicklung befindliche Website soll umfangreich über das Mobilitätsangebot des **Landkreises Lüchow-Dannenberg** informieren und das Angebot der Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH (LSE) ansprechend darstellen.²¹²

Im Bereich des MIV existiert in der Region beispielsweise das Projekt **Fahr Mit Bänke**. Auf hierfür ausgewiesenen Bänken können Menschen Platz nehmen, die aus verschiedenen Gründen eine Mitfahrgelegenheit suchen. Das Projekt wird zunächst in der Samtgemeinde Gartow sowie in Lüchow und Dannenberg erprobt. Hierfür können sich die Mitfahrenden und Fahrer*innen in die Listen der Samtgemeinde Gartow oder in der Mobilitätsagentur am Lüchower Busbahnhof eintragen. Im Anschluss erhalten die Fahrer*innen eine Plakette für ihr Auto und die Mitfahrenden einen Button, sodass erkennbar wird, dass sie Partner*innen im Projekt sind. Durch die freiwillige Registrierung wird allen Beteiligten eine zusätzliche Sicherheit vermittelt. Überdies besteht die Möglichkeit die **Fahr-Mit-App** zu nutzen, um eine Mitfahrgelegenheit zu suchen oder eine Fahrgelegenheit anzubieten.²¹³

Im Jahr 2019 wurde das Projekt **Dörfliches Carsharing im Wendland** mit Projektfördermitteln des Bundesumweltministeriums im Förderprogramm „Kurze Wege für den Klimaschutz“ von der Samtgemeinde Lüchow (Wendland) auf den Weg gebracht und den Verein Carsharing im Wendland e.V. gegründet. Obwohl die Projektförderung Ende Oktober 2020 ausgelaufen ist, ist der Verein mit seinem laufenden Geschäftsbetrieb wirtschaftlich tragfähig. Im Dezember 2020 standen neun Fahrzeuge an acht Standorten (u. a. in Lüchow, Hitzacker und Wustrow und Salzwedel) des **Landkreises Lüchow-Dannenberg zur Verfügung**. Diese stehen an einem zentralen Punkt im Ort und können über eine Website gebucht werden. Nach Registrierung kann auf die Fahrzeuge zugegriffen werden. Die gewünschten Zeiten können bereits Monate im Voraus gebucht werden. Die Abrechnung erfolgt monatlich entsprechend der genutzten Zeiten.²¹⁴

Mit dem Projekt wurde das Ziel verfolgt, ein nicht-kommerzielles Carsharing-Angebot auf den Weg zu bringen. So bringt gerade das Auto-Teilen verschiedene Vorteile für die Nutzer*innen mit sich, indem die Fixkosten beispielsweise für die Pkw-Versicherung oder den Parkraum, reduziert werden und ein individuell zugeschnittenes Mobilitätsangebot geschaffen wird. Die Stärkung der Nachbarschaft ist nur eines der positiven Nebeneffekte des Carsharings. Mit der Etablierung eines von den Bürger*innen getragenen, nicht-kommerziellen Carsharing-Angebotes, soll die Abhängigkeit vom individuellen Fahrzeugbesitz im bevölkerungsarmen Flächenlandkreis Lüchow-Dannenberg reduziert werden. Überdies wird im Umweltverbund mit anderen Verkehrsträgern (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) mit dem Carsharing (CS) ein ergänzendes Angebot für eine klimabewusste, ressourcensparende und preisgünstige Mobilität im ländlichen Raum geschaffen. Für die zweite Projektphase war vorgesehen, dass das bereits aufgebaute Carsharing-Angebot durch ein Ridesharing-System für Berufspendler*innen ergänzt wird und berufliche Pendelfahrten mit Kleinbussen der CS-Organisation gebündelt werden.

²¹² Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH und Mobilitätsagentur Wendland.Elbe 2020, S. 8.

²¹³ Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH und Mobilitätsagentur Wendland.Elbe 2020, S. 83.

²¹⁴ Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH und Mobilitätsagentur Wendland.Elbe 2020, S. 78.

Eine zuvor durchgeführte Machbarkeitsstudie auf Basis der Analysen des aktuellen Nahverkehrsplan des Landkreises zeigte, dass es für das Ridesharing-Angebot ein ausreichend großes Potential beruflicher „Ein- und Auspendler“ aus den Nachbarlandkreisen Uelzen (2.244 Pendler), Lüneburg (1.457 Pendler) und dem Altmarkkreis (2.482 Pendler*innen) gibt.²¹⁵

Im Jahr 2016 haben nach einer erfolgreichen Testreihe im Jahr 2015 die Stadtwerke in Parchim den Carsharing-Betrieb an drei Standorten mit umweltfreundlichen Elektroautos aufgenommen. Bereits im Jahr 2015 entstand eine Kooperation zwischen den Stadtwerken Parchim und dem Autohaus Renner, um ein umweltfreundliches Carsharing-Projekt für die Stadt umzusetzen. Seit 2016 können die Fahrzeuge auch in Parchim und Ludwigslust von den Kund*innen online, per Telefon oder Smartphone-App gebucht werden. Die Elektrofahrzeuge werden sowohl von der Verwaltung der Stadt Parchim als auch des Landkreises während der Dienstzeiten im Rahmen ihres Fuhrparks genutzt (außerhalb der Ferienzeiten).²¹⁶

Das Carsharing-Projekt für Kinder und Jugendliche **#FahrMit** wird als eines von 41 bundesweit umzusetzenden Projekten über das Förderprogramm „LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen“ durch das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) gefördert, die zum Ziel haben, die Mobilität im ländlichen Raum zu verbessern. Bei der Fördermaßnahme handelt es sich um einen Baustein des Bundesprogramms für ländliche Entwicklung.²¹⁷ Das Projekt wird vom Verein KinderStärken koordiniert. Im Rahmen des Projektes wurden bereits die ersten Workshops mit Jugendlichen in Kehnert, Ringfurth, Lüderitz und Tangerhütte durchgeführt. Das Projekt verfolgt das Ziel, aus bestehenden Netzwerken der Jugendarbeit und neuen Kontakten zu Schulen, ein Mobilitätskonzept zu CarSharing und Mitfahrgelegenheiten zu erarbeiten. Geklärt werden soll auch, welche Haltestellen das #FahrMit-Mobil (Kleinbus) anfahren soll und über welche Plattform Verabredungen zum Mitfahren getroffen werden können.²¹⁸

Die **Bürger-Mobile**, das **ZernienMobil**, das **BergenMobil** sowie das **Neu Darchau Mobil** im **Landkreis Lüchow-Dannenberg** organisieren ehrenamtlich individuelle, flexible sowie kostenlose Fahrangebote zur Ergänzung des ÖPNV wie Zubringerfahrten zum Bahn- oder Busbahnhof oder Fahrten zu einer Arztpraxis für mitfahrberechtigte Mitglieder aus den jeweiligen Gemeinden und den angrenzenden Ortschaften. Hier schließt der ÖPNV nicht alle Ortsteile und Gemeinden ein und verkehrt häufig nur im Stundentakt oder größeren Zeitabständen. Die drei Vereine möchten mit ihrem Angebot fahrende Familienmitglieder oder Nachbar*innen und Freund*innen entlasten, gleichzeitig können Mitfahrende durch das Angebot ihre Selbstständigkeit zurückgewinnen. Betrieben wird das Angebot jeweils mit einem vereinseigenen Fahrzeug. Das Angebot sieht vor, dass Fahrten auch mit anderen Teilnehmenden kombiniert werden können. Am Wochenende ist kein Betrieb vorgesehen. Die Fahratanforderung kann wochentags telefonisch von 8 bis 18 Uhr über ein vereinseigenes Direkt-Mobiltelefon (Hotline) erfolgen. Obwohl der Bedarf an einem solchen Bürger-Mobil im Landkreis vorhanden ist,

²¹⁵ Landkreis Lüchow-Dannenberg 2021a.

²¹⁶ Stadtwerke Parchim 2016.

²¹⁷ Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) 2020.

²¹⁸ Schulze 2020.

haben sich aufgrund des aufwändigen Prozesses zur Einrichtung eines solchen Fahrdienstes und Gründung eines Vereins viele Orte dagegen entschieden. Um dieser Problematik entgegenzuwirken, ist die Gründung eines kreisweiten Trägervereins **DAN-Mobil** geplant, sodass sich künftig in den jeweiligen Orten der Bedarf an Ehrenamtlichen nur noch auf eine*n Koordinator*in und die ehrenamtlichen Fahrer*innen für die Fahrdienste beschränkt. Der Ausbau des Angebotes kann kostengünstig und ohne Investitionen aufgrund der möglichen Nutzung von vorhandenen Fahrzeugen des Carsharing-Vereins umgesetzt werden. Hierbei handelt es sich teilweise um Kleinbusse, die zunächst an zwei Tagen pro Woche genutzt werden können.²¹⁹

In dem **Landkreis Stendal** wurde das Projekt **BürgerMobil** von dem Verein Miteinander – Füreinander e.V. in der Hansestadt Werben auf den Weg gebracht. Ziel ist es, jene Personen zu unterstützen, die ebenfalls in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Mit dem BürgerMobil soll das tägliche Leben auch in Orten ohne Grundversorgung mit Allgemeinmediziner*innen, Apotheken, etc. gewährleistet werden.²²⁰ Die Vereinsgründung erfolgte bereits 2014. Hierfür wurde vom **Landkreis Stendal** kostenfrei ein Volkswagen-Bus (Baujahr 2009) zur Verfügung gestellt, sodass der Verein nur für den Kraftstoff und die Reparaturen aufkommen muss. Getragen wird das Projekt von Ehrenamtlichen. Am 10. April 2019 waren 92 Personen gelistet, die für 11 Cent pro Kilometer (bei einer Person) plus Nebenkostenpauschale (bis 30 km: drei Euro/einfache Fahrt) das Angebot in Anspruch nehmen.²²¹ In der Hansestadt Werben leben derzeit 1.235 Einwohner*innen.²²²

Im **Landkreis Ludwigslust-Parchim** wurde 2016 der **Bürgermobilverein Banzkow e.V.** gegründet, der aus mehreren Betreibervereinen hervorgegangen ist. Das gemeinsame Fahrzeug wurde zwar von der Gemeinde angeschafft, wird aber vom Verein betrieben. So wird das Bürgermobil sowohl von älteren Menschen als auch von den Vereinsmitgliedern genutzt. Die Gemeinde ist als Gründungsmitglied Eigentümer geblieben. Das Bürgermobil steht allen Einwohner*innen der Gemeinde montags bis freitags zur Verfügung. Für die Fahrten wird ein Entgelt zwischen drei und sechs Euro erhoben. Die Anmeldung für die Nutzung des Bürgermobils soll nach Möglichkeit drei Tage vor der Nutzung erfolgen.²²³ Die Gemeinde Banzkow hat aktuell 2.779 Einwohner*innen (nichtamtlicher Stand: 31.12.2020).²²⁴ In der Gemeinde Balow mit circa 300 Einwohner*innen wurde ein „**Bürger-Aktiv-Bus**“ ins Leben gerufen, der sich von „klassischen“ Bürgerbusmodellen unterscheidet. Am 22. September 2014 wurde der Betrieb aufgenommen. Auch er stellt kein Linienverkehrsangebot dar. Der Verein Dörfliche Begegnungsstätte Balow e. V. ist Träger des Vereins, dessen Mitglieder die Vereine und Institutionen in Balow sind. Die Nutzung des Angebots ist den Mitgliedern vorbehalten. Es werden auch Fahrten außerhalb des Gemeindegebietes angeboten. Die Fahrten werden telefonisch angemeldet. Wie auch bei dem Bürgermobilverein Banzkow e. V. muss ein

²¹⁹ Vgl. Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH und Mobilitätsagentur Wendland.Elbe 2020, S. 78.

²²⁰ Regionalverein Altmark e.V. 2015, S. 87.

²²¹ Hoppe 2019.

²²² Städte und Gemeinden 2021.

²²³ Gemeinde Banzkow 2021.

²²⁴ Amt Crivitz 2021.

Entgelt für die Mitfahrt entrichtet werden. Eine eher informelle Zusammenarbeit zwischen dem Verein und der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim besteht dahingehend, dass sie beispielsweise das Fahrpersonal schult.²²⁵

Mit dem **Wendland-Mobil** kann durch die Reduzierung von Einzelfahrten ebenfalls ein Beitrag zur nachhaltigeren Mobilität geleistet werden. Mit dem „mobilen Dorfladen“ werden regionale Lebensmittel und andere Produkte des täglichen Bedarfs ausgeliefert. Laut Klimaschutzkonzept müssten allerdings für eine flächendeckende Versorgung organisatorische und logistische Strukturen optimiert werden.²²⁶

Das Online-Portal für Außerhauslieferservice **Liefert.jetzt** möchte den Einzelhandel der Region Prignitz dabei unterstützen, die anfallenden Verluste durch die Corona-Krise ein Stück weit abzufedern und gleichzeitig den lokalen Handel zu stärken. Das Portal unterstützt damit sowohl die lokalen Geschäfte, die nun auf Lieferbetrieb umgestellt haben als auch die Bürger*innen, die über das Portal Lieferdienste in ihrer Nähe finden können. Initiatoren sind die REG Regionalentwicklungsgesellschaft Nordwestbrandenburg mbH sowie das Technologie- und Gewerbezentrum Prignitz GmbH.²²⁷ Das gemeinsame Portal für die **Landkreise Prignitz** und Ostprignitz-Ruppin wurde am 2. April 2020 freigeschaltet. Dabei ist sowohl für die Anbieter*innen als auch für die Kund*innen die Nutzung kostenfrei und eine Anmeldung der Kund*innen ist nicht erforderlich.²²⁸

5.2 Ansätze im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Neben den ins Leben gerufenen Bürgermobilen im Landkreis Lüchow-Dannenberg setzt sich der **Förderverein Jeetze(I)talbahn e.V.** für die Reaktivierung der „Jeetzeltalbahn“ ein. So fordern der **Landkreis Lüchow-Dannenberg**, die Anliegergemeinden sowie die Verbände im Deutschen Bahnkundenverband (DBV) seit einigen Jahren die Reaktivierung der Bahnstrecke Dannenberg – Lüchow und weiter ins altmärkische Salzwedel. Hier besteht Anschluss in Richtung Berlin, Hamburg und Magdeburg, wohin viele Pendler*innen aus der Region täglich fahren. Da in Niedersachsen in den nächsten Jahren nur wenige Bahnstrecken reaktiviert werden sollen und die Verbindung zwischen Dannenberg und Salzwedel nicht davon betroffen sein wird, strebt der Förderverein das Bahnprojekt **Ostheide-Wendland-Altmark- Jeetze(I)talbahn** an.²²⁹ Mit dem Projekt soll eine zentrale Nord-Süd-Achse für die ländlichen Regionen Ostheide, Wendland und Altmark geschaffen werden, um eine Anbindung an die Oberzentren Hamburg, Berlin, Magdeburg und Hannover zu schaffen.²³⁰

Die Bürgerinitiative **Verkehrswende Brandenburg jetzt** hat es sich zum Ziel gesetzt, den Ausbau des ÖPNV und die bessere Vernetzung des Regionalverkehrs durch

²²⁵ Metropolregion Hamburg 2016, S.78.

²²⁶ Vgl. Landkreis Lüchow-Dannenberg 2017a, S. 48 f.

²²⁷ Liefert.jetzt 2020.

²²⁸ A 24 Brandenburg 2020.

²²⁹ Hensel 2019.

²³⁰ Förderverein Jeetze(I)talbahn e.V. 2020.

„landesbedeutsame“ Buslinien zu stärken und zu fördern. Dadurch wird sichergestellt, dass strukturschwache Regionen besser in den Regionalverkehr mit eingebunden werden. Gleichwohl werden essentielle Fragen behandelt, z. B. wie eine klimaverträglichere öffentliche Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden kann.

Ein wichtiger Aspekt dabei ist die Generierung einer sinnvollen Verknüpfung aller Verkehrsteilnehmenden. Neben einer Integration der verschiedenen Verkehrsmittel meint dies vor allem auch eine sichere und attraktive Fortbewegung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu schaffen, beispielsweise mit Hilfe von abgegrenzten, geschützten Radwegen, sicheren Straßenüberquerungen sowie fußgänger- und radfahrerfreundlicheren Ampelschaltssystemen. Hervorzuheben ist dabei das „Umsatteln“ auf den klimafreundlichen Fahrradverkehr, sowohl beim Tourismus als auch im Alltag, gegebenenfalls bei langen Distanzen durch den Einsatz von Pedelecs. Im Sinne einer Stärkung des Umweltverbunds strebt die Bürgerinitiative zudem eine Reformierung des Tarifsystems des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) an, um einen einfachen und sozialen Zugang für alle Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen, z. B. durch die Einführung eines Bürgertickets.²³¹

Eine weitere Bürgerinitiative mit dem Titel **Pro Schiene Mecklenburgische Seenplatte** beschäftigt sich mit einem zukunftsfähigen Verkehrskonzept für die Region, u. a. durch die ebenfalls sinnvolle Vernetzung des öffentlichen Nahverkehrs im **Landkreis Prignitz**. Der Erhalt der Bahnstrecke und der Schieneninfrastruktur zwischen Neustrelitz und Mirow / Neustrelitz und Hagenow ist eine der entscheidenden Forderungen, um den Tourismus und die damit verbundene Kaufkraft von rund 40.000 Urlaubsgästen im Jahr aufrecht erhalten zu können. Eine alternative Buslinie als Ersatz für die Bahnstrecke wird seitens der Initiative aufgrund des mangelnden Komforts und des geringeren Platzangebots abgelehnt, da Reisende, die mit dem Fahrrad oder mit Kinderwagen, Rollstuhl etc. unterwegs sind, eher auf Urlaubsregionen mit Bahnanbindung ausweichen. Darüber hinaus sollen flexible Fahrpläne angeboten werden, die für abgestimmte Bus- und Bahnverbindungen sorgen. Dadurch könnte u. a. die zukünftige Entwicklung der betroffenen ländlichen Regionen sichergestellt werden.²³²

Im **Landkreis Prignitz** wird der Regionalverkehr durch den sogenannten **PlusBus Prignitzer Elbtalaue** ergänzt. Seit 2018 verkehrt der PlusBus zwischen Wittenberge und Lenzen. Dabei handelt es sich um ein zusätzliches Verkehrsangebot des ÖPNV. Zwischen Ostern und Oktober verfügen die PlusBusse sogar über eine erweiterte Fahrradmitnahme von bis zu fünf Fahrrädern. Damit ist das Angebot auch aus touristischer sowie aus Freizeit-Perspektive attraktiv, da sich durch die Fahrradmitnahme die Gegend auf unkomplizierte Art und Weise auf dem Fahrrad erkunden lässt.²³³

²³¹ VCD 2021.

²³² PRO Schiene 2021.

²³³ Prignitzbus GmbH 2021a.

5.3 Ansätze für den Radverkehr

Im Wendland muss das Fahrrad künftig eine größere Rolle spielen. Pedelecs beziehungsweise E-Bikes erhöhen den möglichen Radius der Strecken, die mit Fahrrädern zurückgelegt werden können. Für Pendler*innen muss die Verbindung von Fahrrad und ÖPNV / SPNV verbessert werden. Eine wesentliche Voraussetzung dafür sind entsprechende Bike-and-Ride-Anlagen (B+R) mit sicheren und witterungsgeschützten Abstellmöglichkeiten (Fahrradbügel, Überdachung von Abstellanlagen, Fahrradboxen) an Bahnhöfen und zentralen Bushaltestellen. An zentralen Verknüpfungsstellen bieten sich Leihsysteme, Lademöglichkeiten und weitere Serviceangebote (Pumpen, Werkzeug etc.) für Pedelecs und E-Bikes an.²³⁴

Im Bereich des Radverkehrs setzt sich der **Kreisverband Lüchow-Dannenberg des Allgemeinen Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC)** als Akteur im **Landkreis Lüchow-Dannenberg** ein. Der Verein setzt sich u. a. für die Verbesserung der Radwegweisung im **Landkreis Lüchow-Dannenberg** ein und bietet auch Fahrradtouren an.²³⁵ Der Radtourismus ist in der Region ein wichtiger Teil der regionalen Wirtschaft und wird durch verschiedene Projekte unterstützt. Zu nennen ist neben anderen Fahrradverleihern beispielsweise das Fahrrad-Taxi von Mobil vor Ort, mit dem für die Besucher*innen von Elbetalae und Wendland ein Shuttle Service angeboten wird. Außerdem wird ein mobiler Fahrradverleih angeboten, sodass an jedem beliebigen Ort im Wendland und der Elbe die Fahrradtour mit eigenen oder auch geliehenen Fahrrädern beginnen oder enden kann.²³⁶ Im Rahmen des „elektromobilen“ Radverkehrs verleiht das Klimaschutzmanagement Lüchow-Dannenberg beispielsweise seit 2019 drei Pedelecs und ein E-Lastenrad, mit denen auch größere Strecken zurückgelegt werden können. Diese können in einem zweiwöchigen Probezeitraum im Alltag getestet werden.²³⁷

Um das Radwegenetz und aktuell schadhafte Infrastrukturen weiter zu verbessern und zu optimieren wurde im **Landkreis Ludwigslust-Parchim** der **Wegedetektiv** ins Leben gerufen. Mit dem Wegedetektiv gibt es die Möglichkeit, beobachtbare Missstände bezüglich der Infrastruktur durch Beschwerden beziehungsweise Verbesserungsvorschläge entgegenzutreten. So können sich betroffene oder engagierte Bürger*innen melden, wenn sie beispielsweise folgende unzureichende Wegführungsformen beobachten:

- Der Radweg befindet sich direkt auf einer stark frequentierten Straße, u. a. mit schnell vorbeifahrenden Autos
- Eine enge gemeinsame Nutzung von Geh- beziehungsweise Radwegen sowie keine klar abgegrenzten Bereiche für beide verkehrsteilnehmenden Gruppen
- Unebenheiten oder Wurzelaufbrüche auf Rad- und Fußwegen, die die Wege stellen- oder streckenweise beschädigen

²³⁴ Vgl. Landkreis Lüchow-Dannenberg 2019b, S. 81.

²³⁵ ADFC Lüchow-Dannenberg 2021.

²³⁶ Mobil vor Ort 2019.

²³⁷ Vgl. Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH und Mobilitätsagentur Wendland.Elbe 2020, S. 76.

- Wegabschnitte, die nicht asphaltiert, gepflastert oder aus anderen Gründen nicht komfortabel und sicher zu befahren sind ²³⁸

Der **Landkreis Prignitz**, bekannt durch seine Landschaft sowie den touristisch attraktiven Dörfern und Städten, zieht aufgrund des abwechslungsreichen Tourenangebots jedes Jahr zahlreiche Tourist*innen an und gilt als „Radlerparadies“. Zwischen Elbe und Müritz gibt es verschiedenste Radwege und Rundwege mit einer Länge von bis zu 42 Kilometern, die quer durchs flache Land führen. Der **Tourismusverband Prignitz e.V.** hält viele wissenswerte Informationen zur Region bereit und hat darüber hinaus ein Radroutennetz mit Wegweisern und Haltepunkte eingeführt, damit sich Tourist*innen während ihrer Radtouren besser orientieren und gleichzeitig die Natur in vollen Zügen genießen können. An jedem Wegeknotenpunkt stehen Wegweiser mit Übersichtskarten zu Sehenswürdigkeiten, Gastronomie und Unterkünften zur Verfügung. ²³⁹

Ein weiteres Angebot des Tourismusverbandes Prignitz e.V. mit dem Projekttitle **Ladebar**, konzentriert sich darauf, private oder geliehene Pedelecs und E-Bikes durch öffentlich zugängliche Ladestationen mit Strom zu versorgen. Dadurch wurde in der Region eine Fahrrad-Ladefrastruktur geschaffen, die eine flächendeckende Energieversorgung an öffentlichen Orten wie z. B. Museen, Touristeninformationen, Gaststätten oder Cafés, aber auch bei Bäckereien, bei Fleischereien oder an Tankstellen ermöglicht. Die einzelnen Ladebar-Stationen sind durch Fensteraufkleber zu erkennen. Eine Übersicht über die einzelnen Ladestationen ist zudem über die projektbezogene Website abrufbar. Eine weitere Visualisierung mit Hilfe einer digitalen Landkarte ist ebenfalls geplant. ²⁴⁰

Ein regionales Radleihangebot für die gesamte Region zwischen der Müritz und der Elbe wird vom **Prignitzradler** zur Verfügung gestellt. Daneben fungiert der Prignitzradler als mobile Reiseberatung. So werden Fahrräder und Pedelecs tages- oder wochenweise vermietet. Gleichzeitig werden Mehrtagestouren durch die Prignitzradler angeboten ²⁴¹ wie eine achttägige Rundreise auf dem Elbe-/Elde-/Müritz-Radwanderweg. Der Transport der Fahrräder und des Gepäcks sowie Übernachtung wird ebenfalls durch die Prignitzradler organisiert. Darüber hinaus werden geführte Stadtführungen zu den Sehenswürdigkeiten angeboten.

5.4 Ansätze im Bereich neuer Antriebe und Elektromobilität

Im Bereich der Biokraftstoffe und Elektromobilität spielt der **Energieeffizienz-Club Lüchow-Dannenberg** als Vernetzungsplattform eine wichtige Rolle. Verantwortliche der regionalen Wirtschaft können sich zu aktuellen Themen informieren und über die Erfahrungen bei der Umsetzung von Energieeffizienzmaßnahmen austauschen. Die Aktivitäten des

²³⁸ Regionaler Planungsverband Westmecklenburg 2021.

²³⁹ Tourismusverband Prignitz e.V. 2016.

²⁴⁰ Tourismusverband Prignitz e.V. 2021a.

²⁴¹ Prignitzradler 2021.

Energieeffizienz-Clubs wurden 2020 an die Wirtschaftsförderung und die Klimaschutzleitstelle des **Landkreises Lüchow-Dannenberg** übergeben.²⁴²

Im ländlichen Raum ist das elektrifizierte Bahn- beziehungsweise Schienennetz bislang unzureichend ausgebaut. Insbesondere auf den Nebenlinien werden rund ein Drittel der Fahrleistungen mittels Dieseltriebzüge erbracht.²⁴³ Durch die Umrüstung konventioneller Diesellokomotiven zu einem Wasserstoffzug soll die Energiewende im Schienenverkehr weiter vorangebracht werden. Im **Landkreis Prignitz** wird federführend von der Deutschen Eisenbahn Service AG (Desag) im Zuge der Elektrifizierung des Schienennetzes der Einsatz eines Wasserstoffzugs in der Region angestrebt. Auf der Strecke zwischen Neustadt, Dosse und Meyenburg ist zeitnah der Einsatz des ersten Wasserstoffzugs des Landkreises geplant.²⁴⁴ Die Finanzierung des Vorhabens erfolgt über das Förderprojekt **H2Rail.Prignitz** des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Energie des Landes Brandenburgs. Ziel des Projektes ist die Förderung und Entwicklung eines emissionsfreien Speicherantriebes mit grünem Wasserstoff aus regional erzeugtem erneuerbarem Strom für den Bahnbetrieb. Der **Landkreis Prignitz** ist für das Projekt prädestiniert, da sich die Region über ein großes Windstromgebiet auszeichnet, das für die Erzeugung des „grünen“ Wasserstoffs eingesetzt werden kann.²⁴⁵

In Hagenow im **Landkreis Ludwigslust-Parchim** gewinnt das Thema Wasserstoff u. a. durch den Ausbau und der Weiterentwicklung der Elektromobilität, insbesondere durch den Ladeinfrastrukturaufbau an Bedeutung. Für eine mögliche Verbreitung der Wasserstofftechnologie im Bereich des MIV, wurde im Landkreis eine der aktuell 72 Wasserstoff-Tankstellen in Deutschland von der H2 MOBILITY Deutschland und ihren Gesellschaftern Shell und Linde in Betrieb genommen. Mit der Inbetriebnahme der Wasserstoff-Tankstelle wurde ein weiterer wichtiger Beitrag zur Energiewende in der Region geschaffen, da gerade durch den grünen Wasserstoff, der mit erneuerbarer Energie erzeugt wird, der Ausstoß lokaler klimaschädlicher CO₂-Emissionen sowie weiterer Schadstoffe eingespart werden kann.²⁴⁶

6 Best-Practice-Beispiele zur Mobilitätssicherung aus anderen Regionen Deutschlands

Neben den zahlreichen Ansätzen im Elbe Valley, die eine Mobilitätssicherung und Verbesserung des Zugangs zu Mobilität anstreben, werden auch in der angrenzenden Region um die Landkreise Lüchow-Dannenberg, Ludwigslust-Parchim, Prignitz und Stendal verschiedene Vorhaben realisiert, die abseits des privaten MIVs und des konventionellen Verkehrssystems zu einem verbesserten Mobilitätssystem führen sollen. Darüber hinaus existieren in ganz Deutschland Best-Practice-Beispiele, die zeigen, dass es möglich ist, Mobilität im ländlichen Raum nachhaltig zu verbessern, wenn bestehende Angebote optimiert und deren Potenziale

²⁴² Energieeffizienz-Club Lüchow-Dannenberg 2015.

²⁴³ Becker 2020.

²⁴⁴ VerkehrsRundschau 2021.

²⁴⁵ DESAG Holding 2021.

²⁴⁶ Landkreis Ludwigslust-Parchim 2019a.

genutzt oder neue nachhaltige Projektideen auf den Weg gebracht werden. Regionale wie überregionale Best-Practice-Beispiele zeigen, wie andere ländliche Regionen mit der Herausforderung des Strukturwandels hinsichtlich der Mobilitätssicherung umgehen und wie ihre Übertragbarkeit auf die Region Elbe Valley geprüft werden kann. So zeigen sich deutschlandweit sozial wie technisch innovative Ansätze, die für die Landkreise Lüchow-Dannenberg, Ludwigslust-Parchim, Prignitz und Stendal ebenfalls relevant und Anregungen geben könnten.

6.1 RelAiS - Reallabor zur Digitalisierung des bestehenden Rufbussystems

Seit 2019 fördert das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) 47 Kommunen im Rahmen der ersten Fördermaßnahmen „MobilitätsWerkStadt 2025“. Unter dem Titel **„RelAiS - Reallabor zur Digitalisierung des bestehenden Rufbussystems im Altmarkkreis Salzwedel“** (Laufzeit: 01.01.2020 – 31.03.2021) wird derzeit untersucht, welche Anforderungen an ein digitales Rufbussystem bestehen. Die Fragestellung ist, wie es den Bewohner*innen ermöglicht werden kann, flexibler mobil zu sein und wie durch die Digitalisierung ein effizienter Rufbus-Service für die Betreibenden geschaffen werden kann. Ebenfalls wird der Frage nachgegangen, wie die zukünftigen Nutzer*innen als Co-Designer*innen im frühen Entwicklungsprozess eingebunden werden können.

Ziel des Projektes ist es, einerseits das Rufbussystem für die Nutzer*innen attraktiver zu gestalten und andererseits durch die Umsetzung des Projektes für den Betreibenden die Kosteneffizienz zu verbessern. Durch eine eigens entwickelte App soll eine plattformunabhängige Lösung geschaffen werden, die für die Nutzer*innen barrierefrei buchbar und nachvollziehbar gestaltet ist. Gleichzeitig sollen über die App alle Buchungsschritte bis hin zur Abrechnung erfolgen und mittels Routinealgorithmen Leerfahrten und Umwege vermieden werden. Mit dem Projekt soll der Anteil des MIV am Verkehrsaufkommen reduziert und das Mobilitätsangebot flexibler und bedarfsorientierter gestaltet werden. Die Projektkoordination liegt bei der PVGS – Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH. Projektpartner ist das Institut für Verkehrssystemtechnik Braunschweig des Deutschen Zentrums für Luft und Raumfahrt e.V. (DLR).²⁴⁷

6.2 OhneAutoMobil – Erprobung von flexiblen ÖPNV Bedienformen

Im gleichen Zeitraum wird unter dem Titel **„OhneAutoMobil_OPR – Erprobung von flexiblen ÖPNV Bedienformen zur Feinerschließung in unterschiedlichen räumlichen Kontexten im Landkreis Ostprignitz-Ruppin“** untersucht, wie Kommunikationsmaßnahmen angelegt werden müssen, um die Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu fördern. Im Landkreis Ostprignitz-Ruppin wird ein Großteil der Fahrten durch die Schülerbeförderung abgesichert. Gleichzeitig führt das Vorhalten von nicht oder nicht hinreichend genutzten Fahrten und Haltestellen dazu, dass die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben ist und am Wochenende und in den Ferien nur eine Mindestbedienung abseits des Hauptnetzes erfolgen kann. Das Projekt widmet sich neuen technischen Möglichkeiten von On-Demand-Verkehren, die im Landkreis eingesetzt werden können. Im Zuge dessen wird untersucht, mit welchen

²⁴⁷ Vgl. Bundesministerium für Bildung und Forschung und FONA 2020b.

Kommunikationsmaßnahmen im Landkreis das Mobilitätsverhalten gefördert werden kann und wie diese mit den Nutzererwartungen an technische Innovationen zusammengebracht werden können. Zudem wird geklärt, wie die Zugangsvoraussetzungen für die Buchung aussehen und eine Barrierefreiheit sichergestellt werden kann. In diesem Kontext werden die technischen Schnittstellen und IT-Sicherheitsanforderungen untersucht. Ferner wird der Frage nachgegangen, wie sich unterschiedliche Bevölkerungsdichten und auf die Realisierbarkeit von On-Demand-Verkehren auswirken. Durch den Einsatz von On-Demand-Verkehren wird das Ziel verfolgt, den Zugang zur Mobilität auch für jene Menschen zu fördern, die keinen Zugang zu einem eigenen Pkw haben. Fahrtwünsche sollen idealerweise gebündelt werden und dadurch Fahrten mit geringen Besetzungsgrad sowie Leerfahrten vermieden werden. Gleichzeitig soll durch die Verlagerung des MIV zu gemeinschaftlich genutzten Mobilitätssystem die ökologische Bilanz des Landkreises verbessert werden. Überdies soll durch eine Erweiterung der Bedienzeiten und dem Abbau von Erreichbarkeitsdefiziten der ÖPNV mit Blick auf die Qualität und Attraktivität verbessert werden. Für die Projektkoordination ist der Landkreis Ostprignitz-Ruppin zuständig. Projektpartner sind die Brandenburgische technische Universität Cottbus-Senftenberg, die Technische Hochschule Brandenburg, die ateneKOM GmbH - Agentur für Kommunikation, Organisation und Management, die Stadt Neuruppin, die Regionalentwicklungsgesellschaft Nordwest-Brandenburg sowie die Ostprignitz-Ruppiner Personenverkehrsgesellschaft.²⁴⁸

6.3 KombiBus – Kombierter Personen- und Gütertransport

Für den kombinierten Transport von Gütern und Personen im ländlichen Raum hat das Projekt **KombiBus** im Landkreis Uckermark (Brandenburg) bereits am 25. September 2013 den VCÖ-Mobilitätspreis für internationale Projekte erhalten. Grundidee war, dass das Liniennetz, die Busbahnhöfe sowie der reguläre Fahrplan für den Transport genutzt werden und der KombiBus unabhängig von den Fahrgästen Waren transportiert. Dabei unterstützt der KombiBus die regionalen Wirtschaftskreisläufe, indem regional produzierte Güter beispielsweise zum Dorf laden oder zu gastronomischen Einrichtungen vor Ort transportiert werden. Da laut PBefG der gleichzeitige Transport von Gütern und Personen verboten ist, war für dieses Angebot die Änderung des brandenburgischen Kommunalgesetzes erforderlich. Das Projekt KombiBus wurde im Rahmen des Modellvorhabens Daseinsversorgung 2030 des Bundesministeriums des Innern (BMI) (Laufzeit: 01/2012 - 12/2013) und des Modellvorhabens LandZukunft des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (BMELV) (Laufzeit: 07/2012 - 11/2013) gefördert.

Mit dem Vorhaben wurde das Ziel verfolgt, im Landkreis Uckermark durch die Mitnahme von Gütern und Waren ein neues Logistiksystem aufzubauen, um sowohl die Nahversorgung sicherzustellen, als auch regionalen Erzeuger*innen und Produzent*innen neue regionale und überregionale Absatzmärkte sowie mehr Vertriebszugänge zu eröffnen. Kooperationspartner sind die Q-Regio Handelsgesellschaft mbH & Co. KG und die Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH (UVG). Im Oktober 2010 startete das Projekt mit der konzeptionellen

²⁴⁸ Vgl. Bundesministerium für Bildung und Forschung und FONA 2020a.

Ausgestaltung und wurde im August 2011 abgeschlossen. Am 7. September 2012 wurde der Betrieb des KombiBus aufgenommen. Seitdem ist der KombiBus im gesamten Landkreis in Betrieb.

Der für das Projekt konzipierte integrale Taktfahrplan (ITF), der Ansatz „Hub & Spoke“ sorgt dafür, dass eine taggleiche Anlieferung von jedem beliebigen Ort zum anderen Ort sichergestellt werden kann. Gleichzeitig wird gewährleistet, dass die reibungslose Übergabe von Gütern nicht nur zwischen Bahn und Bus, sondern auch zwischen den Bussen untereinander erfolgt. Die zentralen Omnibus-Bahnhöfe bilden dabei die Knotenpunkte für die Be-, Um- und Entladung. Der integrale Takt-Fahrplan trägt somit nicht nur zu einer verbesserten Personenbeförderung bei, sondern auch dazu, dass die Güter zu planbaren, festen Zeiten selbst in entlegene Dörfer geliefert werden, sofern sie einen Anschluss an das ÖPNV-Wegenetz haben. Auch die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsgesellschaft wird durch vermiedene Parallelverkehre oder optimierte Bus-Umläufe verbessert. Damit können das ÖPNV-Angebot ausgeweitet oder Einnahmerückgänge sowie Kostensteigerungen kompensiert werden. So hat die schrittweise Einführung eines integrierten Taktfahrplans zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und einer Erhöhung der Fahrgastzahlen beigetragen. Nach den erforderlichen Umbauten an Fahrzeugen und Haltestellen sowie Schulungen des Personals wurde der reguläre Gütertransport aufgenommen.

Erwähnenswert ist zudem der Beitrag zur Herausbildung neuer Wertschöpfungsketten durch die Ausweitung des Kundenkreises regionaler Erzeuger*innen, wie auch Kostensenkungen für lokal agierende Unternehmen sowie die Entstehung zusätzlicher Verkaufsstellen an den Verkehrsknotenpunkten. Dies trägt zur Stabilisierung der Nahversorgung in kleineren Gemeinden bei, was sowohl älteren Personen als auch Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, den Verbleib am angestammten Wohnort ermöglicht. Ferner wird im Verkehr ein Beitrag zur Ressourcenschonung durch die Synergieeffekte geleistet. Aus einem derartigen Projekt ergeben sich auch Impulse für die Stärkung regionaler Identität sowie des lokalen Engagements. Das Projekt zeigt, dass auch Unternehmen des ÖPNV zusätzliche Angebote zur Güterbeförderung erfolgreich umsetzen lassen. Für die Umsetzung des KombiBus-Konzepts auf andere Regionen hat der Projektträger sogar einen Muster-Leitfaden entwickelt. Eine genaue Prüfung des jeweiligen rechtlichen Rahmens ist allerdings erforderlich. So können gegebenenfalls die Vorgaben des jeweiligen Kommunalverfassungsrechts zur wirtschaftlichen Betätigung von Kommunen ein Hindernis darstellen.²⁴⁹

6.4 STmobil - Lösungen für die gesamte Wegekette im ländlichen Raum

Gerade vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ist ein leistungsstarker ÖPNV eine wesentliche Voraussetzung, der alternden Bevölkerung auch in Zukunft ein aktives und selbstbestimmtes Leben zu gewährleisten. Gleichzeitig ist zu erwarten, dass die sinkenden Schülerzahlen im ländlichen Raum den ÖPNV vor weitere Herausforderungen stellen werden, zumal der Schülerverkehr eine zentrale Säule des Nahverkehrsangebots darstellt. Damit muss der ÖPNV neue Zielgruppen erschließen, um ein Verkehrsangebot in der Fläche aufrecht

²⁴⁹ Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Energie 2014.

erhalten zu können. Im Modellkorridor Recke - Mettingen - Westerkappeln - Osnabrück in Nordrhein-Westfalen hat der RVM-Regionalverkehr Münsterland GmbH mehrere Komponenten erfolgreich erprobt, um den Nahverkehr im ländlichen Raum attraktiver zu gestalten. Das Projekt wurde im Zeitraum April 2012 bis März 2015 aus Landesmitteln und kommunalen Mitteln finanziert.

Um den Modal Split deutlich zugunsten des ÖPNV zu verschieben und eine komfortable Wegeketten für die Kund*innen zu realisieren, wurde in dem Projekt das Angebot durch verschiedene ineinandergreifende Maßnahmen verbessert. So wurde das Angebot des dort verkehrenden SchnellBus S 10 auf einen Halbstundentakt ausgeweitet und mit dem Verleih von Pedelecs kombiniert, um ein attraktives Angebot auch für die Pendler*innen zu schaffen, die im nahen Oberzentrum von Osnabrück arbeiten. Die hierfür angeschafften 50 Pedelecs können mit dem Schnellbusticket entliehen werden. Neben der Angebotsausweitung beim Schnellbus S 10 wurde zudem ein „Flatrate“-Ticket eingeführt. Mit dem Abo-Ticket besteht die Möglichkeit, in alle Nachbarkommunen im Radius von 25 Kilometer zu gelangen. Im ersten Projektjahr wurde während der Einführungsphase den Kund*innen ein Pedelec kostenlos für ein Jahr zur Verfügung gestellt. Die kostenlose Schnupperphase wurde im zweiten Projektjahr auf vier Monate verkürzt.

Außerdem wurde in Mettingen eine „Rad + BUS mobilSTation“ errichtet. Neben Fahrplaninformationen und Ticketverkauf stehen dort verschiedene Fahrräder- und Pedelecs zur Verfügung, die einen flexiblen Einsatz für kurze Wege im Ort wie auch für die längere Fahrradtour in der Freizeit ermöglichen. Außerdem werden durch die Mobilitätsberatung vor Ort individuelle Lösungen für Mobilitätsfragen erarbeitet, sodass die Vorteile des Umweltverbunds Rad/ÖPNV direkt vor Ort erfahren und erlebt werden können. Die ersten Projektergebnisse haben gezeigt, dass der gruppenspezifische Anteil der Buskunden am Modal Split um rund fünf Prozent erhöht werden konnte und durch die Angebotsausweitung beim SchnellBus S 10 die Anzahl der Fahrgäste um rund zehn Prozent erhöht werden konnte. Dementsprechend konnte darüber hinaus ein Beitrag zur Verbesserung der Klimabilanz in der Region geleistet werden. Die in diesem Projekt eingesetzten Pedelecs bereichern nicht nur einen nachhaltigen Tourismus in dem staatlich anerkannten Erholungsort Mettingen, sondern sind zugleich wichtige Zubringer zum SchnellBus oder RegioBus, können aber auch für kürzere Strecken als Fortbewegungsmittel genutzt werden. Dadurch wird das Bewusstsein für alternative Fortbewegungsmittel und Multimodalität gestärkt. Mittlerweile sind aufgrund der guten Erfahrungen mit Mobilstationen im Münsterland weitere Projekte entstanden. So wurde in den Gemeinden Sendenhorst und Everswinkel in Zusammenarbeit mit den Gemeindeverwaltungen ein E-Bike-Verleih eingerichtet und hochwertige Fahrradparkanlagen errichtet. Dort haben die Pendler*innen mittels eines Transponders Zugang zu den Stationen, wo sie auf ein für sie persönlich zugeteiltes E-Bike zurückgreifen können. Das Angebot wird durch ein regionales Carsharing ergänzt. Um für eine gewisse Grundauslastung bei den Carsharing-Fahrzeugen zu sorgen, wurde in Everswinkel mittels einer breit angelegten Öffentlichkeitskampagne sog. „Ankermieter“ gewonnen, die das Angebot verbindlich und regelmäßig nutzen.²⁵⁰

²⁵⁰ Vgl. Leistikow 2019.

6.5 E-Bürgerbus: Mobilität von Bürgern für Bürger

Im Zeitraum von 2012 bis 2015 wurden durch das Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz in Baden-Württemberg im Rahmen der Landesinitiative Elektromobilität II das Modellprojekt **Mobilität von Bürgern für Bürger** vom 1. Mai 2013 bis 31. Dezember 2015 gefördert. Das e-Bürgerbus-Projekt der Gemeinde Igersheim erhielt einen Zuschuss in Höhe von 54.000 Euro.²⁵¹ Seitdem wird das Projekt erfolgreich weitergeführt.²⁵² Mit dem e-Bürgerbus-Projekt wurde das Ziel verfolgt, einen Beitrag zur Verbesserung der Mobilität für Senior*innen zu leisten, das bürgerliche Engagement zu fördern, den ÖPNV zu stärken und dabei eine emissionsfreie Beförderung umzusetzen. Hierfür hat die Gemeinde Igersheim ein e-Bürgerbus-Projekt mit einer durch die gemeindeeigene Photovoltaikanlage gespeiste Ladestation installiert. Außerdem wurde ein Mercedes eVito geleast, der an drei Tagen die Woche (Montag, Donnerstag und Freitag) eingesetzt wird, sodass in erster Linie Senior*innen und Bürger*innen mit eingeschränkter Mobilität alle notwendigen Einrichtungen des täglichen Bedarfs erreichen und damit aktiv am Leben der Gemeinde teilnehmen können. Innerhalb der Kerngemeinde Igersheim wird die Route siebenmal an den geplanten Tagen im Stundetakt gefahren. Am Dienstag ist der Bürgerbus als Rufbus in den Teilorten der Gesamtgemeinde und in Weiler unterwegs. Der Bus kann über das Bürgerbus-Handy für Fahrten innerhalb der Gesamtgemeinde gerufen werden. Die Fahrten werden dann über das Bürgermeisteramt koordiniert. Um das Fahrzeug unterzubringen, wurde am kommunalen Bauhof der Gemeinde Igersheim eine Garage errichtet, in der sich auch die Ladestation befindet. Bereits im ersten Jahr wurden knapp 1.000 Fahrgäste transportiert. Es hat sich gezeigt, dass das e-Bürgerbus-Projekt eine sinnvolle Ergänzung für den ÖPNV bietet.²⁵³ Das Projekt veranschaulicht, dass durch den Einsatz von E-Mobilen nicht nur die Elektromobilität im ländlichen Raum sicht- und erfahrbar gemacht werden kann, sondern darüber hinaus ein Beitrag zu klima- und umweltfreundlichen Mobilitäts- und Verkehrskonzepten im ländlichen Raum geleistet werden kann. Obwohl ein Roll-out generell als sinnvoll erachtet wird, hat das Projekt wie auch weitere Projekte im Rahmen des Ideenwettbewerbs "Elektromobilität Ländlicher Raum" gezeigt, dass Bürgerbusse beziehungsweise Bürgerautos durchaus von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich ausgerichtet werden müssen und sich an den Bedürfnissen der Bürger*innen zu orientieren haben.²⁵⁴

6.6 Daseinsvorsorge: Geromobil und PatientMobil

Bei dem **Geromobil** handelt es sich um einen Minibus, der als mobile Diagnose- und Beratungsstützpunkt nach einem festen Fahrplan im Landkreis Uecker-Randow (Mecklenburg-Vorpommerns) unterwegs ist und Menschen mit Demenz und ihren Angehörigen Unterstützung in der Bewältigung des Pflegealltags bietet. Das Projekt wurde vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) von Januar 2012 bis Dezember 2014 gefördert. Projektträger ist die Volkssolidarität Kreisverband Uecker-Randow e. V. Das Projekt adressiert von seiner

²⁵¹ Vgl. Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg 2015.

²⁵² Vgl. Gemeinde Igersheim 2020.

²⁵³ Vgl. Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg 2015.

²⁵⁴ Vgl. Ministerium für Verkehr und Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz 2018.

Zielsetzung spezielle Aufgaben, die der demografische Wandel in ländlichen Regionen mit sich bringt und verbessert das Wohnen und die Versorgung von Menschen mit Demenz. So wurde für Menschen mit Demenz und pflegende Angehörige ein mobiler Diagnose- und Beratungsstützpunkt als aufsuchendes und kostenloses Hilfeangebot eingerichtet. Der hierfür speziell ausgestattete Kleinbus ist regelmäßig auf Routen im Altkreis Uecker-Randow unterwegs und macht an zentralen Plätzen der Orte wie beispielsweise Gemeindehäusern, Feuerwehr oder Märkten halt. Inhalte der Beratungs- und Informationstätigkeit sind vor allem das Erkennen und Erfassen demenzieller Erkrankungen im Frühstadium, der Umgang mit Demenzerkrankten, aber auch die Vermittlung zu möglichen Hilfsangeboten in der Region oder die Beratung zu eventuell erforderlichen Wohnungsanpassungsmaßnahmen. Es werden überdies nach Absprache individuelle, persönliche und kostenlose Beratungsgespräche in der eigenen Häuslichkeit angeboten. Zu dem Team gehören neben einer hauptamtlichen Projektleiterin ehrenamtliche Mitarbeiter*innen, die in der Öffentlichkeitsarbeit, als Urlaubsvertretung oder in der Entlastung pflegender Angehöriger das Projekt unterstützen. Das Projekt veranschaulicht, dass die "Mobilisierung" des Angebotes zur Bewältigung des Pflegealltags und die Einbindung in ein regionales "Gero-Netzwerk" es Demenzerkrankten im ländlichen Raum ermöglicht, bei guter Lebensqualität länger in der eigenen Häuslichkeit verbleiben zu können.²⁵⁵

Das Modellprojekt **PatientMobil - Einfach zum Arzt mit dem Elektroauto** wurde im Zeitraum von November 2015 bis Dezember 2018 durch das Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz des Landes Baden-Württemberg gefördert. Projektträger ist die Gesundheitsnetz Süd eG in Baden-Württemberg. Vor dem Hintergrund, dass oftmals Patient*innen im ländlichen Raum die notwendigen Haus- und Facharztbesuche nicht absolvieren können, weil sie eingeschränkt mobil sind, auf kein adäquates ÖPNV-Angebot oder eine ausreichende Nachbarschafts- und Verwandtenhilfe zurückgreifen können, werden die Patient*innen mit eingeschränkter Mobilität mit Hilfe von Elektrofahrzeugen von der Wohnung zur Praxis und anschließend wieder zurückgefahren. Dadurch können sie die für sie notwendigen Haus- und Facharztbesuche verlässlich realisieren. Mit dem Projekt wird darüber hinaus das Ziel verfolgt, einen Beitrag zur Schließung der bestehenden oder drohenden allgemein- und fachärztlichen Versorgungslücke zu leisten. Überdies soll durch das PatientMobil die Termintreue der Patient*innen erhöht werden und zugleich eine zeitliche und finanzielle Entlastung der Patient*innen erfolgen. Auch die Arztpraxen sollen sowohl organisatorisch als auch zeitlich entlastet werden und die gezielte Terminorganisation einem Rückgang von Fach- und Hausärzt*innen im ländlichen Raum entgegenwirken. Die bisherigen Projektergebnisse zeigen, dass eine gesteuerte, individuelle Durchführung von Patient*innen-Fahrten auf ehrenamtlicher Basis sinnvoll und notwendig ist. So kann der betreffende Patientenkreis aufgrund vorhandener körperlicher oder geistiger Einschränkungen das ÖPNV-Angebot oftmals nicht ausreichend flexibel nutzen und auch die Fahrpläne des ÖPNV stellen eine Hürde dar, da sie mit den Praxisöffnungszeiten und Arztterminen teilweise nur schwer in Einklang zu bringen sind. Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erhaltung der Attraktivität und Zukunftsfähigkeit des ländlichen Raums. Unter Beachtung der regionalen Verhältnisse kann ein Roll-Out in andere ländliche Regionen empfohlen werden. Allerdings ist hierfür eine Trägerorganisation erforderlich, die die

²⁵⁵ Vgl. Bundesministerium für Bildung und Forschung 2020.

Organisation und das Management der Fahrten verlässlich durchführen kann. Bei den Fahrzeugen muss darauf geachtet werden, dass diese über eine ausreichende Reichweite verfügen.²⁵⁶

6.7 Integrierte Mobilität in der Dorfgemeinschaft

Das Projekt **Integrierte Mobilität in der Dorfgemeinschaft** wird seit dem 1. September 2019 vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) gefördert. Die Förderung endet am 31. August 2021. Schwerpunkt des Projektes bildet das private Carsharing unter Einbindung multimodaler Mobilitätsformen wie z. B. Pedelecs und Lastenfahrräder. Der Verein Dorfbeweger e. V. hat seinen Sitz in Effolderbach (rund 150 Einwohner*innen) bei Ortenberg (Hessen), für das mittlerweile ein Elektromobilitätskonzept vorliegt. Ziel des Projektes ist die Etablierung eines dörflichen Mobilitätssystems, in das mehrere Bausteine integriert werden. Hierzu gehört das private Carsharing mit zwei Elektrofahrzeugen, Leihstationen mit Pedelecs und E-Lastfahrräder sowie ein Bürgerauto, das gerade angeschafft wird und künftig als Pendlerbus im Carsharing genutzt werden soll. Gegenwärtig stehen fünf E-Lastenfahrräder, ein E-Bike und zwei E-Klappräder (Pedelecs) zur Verfügung, die kostenfrei einen Tag im Voraus reserviert werden können. Sowohl die Leihstationen der elektrisch betriebenen Fahrräder als auch die Parkplätze für die Fahrzeuge befinden sich auf städtischen Grundstücken, die im Dorf strategisch verteilt sind. Die Ausleihstationen für die Pedelecs bestehen aus abschließbaren Fahrradboxen, die mit einer RFID-Funktion bei Berechtigung geöffnet werden können. Die Fahrzeuge werden über das Internet oder per App online gebucht und über einen Dienstleister abgerechnet. Auch das Öffnen und Schließen der Fahrzeuge erfolgt über die RFID Funktion. Familien haben die Möglichkeit, ihren Pkw abzuschaffen oder in das Sharing einzubringen. Mit dem Projekt wird das Ziel verfolgt, den Mobilitätswandel anzustoßen und das nachhaltige Mobilitätsverhalten im Alltag zu fördern. So sollen Strecken unter zehn Kilometer nach Möglichkeit mit dem Pedelec zurückgelegt werden.²⁵⁷

7 Handlungsempfehlungen

Die Region Elbe Valley ist von dem demografischen Wandel stark betroffen und zeichnet sich durch eine geringe Bevölkerungsdichte und kleinteilige Siedlungsstrukturen aus, die eine flächendeckende Nahversorgung und Erreichbarkeit insbesondere angesichts der rückläufigen Bevölkerungszahlen und Überalterung erschweren. Entsprechend einer Voraussrechnung wird die Bevölkerung bis zum Jahr 2030 weiter abnehmen. Besonders betroffen sind die Landkreise Stendal (-17,9 %) und Prignitz (-16,0 %). Ferner ist davon auszugehen, dass die Tendenz zu einer älter werdenden Bevölkerung in der Region bis zum Jahr 2030 weiter zunehmen und der Anteil der ab 65-Jährigen dann gut ein Drittel der Einwohner*innen ausmachen wird.²⁵⁸ Infolgedessen wird sich der demografische Wandel in den kommenden Jahren weiter auf die Daseins- und Nahversorgung, aber auch auf die Mobilitätssicherung in der Region auswirken. In

²⁵⁶ Vgl. Ministerium für Verkehr und Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz 2018.

²⁵⁷ Dorfbeweger e.V. 2021.

²⁵⁸ Vgl. Bertelsmann Stiftung 2018.

der Konsequenz werden die durchschnittlichen Distanzen, die zwischen den Nahversorgungseinrichtungen und den Wohnorten zurückgelegt werden müssen, immer größer werden.²⁵⁹ Mit Blick auf die wirtschaftliche Ausgangssituation zeigt sich, dass diese in den Teilregionen durchaus unterschiedlich zu bewerten ist, das Pendleraufkommen allerdings ist insgesamt hoch. In allen Landkreisen pendeln mehr sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus als ein. Dabei fällt das negative Pendlersaldo in den Landkreisen Ludwigslust-Parchim (-16,6 Prozent) und Stendal (- 9,6 Prozent) noch deutlicher aus als in den Landkreisen Lüchow-Dannenberg (-5,8 Prozent) und Prignitz (-4,9 Prozent).²⁶⁰

Die Analyse der verkehrlichen Ausgangssituation (siehe Kap. 4, S. 28ff.) zeigt, dass der MIV in der Region zur Sicherung der Mobilität eine tragende Rolle spielt, während der Umweltverbund, d. h. der Rad- und Fußverkehr sowie der ÖPNV einen geringen Anteil am Modal Split haben. Der Wege-Anteil der MIV-Fahrer*innen betrug laut MiD (2017) im Landkreis Lüchow-Dannenberg 47,0 Prozent, im Landkreis Ludwigslust-Parchim 46,9 Prozent, im Landkreis Prignitz 49,9 Prozent und im Landkreis Stendal 44,4 Prozent.²⁶¹ Auch der Grad der Motorisierung liegt über dem bundesweiten Durchschnitt. Im Landkreis Lüchow-Dannenberg kamen rund 617, im Landkreis Ludwigslust-Parchim rund 591, im Landkreis Prignitz 588 und im Landkreis Prignitz 563 Pkw auf 1.000 Einwohner*innen.²⁶² Alle Landkreise zeigen eine hohe Mobilitätsquote von durchschnittlich 83 Prozent bei einem geringen Fuß- und Radverkehrsanteil bei den zurückgelegten Kilometern. In der Region werden im Schnitt 7,5 Prozent der Wege und rund 15 Prozent der Personenkilometer mit dem ÖV zurückgelegt.²⁶³ Der ÖPNV ist stark auf den Schülerverkehr reduziert, sodass aufgrund der geringen Nachfrage abseits der Schulzeiten sowie der kleinteiligen Bedienegebiete ein umfassenderes Angebot im öffentlichen Verkehr wirtschaftlich für die regionalen Verkehrsbetriebe nur schwer zu realisieren ist. So haben beispielsweise im Landkreis Lüchow-Dannenberg 19 Orte gar keine ÖPNV-Anbindung, auch wenn im Vergleich zum Jahr 2016 die Erschließungsqualität durch das Rufbusangebot bereits von 60,5 Prozent auf 88,7 Prozent gesteigert werden konnte. An schulfreien Tagen wird jedoch die Bedienqualität für ein Drittel der Orte als ungenügend eingestuft, weil z. B. in Orten mit 50 bis 200 Einwohner*innen der ÖPNV die Haltestelle weniger als dreimal täglich anfährt.²⁶⁴

Die beschriebenen Entwicklungen führen dazu, dass die Mobilitätssicherung im Sinne von Erreichbarkeit und Selbstbestimmung — als Teil der Daseinsvorsorge — in der Region zunehmend beeinträchtigt wird. Insofern kommt der Mobilität eine zentrale Rolle zu und wird in Zukunft auch immer wichtiger werden, um die Teilhabe der Bevölkerung in der Region am gesellschaftlichen Leben, den Zugang zu Arbeitsplätzen sowie zu zentralen und unverzichtbaren

²⁵⁹ Vgl. Brenck et al. 2016, S. 20.

²⁶⁰ Bertelsmann Stiftung 2018.

²⁶¹ Bäumer et al. 2019.

²⁶² Vgl. Landkreis Lüchow-Dannenberg 2017b.

²⁶³ Bäumer et al. 2019.

²⁶⁴ Landkreis Lüchow-Dannenberg 2019b, S. 42f. 3 Fahrtenpaare wurden als genügende Bedienungsqualität für Orte von 50 – 200 Einwohner als Bewertungsmaßstab für die Grundversorgung identifiziert.

Dienstleistungen der täglichen Versorgung zu sichern.²⁶⁵ Gerade für bestimmte Bevölkerungsgruppen stellt sich die Mobilität als schwierig dar. Hierzu zählen insbesondere Kinder und Jugendliche, aber auch ältere Menschen, die beispielsweise aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr mit dem Auto fahren können oder wollen.²⁶⁶ Auch angesichts des demografischen Wandels ist davon auszugehen, dass in der Region der Anteil der Selbst-Fahrenden mit zunehmendem Alter deutlich sinken wird und Alternativen zu dem Auto im zunehmenden Maße an Bedeutung gewinnen werden.²⁶⁷ Ziel einer resilienzorientierten Regionalentwicklung sollte von daher eine integrierte Verkehrsentwicklungsstrategie sein, die auch alternative Mobilitätsangebote mit Anreizen jenseits des MIV vorsieht. So trägt auch der Ausbau von klimaschonenden Mobilitätsangeboten zu einem wirksamen Klima- und Ressourcenschutz sowie zur Sicherung der Teilhabechancen bei.²⁶⁸

Neben der verkehrlichen Ausgangssituation wurden im Rahmen der Potenzialanalyse die wichtigsten regionalen Aktivitäten in der Region beleuchtet, die für die Veränderung hin zu nachhaltigen Mobilitätsstrukturen bedeutsam sind. Im Zuge dessen wurden über die Verkehrsgesellschaften und Verkehrsunternehmen hinaus wichtige Akteure und Projekte in der Region identifiziert, die auch Anknüpfungspunkte für die Initiierung von weiteren Maßnahmen bieten. Die Ansätze in der Region reichen beispielsweise im Bereich des MIV von Mitfahrbänken, über Carsharing bis hin zu Bürger-Mobilen und mobilen Lieferdiensten (siehe hierzu auch S. 44). Teilweise wurden die Projekte mithilfe von Projektfördermitteln des Bundesumweltministeriums auf den Weg gebracht, wie das Projekt **Dörfliches Carsharing im Wendland**, das auch heute mit seinem laufenden Geschäftsbetrieb wirtschaftlich tragfähig ist. So standen im Dezember 2020 neun Fahrzeuge an acht Standorten (u. a. in Lüchow, Hitzacker und Wustrow und Salzwedel) des Landkreises Lüchow-Dannenberg zur Verfügung.²⁶⁹ In der Region sind auch verschiedene Bürgerinitiativen aktiv. So setzt sich z. B. die Bürgerinitiative **Verkehrswende Brandenburg jetzt** für den Ausbau des ÖPNV und die bessere Vernetzung des Regionalverkehrs durch die Stärkung und Förderung von „landesbedeutsamen“ Buslinien ein. Dadurch wird sichergestellt, dass strukturschwache Regionen besser in den Regionalverkehr mit eingebunden werden. Gleichwohl werden essenzielle Fragen behandelt, wie z. B. eine klimaverträglichere öffentliche Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden kann. Außerdem strebt die Bürgerinitiative u. a. auch eine Reformierung des Tarifsystems des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) an, um einen einfachen und sozialen Zugang für alle Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen, z. B. durch die Einführung eines Bürgertickets.²⁷⁰ Der Tourismusverbandes Prignitz e. V. verfolgt beispielsweise mit dem Projekt **Ladebar** das Ziel, in der Region eine Fahrrad-Ladeinfrastruktur zu schaffen, die eine flächendeckende Energieversorgung an öffentlichen Orten wie Museen, Touristeninformationen, Gaststätten oder Cafés,

²⁶⁵ Vgl. hierzu auch Brenck et al. 2016, 5ff.

²⁶⁶ Vgl. Brenck et al. 2016, S. 21.

²⁶⁷ Vgl. Brenck et al. 2016, S. 22.

²⁶⁸ Vgl. Hafner et al. 2019, S. 35.

²⁶⁹ Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH und Mobilitätsagentur Wendland.Elbe 2020, S. 78.

²⁷⁰ VCD 2021.

aber auch bei Bäckereien, Fleischereien oder an Tankstellen ermöglicht.²⁷¹ Im Landkreis Ludwigslust-Parchim wurde eine der aktuell 72 Wasserstoff-Tankstellen in Deutschland von der **H2 MOBILITY** Deutschland und ihren Gesellschaftern Shell und Linde in Betrieb genommen.²⁷² Diese Beispiele zeigen, dass es in der Region bereits vielfältige Ansätze und Potenziale gibt. Darüber hinaus existieren in ganz Deutschland vielversprechende Mobilitätslösungen, die zeigen, wie andere ländliche Regionen mit der Herausforderung des Strukturwandels hinsichtlich der Mobilitätssicherung umgehen.

Ein Hauptproblem des konventionellen ÖPNV ist die finanzielle Tragfähigkeit. Insofern verfolgt das Projekt **RelAiS - Reallabor zur Digitalisierung des bestehenden Rufbussystems im Altmarkkreis Salzwedel** das Ziel, bestehende Rufbussysteme durch die Digitalisierung sowohl für die Nutzer*innen flexibler und bedarfsorientierter als auch für die Betreiber kosteneffizienter zu gestalten und dabei die zukünftigen Nutzer*innen im frühen Entwicklungsprozess einzubinden.²⁷³ Das Projekt **OhneAutoMobil_OPR – Erprobung von flexiblen ÖPNV Bedienformen zur Feinerschließung in unterschiedlichen räumlichen Kontexten im Landkreis Ostprignitz-Ruppin** verfolgt u. a. das Ziel, durch den Einsatz von On-Demand-Verkehren, den Zugang zur Mobilität auch für jene Menschen zu fördern, die keinen Zugang zu einem eigenen Pkw haben. Gleichzeitig sollen durch die Bündelung von Fahrtwünschen Leerfahrten vermieden werden.²⁷⁴ Denkbar ist auch, dass der konventionelle ÖPNV weitere Dienstleistungen übernimmt, wie das Beispiel **KombiBus** zeigt.²⁷⁵ So kann gerade die Kombination von Personen- und Güterverkehr die Wirtschaftlichkeit einzelner Dienstleistungen verbessern und einen Beitrag zur Sicherung der Versorgung im ländlichen Raum leisten.²⁷⁶ Besonders hervorzuheben ist, dass durch die Umsetzung des Kombibus-Konzeptes nicht nur die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsgesellschaft deutlich verbessert wurde, sondern auch ein Beitrag zur Herausbildung neuer Wertschöpfungsketten durch die Ausweitung des Kundenkreises regionaler Erzeuger*innen, wie auch Kostensenkungen für lokal agierende Unternehmen sowie die Entstehung zusätzlicher Verkaufsstellen an den Verkehrsknotenpunkten, erreicht werden konnte. Für die Übertragung des KombiBus-Konzepts auf andere Regionen hat der Projektträger einen Muster-Leitfaden entwickelt²⁷⁷, sodass hier zu prüfen wäre, ob dieses Konzept nicht auch für die Region Elbe Valley geeignet wäre.

Rufbusse können in strukturschwachen Räumen eine Chance zur Ergänzung des klassischen ÖPNV dann bieten, wenn die An- und Rückfahrtwege und die Bereitstellungskosten nicht zu hoch sind. Die Rufbusse sollten möglichst weniger als eine Stunde vorher sowohl per App als auch telefonisch bestellbar/buchbar sein (z. B. von 5 bis 23 Uhr) und sich dabei zeitlich an Anschlüsse zu Bahn und überregionalem Busverkehr orientieren. Als Betreiber kommen die vor Ort ohnehin tätigen Verkehrsunternehmen mit Linienbussen als auch das dort

²⁷¹ Tourismusverband Prignitz e.V. 2021a.

²⁷² Landkreis Ludwigslust-Parchim 2019a.

²⁷³ Vgl. Bundesministerium für Bildung und Forschung und FONA 2020b.

²⁷⁴ Vgl. Bundesministerium für Bildung und Forschung und FONA 2020a.

²⁷⁵ Interlink Consulting GmbH 2020, S. 26.

²⁷⁶ Vgl. Brenck et al. 2016, S. 66.

²⁷⁷ Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Energie 2014.

gegebenenfalls noch vorhandene Taxigewerbe oder andere Anbieter in Betracht.²⁷⁸ Grundsätzlich sind bedarfsgerechte ÖPNV-Strukturen für den öffentlichen Verkehr eine wesentliche Voraussetzung für die Attraktivität des ÖPNV zu stärken. Hierfür ist gemeinhin eine Stärkung der weniger frequentierten Linien erforderlich. Förderlich sind dabei verschiedene Zubringersysteme zu Hauptverkehrspunkten, wie beispielsweise Fahrradzubringer. Hierfür bedarf es allerdings entsprechende sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Pedelecs, wie z. B. Fahrradparkhäuser an den Bus- und Bahnhaltstellen.²⁷⁹ So zeigt auch das Best-Practice-Beispiel **STmobil - Lösungen für die gesamte Wegekette im ländlichen Raum**, dass sich der Modal Split deutlich zugunsten des ÖPNV verschieben lässt, wenn eine komfortable Wegekette für die Kund*innen realisiert wird, indem das Angebot durch verschiedene ineinandergreifende Maßnahmen verbessert wird. In dem Projekt wurde das Angebot des dort verkehrenden SchnellBus S 10 auf einen Halbstundentakt ausgeweitet und mit dem Verleih von Pedelecs kombiniert, um auch für die Pendler*innen ein attraktives Angebot zu schaffen.²⁸⁰

Um das bislang stark auf das Auto fixierte Mobilitätsverhalten zu verändern, ist eine integrierte Betrachtung von Mobilität, Siedlungs- und Nahversorgungsstruktur, die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen sowie die Schaffung geeigneter Kooperations- und Organisationsstrukturen eine wesentliche Voraussetzung. Hier kann gerade die Radverkehrsförderung einen Beitrag zu eigenständiger Mobilität und sozialer Teilhabe leisten. Gerade durch eine intermodale Verknüpfung des Fahrrads mit dem ÖPNV können beide Verkehrsmittel gleichermaßen profitieren. Auch durch die Nutzung von Pedelecs sowohl für den Alltagsverkehr als auch für den Tourismus können neue Zielgruppen für den Radverkehr erschlossen werden.²⁸¹ Vielversprechend sind auch Ansätze, die die Etablierung eines dörflichen Mobilitätssystems zum Ziel haben, um den Mobilitätswandel anzustoßen und das nachhaltige Mobilitätsverhalten im Alltag zu fördern. So sollen Strecken unter zehn Kilometer in dem Projekt **Integrierte Mobilität in der Dorfgemeinschaft** nach Möglichkeit mit dem Pedelec zurückgelegt werden.²⁸²

Von öffentlicher Hand sind Bürgerbusse nur bedingt planbar. Für gewöhnlich stellen diese eine ergänzende (verdichtende) Bedienung durch den ÖPNV dar. Wesentlich ist dabei eine tarifliche und zeitliche Integration in den ÖPNV, die gegebenenfalls um einen kleinen Qualitätszuschlag ergänzt werden können.²⁸³ Wie stark die Abhängigkeit von dem MIV in der Region ist, zeigen auch die Bürger-Mobile, die ehrenamtlich individuelle, flexible Fahrangebote zur Ergänzung des ÖPNV wie Zubringerfahrten zum Bahn- oder Busbahnhof oder Fahrten zu Arztpraxen für mitfahrberechtigte Mitglieder aus den jeweiligen Gemeinden und den angrenzenden Ortschaften anbieten. Hier schließt der ÖPNV nicht alle Ortsteile und Gemeinden ein und verkehrt häufig nur im Stundentakt oder größeren Zeitabständen. Derzeit ist die Gründung eines kreisweiten Trägervereins **DAN-Mobil** geplant, sodass sich künftig in den jeweiligen Orten der Bedarf an Ehrenamtlichen nur noch auf eine*n Koordinator*in und die ehrenamtlichen

²⁷⁸ Vgl. Interlink Consulting GmbH 2020, S. 27.

²⁷⁹ Vgl. Interlink Consulting GmbH 2020, S. 26.

²⁸⁰ Vgl. Leistikow 2019.

²⁸¹ Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2020.

²⁸² Dorfbeweger e.V. 2021.

²⁸³ Vgl. Interlink Consulting GmbH 2020, S. 27.

Fahrer*innen für die Fahrdienste beschränkt. Der Ausbau des Angebotes soll nun kostengünstig und ohne Investitionen aufgrund der möglichen Nutzung von vorhandenen Fahrzeugen des Carsharing-Vereins Wendland e. V. umgesetzt werden. Hierbei handelt es sich teilweise um Kleinbusse, die zunächst an zwei Tagen pro Woche genutzt werden können.²⁸⁴ Dieses Beispiel macht deutlich, dass einerseits auch bereits existierenden Initiativen und Projekte sinnvoll miteinander verknüpft werden können, andererseits auch Transferpotenziale erfolgreicher Projekte in andere Teilregionen existieren. Das Best-Practice-Projekt **Mobilität von Bürgern für Bürger** zeigt indessen, dass sich auch e-Bürgerbus-Projekte erfolgreich umsetzen lassen, die einen Beitrag zur Verbesserung der Mobilität für Senior*innen leisten, das bürgerliche Engagement fördern, den ÖPNV stärken und dabei eine emissionsfreie Beförderung umsetzen.²⁸⁵ Durch derartige Projekte könnte der Einsatz von E-Mobilen in der Region nicht nur die Elektromobilität im ländlichen Raum sicht- und erfahrbar machen, sondern darüber hinaus ein Beitrag zu klima- und umweltfreundlichen Mobilitäts- und Verkehrskonzepten leisten. Gleichzeitig hat das Projekt gezeigt, dass Bürgerbusse beziehungsweise Bürgerautos durchaus von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich ausgerichtet werden müssen und sich an den Bedürfnissen der Bürger*innen zu orientieren haben, sodass diese nicht ohne weiteres eins zu eins übertragen werden können.²⁸⁶ Im Bereich der gesundheitlichen Daseinsvorsorge zeigt z. B. das Best-Practice-Projekt **PatientMobil - Einfach zum Arzt mit dem Elektroauto**, dass mit derartigen Mobilitätslösungen auch die Arztpraxen entlastet werden und die gezielte Terminorganisation einem Rückgang von Fach- und Hausärzt*innen im ländlichen Raum entgegenwirken kann.²⁸⁷

Während das Ridepooling in strukturschwachen, ländlichen Regionen weniger Potenzial bietet, werden dem Ridesharing größere Potenziale eingeräumt, da die Fahrten hier gemeinschaftlich organisiert werden können. Gerade beim Ridesharing ist davon auszugehen, dass wenige Vorbehalte bestehen, zumal die Fahrten in der Regel nicht mit unbekannten Personen zurückgelegt werden. Dadurch können viele Fahrten mit bekannten Personen geteilt werden, was weniger Vorbehalte erzeugt als Fahrten mit unbekannten Personen. Diese Angebote sollten webbasiert, per App, telefonisch und im besten Fall auch vor Ort, z. B. in einer Mobilitätszentrale (auch niederschwellig als Aushang bei einer Bäckerei etc. denkbar) buchbar sein, um die Nutzungsschwelle möglichst gering zu halten (s. Kapitel 4.2).²⁸⁸

Auch sogenannte physische Mitfahrbänke können eine Ergänzung des ÖPNVs darstellen. Dies gilt insbesondere dann, wenn zentrale Verkehrswege und einheitliche Ziele vorhanden sind (beispielsweise Bundesstraße zum nächsten Oberzentrum) und sich dadurch auch kurze Wartezeiten ergeben. Als problematisch kann sich vor allem die Rückfahrt erweisen. Ohne Zweifel werden aber durch Mitfahrbänke auch andere Mobilitätsoptionen sichtbar.²⁸⁹

²⁸⁴ Vgl. Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH und Mobilitätsagentur Wendland.Elbe 2020, S. 78.

²⁸⁵ Vgl. Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg 2015.

²⁸⁶ Vgl. Ministerium für Verkehr und Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz 2018.

²⁸⁷ Vgl. Ministerium für Verkehr und Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz 2018.

²⁸⁸ Vgl. Interlink Consulting GmbH 2020, 27f.

²⁸⁹ Vgl. Interlink Consulting GmbH 2020, 28.

Ein aufgeklärter Resilienzbezug ist nicht allein auf die reaktive Anpassung an externe Veränderungen beschränkt, sondern betont ausdrücklich die Fähigkeit zur Selbsterneuerung. Folglich kann es im Sinne der „reflexiven Resilienz“ bei der Gestaltung der Transformationsprozesse nicht nur um die Implementierung technologischer Innovationen gehen, sie muss auch den sozio-kulturellen Wandel beinhalten, der von sozialen Innovationen der Bürger*innen, Reflexivität und Beteiligung geprägt ist.²⁹⁰ Dies gilt für die verschiedenen räumlichen Bezugsebenen, die vom „Dorf“ bis hin zur ganzen Region reichen können. Mittels Realexperimenten wird in den Reallaboren ein kontextspezifisches, sozial robustes Wissen generiert und folglich die soziale Innovationskraft vor Ort befördert. In der forschungsbasierten Unterstützung realweltlicher Transformationsprozesse wird gleichzeitig wissenschaftliches Fachwissen generiert. So ist für das Reallabor-Setting die transdisziplinäre Zusammenarbeit von Wissenschaftler*innen und lokalen Akteuren wie auch die Integration verschiedener Wissensformen und gemeinschaftlicher organisierter Beteiligungs- und Lernprojekte kennzeichnend. Dadurch können passgenaue Lösungswege entstehen, die den Bedürfnissen der Nutzer*innen Rechnung tragen. Aus diesem Grund erscheint die Nutzung eines Reallabor-Settings besonders vielversprechend, um nachhaltige und tragfähige Projektideen und Alternativen für eine nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum auf den Weg zu bringen.²⁹¹ Dies zeigen auch die beiden Best-Practice-Beispiele in den angrenzenden Landkreisen der Region Elbe Valley (vgl. hierzu auch Kap. 6). So gelingen Veränderungen zu einer nachhaltigen Mobilität nur dann, wenn das Zusammenspiel von individuellen wie gesellschaftlichen Mobilitätsbedürfnissen sowie Verhaltensweisen und technologische Entwicklung zusammengedacht werden. Erst dann können durch eine nachhaltige Mobilität ökologische Belastungen minimiert, die wirtschaftliche Entwicklung und soziale Teilhabe gefördert werden.²⁹²

So wurde beispielsweise 2019 in Münster ein Reallabor für ländliche Mobilität aufgebaut, in dem Mobilitätsprojekte mit den Praxisakteuren vor Ort (Bürger*innen, Vereinen, Städten, Gemeinden sowie Unternehmen und Verkehrsträgern) (weiter-)entwickelt, unterstützt, umgesetzt und begleitet werden, die auf die konkreten Bedürfnisse der Nutzer*innen in der Region ausgerichtet sind. Mit dem Reallabor wird dort das Ziel verfolgt, einen Ort zu schaffen, wo alle Akteure in einen Dialog treten können, die an der Entwicklung von neuen Mobilitätsangeboten und/oder an der Weiterentwicklung von bestehenden Mobilitätsangeboten interessiert sind. Zum Ausbau und Intensivierung der Zusammenarbeit und des Erfahrungsaustauschs werden Beteiligungsformate für Bürger*innen ebenso geplant wie Foren für Städte, Gemeinden, Kreise und Verkehrsträger, um die daraus entstandenen Ideen zusammenzubringen und tragfähige Projektideen zu entwickeln, aber auch Mut zum Experiment aufzubringen. Wichtige Zielsetzungen des Reallabors sind dabei, die Mobilität im ländlichen Raum zu steigern sowie einen Beitrag zur gesellschaftlichen Teilhabe und zur Sicherung der Daseinsvorsorge zu leisten. So ist davon auszugehen, dass der demografische Wandel, eine flexiblere Arbeitswelt, neue Familien- und Lebensmodelle aber auch die Klimaschutzziele die Mobilitätsansprüche der Bevölkerung, insbesondere im ländlichen Raum, gravierend verändern. Zukunftsweisende

²⁹⁰ Flander et al. 2014.

²⁹¹ Flander et al. 2014.

²⁹² Vgl. Bundesministerium für Bildung und Forschung 2019.

Technologien wie neue Antriebsformen beispielsweise die Elektromobilität, App-basierte On-Demand-Services und automatisiertes Fahren bieten zwar neue Möglichkeiten der Mobilität, werden aber bis dato nicht ganzheitlich gedacht und umgesetzt. In dem Reallabor **Mobiles Münsterland** werden individuelle öffentliche Mobilitätsangebote auf der ersten und letzten Meile in den Blick genommen, die als Zubringersystem zum Bahn- und Busverkehr fungieren (z. B. Bürgerbus oder Bürgermobile, neue individuelle Angebote, aber auch Pedelec- und Car-Sharing-Angebote). Ein weiteres Themenfeld deckt die einfache, digitale Nutzung der Mobilitätsangebote ab. Gerade für flexible, nachfrageorientierte Angebote ist der Einsatz digitaler Informations- und Buchungsmöglichkeiten für einen schnellen und leichten Zugang zu neuen Mobilitätsangeboten elementar. Mit Hilfe einer auf die Belange der Region zugeschnittenen App könnte hier eine regionale Mobilitätsplattform für Information, Buchung, Ticketing und Bezahlung entstehen. Neben dem automatisierten Fahren widmet sich das Reallabor auch dem Themenfeld innovative Mobilpunkte, die als zentrale Verknüpfungspunkte zwischen den ÖPNV-Achsen und den Zubringersystemen Ein- und Umstieg attraktiv machen und an denen verschiedenen Mobilitätsangebote wie Bürgerbusse, (Car-)Sharing-Angebote und E-Bike/Pedelec-Verleihstationen zusammengeführt werden können.²⁹³

Im Rahmen des Zukunftslabors **Mobiles Elbe Valley** sollten Projekte im Sinne einer sozial-ökologischen Transformation auf lokaler und regionaler Ebene durchgeführt werden, die geeignet sind, die Mobilität zu verbessern und gleichzeitig einen Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge, sozialen Teilhabe und zum Klima- und Ressourcenschutz leisten. Dabei sollte neben dem Nutzen für die jeweiligen Akteure (z. B. Verkehrsunternehmen, Hochschulen, außeruniversitären Forschungseinrichtungen, Akteure der Zivilgesellschaft) sowohl der Nutzen für die Region Elbe Valley als auch für die dort lebenden Menschen im Vordergrund stehen. Das Zukunftslabor Mobiles Elbe Valley lässt sich in der Gesamtstrategie für ein nachhaltiges Regionalmanagement in dem Eckpfeiler Regio als Campus verorten, das den Rahmen für Forschung-Praxis-Kooperationen, die gemeinsam Entwicklungsbedarfe und Innovationspotenziale in der Region ermitteln und Wissen in Wert setzen, bildet. Die zweite Ideenwerkstatt am 18. Februar 2021 im Elbe Valley hat gezeigt, dass sich für diese Idee Kooperationspartner finden lassen. Zu nennen sind hier beispielsweise die datagon GmbH, die gemeinsam mit Expert*innen der **modalsplitwerkstatt** und dem Landkreis Stendal eine Projektskizze beim BMU Forschungswettbewerb #mobilwandel2035 eingereicht haben.²⁹⁴ Eine partizipative Zielbilderarbeitung für eine resiliente und nachhaltige Mobilität in der Region Elbe Valley könnte der Auftakt eines Zukunftslabors sein, die im Rahmen einer Zukunftskonferenz erfolgt.

²⁹³ Vgl. Münsterland e.V. 2021.

²⁹⁴ Vgl. Bundesministerium für Umwelt 2020.

8 Literaturverzeichnis

A 24 Brandenburg (2020): Kostenlose Digitalplattform für regionale Lieferangebote in der Prignitz und Ostprignitz-Ruppin – A24 Brandenburgs Spitze. Online verfügbar unter <https://www.a24-brandenburg.de/kostenlose-digital-plattform-fuer-regionale-lieferangebote-in-der-prignitz-und-ostprignitz-ruppin/>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

ADFC (2021): Elberadweg. Seite nicht mehr auffindbar. Online verfügbar unter <https://www.adfc-radtourismus.de/elberadweg/>, zuletzt geprüft am 11.01.2021.

ADFC Lüchow-Dannenberg (2021): Über uns. Online verfügbar unter <https://www.adfc-luechow-dannenberg.de/index.php?id=4360>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Amt Crivitz (2021): Banzkow. Online verfügbar unter <https://www.amt-crivitz.de/unsere-gemeinden/banzkow/>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

AZ Online (2019): Altmärkische Senioren passen beim Rufbus: "Wir wissen nicht, warum". In: *Allgemeine Zeitung Uelzen*, 2019. Online verfügbar unter <https://www.az-online.de/altmark/tangermuende/altmaerkische-senioren-passen-beim-rufbus-wir-wissen-nicht-warum-12177746.html>, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Bäumer, Marcus; Pfeiffer, Manfred; Hautzinger, Heinz; Nobis, Claudia (2019) (2019): Mobilität in Deutschland – Methodische Erläuterungen zum Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017. BMVI, infas, DLR, IVT, infas 360. Bonn, Berlin. Online verfügbar unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-methodische-erlauterungen-zeitreihenbericht-2002-2008-2017.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Becker, Joachim (2020): Eine Frage des Taktes. In: *Süddeutsche Zeitung*, 21.08.2020. Online verfügbar unter <https://www.sueddeutsche.de/auto/elektrisch-aber-wie-eine-frage-des-taktes-1.5001129>, zuletzt geprüft am 25.02.2021.

Becker, Josef; Volker, Blees (2020): Erfolgsfaktor Mitfahrbank?! Analyse der Akzeptanz und des Nutzens von Mitfahrbänken. Wissenschaftliche Konferenz vom 17.-18. März 2020. Hg. v. Melanie Herget, Stefan Neumeier und Torsten Osigus. Thünen-Institut für Ländliche Räume (Mobilität – Erreichbarkeit – Ländliche Räume... und die Frage nach der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse). Online verfügbar unter https://literatur.thuenen.de/dig-bib_extern/dn062125.pdf, zuletzt geprüft am 23.02.2021.

Behrendt, Siegfried; Bormann, René; Faber, Werner; Jurisch, Stefan; Kollosche, Ingo; Kucz, Ingo et al. (2020): Mobilitätsdienstleistungen gestalten – Beschäftigung, Verteilungsgerechtigkeit, Zugangschancen sichern. Friedrich-Ebert-Stiftung, Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik. In: *Wiso Diskurs* (4). Online verfügbar unter <http://library.fes.de/pdf-files/wiso/16749-20200330.pdf>, zuletzt geprüft am 23.02.2021.

berlin.de (2019): Brandenburg: Bus und Bahn oft schlecht zu erreichen. Online verfügbar unter <https://www.berlin.de/tourismus/infos/verkehr/nachrichten/5759775-4357821-brandenburg-bus-und-bahn-oft-schlecht-zu.html>, zuletzt aktualisiert am 03.05.2019, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Bertelsmann Stiftung (2018): Sozialbericht. Landkreis Lüchow-Dannenberg.

Biermann, Ulrike; Georg, Achim; Stiller, Silvia; Bode, Linda; Dehn, Patrick; Fahrenkrug, Katrin; Scheepmaker, Teike (2016): Swot-Analyse. Kreisentwicklungskonzept Landkreis Ludwigslust-Parchim. Online verfügbar unter https://www.kreis-lup.de/export/sites/LUP/galleries/PDF-LUP1/PDF-FD60/KEK-PDF/161104_KEK-LUP_SWOT_Webfassung.pdf.

Brahms, Bernd-Volker (2020): Bau der A14: Landkreis Stendal wird 2021 zur Autobahn-Großbaustelle. mdr.de. Online verfügbar unter <https://www.mdr.de/sachsen-anhalt/stendal/a-vierzehn-bau-schreitet-voran-100.html>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Brenck, Andreas; Gipp, Christoph; Nienaber, Petra (2016): Mobilität sichert Entwicklung - Herausforderungen für den ländlichen Raum. Studie im Auftrag des ADAC. Online verfügbar unter <https://www.adac.de/-/media/pdf/vek/fachinformationen/urbane-mobilitaet-und-laendlicher-verkehr/mobilitaet-sichert-entwicklung-laendlicher-raum-adac-studie.pdf>, zuletzt geprüft am 15.02.2021.

Bundesministerium für Bildung und Forschung (2019): Bekanntmachung - BMBF. Online verfügbar unter <https://www.bmbf.de/foerderungen/bekanntmachung-2289.html>, zuletzt aktualisiert am 25.02.2021, zuletzt geprüft am 25.02.2021.

Bundesministerium für Bildung und Forschung (2020): GeroMobil - Zuhause im Alter. Online verfügbar unter <https://www.serviceportal-zuhause-im-alter.de/praxisbeispiele/weitere-programme/nachbarschaftshilfe-und-soziale-dienstleistungen/verbesserung-der-versorgung-im-laendlichen-raum/geromobil.html>, zuletzt aktualisiert am 25.02.2021, zuletzt geprüft am 25.02.2021.

Bundesministerium für Bildung und Forschung; FONA (2020a): OhneAutoMobil_OPR - Erprobung von flexiblen ÖPNV Bedienformen zur Feinerschließung in unterschiedlichen räumlichen Kontexten im Landkreis Ostprignitz-Ruppin. Die Fördermaßnahme: MobilWerkStadt 2025.

Bundesministerium für Bildung und Forschung; FONA (2020b): REIAiS - Reallabor zur Digitalisierung des bestehenden Rufbussystems im Altmarktkreis Salzwedel. Die Fördermaßnahme: MobilitätsWerkStadt 2025. Online verfügbar unter <https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2020/07/REIAiS.pdf>.

Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) (2020): Mobilität - 41 Modellprojekte zur Mobilität in ländlichen Regionen gefördert. Online verfügbar unter <https://www.bmel.de/DE/themen/laendliche-regionen/mobilitaet/mud-land-mobil.html>, zuletzt aktualisiert am 05.08.2020, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Bundesministerium für Umwelt (2020): BMU Forschungswettbewerb #mobilwandel2035. Online verfügbar unter <https://www.datagon.de/de/blog/204-bmu-forschungswettbewerb-mobilwandel2035>, zuletzt aktualisiert am 25.02.2021, zuletzt geprüft am 25.02.2021.

Bundesministerium für Umwelt; Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU); www.bmu.de (2019): Klimaschutz in Zahlen: Der Sektor Verkehr.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (ohne Jahr): BMVI - Deutschland wird international die Nummer 1 beim autonomen Fahren. Online verfügbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/gesetz-zum-autonomen-fahren.html>, zuletzt aktualisiert am 23.02.2021, zuletzt geprüft am 23.02.2021.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2020): NRVP 3.0 Ergebnispapier: Ländlicher Raum. Radverkehr erobert das Land. Online verfügbar unter <https://zukunft-radverkehr.bmvi.de/bmvi/de/home/file/fi-leld/267/name/nrvp-ergebnispapier-laendlicher%20raum.pdf>, zuletzt geprüft am 23.02.2021.

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2014): Modellvorhaben Daseinsvorsorge 2030. Innovativ und modern - eine Antwort auf den demografischen Wandel. Bilanz. Online verfügbar unter https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Neue-Laender/bilanz-modellvorhaben-daseinsvorsorge-2030.pdf?__blob=publication-File&v=3.

Burgstaller, Stefanie; Slapa, Sabine; Ranft, Nadine; Preusche, Hendrik; Wasicki, Jana (2015): Integriertes Stadtentwicklungskonzept Ludwigslust. 2. Fortschreibung 2015. Online verfügbar unter https://www.stadtludwigs-lust.de/export/sites/stadtludwigslust/.galleries/ISEK/ISEK_Ludwigslust_Textteil.pdf, zuletzt geprüft am 15.02.2021.

Daskalakis, Maria; Sommer, Carsten; Roßnagel, Alexander; Kepper, Jutta (2019): Ländliche Mobilität vernetzen. Ridesharing im ländlichen Raum und dessen Integration in den öffentlichen Nahverkehr: oekom verlag.

DESAG Holding (2021): H2Rail.Prignitz – Alternativer Antrieb für die Schiene im ländlichen Raum. Online verfügbar unter <https://www.desag-holding.de/de/234/h2rail-prignitz-alternativer-antrieb-fuer-die-schiene-im-laendlichen-raum.html>, zuletzt aktualisiert am 25.02.2021, zuletzt geprüft am 25.02.2021.

Deutscher Bahnkunden-Verband e.V. (2016): RB 70 Pritzwalk - Putlitz: Der letzte Zug ist abgefahren. Online verfügbar unter <https://www.bahnkunden.de/aktuelles/news/277-rb-70-pritzwalk-putlitz-der-letzte-zug-ist-abgefahren>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Dorfbeweger e.V. (2021): Wir sind Dorfbeweger. Online verfügbar unter <https://www.dorfbeweger.de/>, zuletzt aktualisiert am 25.02.2021, zuletzt geprüft am 25.02.2021.

Edwards, Charlie (2009): Resilient nation. London: Demos.

Energieeffizienz-Club Lüchow-Dannenberg (2015): Energieeffizienz-Club Startseite. Online verfügbar unter <http://www.energieeffizienz-club.de/startseite.html>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Engel, Teresa; Kuder, Miriam (2020): Potenziale einer Pedelec-Nutzung im ländlichen Raum. Wissenschaftliche Konferenz vom 17.-18. März 2020. Hg. v. Melanie Herget, Stefan Neumeier und Torsten Osigus. Thünen-Institut für Ländliche Räume (Mobilität – Erreichbarkeit – Ländliche Räume... und die Frage nach der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse). Online verfügbar unter https://literatur.thuenen.de/digbib_extern/dn062125.pdf, zuletzt geprüft am 23.02.2021.

Fathi, Karim (2014): Resilienz – taugt dieser Begriff als „Ein-Wort-Antwort“ auf die Häufung von Krisen? In: *Forschungsjournal neue soziale Bewegungen* (4). Online verfügbar unter http://forschungsjournal.de/sites/default/files/fjsbplus/fjsb-plus_2014-4_fathi.pdf, zuletzt geprüft am 23.02.2021.

Fitte, Christian; Berkemeier, Lisa; Teuteberg, Frank; Thomas, Oliver (2019): Elektromobilität in ländlichen Regionen. In: Jorge Marx Gómez, Andreas Solsbach, Thomas Klenke und Volker Wohlgemuth (Hg.): Smart Cities/Smart Regions – Technische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Innovationen. Konferenzband zu den 10.

BUIS-Tagen. Wiesbaden, 2019. 1st ed. 2019. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden; Imprint: Springer Vieweg, S. 37–51.

Flander, Katleen de; Hahne, Ulf; Kegler, Harald; Lang, Daniel; Lucas, Rainer; Schneidewind, Uwe et al. (2014): Resilience and Real-life Laboratories as Key Concepts for Urban Transition Research Resilienz und Reallabore als Schlüsselkonzepte urbaner Transformationsforschung. Zwölf Thesen. In: *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society* 23 (3), S. 284–286. DOI: 10.14512/gaia.23.3.19.

Förderverein Jeetze(l)tbahn e.V. (2020): Aktuelle Informationen. Online verfügbar unter https://www.jeetzeltal-bahn.de/?page_id=44, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Gemeinde Banzkow (2021): Unser Bürgermobil. Online verfügbar unter <https://gemeinde-banzkow.de/index.php/unser-buergermobil.html>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Gemeinde Igersheim (2020): Was ist der Igersheimer "e-BürgerBus". cm city media GmbH - www.cmcitymedia.de. Online verfügbar unter <https://www.igersheim.de/de/buergerinfo/nahverkehr/buergerbus>, zuletzt aktualisiert am 25.02.2021, zuletzt geprüft am 25.02.2021.

Hafner, Sabine; Hehn, Nina; Miosga, Manfred (2019): Resilienz und Landentwicklung. Pfadwechsel: Vitalität und Anpassungsfähigkeit in ländlich geprägten Kommunen Bayerns stärken. Hg. v. Bayerische Verwaltung für Ländliche Entwicklung. Online verfügbar unter https://www.landentwicklung.bayern.de/mam/cms01/landentwicklung/dokumentationen/dateien/resilienz_und_landentwicklung.pdf, zuletzt geprüft am 23.02.2021.

Hensel, Thorsten (2019): Bahnprojekt Ostheide-Wendland-Altmark: Jeetze(l)tbahn | Förderverein Jeetze(l)tbahn e.V. Förderverein Jeetze(l)tbahn e.V. Online verfügbar unter <https://www.jeetzeltalbahnhof.de/?p=98>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Hofmann, David; Daskalakis, Maria (2019): Potenziale und Hemmnisse von Ridesharing. Hg. v. Maria Daskalakis, Carsten Sommer, Alexander Roßnagel und Jutta Kepper. oekom verlag (Ländliche Mobilität vernetzen. Ridesharing im ländlichen Raum). Online verfügbar unter <https://www.oekom.de/buch/laendliche-mobilitaet-vernetzen-9783962381615/t-1/pressemappe.pdf>, zuletzt geprüft am 23.02.2021.

Hoppe, Karina (2019): Bürgermobil feiert Fünffähriges. Volksstimme Magdeburg. Online verfügbar unter <https://www.volksstimme.de/lokal/osterburg/ehrenamt-buergermobil-feiert-fuenfjaehriges>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

IHK Potsdam (2021): Wirtschaft wächst - aber nicht nachhaltig genug. Online verfügbar unter <https://www.ihk-potsdam.de/interessenvertretung-ung-positionen/wirtschaftsprofil-westbrandenburg/wirtschaftsprofil-prignitz-4345352#:~:text=Einerseits%20zeichnete%20sich%20das%20Qualifikationsniveau,62%2C2%20Prozent%20deutlich%20darunter>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Institut für Trend- und Zukunftsforschung (2016): Trendanalyse 2030. Potenzialregion Prignitz. Online verfügbar unter https://www.landkreis-prignitz.de/globalcontent/documents/wirtschaft/potenzialregion/trendanalyse_potenzialregion.pdf, zuletzt geprüft am 15.02.2021.

Interlink Consulting GmbH (2020): Potenzialstudie zu ländlicher Mobilität. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Bundestag. Online verfügbar unter https://www.gruene-bundestag.de/fileadmin/media/gruenebundestag_de/themen_az/mobilitaet/pdf/studie-potenzial-laendlicher-mobilitaet.pdf, zuletzt geprüft am 15.02.2021.

ISUP Ingenieurbüro (2014): Nahverkehrsplan für den Landkreis Prignitz 2014 - 2018. im Auftrag des Landkreis Prignitz. Online verfügbar unter https://www.landkreis-prignitz.de/globalcontent/documents/wirtschaft/abfallwirtschaft/Nahverkehrsplan_2014_2018.pdf, zuletzt geprüft am 15.02.2021.

Jobcenter Prignitz (2020): Neue Arbeitsmarktdaten für die Prignitz - Jobcenter Prignitz. Online verfügbar unter <https://www.jobcenter-prignitz.de/news/neue-arbeitsmarktdaten-fuer-die-prignitz-23/>, zuletzt aktualisiert am 30.04.2020, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Kallmeyer, Friedemann (2019): Autonomes Fahren – Chancen und Herausforderungen. Hg. v. Zukunft Mobilität. Online verfügbar unter <https://www.zukunft-mobilitaet.net/170765/strassenverkehr/autonomes-fahren-chancen-und-herausforderungen-sae-level5/#fnref-170765-3>, zuletzt aktualisiert am 22.02.2021, zuletzt geprüft am 23.02.2021.

Knie, Andreas; Borchering, Anke (2020): Wie Autos den ÖV auf dem Land retten können. Wissenschaftliche Konferenz vom 17.-18. März 2020. Hg. v. Melanie Herget, Stefan Neumeier und Torsten Osigus. Thünen-Institut für Ländliche Räume (Mobilität – Erreichbarkeit – Ländliche Räume... und die Frage nach der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse). Online verfügbar unter https://literatur.thuenen.de/digbib_extern/dn062125.pdf, zuletzt geprüft am 23.02.2021.

Landesamt für Bauen und Verkehr (2018): Kreisprofil 2015 - Landkreis Prignitz. Berichte der Raumbearbeitung. VIELFÄLTIGUNG NUR MIT GENEHMIGUNG DES HERAUSGEBERS.

Landkreis Lüchow-Dannenberg (2017a): 100% Klimaschutz in Lüchow-Dannenberg. Fachbericht Innovationspotenzial im Individual-verkehr. Online verfügbar unter https://www.luechow-dannenberg.de/Portaldata/1/Resources/lk-dokumente/zeitlos/Masterplanbericht_100_Klimaschutz_in_DAN.pdf, zuletzt geprüft am 15.02.2021.

Landkreis Lüchow-Dannenberg (2017b): Masterplan „100% Klimaschutz in Lüchow-Dannenberg“. Masterplanbericht.

Landkreis Lüchow-Dannenberg (2019a): Lüchow-Dannenberg - In aller Kürze: Zahlen, Daten, Fakten. Online verfügbar unter <https://www.luechow-dannenberg.de/home/mein-landkreis/landkreis-luechow-dannenberg/in-aller-kuerze-zahlen-daten-fakten.aspx/createcomment-1/>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Landkreis Lüchow-Dannenberg (2019b): Nahverkehrsplan 2019 - Landkreis Lüchow-Dannenberg. Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH; Verkehrsmanagementgesellschaft der Landkreise Cuxhaven, Harburg, Heidekreis, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg; Ritenburg (Wümmen); Stade; Uelzen. Online verfügbar unter <https://www.luechow-dannenberg.de/home/buergerservice/auto-verkehr-und-oepnv/oeffentlicher-personennah-verkehr-oepnv-31.aspx>, zuletzt geprüft am 15.02.2021.

Landkreis Lüchow-Dannenberg (2021a): Auto, Verkehr und ÖPNV - Dörfliches Carsharing im Wendland. Online verfügbar unter https://www.luechow-dannenberg.de/desktopdefault.aspx/tabid-174/180_read-4565/, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Landkreis Lüchow-Dannenberg (2021b): Mobilitätsagentur Wendland.Elbe. Online verfügbar unter <https://www.luechow-dannenberg.de/home/buergerservice/mobilitaetsagentur.aspx>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Landkreis Lüchow-Dannenberg (2021c): Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV). Online verfügbar unter <https://www.luechow-dannenberg.de/home/buergerservice/auto-verkehr-und-oepnv/oeffentlicher-personennah-verkehr-oepnv-31.aspx>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Landkreis Ludwigslust-Parchim (2019a): Aktuelles: Wasserstoff tanken jetzt auch im Landkreis Ludwigslust-Parchim. Online verfügbar unter <https://www.kreis-lup.de/nachrichten/aktuelles/archiv-aktuelles-2019/?n=22593208-bf3a-11e9-8a1f-a1d153b34927>, zuletzt aktualisiert am 25.02.2021, zuletzt geprüft am 25.02.2021.

Landkreis Ludwigslust-Parchim (2019b): Beteiligungsbericht des Landkreises Ludwigslust-Parchim für das Jahr 2019. Online verfügbar unter https://www.kreis-lup.de/export/sites/LUP/galleries/PDF-LUP2/PDF-FD20/2020-09-14_Beteiligungsbericht-2019.pdf, zuletzt geprüft am 15.02.2021.

Landkreis Ludwigslust-Parchim (2020): Der Landkreis Ludwigslust-Parchim. Informationen für Bürgerinnen und Bürger. Online verfügbar unter <https://www.kreis-lup.de/export/sites/LUP/galleries/PDF-LUP1/PDF-FD02/Flyer-und-Broschueren/Landkreis/2020-Informationen-fuer-die-Buergerinnen-und-Buerger-4.-Auflage.pdf>, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Landkreis Ludwigslust-Parchim (2021): Porträt des Landkreises. Online verfügbar unter <https://www.kreis-lup.de/portraet-des-landkreises/>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Landkreis Prignitz (2020): Einwohner monatlich bis September 2020. Online verfügbar unter https://www.landkreis-prignitz.de/globalcontent/documents/landkreis-verwaltung/Daten-Fakten-Zahlen/einwohner_monatlich.pdf, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Landkreis Stendal (2019): Regional-Monitor 2019. Online verfügbar unter https://www.landkreis-stendal.de/de/datei/anzeigen/id/804502,1037/gesamtpraesentation_regional_monitor.pdf, zuletzt geprüft am 15.02.2021.

Landkreis Stendal (2020): Größe und Einwohnerzahlen des Landkreises Stendal. Online verfügbar unter <http://www.landkreis-stendal.de/de/groesze-und-einwohner.html>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Leistikow, Andreas (2019): Mobilstationen im ländlichen Raum – nachhaltige Mobilität fördern und sichtbar machen. Online verfügbar unter <https://www.asg-goe.de/pdf/LR0119-Schwerpunkt-Laendliche-Mobilitaet.pdf>, zuletzt geprüft am 19.02.2021.

Liefert.jetzt (2020): Prignitz und Ostprignitz-Ruppin liefern in der Corona-Krise, 2020. Online verfügbar unter <https://der.liefert.jetzt/>, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH; Mobilitätsagentur Wendland.Elbe (2020): Fahrplanbuch 2020/2021. Mobilitätsangebot & Service. Online verfügbar unter https://www.lse-bus.de/uploadfile/lse2018_seiten/dateien/4/17-12-2020-Mobilitaetsbroschuere-Online-compressed.pdf, zuletzt geprüft am 15.02.2021.

Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH (LSE) (2021a): Landesbuslinie. Online verfügbar unter <https://www.lse-bus.de/landesbus-s26.html>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH (LSE) (2021b): Rufbus. Online verfügbar unter <https://www.lse-bus.de/rufbus-s7.html>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

MCKINSEY&COMPANY (2015): McKinsey-Studie: Autonomes Fahren verändert Autoindustrie und Städte. Online verfügbar unter <https://www.mckinsey.de/2015-03-04/autonomes-fahren-veraendert-autoindustrie-und-staedte>.

Metropolregion Hamburg (2016): Bestandsanalyse von flexiblen Angeboten und Bürgerbussen in der Metropolregion Hamburg. Leitprojekt "Stärkung der Mobilität in ländlichen Räumen durch flexible und alternative Bedienformen im Öffentlichen Personennahverkehr - von der Analyse zur Umsetzung" der Metropolregion Hamburg (Arbeitspaket 1). Online verfügbar unter <https://metropolregion.hamburg.de/content-blob/5566666/ecf8fe326de5789933d7009250030ae3/data/bestandsanalyse-flexible-biedenformen.pdf>, zuletzt geprüft am 26.02.2021.

Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg (2015): Modellprojekte Elektromobilität Ländlicher Raum – Erfahrungen und Ergebnisse. Online verfügbar unter <https://mlr.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mlr/intern/dateien/publikationen/ECOMOBIL2015Broschuere.pdf>, zuletzt geprüft am 19.02.2021.

Ministerium für Verkehr; Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz (2018): Kabinettsausschuss Ländlicher Raum. Mobilitätsprojekte der Landesregierung Baden-Württemberg erfasst im Rahmen der Interministeriellen Arbeitsgruppe „Mobilität im Ländlichen Raum“. Online verfügbar unter https://mlr.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mlr/intern/dateien/PDFs/L_%C3%A4ndlicher_Raum/KALR_Mobilitaetsprojekte_der_Landesregierung_IMA.PDF, zuletzt geprüft am 19.02.2021.

Mobil vor Ort (2019): Mobil vor Ort - das Fahrrad-Taxi. Online verfügbar unter <http://www.mobil-vor-ort.de/>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Mörner, Moritz von; Boltze, Manfred (2018): Sammelverkehr mit autonomen Fahrzeugen im ländlichen Raum. Zur Zukunft des ÖPNV in dünn besiedelten Gebieten.

Münsterland e.V. (2021): Mobiles Münsterland - ein Reallabor für Mobilität im ländlichen Raum. Online verfügbar unter <https://www.muensterland.com/wirtschaft/service/projekte/mobilitaet/>, zuletzt aktualisiert am 24.02.2021, zuletzt geprüft am 25.02.2021.

Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (2021): INSA-Fahrplanauskunft. Online verfügbar unter <https://www.insa.de/fahrplanauskunft/insa-fahrplanauskunft>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH) (2018): ÖPNV-Plan 2020 – 2030. Plan des öffentlichen Personennahverkehrs. Online verfügbar unter https://www.nasa.de/fileadmin/content/02_verkehr_planung/02_oepnv_plan/pdf/OEPNV-Plan_2020_-_2030.pdf, zuletzt geprüft am 15.02.2021.

Oberst, Christian; Voigtländer, Michael (2020): IW-Report 20/2020. Aufsteigerregionen in Deutschland - Go East! Eine empirische Analyse der Entwicklung deutscher Kreise.

Pendleratlas (2020a): Lüchow-Dannenberg. Online verfügbar unter <https://www.pendleratlas.de/niedersachsen/luechow-dannenberg/>, zuletzt aktualisiert am 30.11.2020, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Pendleratlas (2020b): Ludwigslust-Parchim. Online verfügbar unter <https://www.pendleratlas.de/mecklenburg-vorpommern/ludwigslust-parchim/>, zuletzt aktualisiert am 30.11.2020, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Pendleratlas (2020c): Prignitz. Online verfügbar unter <https://www.pendleratlas.de/brandenburg/prignitz>, zuletzt aktualisiert am 30.11.2020, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Pendleratlas (2020d): Stendal. Online verfügbar unter <https://www.pendleratlas.de/sachsen-anhalt/stendal/>, zuletzt aktualisiert am 30.11.2020, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Pochstein, Rainer (2014): Regionaler Nahverkehrsplan Westmecklenburg. Teil B: Landkreis Ludwigslust-Parchim. Online verfügbar unter https://www.region-westmecklenburg.de/PDF/Teil_B_Landkreis_Ludwigslust_Parchim.PDF?ObjSvrID=3263&ObjID=50&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1563866757, zuletzt geprüft am 15.02.2021.

Prignitzbus GmbH (2021a): prignitz-bus.de. Prignitzbus GmbH. Online verfügbar unter <https://www.prignitz-bus.de/regionalverkehr/plusbus/index.html>, zuletzt aktualisiert am 25.02.2021, zuletzt geprüft am 25.02.2021.

Prignitzbus GmbH (2021b): Rufbus. Prignitzbus GmbH. Online verfügbar unter <https://www.prignitz-bus.de/regionalverkehr/rufbus/index.html>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Prignitzbus GmbH (2021c): Stadtverkehr. Prignitzbus GmbH. Online verfügbar unter <https://www.prignitz-bus.de/Stadtverkehr/index.html>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Prignitzradler (2021): Radfahren in der Prignitz. Online verfügbar unter <http://www.prignitzradler.de/>, zuletzt aktualisiert am 25.01.2021, zuletzt geprüft am 25.02.2021.

PRO Schiene (2021): Spendenflyer. Online verfügbar unter http://proschiene-hagenow-neustrelitz.de/wp-content/uploads/2013/09/flyer_pro_schiene.pdf-Opt.pdf.

Rammner, Stephan (2015): Schubumkehr. Die Zukunft der Mobilität. 2. Auflage. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch (Forum für Verantwortung).

Regionaler Planungsverband Westmecklenburg (2021): Wegedetektiv geht in die 2. Phase. Regionaler Planungsverband Westmecklenburg. Online verfügbar unter <https://www.region-westmecklenburg.de/Themen/Radverkehr/Wegedetektiv/>, zuletzt aktualisiert am 25.02.2021, zuletzt geprüft am 25.02.2021.

Regionalverein Altmark e.V. (2015): Integriertes ländliches Entwicklungskonzept Altmark 2015-2020. Online verfügbar unter https://www.altmarkkreis-salzwedel.de/PortalData/1/Resourcen/landkreis/kreisentwicklung/Integriertes_laendliches_Entwicklungskonzept_Altmark_2015-2020.pdf, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Sammer, G.; Beckmann, K. (2016): Autonomes Fahren im Stadt- und Regionalverkehr. Memorandum für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung aus der integrierten Sicht der Verkehrswissenschaft. Online verfügbar unter https://www.researchgate.net/publication/311371581_Autonomes_Fahren_im_Stadt-und_Regionalverkehr_Autonomes_Fahren_im_Stadt-_und_Regionalverkehr_Memorandum_fur_eine_nachhaltige_Mobilitatsentwicklung_aus_de.

Schering, Johannes; Sandau, Alexander; Jahns, Martina; Samlan, Ute; Theesen, Cedrik (2020): Mitfahren als Schlüssel zur Lösung von Mobilitätsproblemen im ländlichen Raum. Wissenschaftliche Konferenz vom 17.-18. März 2020. Hg. v. Melanie Herget, Stefan Neumeier und Torsten Osigus. Thünen-Institut für Ländliche Räume (Mobilität – Erreichbarkeit – Ländliche Räume... und die Frage nach der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse). Online verfügbar unter https://literatur.thuenen.de/digbib_extern/dn062125.pdf, zuletzt geprüft am 23.02.2021.

Schulze, Birgit (2020): #FahrMit macht Jugendliche mobil. Volksstimme Magdeburg. Online verfügbar unter <https://www.volksstimme.de/lokal/stendal/jugendprojekt-fahrmit-macht-jugendliche-mobil>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

SRC Stockholm Resilience Center (2020): Applying resilience thinking.

Städte und Gemeinden (2021): Gemeinde von Werben (Elbe) in der Region Sachsen-Anhalt. Online verfügbar unter <https://www.staete-gemeinden.de/stadt-werben-elbe.html>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Stadtwerke Parchim (2016): E-Carsharing geht in Serien. In: *Energie Aktuell Ausgabe 08/2*.

Statista (2021): Kreise geringste Bevölkerungsdichte Deutschland. Online verfügbar unter [https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1184710/umfrage/kreise-geringste-bevoelkerungsdichte/#:~:text=Die%20niedrigste%20Bev%C3%B6lkerungsdichte%20\(Einwohner*innen,Bev%C3%B6lkerung%20im%20Verh%C3%A4ltnis%20zur%20Fl%C3%A4che](https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1184710/umfrage/kreise-geringste-bevoelkerungsdichte/#:~:text=Die%20niedrigste%20Bev%C3%B6lkerungsdichte%20(Einwohner*innen,Bev%C3%B6lkerung%20im%20Verh%C3%A4ltnis%20zur%20Fl%C3%A4che), zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2020): Bevölkerungsentwicklung der Kreise und Gemeinden in Mecklenburg-Vorpommern 2019. Statistische Berichte. Online verfügbar unter <https://www.laiv-mv.de/statistik/LAIV/Statistik/Dateien/Publikationen/A%20I%20Bev%C3%B6lkerungsstand/A113/A113%202019%2000.pdf>, zuletzt geprüft am 15.02.2021.

Tourismusverband Prignitz e.V. (2016): Radlerparadies Prignitz zwischen Elbe und Müritz. Online verfügbar unter https://www.bad-wilsnack.de/images/pdf_dokumente/Radflyer_Prignitz_2016.pdf.

Tourismusverband Prignitz e.V. (2021a): E-Bike LAdebar. Online verfügbar unter https://dieprignitz.de/public/DB_Data/files/Downloads/Bestellformular_LAdebar.pdf.

Tourismusverband Prignitz e.V. (2021b): Radlerparadies. Online verfügbar unter <https://dieprignitz.de/?cid=1516630558>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Umweltbundesamt (2020): Fahrleistungen, Verkehrsaufwand und „Modal Split“. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#fahrleistung-im-personen-und-guterverkehr>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

VCD (2021): VCD vor Ort - Mobilität für Menschen. Forderungen. Online verfügbar unter <https://verkehrswende-brandenburg.vcd.org/die-forderungen/>, zuletzt aktualisiert am 25.02.2021, zuletzt geprüft am 25.02.2021.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) (2015): Positionspapier. Zukunftsszenarien autonomer Fahrzeuge Chancen und Risiken für Verkehrsunternehmen. Online verfügbar unter <https://www.vdv.de/position-autonome-fahrzeuge.pdf>, zuletzt geprüft am 23.02.2021.

Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH (VLP) (2021a): Rufbus Informationen. Online verfügbar unter <https://www.vlp-lup.de/rufbus/rufbus-informationen/#>, zuletzt aktualisiert am 29.01.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH (VLP) (2021b): VLP - Das Unternehmen. Online verfügbar unter <https://www.vlp-lup.de/ueber-vlp/unternehmen/>, zuletzt aktualisiert am 26.05.2020, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

VerkehrsRundschau (2021): Brandenburg: Pilotprojekt mit Wasserstoff-Zügen. Springer Fachmedien München GmbH. Online verfügbar unter <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/brandenburg-pilotprojekt-mit-wasserstoff-zuegen-2491251.html>, zuletzt aktualisiert am 25.02.2021, zuletzt geprüft am 25.02.2021.

Wikipedia (2021): Prignitz. Hg. v. Wikipedia. Online verfügbar unter <https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Prignitz&oldid=207564408>, zuletzt aktualisiert am 12.01.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Wissenschaftszentrum für Sozialforschung (WZB) (2016): Räumliche Mobilität und regionale Unterschiede. Auszug aus dem Datenreport 2016. Online verfügbar unter https://www.wzb.eu/system/files/docs/sv/iuk/11_dr2016_160421.pdf, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

Zur Hauptwache Lenzen (2021): Fahrplan der Elbefähren. Online verfügbar unter <https://www.zurhauptwache.de/aktivitaeten/elbefaehren/>, zuletzt aktualisiert am 16.02.2021, zuletzt geprüft am 16.02.2021.

**IZT - Institut für Zukunftsstudien
und Technologiebewertung gemeinnützige GmbH**

Tel.: +49 (0) 30 803088-0

Schopenhauerstr. 26
14129 Berlin

Berlin, AG Charlottenburg, HRB 18 636

Wissenschaftlicher Direktor
Prof. Dr. Stephan Rammler

Geschäftsführer
Dr. Roland Nolte

Aufsichtsratsvorsitzende
Doris Sibum

www.izt.de