

Touristische Inwertsetzung der Kyritz-Ruppiner Heide

Verkehrskonzept zur Verbesserung der touristischen Anbindung



Touristische Inwertsetzung der Kyritz-Ruppiner Heide

Verkehrskonzept zur Verbesserung der touristischen Anbindung

Gefördert aus Mitteln des Bundes und des Landes Brandenburg im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe: „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ – GRW-Infrastruktur.

Projektgesamtkoordination:

Fontanestadt Neuruppin für die KAG „Freiraum Ruppiner Land“
Herr Stefan Roggelin
Landkreis Ostprignitz-Ruppin, Team Kreisentwicklung,
Frau Victoria Juraschek

team red Deutschland GmbH

Almstadtstraße 7
10119 Berlin

Tel. + 49 (0) 30 138 986 35

Fax + 49 (0) 30 138 986 36

info@team-red.net

www.team-red.net

Projektleiter	Klaus Klöppel
Mitwirkende	Volkmar Wagner Angela Zscheischler
Gestaltung	Klaus Klöppel

Berlin, den 15.10. 2021

BILDNACHWEIS | Titelbild: Kaus Klöppel.

Inhaltsverzeichnis

1.	Ziele und Ablauf des Projekts	5
1.1	Zielstellungen	5
1.2	Projektablauf	5
2.	Kurzbeschreibung der Kyritz-Ruppiner Heide.....	7
2.1	Fläche und Lage	7
2.2	Geschichtlicher Abriss.....	7
2.3	Flora und Fauna	7
3.	Tourismus in der Kyritz-Ruppiner Heide.....	9
3.1	Touristische Entwicklung	9
3.2	Profil der Gäste	9
3.3	Quellmärkte und Gästeströme	11
4.	Touristische Erreichbarkeit	13
4.1	Eingänge zur KRH und Parkplätze	13
4.1.1	Eingangsbereich in Pfalzheim	13
4.1.2	Eingangsbereich in Neuglienicke	15
4.1.3	Eingangsbereich in Rossow	16
5.	Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV).....	18
5.1	Touristische Beschilderung	18
5.2	Beschilderung entlang der wichtigen MIV-Routen	19
5.3	Vorschläge zur Verbesserung der Wegeführungen für den MIV	20
5.4	Wegeführung zum möglichen Rundweg bei Neu Lutterow	24
6.	Erreichbarkeit zu Fuß und per Rad.....	25
6.1	Eindrücke von einer Begehung und Befahrung der Region	25
6.2	Erreichbarkeit der Kyritz-Ruppiner Heide zu Fuß.....	30
6.2.1	Rund um die KRH	30
6.2.2	Wanderwege zur KRH	30
6.3	Erreichbarkeit der Kyritz-Ruppiner Heide per Rad	33
6.3.1	Rund um die KRH	33
6.3.2	Mit dem Rad nach Neuglienicke.....	33
6.3.3	Mit dem Rad nach Pfalzheim.....	34
6.3.4	Mit dem Rad nach Rossow	36
6.3.5	Mit dem Rad nach Neu Lutterow	37
6.3.6	Alternativen zum Tourenrad	37
6.3.7	Schild und Richtung	37

7.	Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV)	40
7.1	Bahnverkehr	41
7.2	Busverkehr	44
7.2.1	Anbindung des Eingangsbereichs Rossow.....	44
7.2.2	Anbindung des Eingangsbereichs Pfalzheim	46
7.2.3	Anbindung des Eingangsbereiches Neuglienicke	48
7.2.4	Gesamtfazit der Analyse der bestehenden Verbindungen	49
7.2.5	Zugang zum System- Verknüpfungspunkte Bahn <> Bus und Bus- Haltestellen	50
7.2.6	Barrierefreiheit der Anbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln	61
7.2.7	ÖPNV-Anbindung des künftigen Eingangsbereiches Neu Lutterow	63
7.2.8	Touristische Zusatzinfos an Haltestellen und in den Fahrzeugen	64
7.3	Erreichbarkeit mit ÖV und Rad	68
7.4	Wegeführung und touristische Infrastruktur im Inneren der KRH.....	70
7.4.1	Bewertung des bisherigen Angebots.....	70
7.4.2	Vorgeschlagene Maßnahmen	71
8.	Weiterentwicklung des touristischen Angebots	73
8.1	Vermarktungsstrukturen und touristischer Auftritt	73
8.2	Bessere Vernetzung der touristischen Akteur:innen	75
8.3	Weiterentwicklung der touristischen Infrastruktur.....	76
8.3.1	Toilette am Heideturm.....	76
8.3.2	Rundwege innerhalb und außerhalb der KRH.....	77
8.4	Schaffung neuer touristischer Angebote.....	79
8.4.1	Gastronomische Angebote	79
8.4.2	Organisierte Angebote zur Heideblüte.....	79
8.4.3	Zusätzliche organisierte Touren außerhalb der Heideblüte.....	80
8.4.4	Angebote für jüngere Zielgruppen	80
8.4.5	Weitere Events und bessere Einbeziehung der Heidedörfer	81
8.4.6	Nächtlicher Sternenhimmel über der KRH	82
9.	Vorgeschlagene Maßnahmen im Überblick.....	84
9.1	Bessere Erreichbarkeit mit dem MIV.....	84
9.2	Bessere Erreichbarkeit zu Fuß und per Rad	86
9.3	Bessere Erreichbarkeit mit dem ÖV	89
9.4	Wegeführung im Inneren der KRH	92
9.5	Weiterentwicklung des touristischen Angebots in der KRH	93
9.5.1	Marketing.....	93
9.5.2	Vernetzung der touristischen Akteur:innen	94
9.5.3	Weiterentwicklung der touristischen Infrastruktur.....	95
9.5.4	Ausweisung und Vermarktung neuer touristischer Rundwege	97
10.	Umsetzungs-Fahrplan.....	98
11.	Anhang	100

1. Ziele und Ablauf des Projekts

1.1 Zielstellungen

Die im Landkreis Ostprignitz-Ruppin (OPR) gelegene Kyritz-Ruppiner Heide (KRH), eine der größten zusammenhängenden Heideflächen Europas, hat sich in den vergangenen Jahren zu einem attraktiven Freizeit- und Ausflugsziel entwickelt. Die KRH ist umgeben von touristischen Zentren wie der Ruppiner Seenlandschaft, der Prignitz und der Mecklenburgischen Seenplatte. Im Umkreis von etwa 50 Kilometern liegen wichtige Ferienorte wie Rheinsberg, Neuruppin, Mirow oder Röbel. Das Zentrum Berlins liegt nur etwa 100 Kilometer entfernt.

Durch ein zu entwickelndes Verkehrskonzept soll die touristische Erreichbarkeit der KRH mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie per Rad und zu Fuß verbessert werden. In dem Projekt sollten zudem Vorschläge für die Weiterentwicklung des Besucherleitsystems entwickelt werden. Das betrifft die Information und Lenkung entlang der großräumigen Verkehrsachsen wie die Beschilderung an wichtigen Haltestellen, Knoten- und Verkehrspunkten in der Region zur Information und Lenkung der Gäste. Bezogen auf die einzelnen Mobilitätsarten und für das geplante Leitsystem sollten die Maßnahmen priorisiert, ein Zeitplan mit den wichtigen Meilensteinen erstellt und die zu erwartenden Kosten und Fördermöglichkeiten dargestellt werden. Zugleich sollten Vorschläge zur Weiterentwicklung des touristischen Angebots und der touristischen Nutzung gemacht werden.

1.2 Projektablauf

In einer Auftaktbesprechung von team red mit Vertreter:innen des Landkreises OPR sowie der Stadt Neuruppin am 1. Juni 2021 wurden die Anforderungen der Ausschreibung konkretisiert und Verabredungen zum weiteren Projektablauf getroffen. Vereinbart wurde dabei, die Analysen auf die bislang touristisch genutzten Heideflächen im Süden zu konzentrieren, aber auch Überlegungen für einen neuen Aussichtspunkt bei Neu Lutterow bei den Erreichbarkeits-Betrachtungen mit zu berücksichtigen. Festgelegt wurde, dass das Projekt bis Mitte Oktober 2021 abgeschlossen werden muss.

Vereinbart wurde zudem die Bildung eines projektbegleitenden Steuerungskreises, dem Vertreter:innen des Landkreises, der umliegenden Kommunen, der beiden Tourismusverbände Prignitz sowie Ruppiner Seenland, des Naturparks Stechlin-Ruppiner Land sowie der Heinz Sielmann Stiftung angehören sollten.

Daran schloss sich eine intensive Analysephase an. Sie umfasste:

- die Betrachtung vorhandener Unterlagen und Studien
- Befahrungen und Begehungen der touristisch nutzbaren Heideflächen
- Befahrungen und Begehungen wichtiger Zufahrtsstraßen und -wege
- Gespräche mit Akteur:innen aus Tourismus, Natur- und Umweltschutz sowie Verkehr

Die Ergebnisse der Analyse wurden am 8. Juli 2021 in einer ersten Online-Konferenz den Mitgliedern des Steuerungskreises vorgestellt und mit diesen diskutiert. Auf dieser Grundlage erarbeitete team red Handlungsvorschläge zur besseren touristischen Anbindung sowie zur touristischen Inwertsetzung der KRH. Diese Vorschläge wurden bei einer zweiten Online-Konferenz mit den Mitgliedern des Steuerungskreises am 10. August 2021 vorgestellt und diskutiert. Daraufhin wurden von team red die Handlungsvorschläge weiter konkretisiert. Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden für die einzelnen Mobilitätsarten, für das geplante Leitsystem und die weitere touristische Inwertsetzung priorisiert und mit den zu erwartenden Kosten sowie Hinweisen auf Fördermöglichkeiten hinterlegt. Zudem wurde ein Zeitplan mit den wichtigen Meilensteinen erstellt. Der Abschlussbericht und die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden in einer Abschlusskonferenz am 12. Oktober 2021 den Mitgliedern des Steuerungskreises und weiteren kommunalen Vertreter:innen präsentiert.



Abbildung 1: Kutschfahrten in der Kyritz-Ruppiner Heide. Foto: Klaus Klöppel

2. Kurzbeschreibung der Kyritz-Ruppiner Heide

2.1 Fläche und Lage

Die KRH erstreckt sich im Nordwesten des Landes Brandenburg, südlich der Landesgrenze zu Mecklenburg-Vorpommern, zwischen den Städten Wittstock/Dosse, Rheinsberg sowie Neuruppin mit ihren Ortsteilen und dem Amt Temnitz mit seinen amtsangehörigen Gemeinden. Die in der Vergangenheit als Truppenübungsplatz genutzte Fläche hat eine Größe von rund 118 Quadratkilometern. Die Nord-Süd-Ausdehnung beträgt etwa 18,5 Kilometer, die Ost-West-Ausdehnung rund 13,5 Kilometer. Die Liegenschaft befindet sich komplett im Eigentum des Bundes. Sie wird durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) verwaltet und bewirtschaftet.

2.2 Geschichtlicher Abriss

Die KRH war bis zum Zweiten Weltkrieg Teil eines großen zusammenhängenden Waldgebiets, das überwiegend mit Kiefern besetzt war. Schädlingsbefall, großflächige Waldbrände und ein systematischer Einschlag von Nutzholz für Reparationszahlungen an die UdSSR führten nach 1945 zu einem deutlichen Rückgang des Waldbestands. Auf den freien Flächen begann 1949 ein Ausbau zum Truppenübungsplatz, der 1952 offiziell der UdSSR zur Nutzung übergeben wurde. Auf dem Areal entstanden Kasernen, Werkstätten, Munitionslager sowie ein Panzer- und Artillerieschießplatz. Seit 1960 wurde der südliche Teil zum Bombenabwurfgebiet ausgebaut.

Nach teilweisen Kampfmittelräumungen und dem Teilrückbau von Einrichtungen zogen die letzten russischen Truppen 1993 von dem Gelände ab und die Liegenschaft wurde dem Bund übergeben. Schon 1992 plante die Bundeswehr den Weiterbetrieb des sogenannten Bombodroms als Tiefflug- und Bombenabwurfplatz. Um dies zu verhindern, gründete sich im gleichen Jahr die Bürgerinitiative FREIE HEIDE. Damit begann eine rund 18-jährige Auseinandersetzung um die Zukunft der KRH mit Klagen von Privatpersonen, Unternehmen und Kommunen sowie einer Vielzahl von Protestaktionen. Im Jahr 2009 erklärte das Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg eine zuvor getroffene Verwaltungsentscheidung zur Inbetriebnahme des Bombodroms für nichtig. Damit war der Weg frei für eine zivile Nutzung des Geländes. Im Jahr 2011 erfolgte die Übertragung der Liegenschaft vom Bundesverteidigungsministerium an die BImA. Damit war die Grundlage für eine touristische Nutzung der KRH gegeben, die schrittweise erfolgt. Bis heute sind große Teile der Fläche noch mit Kampfmitteln belastet und dürfen nicht betreten werden. Die Kampfmittelbeseitigung ist noch in vollem Gange.

2.3 Flora und Fauna

Die KRH ist eine der größten zusammenhängenden Heideflächen in Deutschland. Geprägt ist sie durch große Calluna-Heideflächen, die im August und September lilafarben blühen. Im stark munitionsbelasteten Kernbereich der Heide dominieren Mischwälder. Das Gebiet ist ein Refugium für viele geschützte und gefährdete Tierarten. Fast 80 Vogelarten sind

dort heimisch, darunter der Wiedehopf als „Wappentier“ der Heide, aber auch Brachpieper, Ziegenmelker oder Heidelerche. Zudem haben dort auch Fisch- und Seeadler sowie Wanderfalken ihren Lebensraum. Bedeutend ist auch das Aufkommen an seltenen Fledermaus- und Schmetterlingsarten. Auch ein Wolfsrudel hat sein Revier in der Heide.

Mehr als 9.000 Hektar, rund drei Viertel der Fläche der KRH, sind als Flora-Fauna-Habitat (FFH) unter Schutz gestellt. Rund 4.000 Hektar dieser Fläche wurden als Nationales Naturerbe dauerhaft geschützt. Sie werden seit 2012 von der Heinz Sielmann Stiftung gepflegt und entwickelt. Nachdem zunächst nur rund 3.000 Hektar Fläche im Norden Bestandteil des Naturparks Stechlin-Ruppiner Heide waren, wurde im Jahr 2021 auch das übrige Gebiet der KRH zusammen mit weiteren Flächen in der Umgebung in den Naturpark integriert. Dessen Flächen vergrößerten sich damit von 68.500 auf 86.000 Hektar.



Abbildung 2: Blick vom Heideturm auf die Kyritz-Ruppiner Heide. Foto: Klaus Klöppel

3. Tourismus in der Kyritz-Ruppiner Heide

3.1 Touristische Entwicklung

Nachdem bereits ab 2010 erste Kremserfahrten durch die KRH organisiert wurden, erfolgte ab 2016 eine schrittweise Freigabe der sogenannten Südroute. Schritt für Schritt wurde im Süden des ehemals militärisch genutzten Geländes der insgesamt 13 Kilometer lange Heide-Erlebnisweg mit Schutzhütten und Rastplätzen eingerichtet, der zu Fuß, per Rad oder auf dem Pferd sowie durch Kutschunternehmen mit Sondergenehmigung genutzt werden kann. Nach Fertigstellung des Heideturms, eines 15 Meter hohen Beobachtungsturms auf dem Sielmann-Hügel, im Jahr 2019 ist das Gästeaufkommen weiter gestiegen. Im Turm wurde 2021 eine Dauerausstellung des Landkreises OPR zur Geschichte der KRH eröffnet. Sehr beliebt bei Gästen ist besonders der Zeitraum der Heideblüte im August und September.

Die öffentlich nutzbaren Bereiche der Kyritz-Ruppiner Heide befinden sich auf dem von der Heinz Sielmann Stiftung betreuten Gebiet. Die zugänglichen Wege beginnen an den Eingängen in Rossow, Pfalzheim und Neuglienicke. In Pfalzheim entstand ein großer Pkw-Parkplatz mit Schutzhütte, der 2021 durch eine Trockentoilette ergänzt wurde. In Neuglienicke wird 2021 ein weiterer Parkplatz mit Trockentoilette errichtet, im Eingangsbereich von Rossow soll ebenfalls ein Parkplatz entstehen. Mehrere Kutschunternehmen aus der Region bieten Kutschfahrten durch die Kyritz-Ruppiner Heide an, die in der Regel in Neuglienicke starten und enden. Darüber hinaus bieten mehrere Natur- und Landschaftsführer:innen geführte Touren zu unterschiedlichen Themen in der Heide an. In Pfalzheim gibt es eine private Vermietung von elektrisch unterstützten Fatbikes, die mit ihren breiten Reifen für die Nutzung auf den sandigen Wegen in der Heide gut geeignet sind.

Ein Hemmnis für die touristische Entwicklung ist das nur sehr geringe Angebot an Übernachtungsmöglichkeiten sowie von gastronomischen Betrieben außerhalb der touristischen Zentren. So gibt es in den drei Heidedörfern im Bereich der Eingänge zur KHR nur eine gastronomische Einrichtung, die auch nur an wenigen Tagen geöffnet ist.

3.2 Profil der Gäste

Systematische Erhebungen zu den Gästen der Heide, deren Herkunft, Anreise oder Aktivitäten, liegen leider nicht vor, sollten aber zu einer touristischen Weiterentwicklung der KRH und der Heidedörfer unbedingt erfolgen. So kann hier nur auf persönlichen Eindrücke der Bearbeiter:innen sowie Gespräche mit touristischen Akteur:innen zurückgegriffen werden. Diese lassen folgende Schlüsse zu:

- Besuche konzentrieren sich auf die Monate August und September, wenn die Calluna-Heide blüht. In den übrigen Monaten ist die Zahl der Gäste eher gering.
- Gäste stammen vor allem aus der Altersgruppe zwischen 50 und 70 Jahren. Jüngere Menschen und Familien sind eher unterrepräsentiert. Die Betreiber des Fatbike-Verleihs wiesen jedoch darauf hin, dass ihr Angebot häufiger von jüngeren Menschen und Familien genutzt wird.

- Bei den Kutschfahrten ist in den vergangenen Jahren die Zahl der Teilnehmenden eher rückläufig, allerdings bei einem leicht steigenden Anteil von Familien. Anbieter führen den Rückgang darauf zurück, dass nur eine Route befahren werden kann und nur wenige Gäste das gleiche Angebot mehrmals nutzen möchten.
- Zu den Besucher:innen gehören Einwohner:innen aus der Region, Gäste, die in der Region ihren Urlaub verbringen und Menschen, die zum Beispiel aus Berlin gezielt anreisen.
- Auch als Folge von Corona gibt es eine wachsende Zahl von Wohnmobil-Tourist:innen, die zum Teil auch auf dem Parkplatz in Pfalzheim übernachten.
- Bei geführten Touren ist die Nachfrage unterschiedlich groß. Sehr gut nachgefragt, manchmal sogar durch spontane Gäste überlaufen, sind zum Beispiel die Angebote zur nächtlichen Sternenbeobachtung auf dem Heinz-Sielmann-Hügel.

Die KRH und ihre Umgebung locken mit Angeboten, die grundsätzlich auf ein breites Interesse in der Bevölkerung stoßen. So zeigte eine Studie zum Naturtourismus aus dem Jahr 2016, das mehr als 70 Prozent der Deutschen ein großes oder sehr großes Interesse daran haben, sich in der Natur aufzuhalten (BTE, Naturtourismus in Deutschland, 2016). Zu den beliebtesten Aktivitäten in der Natur gehören laut Studie Wandern, Tierbeobachtungen und Radfahren.

Die Corona-Pandemie hat den Trend zur aktiven Erholung in der Natur verstärkt. Das zeigen auch statistische Erhebungen, nach denen der Natur- und Wanderurlaub in der Beliebtheitsskala der Deutschen steigt. Im aktuellen Destination Monitor Deutschland der Gesellschaft für Konsumforschung (GfK) für 2020 nennen 68 Prozent der Befragten Aufenthalte in der Natur als beliebteste Aktivität im Urlaub, ein Plus von zwölf Prozent gegenüber dem Vorjahr. Spazierengehen wird von 42 Prozent der Befragten genannt (+ 6 Prozent), Wandern von 38 Prozent (+ 10 Prozent) und Radfahren von 17 Prozent (+ 6 Prozent). (Quelle: Zahlen Daten Fakten 2021, hg. vom Deutschen Tourismusverband)

Seitens des Tourismusverbands Ruppiner Seenland wurde darauf hingewiesen, dass der Wandertourismus in der Region an Bedeutung gewinnt. Dort setzte man bisher vor allem auf den Tourismus auf und am Wasser sowie auf Radtourismus. Für den Tourismusverband Prignitz haben der Rad- und Wandertourismus traditionell einen höheren Stellenwert. Dort wird bereits der Heide-Erlebnispfad als Wanderroute vermarktet. Im Vergleich zu anderen



Abbildung 3: Radelnde in der Kyritz-Ruppiner Heide. Foto: Klaus Klöppel

klassischen Wanderregionen gibt es in beiden Tourismusregionen noch kein System von ehren- und/oder hauptamtlichen Wegewarten oder nur erste Ansätze dafür.

3.3 Quellmärkte und Gästeströme

Zu den Gästen der KRH gehören

- Tagesbesucher:innen aus der näheren Umgebung oder weiter entfernten Orten
- Tagesgäste, die auf der Fahrt zu weiter entfernten (Urlaubs-)Zielen einen Abstecher machen
- Menschen, die in der Region ihren Urlaub verbringen

Erhebungen zeigen, dass bei touristisch motivierten Tagesreisen die durchschnittliche Entfernung vom Wohnort etwa 80 Kilometer beträgt. Anreisen von bis zu 1,5 Stunden zum Ziel der Reise werden von einer deutlichen Mehrheit der Tagestourist:innen akzeptiert, ein relevanter Teil nimmt auch längere Anreisen in Kauf. Nach Erhebungen des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr (dwif) für das Land Brandenburg bewegen sich 70 Prozent der Tagesausflügler:innen dort in einer Distanz von bis zu 50 Kilometern zu ihrem Wohnort und weitere 19 Prozent in einer Distanz von mehr als 50 bis 100 Kilometern (Quelle: dwif, Tagesreisemonitor Brandenburg 2020).

- Ein Teil der Gäste der KRH sind Tagesbesucher:innen aus der unmittelbaren Umgebung, dem Landkreis Ostprignitz-Ruppin. Dieser zählt rund 100.000 Einwohner:innen. Innerhalb des Kreises liegen die weitesten Entfernungen zur KRH etwa 60 Kilometer und bewegen sich damit in einem Rahmen, der für Tagesausflüge üblich ist.
- Auch große Teile der Nachbarkreise Havelland, Prignitz, Mecklenburgische Seenplatte, Uckermark, Barnim und Oberhavel liegen im Einzugsgebiet der KRH. Für etwa 300.000 Einwohner:innen aus diesen Gebieten ist die KRH zumindest mit dem Pkw innerhalb von einer Stunde erreichbar, für weitere 200.000 liegt die durchschnittliche Anreisezeit zwischen 60 und 90 Minuten.
- Die Metropole Berlin ist der zahlenmäßig wichtigste Quellmarkt für Tagesgäste in der Region der KRH. Die Entfernung von Berlin-Alexanderplatz zu den Eingängen der KRH beträgt knapp unter 100 Kilometer. Aus den nördlichen und nordwestlichen Bezirken Spandau, Reinickendorf und Pankow dauert die Anreise mit dem Pkw etwa eine Stunde. In diesem Gebiet leben etwa 920.000 Menschen. Aus den meisten übrigen Berliner Bezirken sowie aus Potsdam ist eine Anreise innerhalb von anderthalb Stunden möglich. Auch das ist eine Zeit, die viele Tagestourist:innen noch akzeptabel finden. Dieses Gebiet umfasst weitere zwei Millionen Menschen. Lediglich aus den südöstlichen Bezirken Treptow-Köpenick und Neukölln sowie Teilen von Schöneberg-Tempelhof dauert die Anreise länger. Zumindest aus Teilen Berlins ist auch eine Anreise mit dem ÖPNV oder mit ÖPNV und Fahrrad im Rahmen eines Tagesausflugs in akzeptablen Zeiten möglich.

Eine weitere Zielgruppe sind Gäste, die auf ihrer (Urlaubs-)Reise an die Ostsee oder zur Mecklenburgischen Seenplatte einen Abstecher in die KRH machen. Diese Gruppe ist mangels systematischer Erhebungen nicht quantifizierbar.

Die KRH liegt inmitten eines attraktiven touristischen Gebiets. Allein in der Stadt Rheinsberg wurden 2019, vor Beginn der Corona-Pandemie, fast 600.000 Übernachtungen in Betrieben mit zehn und mehr Betten registriert. Neuruppin zählte im Vergleichsjahr rund 210.000 Übernachtungen, Lindow rund 150.000 und Wittstock/Dosse etwa 44.000. Hinzu kommen die Ferienzentren Mirow, Wesenberg, Rechlin und Röbel im benachbarten Landkreis Mecklenburgische Seenplatte und Fürstenberg/Havel im Landkreis Oberhavel, die ebenfalls weniger als 50 Kilometer entfernt von der KRH liegen. Sie verzeichneten 2019 zusammengekommen rund 930.000 Übernachtungen. In der gesamten Ferienregion rund um die Kyritz-Ruppiner Heide gab es 2019 mehr als 500.000 Feriengäste mit fast zwei Millionen Übernachtungen, die eine potenzielle Zielgruppe für die KRH sind. Aus wichtigen Ferienorten ist eine Anreise nicht nur mit dem Pkw, sondern auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder per Rad möglich.

Aus dem Zentrum von Hamburg sind es etwa 200 Kilometer oder gut zwei Stunden Fahrt per Pkw in die KRH. Aus der westpolnischen Metropole Szczecin (Stettin) sind es rund 150 Kilometer Entfernung und ebenfalls etwa zwei Stunden Fahrt im Pkw. Aufgrund dieser Entfernungen dürfte für die überwiegende Zahl der Bewohner:innen ein Tagesausflug in die KRH nicht in Frage kommen, gegebenenfalls aber eine mehrtägige Reise in die Region, die auch mit anderen Aktivitäten verbunden ist.

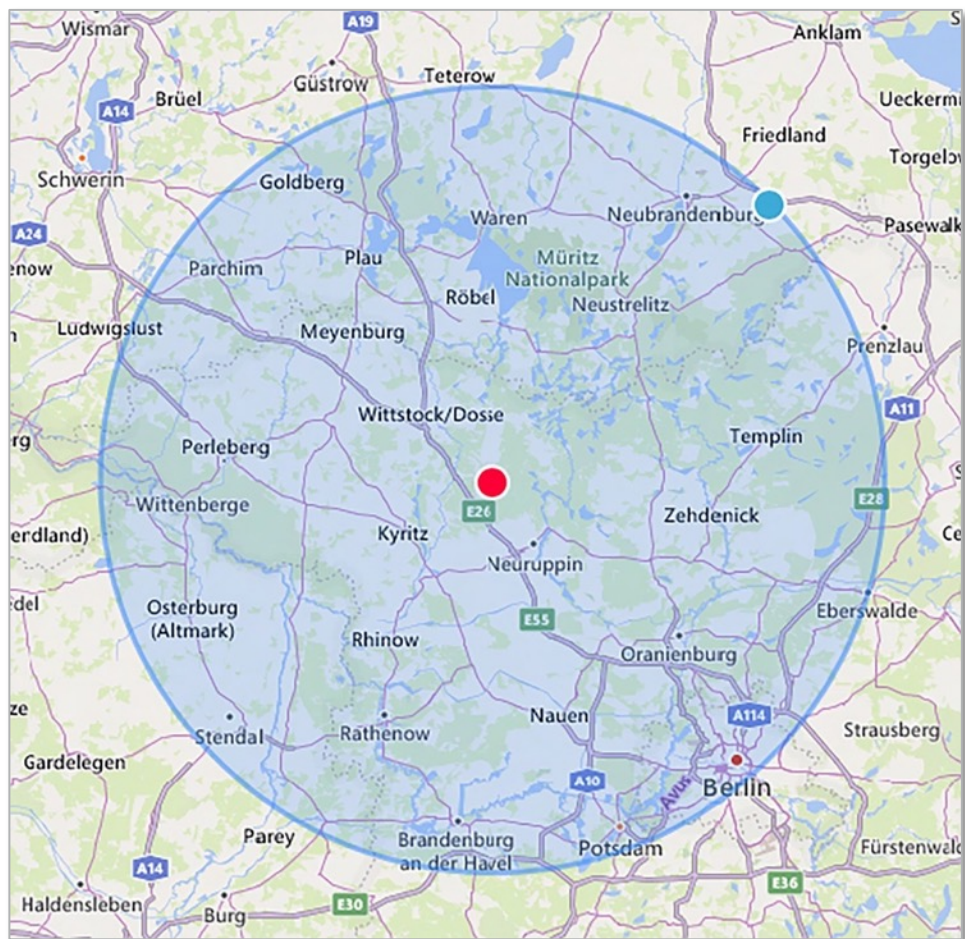


Abbildung 4: Einzugsgebiet der KRH in einem Radius von 80 Kilometer rund um Pfalzheim. In diesem Gebiet leben rund 3,5 Millionen potenzielle Tagesbesucher:innen. Quelle: CalcMaps, Bearbeitung: team red.

4. Touristische Erreichbarkeit

Öffentlich zugänglich ist bislang nur der südliche Bereich der KRH, der durch die Heinz Sielmann Stiftung betreut wird. Zu diesem Bereich gibt es drei Zugänge in Rossow, Pfalzheim und Neuglienicke. Im Gespräch ist darüber hinaus die Errichtung eines kleineren öffentlich zugänglichen Bereichs mit Aussichtshügel im Nordosten bei Alt Lutterow.



Abbildung 5: Schematischer Überblick über den touristisch zugänglichen Bereich im Süden der KRH mit den Eingängen Rossow, Pfalzheim und Neuglienicke. Quelle: Heinz Sielmann Stiftung

4.1 Eingänge zur KRH und Parkplätze

Die drei Zugänge im Süden der KRH haben einen unterschiedlichen Charakter und eine unterschiedliche touristische Bedeutung. Deshalb empfehlen wir auch eine unterschiedliche Schwerpunktsetzung bei der Weiterentwicklung.

4.1.1 Eingangsbereich in Pfalzheim

Pfalzheim gehört zur Gemeinde Temnitzquell im Amt Temnitz. Der Eingang in der Nähe des Dorfes ist bisher am meisten frequentiert. Er wird vor allem von Gästen genutzt, die mit eigenem Auto, Wohnmobil oder Kraftrad anreisen. Ihnen steht rund 200 Meter vom Eingang entfernt ein großer Parkplatz zur Verfügung, der für etwa 50 Fahrzeuge ausgelegt ist. Die Zuwegung zum Parkplatz erfolgt vom Ortseingang über eine etwa 500 Meter lange Schotterstraße. Diese wies zum Zeitpunkt der Projektbearbeitung einige Schäden im Belag auf, war aber noch gut befahrbar. Es gibt am Parkplatz eine größere Schutzhütte für Gäste. Am Rande des Parkplatzes wurde 2021 eine Trockentoilette aufgestellt, die vom Verein Temnitzquell gepflegt wird.

Empfehlungen

Durch die Nähe zum Heideturm als ein touristisches Highlight der KRH und Ort für verschiedene Events sollte der Eingang bei Pfalzheim auch für die Gruppe der Radtourist:innen aufgewertet werden. Da die sandigen Heidewege mit normalen Tourenrädern nur sehr



Abbildung 6: Parkplatz in Pfalzheim. Foto: Klaus Klöppel

schwer befahrbar sind, empfehlen wir, am dortigen Parkplatz eine sichere Abstellanlage für Fahrräder zu errichten. Für Zweiräder bieten sich gängige Bügelsysteme zum sicheren Ansperrern an. Für die immer häufiger verwendeten hochpreisigen E-Bikes gibt es ein breites Angebot an Fahrradgaragen, die eine größere Sicherheit vor Diebstahl und Vandalismus versprechen. Sie können mit einem Schloss wahlweise für ein Pfand- oder Kassiersystem ausgestattet werden. Eine mögliche Alternative sind abschließbare Spinde, in denen – ebenfalls gegen Pfand oder Münzeiwurf – Akkus von E-Bikes, aber auch andere Wertsachen wie Helm oder Fahrradtasche sicher aufbewahrt werden können.

Obwohl der Parkplatz bisher nicht als Wohnmobil-Stellplatz ausgewiesen ist, wird er bereits jetzt gelegentlich als Übernachtungsplatz genutzt. Wir empfehlen, diesen Zustand zu legalisieren und Kurzzeit-Stellplätze für Wohnmobile dort offiziell auszuweisen. Bis zu vier Plätze für kurzzeitige Aufenthalte können dort eingerichtet werden, ohne dass die Campingplatz-Verordnung des Landes greift. Diese Plätze sind vorgesehen für Kurzaufenthalte von einer bis maximal drei Nächten und für autarke Fahrzeuge, die über ein geschlossenes Abwassersystem mit eigener Bordtoilette verfügen. Da die neu entstandene Trockentoilette auf dem Parkplatz nachts nicht abgeschlossen ist, kann diese ebenfalls von Gästen mit Wohnmobilen genutzt werden. Die Ausweisung als Kurzzeit-Stellplatz kann zur Attraktivitätssteigerung der KRH beitragen, da auf diese Weise Gäste die Möglichkeit haben, auf kurzem Weg die Natur in der Heide und nachts den dort sehr gut sichtbaren Sternenhimmel zu erleben.

Die offizielle Ausweisung kann auf Beschluss der Gemeinde erfolgen, der Platz würde dann durch das offizielle Zeichen 365-67, ergänzende Stellplatz-Regeln sowie Markierungen auf dem Parkplatz gekennzeichnet. Die Gemeinde kann zudem eine Übernachtungsgebühr (z.B. 8-10 Euro pro Fahrzeug und Nacht) festlegen. Eine Anmeldung könnte online oder telefonisch erfolgen, die Zahlung durch Überweisung. Alternativ kann die Verpachtung an den Verein Temnitzquell übergeben werden, der auf diese Weise Einnahmen als Kompensation für die Pflege der Toilette generieren kann.



Abbildung 7: Zeichen 365-67

Im Dorf Pfalzheim gibt es eine Vermietung von elektrisch unterstützten Fatbikes, die sich für Fahrten auf den sandigen Heidewegen sehr gut eignen. Die Betreiberfamilie plant eine schrittweise Erweiterung des Fatbike-Angebots und überlegt eine Ergänzung durch elektrisch unterstützte Go-Carts, die insbesondere für Familien ein interessantes Angebot darstellen können. Zudem überlegt sie, einen Imbiss oder ein kleines Café einzurichten. Gegebenenfalls könnte ein solches temporäres Angebot durch einen Automaten-Service für Getränke und Snacks an Schließtagen ergänzt werden. Zur Umsetzung der Pläne bedarf es einer Beratung der Betreiber und gegebenenfalls einer Förderung der geplanten Investitionen.

4.1.2 Eingangsbereich in Neuglienicke

Neuglienicke gehört zum Ortsteil Gühlen-Glienicke in der amtsfreien Stadt Neuruppin. Unweit des dortigen Eingangs starten fast alle Kremser ihre Fahrten durch die KRH. Am westlichen Ende des Dorfes, etwa 1.200 Meter vom Eingang zur KRH entfernt, entstand 2021 ein neuer Parkplatz. Dieser wird über 14 Pkw-Stellplätze, zwei Stellplätze für Busse und/oder Kremser sowie zwei ausgewiesene Wohnmobil-Stellplätze verfügen. Dort entstehen ebenfalls eine Schutzhütte sowie eine Trockentoilette. Weitere nicht ausgewiesene Parkmöglichkeiten gibt es bei Bedarf entlang der Dorfstraße.



Abbildung 8: Zuwegung zum Eingang Neuglienicke. Foto: Klaus Klöppel

Empfehlungen

Für den Standort schlagen wir eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung durch eine Verlängerung der Ausflugslinie BUS 794 „Tierpark-Heide-Linie“ bis zur Haltestelle Neuglienicke, Forsthaus vor (ausführlicher in Kap. 7.2.3). Damit wird der Standort von wichtigen touristischen Zentren sowie von den Bahnhöfen Rheinsberg und Neuruppin leichter erreichbar. Zudem kann am neuen Parkplatz ein direkter Umstieg vom Bus in den Kremser erfolgen. Für Radfahrende, die in den Kremser umsteigen möchten, sollten einige Fahrradbügel zum sicheren Abstellen der Räder aufgestellt werden.

Der Zugang vom neuen Parkplatz bis zum Eingang zur KRH wird durch einen vogelkundlichen Weg aufgewertet, der in privater Initiative bereits im Herbst 2021 entstehen soll. Geplant sind etwa 50 Stationen zwischen dem östlichen Ortseingang von Neuglienicke und dem Eingang zur KRH, die zum Teil auf Privatgrundstücken, zum Teil auf Grundstücken der Forstverwaltung aufgestellt werden sollen. Die Tafeln zeigen jeweils einen Vogel, der im Ort heimisch ist.

Im Ort gibt es die Gaststätte Kleines Waldhaus. Sie ist derzeit von August bis Oktober an Wochenenden, in übrigen Zeiten nur auf Anfrage für Gruppen geöffnet. Seitens des Betreibers gibt es die Bereitschaft, bei steigender Nachfrage auch die Öffnungszeiten schrittweise auszuweiten. Ein Automaten-Service für Getränke und Snacks könnte auch hier das touristische Angebot außerhalb der Öffnungszeiten ergänzen. Der Betreiber denkt zudem über weitere Veranstaltungen wie kleine Regionalmärkte nach. Nach seiner Ansicht können auf dem eigenen Parkplatz auch Übernachtungsmöglichkeiten für Wohnmobile ausgewiesen werden. Auch hier empfiehlt sich eine Beratung und organisatorische Hilfe bei der Angebotserweiterung.

4.1.3 Eingangsbereich in Rossow

Rossow ist ein Ortsteil von Wittstock/Dosse. Der Eingang zur KRH liegt fast zwei Kilometer vom Dorfzentrum entfernt. Von den drei Eingängen zur KRH ist Rossow der am wenigsten frequentierte. Das liegt auch daran, dass von dort der Weg zum Heideturm mit mehr als fünf Kilometern am längsten ist. Allerdings bietet die Strecke durch eine vielseitige Flora einen besonderen Reiz.

Im Bereich des Eingangs gibt es noch keinen Parkplatz, obwohl dieser auf Wegweisungen bereits ausgewiesen ist. Seitens der Stadt Wittstock ist geplant, in den nächsten fünf bis sechs Jahren einen kleinen Parkplatz anzulegen. Dieser soll an der Zuwegung zur KRH, etwa 500 Meter vom Eingangstor entfernt, entstehen. Die Zuwegung erfolgt über einen landwirtschaftlich genutzten unbefestigten Weg, der tiefe Spurrillen aufweist. Dieser soll im Zusammenhang mit dem geplanten Bau eines Parkplatzes ertüchtigt werden. Bereits jetzt wird der Weg für Fußgänger:innen und Radfahrende durch die Pflanzung von Schatten spendenden Bäumen aufgewertet.



Abbildung 9: Standort des geplanten Parkplatzes in Rossow. Foto: Klaus Klöppel

Empfehlungen

Da bis zum Bau eines Parkplatzes noch einige Jahre vergehen werden, empfehlen wir, die entsprechenden Hinweise auf den Wegweisungen vorübergehend zu überdecken.

Das Potenzial des Zugangs Rossow kann in Zukunft besser genutzt werden. Hierzu bedarf es unabhängig vom Bau eines neuen Parkplatzes zunächst einiger Maßnahmen im Bereich der Zuwegung. Zum einen bedarf der teilweise stark zerfurchte Weg einer Erneuerung und regelmäßigen Pflege, damit er auch für Gäste attraktiver wird, die zu Fuß oder per Rad unterwegs sind. Zudem ist die Wegweisung an der Einmündung der L 18 von der Landstraße aus sehr schlecht zu erkennen. Hier schlagen wir vor, den Schildermast näher an die Straßeneinmündung zu versetzen.

Die lange Zuwegung zum Eingang wird einerseits durch die bereits geplante Fortführung der Baumpflanzung attraktiver. Wir empfehlen darüber hinaus eine weitere Aufwertung durch die Installation von Infotafeln entlang der Strecke. Ein Vorschlag ist ein Themenweg zur Auseinandersetzung um die „Freie Heide“, auf dem Aktivist:innen der damaligen Protestbewegung porträtiert werden, um deren Erfahrungen auch für spätere Generationen zu bewahren. Fotos und Zitate der Porträtierten können ergänzt werden durch Tondokumente, die über einen QR-Code auf dem eigenen Smartphone abrufbar sind.

Ein touristisches Kleinod von Rossow ist die spätgotische Dorfkirche mit ihren mittelalterlichen Fresken und ihrem Schnitzaltar. Deren Besuch lässt sich mit einem Spaziergang in die KRH gut verbinden. Durch die Fertigstellung des neuen Radwegs begleitend zur Bahnlinie zwischen Rossow und Fretzdorf noch im Jahr 2021 wird Rossow vom Bahnhof Fretzdorf leichter per Rad oder zu Fuß erreichbar. Der Standort kann aufgewertet werden durch organisierte Touren, die zum Beispiel am Bahnhof Fretzdorf beginnen, von dort entlang der

Bahnstrecke zur Kirche führen und weiter durch die KRH, vorbei am Heide-Turm bis Pfalzheim. Von dort könnte ein Bustransfer zum Bahnhof Fretzdorf organisiert werden.



Abbildung 10: Dorfkirche in Rossow. Foto: Klaus Klöppel

5. Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV)

Nach Einschätzung regionaler Akteur:innen gelangen die meisten Besucher:innen mit dem motorisierten Individualverkehr (Pkw, Kraftrad, Wohnmobil) zur KRH. Das wird durch eigene Beobachtungen der Projektarbeitenden gestützt. Die Haupt-Reiserouten mit dem MIV sind aus Richtung

- **Berlin** auf der Autobahn A 24 bis zu den Abfahrten Neuruppin oder Herzprung. Von dort gibt es unterschiedliche Wegeführungen zu den Eingängen der KRH
- **Hamburg** auf der A 24 bis zur Abfahrt Herzprung und von dort weiter auf der L 18 bis Pfalzheim
- **Rostock** auf den A 19 und A 24 bis zur Abfahrt Herzprung und von dort weiter auf der L 18 bis Pfalzheim
- **Szczecin** auf den L 25 und L 15 über Prenzlau und Fürstenberg/Havel bis Rheinsberg. Von dort weiter auf der K 6812 bis zum Eingang Neuglienicke
- **Mecklenburgische Kleinseenplatte** und **südliche Müritz** (Röbel, Rechlin, Mirow) zunächst bis Flecken Zechlin und von dort auf der L 15, L 16 nach Neuglienicke
- **Wittstock** auf der A 24 oder L 14 Richtung Herzprung und weiter auf der L 18 Richtung Pfalzheim
- **Neuruppin** auf der L 16 bis Neuglienicke oder auf der L 16 und L 18 bis Pfalzheim
- **Lindow (Mark)** bis Rheinsberg und von dort auf der K 6812 bis Neuglienicke
- **Rheinsberg** auf der K 6812 bis Neuglienicke

Die Anreise mit dem MIV erfolgt über gut ausgebaute Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen und nur auf einigen wenigen Kilometern über kleine, aber gut zu befahrende Nebenstraßen.

5.1 Touristische Beschilderung

Trotz zunehmender Nutzung von Navigationsgeräten ist eine möglichst lückenlose Aus-schilderung der Wege nach einem einheitlichen und leicht verständlichen System für tou-ristische Ziele sinnvoll. Sie dient nicht nur der Orientierung der Fahrenden, die noch ohne Navi unterwegs sind, sondern ist auch ein wichtiges Marketinginstrument, weil es Rei-sende, die in der Region unterwegs sind, auf die Sehenswürdigkeiten hinweist und damit zum Besuch animiert.

Ihre Bedeutung belegt eine repräsentative Befragung der Hochschule Harz von 2020 zur Braunbeschilderung an Autobahnen. Danach gab jede:r Sechste der 1.100 Befragten an, schon einmal spontan den braunen Hinweisschildern gefolgt zu sein. Zwei Drittel von ihnen nahmen dafür auch längere Fahrtzeiten von bis zu 30 Minuten bis zu der Sehenswürdigkeit in Kauf. Zwei von drei Befragten erinnerten sich an Schilder und dort abgebildete Se-henswürdigkeiten, nur vier Prozent gaben an, die Schilder nicht wahrzunehmen.

Für die touristische Beschilderung trägt grundsätzlich der Betreiber der touristischen Einrichtung die Kosten der Aufstellung und Unterhaltung. Folgende Zeichen werden zur touristischen Beschilderung genutzt:

Zeichen 386.3 Touristische Unterrichtungstafel an Autobahnen



Abbildung 11: Beispiel Autobahn-Beschilderung.

Die Braunbeschilderung besteht aus dem Namen des Objekts und einer Motivdarstellung (Größe 2,40 x 3,60 m). In der Regel werden maximal zwei Tafeln zwischen zwei Abfahrten aufgestellt. Das Ziel soll maximal zehn Kilometer Luftlinie von Anschlussstelle entfernt sein, in Ausnahmefällen darf es auch weiter entfernt sein, wenn das Objekt eine besondere Bedeutung hat. Als Regelwerk gelten die Richtlinien für die touristische Beschilderung (RtB 2008),

touristische Beschilderung (RtB 2008). Ergänzend dazu gibt es Verfahrensregelungen der Landesministerien. Zuständig für die Beantragung ist der Landesbetrieb Straßenwesen. Die Antragsbearbeitung kann sehr lange dauern.

Zeichen 386.1 Touristischer Hinweis mit kennzeichnender Funktion

Hierfür gibt es verschieden Varianten: Richtungswegweiser sind solitäre braune Hinweisschilder mit Schrift in weißer Farbe, die außerhalb von Autobahnen aufgestellt werden. Touristische Hinweise mit weißer Schrift auf braunem Untergrund können auch in Vorwegweiser und Wegweiser integriert werden. Sie sind vorgesehen für bedeutsame Ziele von allgemeinem touristischem Interesse, die sich in der Regel maximal zehn Kilometer Luftlinie von dem Hinweisschild entfernt befinden. Auch hier sind bei bedeutsamen Zielen größere Entfernungen möglich. Als Regelwerk gelten die Richtlinien für die touristische Beschilderung (RtB 2008), ergänzend dazu gibt es Verfahrensregelungen der Landesministerien. Zuständig für die Beantragung ist die Untere Straßenverkehrsbehörde beim Landkreis.



Abbildung 12: Richtungs-Wegweiser. Foto: Klaus Klöppel

5.2 Beschilderung entlang der wichtigen MIV-Routen

Entlang der Autobahn A 24 gibt es bislang noch keine touristischen Hinweisschilder (Zeichen 386.3) für die Kyritz-Ruppiner Heide, die Vorbeifahrende auf diese Attraktion hinweisen können. Rund um die KRH gibt es zur Wegeführung an 13 Landes- und Kreisstraßen

eine Braunbeschilderung (Zeichen 386.1) auf Vorwegweisen und/oder Richtungswegweisern. Diese ermöglichen bereits eine gute Orientierung und bedürfen nur einiger Änderungen bzw. Ergänzungen. Die folgende Karte zeigt die bisherigen Standorte der Braunbeschilderung.

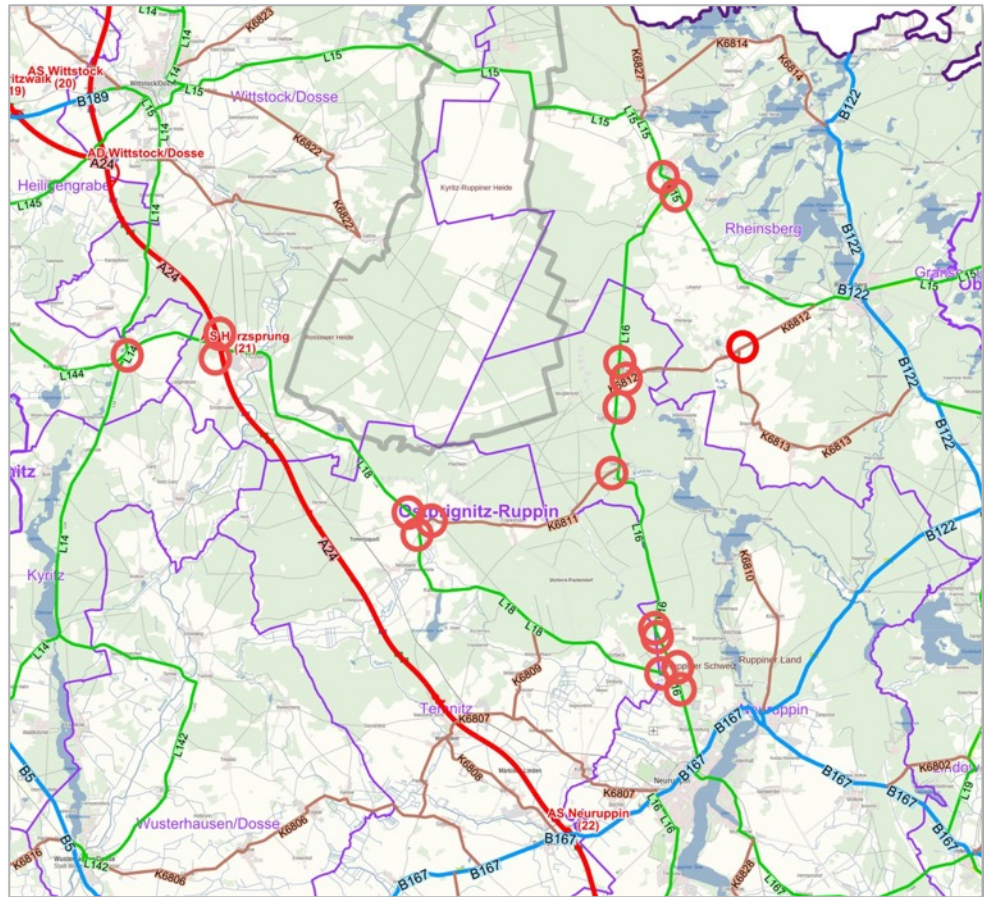


Abbildung 13: Aktuelle Standorte der Braunbeschilderung im Umfeld der KRH (Quelle: LK OPR, Bau- und Umweltamt, Bearbeitung: team red)

5.3 Vorschläge zur Verbesserung der Wegeführungen für den MIV

Mit der Anlage eines Parkplatzes wird der Eingangsbereich Neuglienicke für den MIV aufgewertet. Der Standort ist vor allem interessant für Gäste, die von dort eine Tour mit dem Kremser durch die Heide starten möchten. Bislang ist aus Richtung Neuruppin nur die Wegeführung nach Pfalzheim ausgewiesen. Wir schlagen vor, dass entlang der L 16 auch die Wegeführung zum ähnlich weit entfernten Eingang Neuglienicke markiert wird.

Um eine eindeutige Wegführung für die Gäste zu ermöglichen, empfehlen wir, die bisher aufgestellten touristischen Hinweisschilder „Kyritz-Ruppiner Heide“ durch einen zusätzlichen Hinweis auf den jeweiligen Eingang Pfalzheim oder Neuglienicke zu ergänzen. In der Regel sollte es möglich sein, vorhandene Wegweisungen mit einer neuen Folie zu bekleben, um so den kompletten Ersatz der Schilder zu vermeiden.



Abbildung 14: Ergänzung der Pfeilwegweisung.
Montage: team red

Im Einzelnen halten wir folgende Maßnahmen entlang von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen für notwendig:

L 16 aus Richtung Neuruppin

Vor dem Abzweig zur L 18 wird nur auf den Zugang Pfalzheim verwiesen. Der Vorwegweiser sollte zusätzlich auch auf den Zugang Neuglienicke hinweisen. Erforderlich ist zudem ein neuer Pfeilwegweiser in Fahrtrichtung der L 16 zum Eingang Neuglienicke.

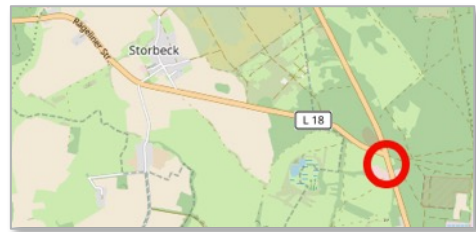


Abbildung 15.1 / 15.2: Abzweig L 16/L 18 aus Richtung Neuruppin. Foto: Klaus Klöppel, Karte: OpenStreetMap

Vor dem Abzweig zur K 6811 empfehlen wir eine Ergänzung der Eingänge Neuglienicke und Pfalzheim auf dem Vorwegweiser sowie zusätzliche Pfeilwegweiser zu diesen beiden Eingängen.



Abbildung 16: Abzweig L16 / K 6811. Karte: OpenStreetMap

L 16 aus Richtung Flecken Zechlin

Vor dem Abzweig zur K 6811 empfehlen wir eine Ergänzung auf dem Vorwegweiser zum Eingang Pfalzheim sowie einen zusätzlichen Pfeilwegweiser dorthin.

In Ortslage Flecken Zechlin

Für Gäste aus Richtung Mirow, Röbel und Rechlin empfehlen wir als Ergänzung Richtungswegweiser am nördlichen Ortsende am Abzweig K 6827 / K 6814 sowie am südlichen Ortsende vor dem Abzweig K 6814 / L 15 (Rheinsberger Straße / Friedensstraße).



Abbildung 17.1 / 17.2: Beschilderung Ortslage Flecken Zechlin. Foto: Klaus Klöppel, Karte: OpenStreetMap

Aus Richtung Berlin ab A 24 – Abzweig Neuruppin

An Abfahrt Neuruppin von A 24 auf B 167 empfehlen wir einen zusätzlichen Pfeilwegweiser zur KRH in Richtung Neuruppin. In Neuruppin sollte eine Verkehrslenkung durch Pfeilwegweiser von der B 167 über Certaldo-Ring, Nymburk-Ring und Bad-Kreuznach-Ring auf die Wittstocker Allee (L 16) erfolgen.

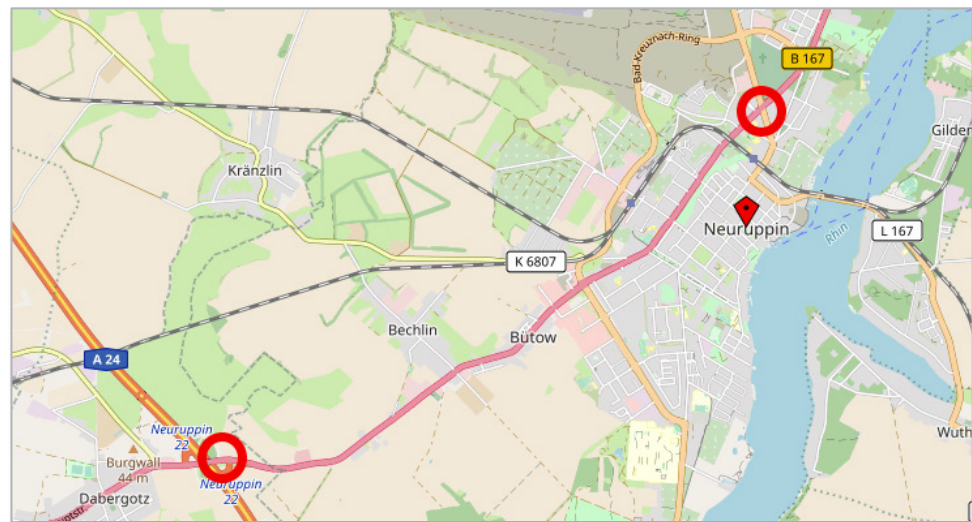


Abbildung 18: Ausweisung Route aus Richtung Berlin auf B 167/L 16. Karte: OpenStreetMap

Ortslage Pfalzheim

Von der Straße aus Rägeln ist der vor allem für Radfahrende und Fußgänger:innen vorgesehene Wegweiser zum Eingang der KRH schlecht erkennbar, sodass viele Autofahrende zunächst der abknickenden Vorfahrt Richtung Dorfzentrum und nicht dem Schotterweg zum Parkplatz folgen. Um eine eindeutige Orientierung zu geben, sollte ein brauner Pfeilwegweiser vor dem Abzweig Dorfzentrum/Parkplatz aufgestellt werden.

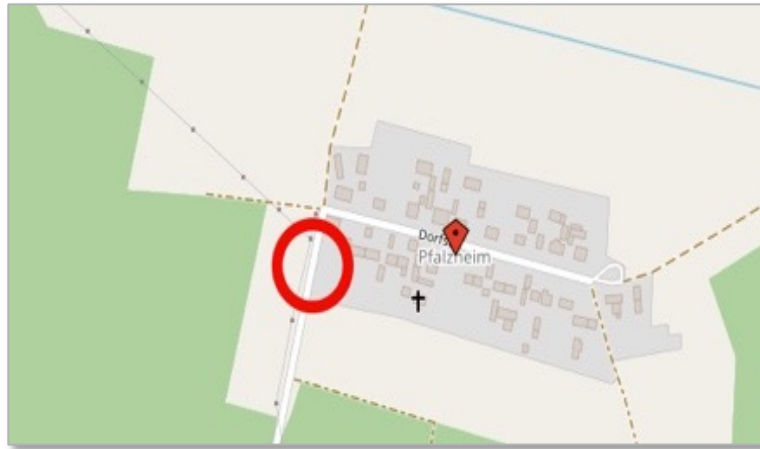


Abbildung 19: Ortslage Pfalzheim. Karte: OpenStreetMap

Rossow

Mit dem Bau eines Parkplatzes in Rossow bedarf es zusätzlicher Maßnahmen im Bereich der Einmündung der Zuwegung zum Parkplatz von der L 18. Aus Richtung Fretzdorf sollten hierzu unmittelbar hinter dem Ortsausgang Rossow zwei Richtungswegweiser zu den Eingängen Rossow und Pfalzheim führen. Aus Richtung Rägelin sollte am Abzweig L 18 / K 6811 der bisherige Richtungswegweiser zur KRH durch einen Hinweis auf den Eingang Pfalzheim ergänzt und ein zusätzlicher Richtungswegweiser zum Eingang Rossow aufgestellt werden. Ein weiterer Richtungswegweiser sollte auf der L 18 vor dem Abzweig zum Parkplatz aufgestellt werden. Solange am Standort Rossow noch kein Parkplatz errichtet ist, empfiehlt sich aus unserer Sicht noch keine Wegführung für den MIV zu diesem Standort, um ein unreguliertes Parken im Ort oder auf dem Weg zum Eingang zu verhindern.

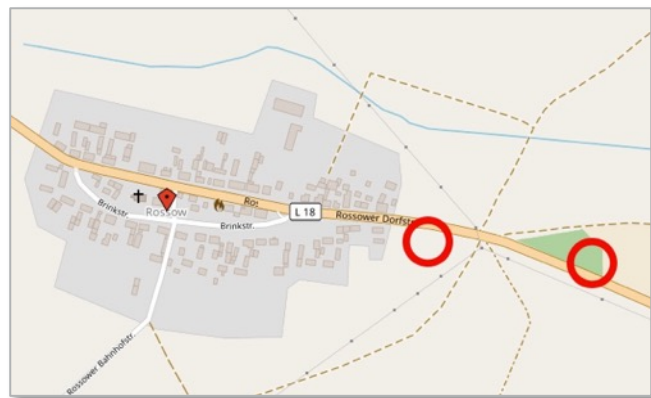


Abbildung 20: Wegweisungen auf der L 18 bei Rossow. Karte: OpenStreet-Map

Beschilderung entlang der Autobahn A 24

Wir empfehlen das Aufstellen von touristischen Hinweisschildern (Zeichen 386.3) entlang der BAB A 24 in beiden Richtungen. Aus Richtung Norden sollte das Schild zwischen den Abfahrten Wittstock/Dosse und Herzsprung aufgestellt werden, aus Richtung Süden zwischen den Abfahrten Neuruppin/Süd und Neuruppin, alternativ zwischen Neuruppin und Herzsprung. Trotz der hohen Kosten ist das eine Möglichkeit, insbesondere Vorbeifahrende auf die KRH hinzuweisen.

5.4 Wegeführung zum möglichen Rundweg bei Neu Lutterow

Der angedachte acht Kilometer lange Heide-Rundweg, der westlich von Alt Lutterow und Neu Lutterow teilweise durch das Gelände der KRH und teilweise außerhalb verlaufen soll, ist per Pkw über die L 15 erreichbar. Die Machbarkeitsstudie der Unternehmerinitiative ProHeide von 2018 sieht die Anlage eines Parkplatzes auf der Zuwegung von der L 15 zur Schranke 4 vor. Die vorgesehene Fläche bietet Platz für mindestens 15 Pkw und zwei Busse bzw. Kremser.

Die Anbindung für den MIV wäre über die L 15 sehr gut. Aus Richtung Westen besteht eine direkte Verbindung von Wittstock/Dosse (ca. 17 km) bzw. von den Anschlussstellen der A 19 und der A 24. In östlicher Richtung gibt es eine direkte Anbindung über die L 15 nach Rheinsberg; über Flecken Zechlin erfolgt die Anbindung aus Richtung Mecklenburgische Seenplatte sowie Neuruppin.

Nach Einrichtung des Heide-Rundwegs sollte die Braunbeschilderung wie folgt ergänzt werden:

- aus östlicher Richtung in Flecken Zechlin am Abzweig K 6814 / L 15 (Rheinsberger Straße / Friedensstraße) und L 15 / Abzweig Bahnhofstraße
- aus westlicher Richtung an den Autobahnabfahrten A 24 (Pritzwalk) und A 19 (Wittstock) sowie am Abzweig L 15 / K 6822 östlich von Wittstock
- an der L 15 beidseitig vor der Zuwegung zum geplanten Parkplatz.

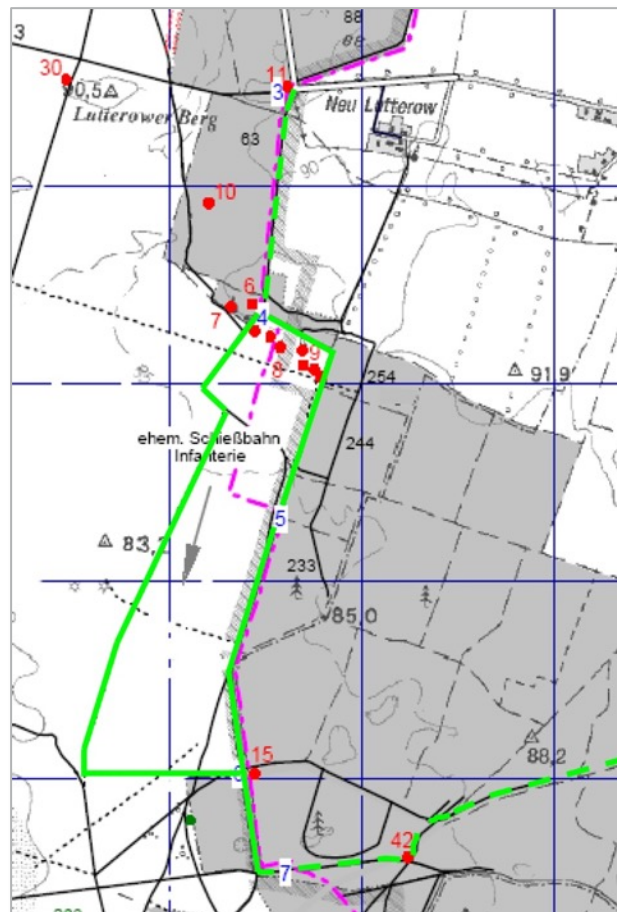


Abbildung 21: Möglicher Rundweg bei Neu Lutterow. Quelle: Machbarkeitsstudie der Unternehmerinitiative Pro Heide, 2018

6. Erreichbarkeit zu Fuß und per Rad

6.1 Eindrücke von einer Begehung und Befahrung der Region

Tourist:innen, ob zu Fuß oder per Rad unterwegs, die sich, ganz traditionell in einem Buchladen oder einer örtlichen Tourismusinformation mit Informationen versorgen, können unter einer Vielzahl von Rad- und Wanderrouten rund um die KRH wählen. Hier erweist sich insbesondere der Tourismus-Service BürgerBahnhof im ehemaligen Empfangsgebäude des Bahnhofs Neuruppin Rheinsberger Tor als sehr gut ausgestattet und kompetent geführt. Hier liegt auch Informationsmaterial zur KRH vor. Es seien nur wenige Beispiele genannt:

- Die TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH bietet Broschüren, Karten und Flyer an, worin auch auf die KRH hingewiesen wird.
- Das neue zwölfseitige Faltblatt „Unterwegs in der Kyritz-Ruppiner Heide“, herausgegeben vom Landkreis Ostprignitz Ruppin und dem Naturpark Stechlin-Ruppiner Land, bietet kompakte Infos und Adressen für Gäste.
- Positiv aus dem Angebot heraus stechen die Flyer des Fitness-TREFF-Natur e.V. der Wolff Unternehmensentwicklung GmbH. Olaf Wolff lebt seit Jahrzehnten in Neuruppin und entwickelt Angebote und Aktivitäten „an der frischen Luft“, darunter auch solche in und um die KRH. Herr Wolff erwies sich für die Gutachter als profunder Kenner der Region. Für das Amt Temnitzquell arbeitet er derzeit an einer Wanderwegskonzeption.
- Als eine relativ „moderne“ Variante mit einem QR-Code für eine aus dem Internet ladbare gpx-Datei für entsprechende Hardware erweist sich die „Naturroute Neuruppin“, die von der Fontanestadt über den Tierpark Kunsterspring nach Neuglienicke führt.
- Von den überregionalen Verlagsangeboten herausstechend ist die Radwander- und Wanderkarte Kyritz-Ruppiner Heide Wittstock/Dosse, Mirow, Rheinsberg und Umgebung, herausgegeben vom Verlag Dr. Barthel in Borsdorf bei Leipzig.

Im Rahmen der Begutachtung wurden sowohl zu Fuß als auch per Rad Straßen, ausgewiesene Rad- und Wanderstrecken, Wald- und Feldwege sowie Pfade befahren und begangen. Dabei zeigte sich, dass es in der Region sowohl noch die grünen hölzernen Wegweiser aus DDR-Zeiten (allerdings nur noch vereinzelt) gibt, als auch die vielen, die seit der Wende neu hinzugekommen sind.



Abbildung 22.1, 22.2: Veraltete Wegweisungen. Fotos: Angela Zscheischler

Beispielhaft sei an dieser Stelle die Wegweisung für den überregionalen Radweg N6 genannt, der Anfang der 90er Jahre ausgewiesen worden sein muss. Damals war der Auto- und Lkw-Verkehr noch einigermaßen übersichtlich. Doch heute ist die L 18 eine vielbefahrene Landstraße. Zur Zeit der Befahrung im späten Frühjahr 2021 waren auffallend viele Langholzlasten unterwegs, die wenig bis gar keine Rücksicht auf den randständigen Zweiradverkehr erkennen ließen.

Positiv ist, dass in den zurückliegenden Jahren auch neue Wege, und nicht nur straßenbegleitende Radwege, entstanden sind. Beispielsweise entstanden aus Mitteln des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft gut mit Betonsteinen gepflasterte neue Wege für die Land- und Forstwirtschaft, die sowohl zu Fuß als auch mit dem Rad sehr gut zu nutzen sind. Diese sollten bei neuen Wegführungen, insbesondere zur Vermeidung von stark befahrenen Autostraßen, herangezogen und beschildert werden.



Abbildung 23.1, 23.2: Neuanlage von Radwegen. Fotos: Angela Zscheischler

Die Wegweisung ist so bunt wie die bisherige Förderlandschaft für die Ausweisung touristischer Wege und die ganz verschiedenen lokalen Ideen der zurückliegenden 30 Jahre. Deshalb finden sich an manchen Kreuzungen interessante Logos zu Wander- und/oder Radwegen, die man schon 500 Meter weiter, an der nächsten Gabelung, vergeblich sucht. Die Buntheit reicht mitunter bis zur Unübersichtlichkeit. Je weiter die Ausweisung in der Vergangenheit liegt, ist sie entsprechend lücken- und fehlerhaft. Dazu kommen am Wegrand Hinweise auf Gaststätten, die sich bei näherem Hinsehen als nur fallweise geöffnet, vorübergehend geschlossen oder nicht (mehr) existent erweisen. So lange man sich als Gast im touristisch gut erschlossenen Bereich des Seengebietes aufhält, ist die Beschilderung gut bis hervorragend. Doch je westlicher und nördlicher es geht, desto schwieriger wird die Routenführung der unterschiedlichen Wege. Deshalb bedarf es für die Nutzer:innen immer wieder einer Routenkontrolle.



Abbildung 24: Märkische Schüttelpiste. Foto: Angela Zscheischler

Auch die Qualität der Wege selbst ist sehr unterschiedlich. Sie reicht von schnittig zu befahrendem glatten Asphalt bis zu knöcheltiefem Sand. Manche asphaltierten Radwege aus den 90er bis Nuller Jahren erweisen sich mittlerweile wegen der vielfachen Unterwurzelung nahestehender Bäume als ebensolche Schüttelpisten wie die zum Teil Jahrhunderte alten Pflasterstrecken für Pferdefuhrwerke. Bei Letzteren haben Radfahrende die Wahl: Entweder sie lassen sich mittig ordentlich durchschütteln oder sie versinken am Rand in knöcheltiefem Sand. Es fiel bei der Befahrung (Mai 2021) zudem auf, dass etliche Strecken, selbst relativ neue Asphaltpisten, von der Seite her mit Gras, Efeu und anderem Grün bis hin zu meterhohen Brennnesseln zuwuchern und das Radeln mit nackten Unterschenkeln zum Spießrutenlauf machen.

Sehenswertes am Wegesrand

Die Befahrung im Rahmen der Begutachtung startete von größeren Gemeinden aus wie Neuruppin und Rheinsberg. Die KRH wurde also „eingekreist“. Dabei wurde auch auf die touristische Infrastruktur am Wegesrand geachtet: Gastronomie, Kultur, Sehenswürdigkeiten. Um bei den Sehenswürdigkeiten anzufangen: Davon bietet die Region Vieles. Die Fahrten sind landschaftlich sehr abwechslungsreich, sie lassen verschiedene Waldarten erleben, von der Fichten-Monokultur bis zum artenreichen Mischwald, unterschiedlich landwirtschaftlich genutzte Flächen und nicht nur Mais-Monokulturen, Offenlandbereiche mit Weiden, auf denen Mutter-Kuhherden und Pferde grasen und nicht zuletzt die KRH mit ihrer ganz eigentümlichen Vegetation auf dem einstmaligen Truppenübungsplatz.

Manche, wenn auch nur noch schemenhaft sichtbare Hinterlassenschaften der einstigen langjährigen militärischen Nutzung lassen die Fantasie schweifen. Man mag in gesperrten Wegen ehemalige Panzerspuren entdecken oder in kaum noch erkennbaren Gebäudestrukturen einstige Raketenabschussrampen hineininterpretieren. Hier wünschen sich die Gäste erklärende Tafeln am Wegesrand, welche die Geschichte des Truppenübungsplatzes beleuchten. Die informativen Tafeln der Heinz Sielmann Stiftung beleuchten die naturnahe Wiederbelebung der Flächen. Von der Geschichte der KRH und der Auseinandersetzung um das „Bombodrom“ erzählt eine Ausstellung des Landkreises im Heideturm. Im besiedelten Außenbereich der KRH finden sich bisweilen jahrzehntealte Protestschilder der Bewegung „FREIE HEIDE“ aus jener Zeit, als es der Bevölkerung gelang, die Politik davon zu

überzeugen, die militärische Nutzung aufzugeben. Hier wären ergänzende Informationen wünschenswert. Auch bei den Gedenktafeln, die an den Todesmarsch von Häftlingen nach Auflösung des KZ Sachsenhausen erinnern, wären ergänzende Informationen wünschenswert.

Der „Gipfel“ einer solchen Tour ist das vielstufige Erklettern des baulich gelungenen Heideturms, vorbei an informativen Tafeln zur Geschichte des ehemaligen Truppenübungsplatzes. Von der oberen Plattform hat man bei schönem Wetter einen weiten Ausblick auf das ehemalige Bombodrom, das nunmehr seit fast 30 Jahren von der Natur zurückerobert wird. Doch außerhalb der Zeit der Heideblüte erschließt sich die Vielfalt und Besonderheit der Naturlandschaft nicht den Gästen nicht auf den ersten Blick. Hier könnten geführte Touren oder auch Audioguides die Sensibilität schärfen. Reizvoll sind auch Wander- oder Radrouten, die die KRH mit ihrem Umland verbinden und so das Neben- und Miteinander von Kulturlandschaft und unberührter, ursprünglicher Natur erleben lassen.

Mund und Magen

Zwar gibt es unterwegs genug Werbung für Gaststätten am Wegesrand oder wenige Kilometer entfernt. Doch ist es zu empfehlen, erst das Smartphone zu zücken, eine Website aufzurufen oder eine Telefonnummer zu wählen, bevor man sich entschließt, einen Abstecker zu machen. Denn, und dies scheint nicht allein der Pandemie geschuldet zu sein, etliche der beworbenen Cafés oder Restaurants erweisen sich als während der Woche geschlossen (z.B. Kleines Waldhaus Neuglienicke, Gutshaus Darsikow) oder als nicht mehr existent (z.B. Gaststätte Binenwalde). Der Ärger der Gäste, die den Schildern folgen und dann vor verschlossener Tür stehen, ist verständlich, zumal keine Alternativen für aufgegebene Gaststätten „nachgewachsen“ sind.

Die Gutachter haben ein ums andere Mal den bisweilen langen Umweg – E-Bikes mit ausreichend Akkukapazität machten es möglich – in Kauf genommen, um der Ausflugsgaststätte Boltenmühle am Tornowsee einen Besuch abzustatten. Hier lohnt sich eine längere Auszeit, während welcher der Magen genussvoll gefüllt und die Rad-Akkus nachgeladen werden. Diesen Service bietet das freundliche Bedienungspersonal nämlich an. Öffnungszeiten muss sich keiner merken, denn geöffnet ist gefühlt rund um die Uhr.

Kopfkin

Die Befahrung der Gutachter fand just während des Kulturfrühlings bzw. -sommers in Netzeband statt. Dort fällt eine hervorragend restaurierte Kirche im klassizistischen Stil auf, deren Wiedergeburt einem 1993 gegründeten Förderverein zu verdanken ist. Die Gutachter kamen zufällig an, als ein Freiluftkonzert daneben gerade zu Ende ging und wurden nicht nur freundlich bewirtet, sondern über die 1996 begonnene Geschichte und das Engagement eines sehr rührigen Vereins unter kongenialer Leitung des musikalischen spiritus rector Frank Matthus informiert.



Abbildung 25: Temnitzkirche in Netzeband. Foto: Angela Zscheischler

Das Festival mit dem Klassiker „Unter dem Milchwald“ von Dylan Thomas, wie auch andere Kulturveranstaltungen in der Region, sollten beim Marketing für Touren rund um die KRH unbedingt einbezogen werden. Dazu gehört selbstverständlich auch der Tierpark Kunsterspring, den zu besuchen sich insbesondere für Familien mit Kindern sehr empfiehlt.

Ein Beispiel für ein Erlebnis-Paket aus einem Guss könnte sein: Vormittags Wolf, Luchs und Wildkatze im Tierpark auf der Spur, mittags schaurig-schönes Gruseln im ehemaligen Bombodrom, nachmittags Forellenquintett in Netzeband und abends Forelle blau in der Boltenmühle – ein Gemeinschaftsevent, das erlebnisorientierte Tourist:innen nicht so schnell vergessen werden. Das „kleine Schwarze“ dazu passt dabei sicher noch in den Rucksack oder in die Satteltasche.



Abbildung 26: Park in Netzeband. Foto: Angela Zscheischler

Kopfkissen

Übernachtungsmöglichkeiten gibt es für unterschiedliche Bedürfnisse und Geldbeutel. Vor allem für Familien mit Kindern bieten sich Ferienhöfe mit Pferden und anderen Streichelzoo-Tieren an. Es gibt Privatzimmer, Pensionen und Hotels in den Städten. Verschiedene Herrenhäuser, wie das Sommergutshaus in Netzeband, das Gutshaus Darsikow etc. bieten Übernachtungen an. Diese sollten in das Regions-Marketing einbezogen werden.

6.2 Erreichbarkeit der Kyritz-Ruppiner Heide zu Fuß

6.2.1 Rund um die KRH

Das Gebiet rund um die KRH ist für Wandernde gut erschlossen. Beschilderte Wege werden als Rundtouren oder Fernwanderwege (E10) genutzt. Geführte Touren werden von einheimischen Wanderführer:innen zu verschiedenen Themen angeboten, z.B. Heidetouren zur Heideblüte, Fontane-Touren oder Rundwanderungen im Gebiet des Amtes Temnitz. Zur Orientierung für Wandernde und Radfahrende stehen die bereits erwähnte Rad- und Wanderkarte des Verlags Dr. Barthel, Kartenmaterial der Tourismusverbände und Faltblätter für einzelne Routen zur Verfügung.

6.2.2 Wanderwege zur KRH

Um die KRH zu Fuß zu erleben, müssen für die Eingänge Pfalzheim, Rossow und Neuglienicke lange Wege oder Kombinationen mit dem ÖPNV eingeplant werden.

Als Ausgangspunkte für Wanderungen in die KRH bieten sich die aus Richtung Berlin im Zweistunden-Takt erreichbaren Bahnhöfe Netzeband und Fretzdorf an. Vom Bahnhof Fretzdorf über Rossow ist eine Wanderung durch die KRH bis Neuglienicke möglich. Von dort kann die Rückfahrt mit einem Bus der Tierpark-Heide-Linie bis Neuruppin und weiter per Bahn erfolgen. Umgekehrt ist auch die Anreise mit Bahn und Bus bis Neuglienicke und eine anschließende Wanderung über Rossow bis zum Bahnhof Fretzdorf möglich. Die für 2021 geplante Fertigstellung eines neuen Rad- und Wanderwegs von Fretzdorf nach Rossow (siehe unten) verkürzt die Wanderroute bis zum jetzigen Bushalt in Neuglienicke auf etwa 15 Kilometer. Die im Projekt vorgeschlagene Verlegung der Haltestelle der Tierpark-Heide-Linie nach Neuglienicke, Forsthaus (siehe Kapitel 7) würde die Strecke um 2 Kilometer verkürzen. Der Weg führt über ca. 7 Kilometer auf einem Sandweg durch die KRH. Ein interessantes Zwischenziel ist die Dorfkirche in Rossow mit mittelalterlichen Wandmalereien.

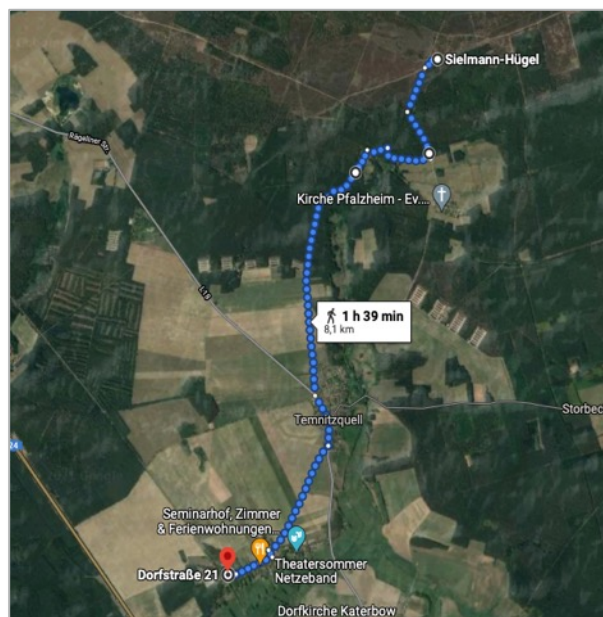


Abbildung 27: Fuß- und Radroute von Netzeband nach Pfalzheim.
Quelle: google maps, Bearbeitung team red

Vom Bahnhof Netzeband gibt es einen abwechslungsreichen Weg über den Gallberg mit einer schönen Aussicht und durch Katerbow mit seiner Ölmühle, die über Hofladen und Café verfügt. Diese Route wird beispielsweise über das „Fitness-Studio Natur“ der Wolff Unternehmensentwicklung angeboten. Etwas kürzer ist die Strecke, die von Netzeband über einen Wirtschaftsweg nach Rägelin und von dort weiter am Rand der KRH entlang zum Parkplatz Pfalzheim führt. Bis zum Sielmann-Hügel sind es rund 8 Kilometer; eine Nutzung von Bussen

zur Rückfahrt ab Pfalzheim ist nur wochentags möglich. Wer vom Heideturm weiter bis Neuglienicke wandert, kann von dort Bus und Bahn für den Rückweg nutzen (Gesamtstrecke zum Wandern vom Bahnhof Netzeband bis zur jetzigen Haltestelle der Tierpark-Heide-Linie ca. 15 Kilometer).

Vom Eingang Rossow aus zum Heideturm führt eine rund 5 Kilometer lange Strecke durch die KRH. Obwohl der Weg abschnittsweise sehr sandig und daher mühsam zu begehen ist, ist diese Wanderung durch die Heide sehr zu empfehlen, da es einen abwechslungsreichen Einblick in die umgebende Landschaft bietet. Man wandert durch Heideflächen und Offenland, Wald und Feuchtbereiche. An einigen Stellen sind auch Hinterlassenschaften der ehemals militärischen Nutzung zu sehen.



Abbildung 28: Waldweg durch die KRH von Rossow Richtung Heideturm. Foto: Angela Zscheischler



Abbildung 29.1, 29.2: Hinterlassenschaften aus der militärischen Nutzung der KRH. Fotos: Angela Zscheischler

Empfehlungen

- Ein Wegekonzept mit der Zielstellung der Erreichbarkeit der KRH auf Wanderwegen sollte erstellt werden. Neue, interessante Wegeführungen wie z.B. eine Tour von Netzeband über den Gallberg nach Pfalzheim sollten eingebunden werden.
- Die Beschilderung sollte überarbeitet, vereinheitlicht und ergänzt werden. Bisweilen sind zusätzliche Infotafeln zu empfehlen, beispielsweise zur ehemals militärischen Nutzung oder auch zum Kampf der Bürgerinitiative FREIe HEIDe (siehe hierzu auch Vorschlag in Kapitel 4.1.2)
- Verwitterte Schilder und eine zerstörte Infrastruktur (Bänke, Rastplätze) sollten entfernt bzw. ersetzt werden.
- Für Reparaturen und Ergänzungen sollte ein Budget vorgehalten werden.
- Die Anbindung der Strecken zur KRH an den ÖPNV sollten in die Routenvorschläge eingebunden werden.
- Für die Vermarktung bietet sich eine Karte/Broschüre an, die für ausgewählte Routen konkret das Ziel KRH ausweist.



Abbildung 30.1, 30.2: Negativ-Beispiel für Infotafel. Fotos: Angela Zscheischler

Grundsätzlich wird empfohlen, ein System mit Wegewarten aufzubauen, wie es sich zum Beispiel in den Wanderregionen Sachsens und Thüringens etabliert hat. Wegewarte können ehrenamtlich Tätige sein, welche die Strecken regelmäßig abgehen, Schäden melden und Verbesserungsvorschläge anbringen. Sie sollten angebunden sein an eine hauptamtliche Struktur, beispielsweise der Naturparkverwaltung, des Landkreises oder der Tourismusverbände. Eine solche Struktur gilt es systematisch und mit langem Atem aufzubauen.

6.3 Erreichbarkeit der Kyritz-Ruppiner Heide per Rad

6.3.1 Rund um die KRH

Die Region ist auf den ersten Blick gut mit Fahrradstrecken erschlossen. Überregionale Radwege wie die Tour „Historische Stadtkerne“ und die „Tour Brandenburg“ queren das Gebiet. Der „Müritz-Rundweg“ oder die „Dosse-Städte Tour“ verbinden Themen über die Kreisgrenzen hinaus. Regionale themenbezogene Wege wie die Fontane-Radrouten oder die Gänse-Tour erschließen Landschaft und Kultur um die KRH. Auch die von der Landesregierung geförderte, einheitliche Knotenpunkt-Wegweisung ist im weiteren Umfeld vertreten.

Speziell beschilderte und auf die KRH bezogene Radwege gibt es bisher nicht. Einzige Ausnahme: die Naturroute Neuruppin. Sie führt von der Fontanestadt zum Tierpark Kunsterspring und dann durch den Wald weiter bis Neuglienicke, dem östlichen Eingang zur KRH. Das Faltblatt dazu zeigt einen QR-Code. Der führt zu einer aus dem Internet abrufbaren gpx-Datei, die auf entsprechende Hardware geladen werden kann.

Bei der Befahrung fielen den Gutachtern Wegweisungen zu den Zugängen der KRH mit dem Wiedehopf-Symbol und oft verbunden mit regionalen Infotafeln, auf. Allerdings ist hier keine einheitliche, zielgerichtete Wegweisung erkennbar, da die Beschilderung Lücken aufweist.

6.3.2 Mit dem Rad nach Neuglienicke

Der Zugang Neuglienicke ist interessant für Radfahrende aus Neuruppin, Rheinsberg und deren Ortsteilen wie Flecken Zechlin. Zu dieser Gruppe gehören Einwohner:innen, Urlaubsgäste sowie Tagesgäste, die zum Beispiel per Bahn und Rad bis zu den Bahnhöfen in Rheinsberg oder Neuruppin reisen.

Von **Neuruppin** aus führt die beschilderte Naturroute über den Tierpark Kunsterspring. Diese Route ist ein nicht asphaltierter Radweg durch den Wald. Sie beginnt am Bahnhof Rheinsberger Tor. Entlang der Route oder in erreichbarer Nähe gibt es einige gastronomische Einrichtungen, die in der Saison zum Teil am Wochenende, zum Teil auch während der Woche geöffnet haben. Die Strecke vom Bahnhof Rheinsberger Tor bis zum Eingang Neuglienicke beträgt etwa 21 Kilometer. Wir empfehlen eine Überprüfung der Beschilderung. Insbesondere an einigen Abzweigungen fehlen Schilder, die eindeutig eine Richtung weisen.

Von **Rheinsberg** aus führen ausgeschilderte Routen über eine Kreisstraße nach Neuglienicke. Hier sollte eine neue Wegstrecke konzipiert und beschildert werden, die abseits der Hauptstraßen führt. Es bietet sich an, die Strecke über den Kalksee bei Binenwalde zu führen. Hier gibt es erfrischende Bademöglichkeiten. Die Strecke ist durchgehend asphaltiert. Die Tour ist etwa 15 Kilometer lang. Unterwegs gibt es zur Versorgung einen temporär geöffneten Hofladen in Braunsberg sowie ein Gasthaus in Gühlen-Glienicke.

Eine Radroute aus Richtung **Flecken Zechlin** und **Dorf Zechlin** könnte auf dem bestehenden Waldweg über Wallitz und Basdorf am Ostrand der KRH entlangführen. Dieser Weg ist gut befahrbar, muss jedoch vollständig beschildert werden. Die Strecke beträgt ab Dorf Zechlin

etwa 13 Kilometer, bis Flecken Zechlin sind es rund 5 Kilometer mehr. Versorgungsmöglichkeiten gibt es in Dorf Zechlin sowie temporär im Kleinen Waldhaus in Neuglienicke.



Abbildung 31: Radrouten Richtung Neuglienicke. Quelle: komoot, Bearbeitung team red

6.3.3 Mit dem Rad nach Pfalzheim

Der Zugang Pfalzheim ist interessant für Radfahrende aus Richtung Neuruppin und Rheinsberg, von den Bahnhöfen Fretzdorf und Netzeband sowie aus Richtung Wittstock/Dosse.

Von **Neuruppin** führt die Route auf der Prignitz-Express-Tour bis **Netzeband**, dann über Rägelin nach Pfalzheim. Die Prignitz-Express-Tour ist ein angenehm zu fahrender Radweg, vorwiegend auf relativ neuen Betonplatten im Schatten großer Bäume. Sie führt auf langen Streckenabschnitten parallel zur Bahnlinie Neuruppin- Wittstock/Dosse.

Wir empfehlen, den Abschnitt Netzeband-Pfalzheim westlich der L 18 neu zu beschildern, um so die Befahrung der L 18 zu vermeiden. Wir empfehlen eine Routenführung über einen Feldweg von der Dorfstraße in Netzeband nach Rägelin (Netzebander Straße). Von Rägelin kann die Route über Feld- und Waldwege entlang der Südgrenze der KRH bis zum Parkplatz Pfalzheim geführt werden. Dieser Weg ist als Wanderweg beschildert, eine zusätzliche Beschilderung für Radfahrende ist empfehlenswert. Am Südrand der KRH ist die Beschilderung nicht eindeutig, dies sollte korrigiert werden. Der Weg ist nicht asphaltiert und für Radfahrende manchmal etwas holprig. Die Gesamtroute vom Bahnhof Neuruppin,

Rheinsberger Tor bis Netzeband beträgt etwa 18 Kilometer, von dort sind es auf der beschriebenen Route rund 7 Kilometer bis zum Eingang Pfalzheim. Unterwegs gibt es einige gastronomische Betriebe, die in der Saison zumindest am Wochenende geöffnet sind (Ölmühle Katerbow, Restaurant Clavis in den Märkischen Höfen in Netzeband).



Abbildung 32: Radwegeverbindung Neuruppin-Pfalzheim. Quelle: komoot, Bearbeitung team red

Von **Rheinsberg** führt die Strecke wie oben vorgeschlagen vorbei am Kalksee bis Neuglienicke und dann am Südrand der KRH entlang bis Pfalzheim. Die Strecke ist landschaftlich abwechslungsreich. Am Kalksee kann eine Badepause eingelegt werden. Bis Neuglienicke führt der Weg auf asphaltierten Ortsverbindungsstraßen. Der Weg am Südrand der KRH muss neu konzipiert und beschildert werden. Er ist nicht asphaltiert. Da am Südrand der

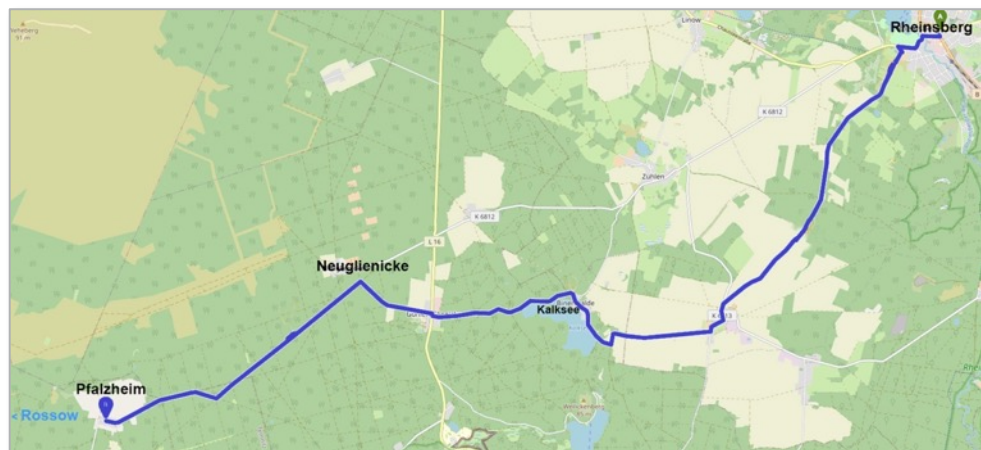


Abbildung 33: Radwegeverbindung Rheinsberg-Pfalzheim. Quelle: OpenStreetMap, Bearbeitung team red

KRH zwischen Neuglienicke und Pfalzheim mehrere Routen zur Verfügung stehen, empfehlen wir eine Ausweisung unterschiedlicher Routen für Radfahrende und Wandernde. Die Strecke unmittelbar an der Südgrenze der KRH zum Parkplatz Pfalzheim könnte für Wandernde und gegebenenfalls Kremser vorgesehen werden, eine weiter südlich verlaufende Strecke Richtung Dorfzentrum Pfalzheim für Radfahrende. Die Strecke ist etwa 22 Kilometer lang. Ein temporäres gastronomisches Angebot gibt es unterwegs in Gühlen-Glienicke.



Abbildung 34: Abschnitt der Prignitz-Express-Tour. Foto: Angela Zscheischler

Von **Wittstock/Dosse** führt die Route auf der Prignitz-Express-Tour, über weite Strecken parallel zur Bahnlinie, bis zum Bahnhof **Fretzdorf**. Die Strecke führt über Feld- und Waldwege und ist durchweg im guten Zustand. Hier ist nur an wenigen nicht eindeutigen Abzweigungen die Beschilderung zu ergänzen. Von Fretzdorf nach Rossow wird eine Lücke auf der Strecke der Prignitz-Express-Tour derzeit geschlossen. Bei Fretzdorf entsteht dazu eine neue Brücke über die Dosse. Dadurch kann ein Fuß- und Radweg begleitend zu den Schienen bis Rossow genutzt und die stark befahrene L 18 vermieden werden. Der neue Weg muss noch ausgeschildert werden. Ab Rossow verläuft die Route entlang der Prignitz-Express-Tour bis Netzeband und von dort wie oben vorgeschlagen bis Pfalzheim. Die Strecke von Wittstock/Dosse bis Fretzdorf beträgt etwa 12 Kilometer, von dort sind es weitere 16 Kilometer bis Pfalzheim. Unterwegs gibt es nur wenige temporär geöffnete gastronomische Betriebe, u.a. in Darsikow und Netzeband.

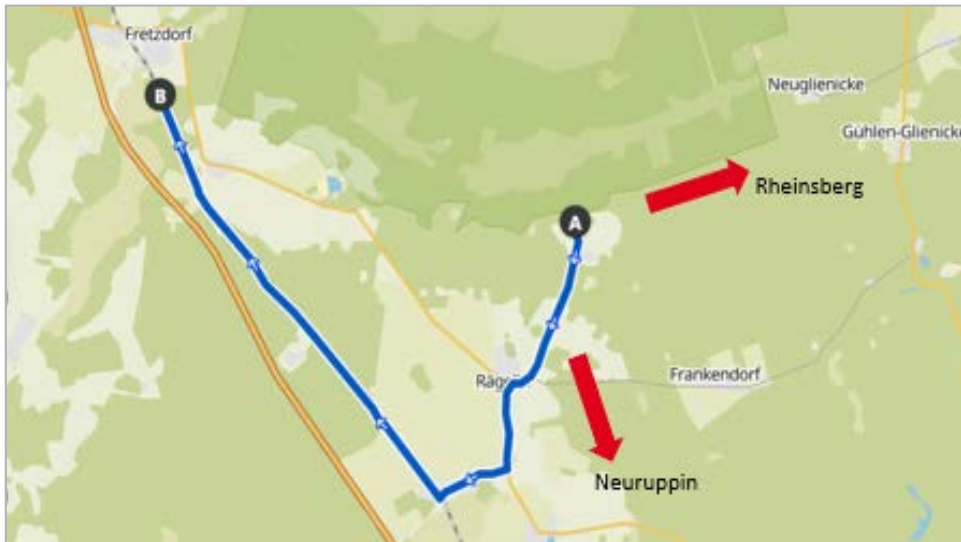


Abbildung 35: Radwegeverbindung Fretzdorf-Pfalzheim. Quelle: komoot, Bearbeitung team red

6.3.4 Mit dem Rad nach Rossow

Sowohl vom südlichen Neuruppin als auch vom nördlichen Wittstock/Dosse kann die Verbindung auf der bereits oben beschriebenen Prignitz-Express-Tour nach Rossow genutzt werden. Sie führt aus Richtung Neuruppin über Netzeband (ca. 28 Kilometer) und aus Richtung Wittstock/Dosse über Fretzdorf (ca. 17 Kilometer). Der bahnahe Feld- und Waldweg

ist durchwegs in gutem Zustand und bedarf nur an wenigen nicht eindeutigen Abzweigungen einer neuen Beschilderung. Die Routen zum Eingang der KRH führen durch das Dorf mit der sehenswerten Dorfkirche.

6.3.5 Mit dem Rad nach Neu Lutterow

Der bei Neu- und Alt Lutterow geplante Rundwanderweg mit Aussichtshügel ist am schnellsten aus den Ferienzentren rund um Flecken Zechlin und Dorf Zechlin erreichbar. Um die stark befahrene L 15 Richtung Wittstock/Dosse zu vermeiden, könnte ein Zugang von Flecken Zechlin über die Straße Lindemannsberg erfolgen und nach Querung der L 15 der Weg über die Dorfstraße Neu Lutterow fortgesetzt werden. Aus Dorf Zechlin könnte die Zuwegung über die Gadower Straße erfolgen, die allerdings hierfür laut „Studie zum Heiderundweg Lutterow“ von 2018 umfangreich repariert werden müsste. Beide Routen müssten entsprechend beschildert werden. Über Dorf Zechlin ist auch eine Anbindung von Rheinsberg auf gut ausgebauten Radwegen möglich. Um aus Richtung Wittstock/Dosse die stark befahrene L 15 zu meiden, müsste eine längere Streckenführung am nördlichen Rand der KRH entlang über Dranse und Zempow erfolgen. Aus Richtung Neuruppin wäre eine Erreichbarkeit über die Naturparkroute und die vorgeschlagene neue Route über Basdorf und Wallitz gegeben, allerdings ist diese Strecke rund 30 Kilometer lang.

6.3.6 Alternativen zum Tourenrad

Die an anderer Stelle beschriebenen schlecht befahrbaren Sandwege der Heide laden zum Umsteigen ein. Denn sowohl das leichte Trekkingrad als auch das schwere E-Bike versinken im knöcheltiefen Sand. Erfreulicherweise gibt es Alternativen.

In Pfalzheim gibt es den Verleih „Big Wheel“ von Fatbikes. Dabei handelt es sich um ein Dutzend schwerer Räder mit Elektroantrieb. Man sitzt darauf wie auf einem Motorrad, mit geradem Rücken. Die Steuerung ist zunächst gewöhnungsbedürftig und der Wendekreis entspricht eher dem eines Kleinwagens. Doch erweisen sie sich bereits nach wenigen Hundert Metern Fahrt als sehr bequem. Die Werbung dafür könnte deutlich ausgebaut werden mit Vorschlägen für Rundrouten. Denn mit einer solchen Hilfe zur Steigerung des Ausleih-Umsatzes könnten die Inhaber geneigt sein, zusätzlich auch ein gastronomisches Angebot zu unterbreiten, was die touristische Attraktivität der KRH weiter steigern würde.

6.3.7 Schild und Richtung

Bei der Befahrung fiel den Gutachtern eine Vielzahl ausgeschilderter Radrouten unterschiedlichen Alters und uneinheitlichen Designs auf. Je älter einzelne Routen waren, desto unübersichtlicher und nicht durchgängig sowie lücken- und fehlerhaft erweist sich die Beschilderung. Vor diesem Hintergrund halten es die Gutachter für angebracht, die Radwegbeschilderung der gesamten Region in Angriff zu nehmen und nicht nur mit der KRH ein weiteres regionales Highlight zu schaffen. Es besteht die Gefahr, dass diese Route, sollte nicht dauerhaft ein Pflege- und Erhaltungsbudget eingestellt werden, dasselbe Schicksal erleidet wie etliche andere vor ihr. In spätestens zehn Jahren fallen die ersten Schilder wieder ab.

Hierzu gab der im regionalen Freizeitbereich engagierte Neuruppiner Unternehmer Olaf Wolff im Gespräch mit den Gutachtern ein anschauliches Beispiel. Er begleitete fotografisch über einige Jahre hinweg das Schicksal eines (und sicher nicht dieses einen) touristischen Wegweisers im Wald nahe der Boltenmühle. Dieser hing zunächst nur schief, dann

nur noch an einem Nagel. Zuletzt lag er am Boden. Wolff erzählt, er mache, wie andere auch, durchaus „Meldung“ über solche Vorkommnisse an zuständiger Stelle. Doch es passe über Jahre hinweg nichts.

Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, die in Teilen bereits vorhandene Knotenpunkt-Ausweisung („Radeln nach Zahlen“), gefördert durch die Landesregierung, zu erweitern. In diesem Zusammenhang können auch regionale Spezialrouten wie die für die KRH vorgeschlagenen, mit eigenem Logo eingebunden werden. Näheres hierzu im nächsten Punkt.

Radeln nach Zahlen

Beginnend in der Prignitz im Jahr 2012 hat das Bundesland Brandenburg nach belgischem Vorbild die Knotenpunkt-Wegweisung für touristische Radrouten eingeführt. Mittlerweile ist die Prignitz mit 1.110 Kilometern sowie 133 Knoten eine der führenden Regionen Brandenburgs. Bis 2018 führten alle nördlichen Landkreise das System nach und nach ein, darunter auch Ostprignitz-Ruppin. Mit 86 Knotenpunkten liegt dieser Kreis im unteren Mittelfeld. Immerhin sind hier jedoch bereits 911 Kilometer Radwege erfasst. Den Spitzenplatz mit 351 Knotenpunkten und einem Radwegenetz von 800 Kilometern nimmt Spree-Neiße ein.



Abbildung 36: Radeln nach Zahlen. Foto: Angela Zscheischler

Beim „Radeln nach Zahlen“ geht es nicht darum, die Ziffern in der richtigen Reihenfolge abzufahren. Hinter den Zahlen stehen einzelne Orte. Diese sind jeweils in einer Übersichtskarte eingezeichnet. Für eine bestimmte Tour wählen sich offline fahrende Radtourist:innen zunächst eine individuelle Strecke aus und notieren sich die entsprechenden

Nummern. Aus der Zahlenkombination entsteht eine Radtour. Vorteil: Eine Tour muss nicht an einem festen Punkt Eins begonnen werden, sondern kann auch Zuhause, am Hotel oder an einem Bahnhof des ÖPNV begonnen werden. Radfahrende müssen vor Fahrtantritt nur ihre Zahlen anders zu ordnen. Mit einem digitalen Navigationsgerät ist dies natürlich noch einfacher. Denn die Brandenburger Knotenpunkt-Wegweisung ist voll digitalisiert. Im Landkreis Ostprignitz-Ruppin sind mehr als 900 Kilometer Radwege bereits erfasst. Hier ist nur noch dauerhaft das digitale Wege-Kataster zu pflegen.

Ein 2021 herausgegebener Leitfaden des Netzwerks Natur-Aktiv Brandenburg, der gemeinsam mit der Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde entstand, zeigt den Erfolg dieses Systems auf und gibt lokalen Initiativen Tipps, wie sie sich einbinden können. Der Evaluierung zufolge fahren 85 Prozent der Tagesausflügler:innen individuell zusammengestellte Strecken ab, allerdings wünschen sich 79 Prozent von ihnen grundsätzlich fertige Tourenvorschläge. Immer mehr Gäste, so ergaben auch Umfragen des ADFC, kämen sehr gut vorbereitet und digital voll ausgestattet in die Brandenburger Rad-Reiseregionen. Für diese Gruppen ist das Knotenpunktsystem ideal.

Relativ engmaschig verteilte Übersichtskarten zeigen Radfahrenden an Kreuzungen zu jeder Zeit, wo sie sich befinden, wie weit es zum angestrebten Ziel ist und welche anderen interessanten Neben-Ziele bzw. Umwege möglich sind. Dies kann ein etwas abseits gelegenes Wirtshaus oder eine Sehenswürdigkeit sein, wovon man anschließend leicht wieder zurückkommt oder auf einem alternativen Weg der Knotenwegweisung dennoch zu seinem Ursprungsziel findet. Die Online-Wegweisung erfolgt auf Grundlage des weit verbreiteten und von vielen Hardware-Systemanbietern genutzten Kartenwerks OpenStreetMap.

Das Knotenpunktsystem soll bis 2025, so die Vorstellung der Landesregierung, landesweit alle wesentlichen touristisch relevanten Radwege erfassen. Regionale Tourismusverantwortliche sind aufgerufen, sich diesem System anzuschließen. Denn es vereinfacht auch das Marketing und beugt jenen Gefahren vor, die in anderen Tourismusregionen Deutschlands leider noch allzu oft gang und gebe sind: dass ein touristisch interessanter Weg urplötzlich an einer Kommunal- oder Landkreisgrenze endet. Nicht zuletzt der zunehmende Gebrauch von E-Bikes erweitert den Radius der Radtouristen, sodass kommunale Grenzen immer weniger interessieren, weshalb überkommunale Wegweisungen immer stärker gefragt sind. Das Brandenburger Knotenpunkt-System ist darauf ausgerichtet.

Das System vereinfacht manches: Die Beschilderung und das Design sind vorgegeben. Die damit verbundenen Kosten sind aufgrund der langjährigen Erfahrungen bekannt und damit überschaubar sowie planbar. Allerdings besteht auch ein Aufwand, um die touristischen Angebote in gleichbleibender Qualität zu halten. Dies erfordert eine Digitalisierung aller Wege und ein ständig zu pflegendes Kataster sowie eine Wartung sowohl der Wege selbst als auch der Beschilderung. Mehr noch: Ein Brandenburger Knotenpunkt-Radweg sollte einem Mindeststandard folgen. Für Pflege und Wartung ist bereits inhärent vorgesorgt: Jeder Knotenpunkt hat eine Meldenummer. Nutzende können anzeigen, wo ein Schild beschädigt ist oder fehlt.

Die Wartung muss nicht von kommunalen Bauhöfen unternommen werden. So hat beispielsweise der Landkreis Teltow-Fläming einen Dienstleister beauftragt, der die regelmäßigen Kontrollen vornimmt und kleinere Mängel beseitigt. Die jährlichen Kosten für 560 Kilometer Radwege liegen dort bei 6.000 Euro. Eine Besonderheit weist die Prignitz auf. Dort gibt es Knotenpunktpatenschaften: Ehrenamtliche aus der Bevölkerung übernehmen für lokale Tourismusverbände die Pflege einzelner Knotenpunkte. Die Anlieger-Kommunen haben lediglich für die Versicherung der ehrenamtlich Tätigen zu sorgen. Gegebenenfalls könnte im angrenzenden Tourismusverband Ruppiner Seenland ein vergleichbares System entwickelt werden.

Fazit: Wir empfehlen, die gesamte regionale Radweg-Beschilderung soweit wie möglich am landesweiten Knotenpunktsystem auszurichten. Dieses schränkt einerseits den individuellen Gestaltungsspielraum ein, ermöglicht aber andererseits das zusätzliche Anbringen von Logos zu lokalen Rad- und Fußwegen, im vorliegenden Fall also auch zu Wegen in und um die Kyritz-Ruppiner Heide. Eine Entscheidung für das Knotenpunktsystem erübrigt so manche Grundüberlegung zu Design und Bauart der Beschilderung. Der wichtigste Punkt in diesem Zusammenhang: Die Landesregierung fördert die landesweit einheitliche Beschilderung. Lokale Akteur:innen können für diesbezügliche Investitionen auf die GRW-Förderung (Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“) der Investitions- und Landesbank Brandenburg (ILB) zurückgreifen. Zu klären ist hierbei aber inwieweit Routen wie die Naturroute aufgrund ihrer Beschaffenheit in das System der Knotenpunkte integriert werden können.

7. Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV)

Die Erreichbarkeit der KRH mit Öffentlichen Verkehrsmitteln ist derzeit auf mehreren Ebenen möglich:

Überregional:

Die An- bzw. Abreise aus/zum Hauptquellgebiet Metropolregion Berlin erfolgt im ÖV ausschließlich mit dem Bahnverkehr (SPNV = Schienenpersonennahverkehr)

- auf der Relation Berlin – Neuruppin – Wittenberge durch den RegionalExpress RE6 „Prignitz-Express“,
- auf der Relation Berlin – Löwenberg (Mark) – Rheinsberg (Mark) in der Kombination RegionalExpress RE5 bzw. RegionalBahn RB12 bis Löwenberg (Mark); ab Löwenberg (Mark) weiter mit der RegionalBahn RB54 bis Rheinsberg (Mark).

Straßengebundene Fernverkehrsangebote (Fernbus), die theoretisch ebenfalls für die überregionale Erreichbarkeit der KRH in Betracht kommen könnten, sind in der Region nicht verfügbar. Im gesamten Landkreis Ostprignitz-Ruppin existiert kein Fernbushalt.

Regional:

Um die derzeitigen Eingangsbereiche der KRH in Rossow, Pfalzheim und Neuglienicke mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen, müssen fast ausschließlich die Angebote des regionalen Busverkehrs (ÖPNV) ab den zum Erlebnisgebiet nächstgelegenen Bahnstationen genutzt werden. Diese stehen in unterschiedlicher Angebotsqualität zur Verfügung, die damit entscheidend die faktische Nutzbarkeit der Fahrtalternativen beeinflusst.

Nachfolgend werden die bestehenden Verbindungen – im Sinne von Wegeketten aus Bahn- und Busangeboten – für die verschiedenen Relationen betrachtet. Auf der Grundlage der aktuellen Routenführung und Fahrplanangebote (differenziert nach Verkehrstagen, Verkehrszeiten und Fahrthäufigkeiten) erfolgt eine Wertung inwieweit die untersuchten Verbindungen für „Normal-Nutzende“ im Gästeverkehr in die KRH geeignet sind. Dabei wird vorrangig die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus dem Hauptquellgebiet Metropolregion Berlin dargestellt, da diese allein von den derzeitigen Besucherzahlen her die denkbaren weiteren Quellgebiete bei Weitem übertrifft. Dennoch sollen Einzelbeispiele der Erreichbarkeit aus anderen Regionen exemplarisch die vorhandene Situation illustrieren.

7.1 Bahnverkehr

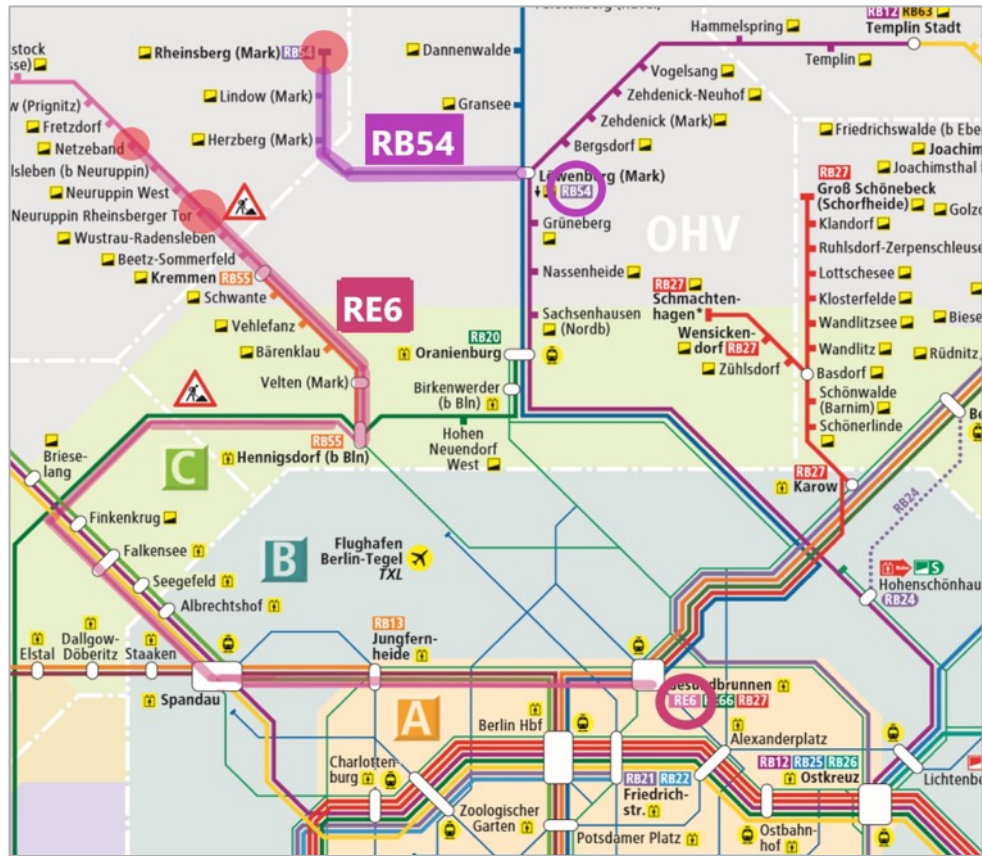


Abbildung 37: Netzplan-Ausschnitt SPNV-Anbindung der KRH. Quelle: VBB, Bearbeitung team red

An- und Abreise über die Trasse des RegionalExpress RE6 „Prignitz-Express“

Im Westen ist die KRH im SPNV mit dem auf der Kursbuch-Strecke 206 Wittenberge – Neuruppin – Hennigsdorf – Berlin-Spandau (– Berlin-Gesundbrunnen) geführten RegionalExpress RE6 „Prignitz-Express“ in Kombination mit Angeboten des ÖPNV (Regionaler Busverkehr) erreichbar. Der RE6 verkehrt täglich von Berlin aus bis zur Station Neuruppin-West im 1-Stunden-Takt; nördlich davon erfolgt eine Reduzierung auf einen 2-Stunden-Takt. Somit ist in der Westanbindung der KRH die Station Neuruppin, Rheinsberger Tor stündlich erreichbar; die nachfolgenden Stationen Netzeband und Fretzdorf sind es nur alle zwei Stunden. Die Fahrzeit beträgt beispielsweise ab Berlin-Spandau nach Neuruppin Rheinsberger Tor etwas mehr als 1 Stunde; nach Netzeband sind es ca. 1:20 Stunden.



Abbildung 38: RE6 im Bahnhof Neuruppin, Rheinsberger Tor. Foto: www.bahnbilder.de

Anreise über Berliner Nordbahn und die Strecke Löwenberg (Mark) – Rheinsberg (Mark)

Von Osten her ist die Kyritz-Ruppiner Heide mit dem SPNV in Verbindung mit dem ÖPNV auf zwei Routen – jeweils mit Umstieg in Löwenberg (Mark) – vom Metropolenraum Berlin erreichbar:

- Mit dem auf der Kursbuch-Strecke 205 („Berliner Nordbahn“) verkehrenden Regional-Express RE5 Lutherstadt Wittenberg/Falkenberg (Elster) – Berlin (Nord-Süd-Tunnel) – Neustrelitz – Stralsund/Rostock
- Mit der ebenfalls über die Nordbahn und dann weiter auf der KBS-Strecke 209.12 geführten RegionalBahn RB 12 Berlin-Ostkreuz – Oranienburg – Löwenberg (Mark) – Templin. Im Berliner Stadtgebiet nutzt die RB12 nicht die Trasse im Anschluss an den Nord-Süd-Tunnel (über Berlin-Gesundbrunnen), sondern sie wird vom Ausgangsbahnhof Berlin Ostkreuz über Berlin-Lichtenberg geführt, um dann nach einem weiteren Halt in Berlin-Hohenschönhausen am Karower Kreuz den östlichen Berliner Außenring (KBS 205), zu erreichen.

Beide Linien verkehren täglich im 1-Stunden-Takt. Die Züge der RegionalExpresslinie 5 halten alternierend in Löwenberg (Mark) oder Dannenwalde. Damit wird die Station Löwenberg (Mark) im 2-Stunden-Takt bedient. Die Weiterfahrt mit der RB54 Löwenberg – Rheinsberg ist darauf ausgerichtet. Diese verkehrt täglich im 2-Stunden-Takt nach Rheinsberg (Mark) (insgesamt 8 Fahrtenpaare – davon 5 im „touristischen Zeitfenster“¹).

Somit ist bei der Ost-Anbindung der Kyritz-Ruppiner Heide die einzige in Betracht kommende Bahnstation Rheinsberg (Mark) alle 2 Stunden erreichbar. Die Fahrt dauert vom Berliner Hauptbahnhof bis Rheinsberg (Mark) etwa 1:30 Stunden.



Abbildung 39: RB54 im Bhf. Rheinsberg (Mark). Foto: www.bahnbilder.de

Als Alternative in der Anbindung mit dem RegionalExpress RE5 existiert werktags mit dem BUS 784 Gransee – Lindow – Rheinsberg ein weiteres ÖPNV-Angebot. Vom RE-Halt Gransee ist die Fahrt nach Rheinsberg, Bahnhof möglich, wo dann die Weiterfahrt zur Kyritz-Ruppiner-Heide (Eingangsbereich Neuglienicke) mit dem BUS 794 erfolgt. Da diese Buslinie nicht täglich verkehrt und eine verständliche Kommunikation der verschiedenen Fahrtmöglichkeiten (nur SPNV oder SPNV und Bus) schwierig ist, wird dieser Spezialfall bei der weiteren Betrachtung der Erreichbarkeit der KRH ausgeklammert.

¹ „Touristisches Zeitfenster“: Im Rahmen dieses Konzeptes verwendete Bezeichnung für den Zeitraum, in dem i.d.R. Tagesausflügler aus Berlin unterwegs sind (Start im Berliner Stadtgebiet nicht vor 7:30 Uhr; Rückankunft bis ca. 19:00 Uhr)

Zubringer im Berliner Stadtgebiet zu den SPNV-Angeboten

Die SPNV-Angebote zur KRH sind aus dem gesamten Hauptquellgebiet gut erreichbar. Mit dem vielfältigen Berliner Nahverkehrsangebot ist die Zufahrt zum jeweiligen Start- bzw. Zwischenhaltepunkt des RE6 (v.a. aus der westlichen Stadthälfte Berlins) bzw. zum RE5 und zur RB12 (aus der Berliner Mitte und dem Berliner Osten) problemlos möglich. Allerdings ist dabei zu beachten, dass die notwendigen zusätzlichen Fahrzeiten und Umsteigevorgänge die Qualität der Anbindung der KRH nicht unerheblich mindern können.

Möglichkeit der Nutzung des SPNV zur Zufahrt aus anderen Regionen

Sowohl die Trasse des „Prignitz-Express“ als auch die Berliner Nordbahn – die in Neustrelitz eine Verbindung zur sogenannten „Lloydbahn“ Neustrelitz – Waren – Rostock (KBS 172) besitzt – verlaufen in Nord-Süd-Richtung. Daher sind nicht nur der Metropolenraum Berlin, sondern überregional auch der Norden und sogar der Großraum Hamburg angebunden. Allerdings dürfte sich der Besucherverkehr aus letztgenannter Region auch in Zukunft in sehr überschaubaren Grenzen halten, da dort mit der Lüneburger Heide eine adäquate Erlebnismöglichkeit in geringerer Entfernung besteht.

Eine Betrachtung der Fahrzeiten zeigt, dass aus Quellgebieten im Norden die Anreise per SPNV für Tagesausflüge vergleichsweise gering ist.

- Auf der Ostroute beträgt die Fahrt von Waren (Müritz) oder Neubrandenburg nach Rheinsberg etwa 1:45 Stunden, ab Rostock beträgt sie sogar rund 2:45 Stunden.
- Auf der Westroute dauert die Fahrt vom Quellgebiet Wittenberge nach Netzeband bzw. Neuruppin, Rheinsberger Tor 1:06 bzw. 1:20 Stunden. Aus der Metropolenregion Hamburg betragen die Fahrzeiten rund drei Stunden.

Vergleich der Reisezeiten ÖV – MIV

Per Pkw sind die Eingangsbereich der KRH direkt zu erreichen, die Nutzung von Bahn und Bus sind nur im gebrochenen Verkehr mit entsprechenden Übergangszeiten möglich. Daraus ergeben sich in der Regel deutlich längere Fahrzeiten mit dem ÖV im Vergleich zum MIV, die diesen insbesondere für Tagesreisen wenig attraktiv erscheinen lassen. Allerdings sind bei den Übergängen zwischen Bahn und Bus noch Optimierungen möglich. Einige Beispiele (auf Basis des Routenplaners von Google Maps) zeigen die Unterschiede:

Berlin Hbf – Neuglienicke (aus Vergleichsgründen nur bis zur nächstgelegenen Haltestelle „Neuglienicke, Kreuzung“)

- MIV: Schnellste Route über A 24 = 94 km in 1:21 h
- ÖPNV: 2:22 h (über Neuruppin, Rheinsberger Tor) bzw. 2:54 h (über Rheinsberg)

Berlin-Gesundbrunnen – Pfalzheim

- MIV: Schnellste Route über A 24 = 92 km in 1:21 h
- ÖPNV: 2:55 h (über Rheinsberg)

7.2 Busverkehr

Wie bereits ausgeführt sind in fast allen Fällen regionale Busverkehre nötig um die mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisenden Besucher aus weiter entfernten Quellmärkten von den SPNV-Halten an die Eingangsbereiche der Kyritz-Ruppiner Heide zu bringen. Der regionale Busverkehr ist zugleich ein Angebot für Übernachtungsgäste sowie Einheimische, die aus wichtigen Ferienzentren wie Rheinsberg, Neuruppin oder Wittstock direkt, aus anderen wie Lindow oder Mirow mit Umsteigen zur KRH gelangen können.

- Die westlichen und südlichen Eingangsbereiche Rossow bzw. Pfalzheim sind zwar für ambitionierte Wandernde von den Bahnstationen an der Westroute auch zu Fuß erreichbar; Entfernungen von zehn Kilometern und mehr stellen aber eine besondere Herausforderung dar, so dass „Normalbesucher:innen“ eher auf Alternativangebote zurückgreifen werden – sofern diese verfügbar sind.
- Um die KRH über die Ostroute Berlin – Löwenberg – Rheinsberg zu erreichen, ist die Nutzung des Regionalbusverkehrs obligatorisch, da die Entfernung vom/zum Bahnhof Rheinsberg (Mark) mit ca. 13 km so groß ist, dass sie in der Regel nicht zu Fuß zurückzulegen ist.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit von Zielen in der KRH muss ein weiterer, nicht zu vernachlässigender Nachteil des ÖV gegenüber dem MIV beachtet werden: Für die mit dem MIV anreisenden Gäste stehen für die Eingangsbereiche in der Regel nahegelegene Parkplätze zur Verfügung (Ausnahme bisher noch Rossow), während Gäste ausgehend von den örtlichen Bushaltestellen unterschiedlich lange Fußwege zurücklegen müssen, um an die Eingangsbereiche der KRH zu gelangen.

Im Westen erfolgt die An- und Abreise mit dem SPNV über die Bahnachse Berlin – Neuruppin – Wittstock – Wittenberge. Im Anschluss daran bietet die ORP Ostprignitz-Ruppiner Personenverkehrsgesellschaft mbH zwischen den relevanten SPNV-Halten (RE6-Stationen Neuruppin, Rheinsberger Tor, Netzeband und Fretzdorf) und den Eingangsbereichen Rossow und Pfalzheim mehrere ÖPNV-Verbindungen unterschiedlicher Qualität an. Nachfolgend werden die Angebote im Einzelnen betrachtet.

7.2.1 Anbindung des Eingangsbereichs Rossow

Direkte Anbindung mit dem BUS 744 Wittstock – Herzprung – Rossow – Kyritz

Die Gemeinde Rossow als Ortsteil der Stadt Wittstock/Dosse wird ÖV-seitig durch den BUS 744 erschlossen (Haltestelle „Rossow, Anger“). Diese Linie verkehrt nur montags bis freitags und vorrangig im integrierten Schülerverkehr. Der aktuelle Fahrplan (gültig ab 15.02.2021) weist für die Relation Wittstock, Bahnhof <> Rossow, Anger **an den Schultagen** ab Mittag bis nachmittags vier Fahrtenpaare aus, die auch touristisch nutzbar sind. Für Tagessgäste ab Wittstock begrenzt die verhältnismäßig späte Ankunft (12:32 Uhr an Rossow, Anger) und die relativ zeitige Rückfahrt (Rufbus 16:40 Uhr ab Rossow, Anger) die Aufenthaltszeit in der KRH; zumal die Fußwegentfernung beispielsweise zwischen der Haltestelle „Rossow, Anger“ und dem Sielmann-Hügel rund 7 Kilometer misst.

Anbindung über den RegionalExpress-Halt Fretzdorf mit dem BUS 744

Das Dorf Fretzdorf als Ortsteil der Stadt Wittstock/Dosse wird vom RegionalExpress RE6 alle 2 Stunden sowohl aus Richtung Berlin als auch aus Richtung Wittstock/Dosse bedient (Bedarfshalt). Der BUS 744 verkehrt auch über Fretzdorf; das Fahrtenangebot entspricht dem im vorangegangenen Punkt erläuterten.

Laut aktuellem Bahnfahrplan kommen die im 2-h-Takt verkehrenden Züge aus Richtung Berlin in der geraden Stunde zur Minute 05 an; die aus Richtung Wittstock/Dosse in der ungeraden Stunde zur Minute 55. Da die Abfahrten der Linie 744 an der Bushaltestelle „Fretzdorf“ in Richtung Rossow ungefähr zur halben Stunde erfolgen, sind trotz eines Fußweges von der Bahnstation zur Bushaltestelle von ca. 400 Metern die Übergänge gewährleistet. In der Gegenrichtung ist die Übergangssituation deutlich unattraktiver – durch ungünstige Anschlussbeziehungen ergeben sich aktuell Wartezeiten von einer dreiviertel bis zu einer Stunde (vgl. Anlage 1).

Anbindung über RegionalExpress-Halt Neuruppin, Rheinsberger Tor mit BUS 748

Linienmäßig besteht mit dem BUS 748 Neuruppin <> Rossow zumindest *theoretisch* die Möglichkeit, von der Bahnstation „Neuruppin, Rheinsberger Tor“ des hier stündlich verkehrenden RegionalExpress RE6 zum/vom Eingangsbereich Rossow zu gelangen. Auch diese Buslinie ist auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet; sie verkehrt nur an Schultagen. Die Nutzung der Frühabfahrt (laut aktuellem Fahrplan 8:33 Uhr ab Neuruppin, Rheinsberger Tor) in Richtung Rossow erfordert einen sehr zeitigen Start in Berlin (Abfahrt RegionalExpress RE6 in Berlin-Gesundbrunnen bereits um 7:18 Uhr, Ankunft Neuruppin, Rheinsberger Tor 8:24 Uhr). Sie liegt damit außerhalb des oben definierten „touristischen Zeitfensters“ und dürfte nur in Ausnahmefällen Anklang finden. Am frühen Nachmittag existieren zwei Rückfahrtmöglichkeiten, die aber beide bereits an der Haltestelle „Neuruppin, Betriebshof ÖPNV“ enden und somit für eine Weiterfahrt zur Bahnstation den Umstieg auf den BUS 770 (Richtung Neuruppin, Treskow) erfordern. Alternativ wäre ein Fußweg von ca. 850 Metern zurückzulegen (vgl. Anlage 2).

Bewertung des ÖV-Angebots für Rossow

Der ÖV-Anschluss des Eingangsbereiches Rossow besitzt im aktuellen Fahrplanangebot nur eine geringe Attraktivität, dessen Nutzung zudem fundierte Kenntnisse der nutzbaren Wegeketten erfordert.

- Die Ausrichtung der hier relevanten ÖPNV-Linien vorrangig auf den Schülerverkehr bietet für den touristischen Verkehr nur sehr begrenzte Fahrtmöglichkeiten; an Wochenenden findet kein Verkehr statt.
- Die direkte Verbindung BUS 744 Wittstock – Rossow ist nur für einen nachmittäglichen Ausflug in die Kyritz-Ruppiner Heide nutzbar.
- Ab Neuruppin, Rheinsberger Tor ist mit dem BUS 748 an Schultagen für „Frühaufsteher“ ein einzelnes Fahrtangebot in Richtung Rossow vorhanden – unter Umständen nutzbar als Start zu einer Oneway-Tour in die KRH mit dem Zielpunkt Pfalzheim oder besser Neuglienicke.
- Darüber hinaus ist Rossow für Tagesgäste aus dem Metropolenraum Berlin, die am späteren Nachmittag mit dem RE6 heimkehren wollen, als Endpunkt einer Tour in die KRH bedingt geeignet. Auf dem Rückweg muss ein Umweg über Wittstock gefahren

bzw. in Fretzdorf eine längere Wartezeit in Kauf genommen werden. Alternativ können auch die zwei bestehenden Nachmittagsfahrten der Linie 748 nach Neuruppin genutzt werden.

Die Anbindung über Rossow stellt damit aus Gutachtersicht nicht die Vorzugsvariante dar. Eine Veränderung könnte nur mittels deutlicher Angebotserweiterungen auf den Linien 744 und 746 erreicht werden (Fahrtmöglichkeiten auch in der Ferienzeit, saisonal Verkehr auch an Wochenenden und feiertags). Aus Gutachtersicht scheint für diese relativ kostspielige Variante in absehbarer Zeit kein ausreichendes touristisches Potenzial aktivierbar.

Kostengünstiger ist die Aufwertung der Anbindung durch die Entwicklung und Vermarktung von Packages möglich, in denen die wenigen vorhandenen Fahrtmöglichkeiten in maßgeschneiderten Rundfahrt- und Erlebnisangebote eingebettet werden.

7.2.2 Anbindung des Eingangsbereichs Pfalzheim

Das zum Ortsteil Rägelin der Gemeinde Temnitzquell gehörende Dorf Pfalzheim ist mittels regionaler Busangebote unterschiedlicher Qualität mit verschiedenen Stationen des RegionalExpress RE6 verknüpft.



Abbildung 40: ÖPNV-Anbindung Eingangsbereich Pfalzheim. Quelle: Google Maps, Bearbeitung team red

Anbindung über Neuruppin, Rheinsberger Tor mit dem BUS 762

Ab dem Bahnhof Neuruppin, Rheinsberger Tor stellt der BUS 762 Neuruppin – Rägelin – Walsleben den ÖV-seitigen Anschluss an den Eingangsbereich Pfalzheim her. Er berührt auf seinem Linienweg auch den Ort Netzeband, der eine Station (Bedarfs halt) an der Trasse des RegionalExpress RE6 ist.

Auch die Linie 762 verkehrt nur werktags. Im Gegensatz zu den oben genannten Linien 744 und 748 gibt es aber auch ein Fahrtangebot in der Ferienzeit; allerdings mit etwas weniger Fahrten als in der Schulzeit und mit Rufbusangeboten. Gäste der Kyritz-Ruppiner Heide

können in der Saison **werktags** sowohl zur An- als auch zur Abreise zwischen mehreren Angeboten wählen. Damit ist auf dieser Relation die Wegekette Bahn – Bus eingeschränkt touristisch nutzbar.

Zur Nutzung der in der Ferienzeit ausschließlich verfügbaren Rufbus-Angebote müssen Fahrgäste aktiv tätig werden: In einer Interaktion mit dem Verkehrsbetrieb ist die gewünschte Fahrt bis maximal 60 Minuten vor Fahrtbeginn telefonisch anzumelden. Das setzt voraus, dass diese über die Notwendigkeit der Anmeldung informiert sein müssen. Davon abgesehen ist aus Sicht des Projektbearbeiters eine Voranmeldezeit bis minimal eine Stunde vor Fahrtantritt noch als vergleichsweise nutzerfreundlich anzusehen.

Die Anbindung über Neuruppin, Rheinsberger Tor eignet sich beim bestehenden Fahrplanangebot derzeit nur bedingt zur An- und Abreise. Eine Veränderung könnte nur mittels Angebotserweiterungen auf den Linien 762 erreicht werden (Fahrtmöglichkeiten auch in der Ferienzeit, saisonal Verkehr auch an Wochenenden und feiertags). Eine Entscheidung über diese relativ kostspielige Variante ist in Abhängigkeit zur Entwicklung der allgemeinen Gästezahlen der KRH zu gegebener Zeit zu treffen.

Anbindung über Netzeband mit dem BUS 762

Alternativ zur vorstehend beschriebenen Verbindung über Neuruppin ist auch eine Wegekette über Netzeband möglich, die natürlich ebenfalls den gegebenen fahrplantechnischen Bedingungen dieser Buslinie unterliegt.

Für Besucher:innen der KRH bestehen hier allerdings diverse Nutzungshemmnisse, so dass sie nur in Ausnahmefällen den Weg über Netzeband wählen werden.

- Ab Neuruppin West fährt der RegionalExpress RE6 nach Wittstock und Wittenberge nur noch im 2-Stunden-Takt – „passende“ Anschlüsse zum Busverkehr stellen dann die Ausnahme dar (vgl. Anlage 3).
- Unabhängig von der Fahrplansituation verhindert auch die aktuelle örtliche Situation in Netzeband eine wirksame Verknüpfung von Bahn und Bus: Die zur Bahnstation nächstgelegene Bushaltestelle „Netzeband, Kirche“ befindet sich erst in 800 Meter Fußwegentfernung; die zweite Haltestelle, „Netzeband, Abzweig“ (mit einem etwas größeren Fahrplanangebot) gar erst in 1.400 Meter.

Bewertung des ÖV-Angebots für Pfalzheim

Die Anbindung über Neuruppin, Rheinsberger Tor eignet sich beim bestehenden Fahrplanangebot derzeit nur bedingt zur An- und Abreise. Eine Veränderung könnte nur mittels Angebotserweiterungen auf den Linien 762 erreicht werden (Fahrtmöglichkeiten auch in der Ferienzeit, saisonal Verkehr auch an Wochenenden und feiertags). Eine Entscheidung über diese relativ kostspielige Variante ist in Abhängigkeit zur Entwicklung der Gästezahlen der KRH zu gegebener Zeit zu treffen.

Aus Gutachtersicht macht eine Tour über Netzeband derzeit nur dann Sinn, wenn die Gäste neben dem Besuch der KRH auch das kulturelle Angebot in Netzeband wahrnehmen möchten. Vielfältige Möglichkeiten ergeben sich rund um die Temnitzkirche, den Gutspark und ggf. auch im Zusammenhang mit dem Netzebander Theatersommer

7.2.3 Anbindung des Eingangsbereiches Neuglienicke

Der Eingangsbereich Neuglienicke ist mit dem Bus im Anschluss an den SPNV sowohl über die Ost-, als auch über die Westachse erreichbar.

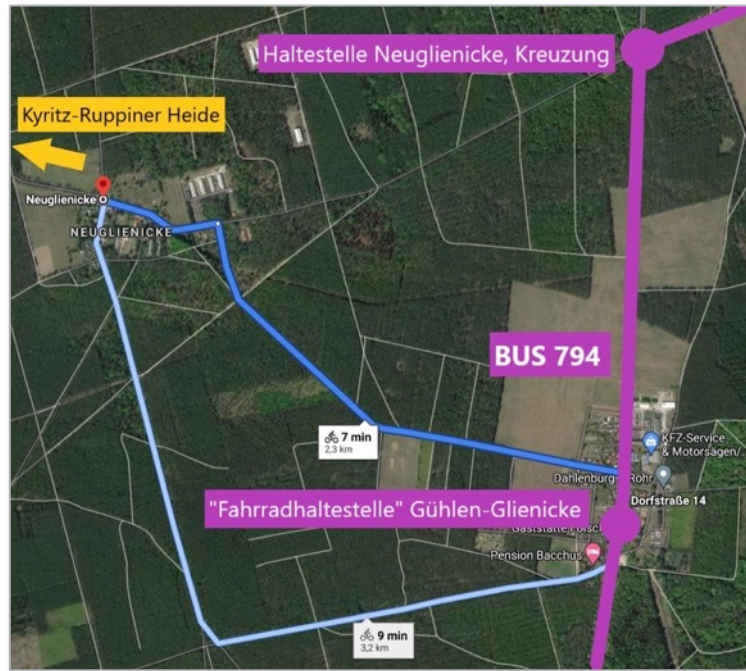


Abbildung 41: ÖPNV-Anbindung Eingangsbereich Neuglienicke. Quelle: google maps, Bearbeitung team red

Die ÖV-seitige Anbindung des Eingangsbereiches Neuglienicke erfolgt mit dem **BUS 794** Rheinsberg – Gühlen-Glienicke – Neuruppin. Die Linie wird in der Saison täglich betrieben. Obwohl auch hier bei der Gestaltung des Fahrplanes Rücksicht auf die Belange des Schüler:innenverkehrs genommen wurde, ist das Angebot im Allgemeinen

auch im touristischen Verkehr gut nutzbar. Die touristisch relevanten Fahrten werden unter der Bezeichnung „Tierpark-Heide-Linie“ gesondert vermarktet. Gemeinsam mit der Linie 785 nach Mirow in die Mecklenburgische Seenplatte und der Linie 788 nach Kleinzerlang bietet die „Tierpark-Heide Linie“ ein abgestimmtes touristisches Mobilitätsangebot für die Urlaubsregion, in deren Zentrum die Kurstadt Rheinsberg (Mark) liegt (vgl. Anlage 4).



Abbildung 42: Fahrradanhänger hinter Bus der Linie 794. Foto: ORP

Auf allen Fahrten der „Tierpark-Heide Linie“ ist eine Fahrradmitnahme in einem funktionell gut gestalteten Fahrradanhänger möglich.

Anbindung über Rheinsberg (Mark) mit dem BUS 794

In Fortsetzung der An- und Abreise über die östliche Bahnachse Berlin – Löwenberg (Mark) – Rheinsberg (Mark) erfolgt die ÖV-Anbindung der KRH am Eingangsbereich Neuglienicke mit dem Bus 794. Die Reisezeit zwischen „Rheinsberg, Bahnhof“ und „Neuglienicke, Kreuzung“ beträgt nur 13 Minuten. In Rheinsberg ist auch eine direkte Anbindung an Busse aus/in Richtung Mirow möglich.

Anbindung über Neuruppin, Rheinsberger Tor mit dem BUS 794

Durch die gegebene beidseitige Verknüpfung ist der Eingangsbereich Neuglienicke nicht nur an die Bahn-„Ostachse“ Rheinsberg (Mark) – Löwenberg – Berlin angebunden, sondern auch an die „Westachse“ Berlin – Neuruppin – Wittstock – Wittenberge. Damit ist in Kombination mit dem BUS 794 über den Bahn-/Bus-Verknüpfungspunkt Neuruppin, Rheinsberger Tor auch die An- und Abreise mit dem RegionalExpress RE6 möglich. Darüber hinaus besteht auch eine Umsteigeverbindung in Busse aus/nach Lindow (Mark). Die Fahrzeit mit dem Bus beträgt ab Neuruppin bis zur Haltestelle „Neuglienicke, Kreuzung“ 17 Minuten.

Bewertung des ÖV-Angebots für Neuglienicke

Trotz des touristisch sehr attraktiven Angebotes BUS 794 „Tierpark-Heide-Linie“ ist die Position der zum Eingangsbereich Neuglienicke nächstgelegenen Haltestelle „Neuglienicke, Kreuzung“ ein gravierender Nachteil für die Erreichbarkeit der KRH über diese Route: Die Haltestelle in Ortslage Neuglienicke wird derzeit nur im Schüler:innenverkehr und nicht von der touristischen Linie genutzt. Somit müssen Gäste zwischen der Haltestelle „Neuglienicke, Kreuzung“ und dem Eingangsbereich einen Fußweg von mehr als zwei Kilometern bewältigen. Nachteilig ist außerdem, dass durch die Lage der Haltestelle „Neuglienicke, Kreuzung“ an der stark befahrenen Landesstraße L 16 das Ent- bzw. Beladen des Fahrradanhängers nicht an dieser Stelle erfolgen kann. Es muss dafür die nächstgelegene „Fahrradhaltestelle“ der Tierpark-Heide Linie in Gühlen-Glienicke genutzt werden. Sie ist vom Eingangsbereich Neuglienicke ca. 2,4 Kilometer entfernt.

7.2.4 Gesamtfazit der Analyse der bestehenden Verbindungen

- Im gegenwärtigen Fahrplan stellt die Anbindung des Eingangsbereiches Neuglienicke das attraktivste Angebot zum Erreichen der KRH dar. Demgegenüber weist die ÖV-seitige Anbindungen der beiden übrigen Eingangsbereiche mehr oder weniger stark ausgeprägte Defizite aus. Deren Ursache liegen vor allem in grundsätzlichen Prämissen der Fahrplangestaltung entsprechend des aktuellen Nahverkehrsplans des Landkreises Ostprignitz-Ruppin (Angebotsgestaltung der regionale Buslinien vorrangig unter dem Gesichtspunkt des Bedarfs beim Schüler:innenverkehr; nur in Ausnahmefällen touristische Angebote).
- Mit der beidseitigen Anbindung der „Tierpark-Heide-Linie“ an beide SPNV-Achsen lässt sich der Quellverkehr aus einem vergleichsweise sehr großen Einzugsbereich der Metropolregion Berlin unmittelbar erfassen – also ohne weitere Zubringerverkehre innerhalb des Stadtgebietes nutzen zu müssen. Hinzu kommt die mögliche Anbindung per Bus oder Bahn an weitere touristische Zentren (Mirow, Fürstenberg/Havel, Lindow (Mark)).
- Das für die beiden anderen Eingangsbereiche relevante SPNV-Angebot auf der Westachse besitzt demgegenüber einen deutlich kleineren direkten Einzugsbereich im Berliner Stadtgebiet.

- Negativ für die ÖV-Anbindung des Eingangsbereiches Neuglienicke ist allerdings gegenwärtig der Umstand, dass im touristischen Verkehr ausschließlich die weit entfernte Haltestelle „Neuglienicke, Kreuzung“ bedient wird.

7.2.5 Zugang zum System - Verknüpfungspunkte Bahn <> Bus und Bus-Haltestellen

Bedeutsam für die Qualität der ÖV-Anbindung der KRH sind neben der Linienführung und dem Fahrplanangebot von Bahn und Bus auch die Lage und der Zustand der für den Besucher:innenverkehr relevanten Verknüpfungspunkte Bahn <> Bus sowie die Lage und der Zustand der Bus-Haltestellen an den Eingangsbereichen zur KRH.

Verknüpfungspunkte Bahn <> Bus in Neuruppin, Rheinsberger Tor

An der „Westachse“ ist der Bahnhof Neuruppin Rheinsberger Tor (*Bahnbezeichnung*) der entsprechende Verknüpfungspunkt. Die weiteren relevanten Stationen Netzeband und Fretzdorf können diese Funktion aufgrund der oben genannten Angebots- und Erschließungsdefizite nicht erfüllen.

Der RegionalExpress RE6 erreicht im aktuellen Fahrplan die Bahnstation Neuruppin Rheinsberger Tor im 1-Stunden-Takt – bei der Anfahrt (in Richtung Wittenberge) zur Minute 34 und zur Rückfahrt in Richtung Berlin zur Minute 09. In Neuruppin West endet bzw. beginnt jeder zweite Zug aus/in Richtung Berlin, da der weiterführende Streckenast Richtung Wittstock – Wittenberge nur im 2-Stunden-Takt bedient wird.

Mit dem dichten Zugangebot und der Konzentration zahlreicher Buslinien von regionaler und lokaler Bedeutung (einschließlich der PlusBus-Linien 711 Neuruppin – Kyritz und 756 Neuruppin – Fehrbellin) besitzt der Verknüpfungspunkt mit seinen Bus-Haltestellen „Neuruppin, Rheinsberger Tor“ (*ÖPNV-Bezeichnung*) eine große Bedeutung. Unter anderem ist er der südliche Endpunkt der für die Anbindung der KRH-relevanten Linien 794 (in der Saison touristisches Angebot „Tierpark-Heide Linie“) und 762.

Die räumliche Verknüpfung Bahn <> Bus wird von der gegebenen örtlichen Situation bestimmt: Die Umsteigewege zwischen den Richtungsbahnsteigen des Bahnverkehrs und den beiden Bushaltestellen sind mit maximal 150 Metern zwar relativ kurz; zwischen dem Bahnsteig in Richtung Wittstock – Wittenberge und der Abfahrtsstelle der Busse zur Kyritz-Ruppiner Heide müssen Umsteigende allerdings den Bahnübergang und die gut frequentierte Karl-Marx-Straße queren.

Richtungsgetrennte Bushaltestellen befinden sich gegenwärtig südwestlich des Bahnüberganges beiderseits an den Straßenrändern der Karl-Marx-Straße. Ein barrierefreier Ausbau ist noch nicht erfolgt. Und auch die Zuwegung birgt Hindernisse: Obwohl zwischen dem Bahnübergang und den beiden Richtungshaltestellen durchgängig befahrbare Wegeführungen aus Natursteinplatten angelegt wurden, ist für Rollstuhlfahrer:innen das darüber hinaus vorhandene Mosaik- bzw. Großpflaster nur schwer befahrbar.



Abbildung 43: Bushaltestellen Neuruppin, Rheinsberger Tor. Fotos: Volkmar Wagner

Auf beiden Bushaltestellen sind DFI-Anzeigen (DFI = Dynamische Fahrgastinformation) installiert, die für Fahrgäste eine gute Orientierung über die Abfahrten der einzelnen Linien in Echtzeit ermöglichen. Allein die Haltestelle in Richtung Innenstadt ist mit einem Fahrgastunterstand ausgerüstet. Für die Fahrgäste an der gegenüberliegenden Haltestelle, die auf die Abfahrt warten, gibt es keine Unterstellmöglichkeit.



Abbildung 44: Tourist-Info und Servicecenter am Bhf. Neuruppin Rheinsberger Tor. Foto: Volkmar Wagner

Im ehemaligen Empfangsgebäude des Bahnhofes ist die gut ausgestattete Tourismus-Service Bürgerbahnhof GmbH beheimatet. Dort werden mannigfaltige touristische Dienstleistungen angeboten und es besteht auch die Möglichkeit zum Erwerb von Tickets (VBB und sogar Bahn-Fernverkehr). Informationsmaterial zur KRH ist vorhanden und – wie anlässlich eines „Mystery Shopping“ festgestellt werden konnte – erfolgt eine kompetente und freundliche persönliche Beratung.

Bewertung

Gegenwärtig erfüllt die Anlage aufgrund der vorhandenen räumlichen Situation, der baulichen Gestaltung (besonders der Bushaltestellen) und auch bezüglich des Erhaltungszustandes nur bedingt die vielfältigen Anforderungen, die an einen attraktiven Verknüpfungspunkt des Bahn- und Busverkehrs und darüber hinaus an eine multifunktionelle „Mobilitätsdrehscheibe“ (mit Übergangsmöglichkeiten zum Fußgänger- und Radverkehr und zum MIV / P+R) gestellt werden. Darüber hinaus wird die Anlage in ihrer derzeitigen Form aus Gutachtersicht höheren gestalterischen Ansprüchen und besonders den nutzerrelevanten Anforderungen, die sich aus ihrer Bedeutung als „Hauptbahnhof“ des wichtigen Tourismusstandortes Fontanestadt Neuruppin ergeben, nur unvollkommen gerecht. Defizite sind



z.B. hinsichtlich der Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen an die Barrierefreiheit der Umsteigewege und bei den Bushaltestellen, der Qualität und Geschlossenheit des Leit- und Informationssystems und bei der Ordnung und Sauberkeit der Gesamtanlage zu verzeichnen.

Abbildung 45: Wegweiser zur KRH am Bhf. Neuruppin Rheinsberger Tor. Foto: Volkmar Wagner

Empfehlungen zur Aufwertung des Verknüpfungspunktes Neuruppin Rheinsberger Tor

Seitens der Stadt Neuruppin ist die komplette Umgestaltung der Gesamtanlage für die kommenden Jahren angedacht; die hier im Projekt betrachtete ÖV-Erreichbarkeit der KRH wird bei der Umgestaltung der Anlage nur ein Teilaspekt mit begrenzter Bedeutung sein. Dennoch sollten diesbezügliche Veränderungen/Verbesserungen gebührende Beachtung finden. Bei der vorgesehenen Lösung soll auf dem Gelände des jetzigen Parkplatzes ein ZOB entstehen, auf dem alle beginnenden, endenden und durchfahrenden Linien feste Haltepositionen erhalten. Die jetzt zum Erreichen der Richtungshaltestelle stadtauswärts noch erforderliche Querung der Karl-Marx-Straße entfällt dann; das Umsteigen wird komfortabler und sicherer und auch die Umsteigewege lassen sich teilweise reduzieren (ZOB <> Bahnsteig in Fahrtrichtung Berlin).

Bereits vor Realisierung der Gesamtlösung können (temporäre) Lösungen Verbesserungen bringen. Diese sind unter Kostengesichtspunkten und vor allem hinsichtlich ihrer zeitlichen Realisierbarkeit und Wirksamkeit bzw. ihrer Weiterverwendbarkeit auch nach der Umgestaltung zu bewerten. Wir empfehlen bereits vor der Neugestaltung der Gesamtanlage zumindest die Installation der Touristischen Zusatzinformation (siehe Kapitel 7.2.7) an der Abfahrtshaltestelle der Linie 794 in Richtung Rheinsberg (Haltestelle am südöstlichen Fahrbahnrand der Karl-Marx-Straße). Der (temporäre) Aufbau eines Fahrgastunterstandes für diese hochfrequentierte Haltestelle wäre aus Nutzersicht wünschenswert. Dessen Aufstellung dürfte angesichts des begrenzten Nutzungszeitraumes umstritten sein, obwohl kostengünstige mobile Lösungen am Markt vorhanden sind.

Verknüpfungspunkte Bahn <> Bus in Rheinsberg (Mark)

An der „Ostachse“ wird die Verknüpfung zwischen dem Bahn- und Busverkehr am Bahnhof Rheinsberg (Mark) (*Bahnbezeichnung*) hergestellt. Weitere für die Erschließung der KRH relevante Bahnhalte gibt es am Streckenast ab Löwenberg (Mark) nicht.

Die Regionalbahn RB54 bedient Rheinsberg (Mark) im 2-Stunden-Takt; die Ankunft erfolgt innerhalb des „touristischen Zeitfensters“ jeweils in der ungeraden Stunde zur Minute 19 (außer 9:23 Uhr) und die Abfahrt zur Minute 27.

Die Bus-Haltestellen „Rheinsberg, Bahnhof“ (*ÖPNV-Bezeichnung*) fungieren als Zwischenhaltestellen mehrerer Buslinien (u.a. der PlusBus-Linie 764 Rheinsberg – Neuruppin) und als Start- und Zielpunkt von drei touristisch nutzbaren Linien. Die für die Anbindung der



Abbildung 46: Touristische Linien rund um Rheinsberg. Auszug einer Veröffentlichung der ORP

KRH bedeutsame Linie 794 Rheinsberg – Neuruppin hat hier ihren östlichen Endpunkt. Mit den ebenfalls hier startenden/endenden Linien 785 Rheinsberg – Flecken Zechlin – Mirow und BUS 788 Rheinsberg – Großerlang ergibt sich vor Ort ein konzentriertes Angebot für den Urlauber-, Freizeit- und Ausflugsverkehr.

Bushaltestellen befinden sich beidseits an den Fahrbahnrandern der B122 (Berliner Straße). Sie dienen als richtungsgetrennte „Zwischen“-Haltestellen der durchfahrenden Linien und als Ankunfts- bzw. AbfahrtsHaltestellen der Linien mit dem Endpunkt „Rheinsberg, Bahnhof“. Letztgenannte Linien halten darüber hinaus fahrgastfreundlich direkt auf dem Bahnhofsvorplatz, obwohl hierfür keine offizielle Haltestelle ausgeschildert ist. Bei wartenden Bussen ist so z.B. die Präsenz der Ausflugsangebote für umsteigende Bahn-Bus-Fahrgäste unübersehbar.



Abbildung 47: Bushaltestellen am Bhf. Rheinsberg. Fotos: Volkmar Wagner

An diesem Verknüpfungspunkt ist der Umstieg Bahn <> Bus räumlich gut möglich: Die Umsteigewege Bahn <> Bus (jeweils ab Halteplatz-Mitte gemessen) sind beim Halt auf dem Bahnhofsvorplatz mit weniger als 70 Metern erfreulich kurz und gefahrlos passierbar; von der AnkunftsHaltestelle an der Westseite der Berliner Straße vergrößert sich der Wert zum Bahnsteig auf ca. 90 Meter und bis zur AbfahrtsHaltestelle an der Ostseite der Berliner Straße sind einschließlich der notwendigen Straßenquerung ca. 100 Meter zurückzulegen.

Bezüglich der Auftrittshöhe sind die Bushaltestellen in der Berliner Straße nicht barrierefrei ausgebaut – gehalten wird am vorhandenen Straßenbord. Auf dem Bahnhofsvorplatz existiert keine ausgebaut Haltestelle und daher besteht für Rollstuhlfahrer:innen keine Zugangsmöglichkeit zu den hier haltenden Bussen. Trotz Pflasterung des Bahnhofsvorplatzes mit Großpflaster sind die Wege von der westlichen Bushaltestelle an der Berliner Straße bis zum Bahnsteig auch für Rollstuhlfahrer:innen durch die durchgängig befahrbare Wegeführung aus Natursteinplatten gut passierbar. Dagegen ist die Querung der Berliner Straße noch nicht optimal gestaltet (Belag, abgesenkte Borde) und nur vergleichsweise beschwerlicher nutzbar.

Am Verknüpfungspunkt Rheinsberg Bahnhof sind nur der Bahnsteig und die Ankunftshaltestelle (westliche Haltestelle an der Berliner Straße) mit Fahrgastunterständen ausgerüstet. Das schmälert den Komfort für Reisende, die längere Zeit und vielleicht im Regen auf einen Bus warten müssen. Ungünstig ist die Situation für Rollstuhlfahrer:innen, die derzeit nur die östliche Bushaltestelle an der Berliner Straße benutzen können.

Statische Orientierungs- und Informationsmöglichkeiten für ÖV-Nutzende, aber auch für andere Interessierte, über die touristischen und kulturellen Angebote in der Stadt Rheinsberg und ihrer näheren und weiteren Umgebung sind auf dem Bahnhofsvorplatz, dem Bahnsteig und den beiden Bushaltestellen vorhanden. Sie sind zum Teil aber etwas unübersichtlich platziert und nicht immer aktuell. Gerade auf dem Bahnhofsvorplatz müssen sich die Gäste an einem Sammelsurium verschiedener Informationstafel zurechtfinden. Spezielle Informationen zur KRH existieren nicht.

Dynamische Fahrgastinformation (DFI-Anzeigen) sind am Standort nicht installiert. Daher besteht hier noch nicht die Möglichkeit, sich über die Abfahrten der einzelnen Linien in Echtzeit zu informieren.



Abbildung 48: Informationsvielfalt am Bahnhof Rheinsberg. Fotos: Volkmar Wagner

Bewertung

Unter Berücksichtigung der räumlichen Gegebenheiten genügt die Anlage vielen Anforderungen, die an einen Verknüpfungspunkt des Bahn- und Busverkehrs gestellt werden. Dennoch gibt es aus Sicht der Projektbearbeiter Verbesserungsmöglichkeiten, die nachstehend detailliert beschrieben werden.

Empfehlungen für die Aufwertung des Verknüpfungspunktes Bhf. Rheinsberg zur „Touristischen Verkehrsdrehscheibe“

Für die Stadt Rheinsberg als staatlich anerkannter Erholungsort mit einer Vielzahl kultureller, architektonischer und landschaftlicher Highlights in der Kernstadt und der Umgebung sollte die Ertüchtigung des Verknüpfungspunktes Bhf. Rheinsberg als attraktives Eingangstor zur Stadt besondere Priorität genießen. Nutzende umweltfreundlicher Mobilitätsangebote würden davon besonders profitieren.

Am Standort ist die Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit als Pflicht, aber auch als Chance zu sehen. Gemäß den Vorgaben des novellierten Personenbeförderungsgesetzes (PbefG) ist der ÖPNV bis 2022 weitestgehend barrierefrei zu gestalten. Das entsprechend ertüchtigte ÖV-Angebot (barrierefreie Fahrzeuge **und** Infrastruktur) wird nicht nur den bereits heute schon mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisenden Gästen zugutekommen (u.a. den Gästen des größten barrierefreien Hotel Deutschlands am Ort, dem Seehotel Rheinsberg). Es bietet als örtliches Alleinstellungsmerkmal auch die Chance die große Gruppe der in ihrer Mobilität oder Sensorik eingeschränkten Menschen und ihre Angehörigen/Begleitungen gezielt als potenzielle Kund:innen im Urlauber-, Ausflugs- und Erholungsverkehr in der Region anzusprechen und sie auch als Gäste der KRH zu gewinnen. Der im weiteren Projektbericht detailliert ausgeführte Vorschlag zum Einsatz eines barrierefreien Krenzers komplettiert die barrierefreie Wegekette bis hinein in die Heide.

Zur Aufwertung des Rheinsberger Bahnhofs als touristische Verkehrsdrehscheibe – mit einem attraktiver Übergang Bahn <> (Tourismus-)Busse und diese auch untereinander – wird der Neubau einer barrierefreien Haltestelle direkt auf dem Bahnhofsvorplatz empfohlen. Diese ergänzt die bereits in der Berliner Straße beidseits am Straßenrand gelegenen Haltestellen. Dank der neuen Haltestelle verkürzen sich die Umsteigewege nochmals und sind vollständig barrierefrei. Da die Querung der Berliner Straße entfällt, erhöht sich die Sicherheit für Fahrgäste, die die am Bahnhof Rheinsberg startenden Busse der touristischen Linien nutzen wollen.

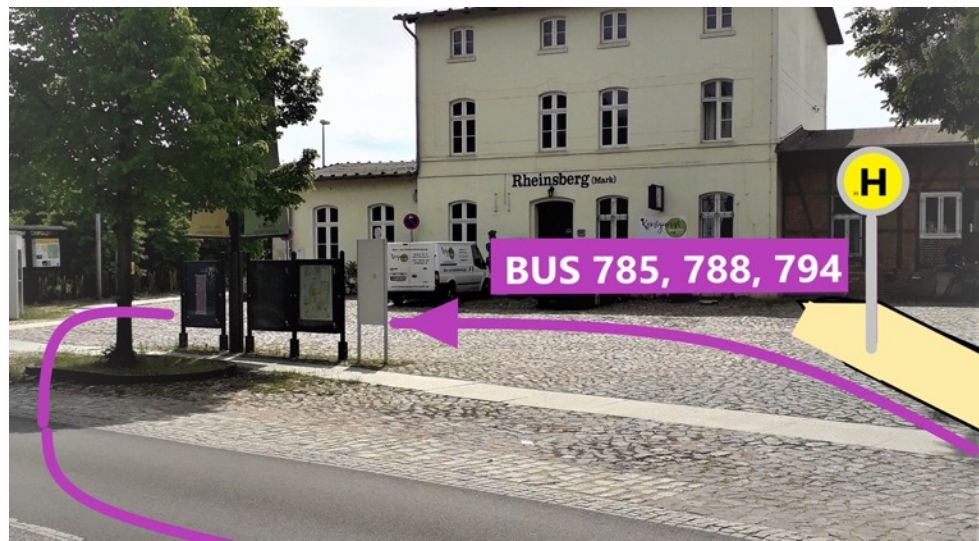


Abbildung 49: Bhf. Rheinsberg, Platzierung neue Bushaltestelle auf dem Vorplatz. Foto + Montage: V. Wagner

Die neue Haltestelleninsel ist so auf dem Bahnhofsvorplatz zu platzieren, dass die Wendefahrt der endenden Busse weiterhin ungehindert möglich wird. In etwa in Nord-Süd-Richtung angeordnet, muss unmittelbar nach dem Einbiegen von der Berliner Straße die gerade Anfahrt eines Fahrzeuggespanns (Solobus + Fahrradanhänger) möglich sein. Die Insel benötigt eine Abmessung von 22,0 Metern Länge und 3,0 Metern Breite; als Haltestellenbord wird der nutzerfreundliche Kassler Bord angewandt. Als Haltestellenausstattung wird empfohlen, neben der obligatorischen Ausrüstung nach PbefG eine touristische Zusatzausstattung zu installieren und einen Fahrgastunterstand aufzubauen.



Neben einer rollstuhlgerechten Ausbildung der neuen Insel sind auch ihre Zuwegungen entsprechend auszubilden (Verlegung von Großplatten für Fußwege ist in bewährter Form auf dem Bahnhofsvorplatz bereits realisiert).

Abbildung 50: Bhf. Rheinsberg, rollstuhlfahrgerechte Wege. Foto: Volkmar Wagner

Bushaltestellen im westlichen Eingangsbereich Rossow

Mit dem ÖPNV ist Rossow über die Buslinie 744 Wittstock – Kyritz und 748 Rossow – Neuruppin erreichbar. Die Haltestelle „Rossow, Anger“ befindet sich fast in Ortsmitte; bis zum östlichen Eingangsbereich zur Kyritz-Ruppiner Heide ist ein Fußweg von 1,9 km zurückzulegen.

Die beiden Richtungshaltestellen befinden sich an den Fahrbahnrandern der Dorfstraße (L 18). Bei der Haltestelle in Fahrtrichtung Neuruppin ist die Haltestellenfläche als Teil des Gehweges mit Betonpflaster befestigt. Es sind nur die Haltestellen-Minimalausstattung laut PbefG (Haltestellenschild, Fahrplanaushang) und ein Haltestellenhäuschen in Massivbauweise vorhanden. Die Haltestelle in Fahrtrichtung Wittstock ist unbefestigt und mit dem Straßenbord zur Fahrbahn abgegrenzt. Hier ist nur das Haltestellenschild mit Fahrplanaushang installiert; ein Fahrgastunterstand fehlt. Beide Richtungshaltestellen sind nicht barrierefrei ausgebildet. Touristische Informationen fehlen gänzlich.



Abbildung 51: Bushaltestellen Rossow, Anger. Fotos: Volkmar Wagner

Bewertung

Aufgrund des bestehenden, derzeit nur sehr eingeschränkt touristisch nutzbaren ÖPNV-Angebotes ist die Erreichbarkeit der KRH eingeschränkt und die Zahl der Nutzenden ist sehr gering. Erst eine drastische Ausweitung des Fahrtenangebotes, was unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten in absehbarer Zukunft eher unwahrscheinlich ist (objektiv begrenztes Nutzer:innenpotenzial), würde die Attraktivität dieser Anbindung erhöhen. Erst dann wäre über eine eventuelle touristische Aufwertung dieser Haltestelle zu befinden.

Empfehlungen für die Haltestellen Rossow

Unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten scheint eine Verdichtung des Fahrtenangebotes im Urlauber-, Freizeit-, und Ausflugsverkehr aktuell nicht finanzierbar. Und angesichts der derzeit geringen Bedeutung der Haltestelle für die Erreichbarkeit der Kyritz-Ruppiner Heide ist aus Gutachtersicht auch ein Ausbau aus touristischen Gründen nicht erforderlich. Dessen unbenommen ist eine künftige Ertüchtigung auf Veranlassung des Baulastträgers. Dennoch wird zur Verbesserung der Information der Gäste der Heide die Installation einer touristischen Zusatzausstattung an der Richtungshaltestelle in Fahrtrichtung Neuruppin empfohlen.

Bushaltestelle im südlichen Eingangsbereich Pfalzheim

Pfalzheim besitzt eine ÖV-Anbindung über die Buslinie 762 Neuruppin – Walsleben. Die Bushaltestelle „Pfalzheim“ befindet sich an einer Wendeschleife am östlichen Ortsende, wo der Richtungswechsel der Busse erfolgt, die mit einer Stichfahrt den Ort bedienen.

Die Haltestelle verfügt über einen Stahl-Glas-Fahrgastunterstand und in der Nähe – leider nicht im funktionellen Zusammenhang mit der Haltestelle und der nutzbaren Wegeführung – ist eine der Standard-Informationstafeln der Kyritz-Ruppiner Heide platziert. Eine barrierefreie Gestaltung ist nicht gegeben. Auch wenn diese im Perspektivzeitraum ausgeführt werden sollte, ist auch hier der Besuch der KRH für Rollstuhlfahrende aufgrund des Zustandes und der baulichen Ausbildung der Wege (Zugangsweg zum Parkplatz und vor allem die Wege innerhalb der KRH) ohnehin nicht möglich.

Die mit dem ÖPNV über Pfalzheim anreisenden Besucher:innen müssen zwischen der Bushaltestelle und dem Eingangsbereich derzeit einen Fußweg von ca. 0,8 km zurücklegen; der Sielmann-Hügel wird erst nach ca. 2,2 km erreicht. Im ersten Teilabschnitt führt der Weg entgegen der Bus-Fahrtrichtung ca. 300 m durch den Ort zurück, ehe der in nördlicher Richtung verlaufende befestigte Feldweg zum Eingangsbereich erreicht wird.



Abbildung 52: Bushaltestelle Pfalzheim. Foto: Volkmar Wagner

Bewertung

Aufgrund des bestehenden, derzeit nur eingeschränkt touristisch nutzbaren ÖPNV-Angebotes ist auch die Zahl der Nutzenden sehr gering. Auch hier würde erst eine deutliche Ausweitung des Fahrtenangebotes die Attraktivität dieser Anbindung erhöhen.

Empfehlung für die Bushaltestelle Pfalzheim

Zur Verkürzung des Fußweges wird die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle (Arbeitstitel „Pfalzheim, Sielmann-Hügel“) am westlichen Ortstrand empfohlen. Die neue Haltestelle befindet sich in der Zufahrtsstraße aus Richtung Rägelin; unmittelbar nachdem diese ostwärts hinein in den Ort abbiegt und ab da „Dorfstraße“ heißt. Am Knick beginnt auch die nordwärts verlaufende Zufahrt zum Parkplatz am Eingangsbereich mit einer Länge von ca. 500 Metern.

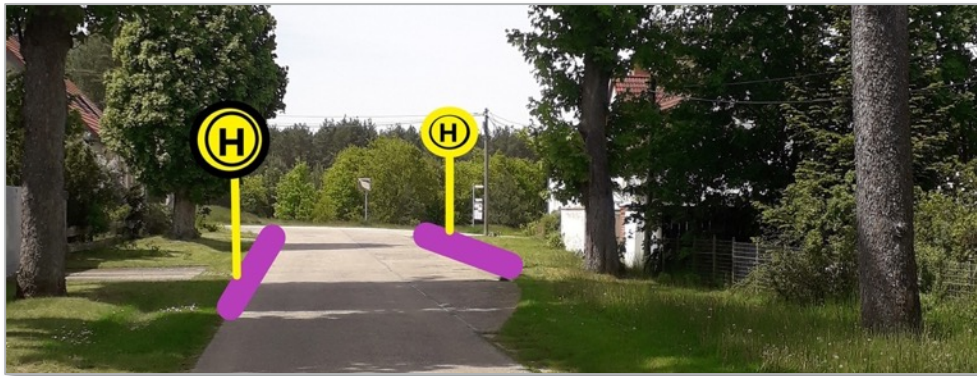


Abbildung 53: Pfalzheim, neue Bushaltestelle am westlichen Ortsende. Foto + Montage: Volkmar Wagner

Die Einrichtung der Haltestelle kann mit minimalem Aufwand und kurzfristig erfolgen – einzig an den beiden Fahrbahnranden sind die Haltestellenschilder mit den Aushangfahrplänen aufzustellen. An der Ankunftshaltestelle sollte eine touristische Zusatzausstattung installiert werden. Auf eine weitere bauliche Ausgestaltung der Haltestellen (Borde, befestigte Warteflächen, eventuell sogar Fahrgastunterstand) kann aufgrund der geringen Frequenzierung vorerst verzichtet werden. Sollten in Zukunft, in Verbindung mit verstärkten Marketingaktivitäten oder einer touristisch relevanten Angebotserweiterung, auch an diesem Eingangsbereich eine größere Zahl Ein- und Aussteiger erreicht werden, ist in Abwägung der Kosten-Nutzen-Relation über einen Haltestellenausbau zu befinden.

Bushaltestellen im östlichen Eingangsbereich Neuglienicke

Neuglienicke besitzt eine ÖPNV-Anbindung mit der Buslinie 794 Rheinsberg – Neuruppin. Die touristisch nutzbaren Fahrten – besonders die unter dem Markennamen „Tierpark-Heide-Linie“ saisonal täglich verkehrenden Ausflugsbusse – halten derzeit nur an der Haltestelle „Neuglienicke, Kreuzung“, die sich abseits der Ortsbebauung in ca. 2 km Entfernung an der L 16 befindet. Die im Ort gelegene Haltestelle „Neuglienicke, Forsthaus“ wird mit einer Stichfahrt von/zur L 16 vorrangig im Schüler:innenverkehr angefahren.

Von der Haltestelle „Neuglienicke, Forsthaus“ bis zum östlichen Eingangsbereich der KRH beträgt die Entfernung ca. 1,3 km; von der Haltestelle „Neuglienicke, Kreuzung“ sind es aber über 3,3 km. Auch die Entfernungen in der Heide selbst sind am östlichen

Eingangsbereich nicht unerheblich. So sind beispielsweise weitere 4,2 km vom Eingangsbereich bis zum Heideturm auf dem Sielmann-Hügel zurückzulegen.

Haltestelle „Neuglienicke, Kreuzung“

Ca. 50 Meter südlich der Kreuzung der Landesstraße L 16 mit der Anbindung von Neuglienicke und der Straße nach Rheinsberg über Zühlen befinden sich die Richtungshaltestellen jeweils an den Fahrbahnrändern der L 16. Da keine baulich ausgebildeten Zugangswege zu den Haltestellen und auch keine gesonderte Querung der vielbefahrenen Landesstraße angelegt und keine Fahrgastunterstände vorhanden sind, entsprechen die Nutzungsmöglichkeiten nur dem „normalen“ Standard vieler Bushaltestellen außerorts. Aufgrund fehlender Zugänge und besonders dem Nichtvorhandensein von Gehwegen entlang der L 16 geschuldet, ist die Nutzung durch Rollstuhlfahrer:innen nicht möglich. Wie bereits erwähnt, ist an der vielbefahrenen Landesstraße das Be- und Entladen des im Linienverkehr der „Tierpark-Heide-Linie“ mitgeführten Fahrradanhängers aus Sicherheitsgründen nicht möglich.

Beide Richtungshaltestellen verfügen über eine Mindestausstattung nach PbefG (Fahrplanaushänge an den Haltestellenschildern); darüber hinausgehende ÖPNV- und Tourismusinformationen sind nicht vorhanden.

Aufgrund ihrer räumlichen Lage und durch die beschriebenen Komfortdefizite ist die Haltestelle „Neuglienicke, Kreuzung“ als attraktive Haltestelle für den Eingangsbereich Neuglienicke nicht geeignet.



Abbildung 54: Bushaltestellen Neuglienicke, Kreuzung. Foto: Volkmar Wagner

Haltestelle „Neuglienicke, Forsthaus“

Die Bushaltestelle befindet sich inmitten der kleinen Forstsiedlung Neuglienicke. Hier wenden die Stichfahrten der Linie 794 in einer Wendeschleife in Fortsetzung der Dorfstraße. Die Haltestellenfläche ist unbefestigt und besitzt auch keinen Bord zur Fahrbahn, sodass sie nicht barrierefrei nutzbar ist. Ein hölzerner Fahrgastunterstand bietet wartenden Fahrgästen Witterungsschutz. An der Haltestelle ist der Fahrplanaushang in üblicher Weise am Haltestellenmast vorhanden; weitere ÖPNV-Informationen existieren nicht.



Abbildung 55: Bushaltestelle Neuglienicke, Forsthaus. Foto: Volkmar Wagner

In Haltestellennähe befindet sich ein Mast mit den Standardinformationen zur KRH einschließlich mehrerer Wegweiser.

Für Besucher:innen der KRH ist derzeit in unmittelbarer Haltestellennähe ein Parkplatz mit PKW- und Busstellplätzen einschließlich zugehöriger Nebenanlagen (Trockentoilette, überdachte Sitzbank, Infotafel) im Bau. Die Fertigstellung der Anlage ist noch in 2021 vorgesehen.

Bewertung

Im Umfeld des Eingangsbereiches Neuglienicke steht mit dem BUS 794 (in der Saison „Tierpark-Heide-Linie“) das im Vergleich zu den anderen Eingangsbereichen mit Abstand attraktivste touristischen ÖV-Angebot zur Erreichbarkeit der KRH zur Verfügung. Durch die Lage und den Ausbaugrad der beiden Neuglienicker Haltestellen müssen die Besucher:innen bei der derzeitigen Fahrplangestaltung allerdings Nachteile in Kauf nehmen.

Empfehlung für die Bushaltestellen in Neuglienicke

Wir empfehlen, dass die Haltestelle „Neuglienicke, Forsthaus“ zur künftigen **ÖPNV-Haupt-haltestelle der Kyritz-Ruppiner Heide** entwickelt wird und die unter dem Markennamen „Tierpark-Heide-Linie“ saisonal täglich verkehrenden Ausflugsbusse als Stichfahrt bis zu dieser Haltestelle fahren. Auf der „Tierpark-Heide-Linie“ BUS 794 kommen Fahrzeuggespanne (2-achsige Niederflurbusse mit Fahrradanhänger) zum Einsatz. Anlässlich einer Probefahrt der ORP am 05.08.2021 wurde bereits eine Wendefahrt mit dem Fahrzeuggespann über die von den Solobussen genutzte Wegführung östlich der Haltestelle erfolgreich durchgeführt.

Wir schlagen vor, dort eine neue Übergangs-Haltestelle zu schaffen, an der Fahrgäste mit Rollstuhl zwischen dem Bus und einem barrierefreien Kremser wechseln können (siehe folgenden Unterpunkt). Gemeinsam mit Anlagen des Radverkehrs und der in der Realisierung befindlichen Parkplätze für Pkw und Reisebusse wird eine Konzentration aller

Mobilitätsangebote am Standort möglich. Die bisherige Haltestelle mit dem Fahrgastunterstand sollte weiter zusätzlich genutzt werden.

7.2.6 Barrierefreiheit der Anbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Mit der Bahn ist eine barrierefreie An- und Abreise zu bzw. von den Verknüpfungspunkten mit dem regionalen Busverkehr vom Prinzip her gegeben. Ausnahmen können temporär eintreten, wenn zum Beispiel Aufzüge auf Bahnhöfen störungsbedingt außer Betrieb sind. Alle hier im SPNV eingesetzten Fahrzeuge (lokbespannte Züge mit Doppelstockwagen bzw. auch Doppelstock-Triebwagen auf der Linie RE5, Triebwagen auf den Linien RE6, RB12 und RB54) sind mit Rollstuhlrampen ausgestattet, die vom Zugpersonal manuell betätigt werden.

Die Busse der ORP Ostprignitz-Ruppiner Personenverkehrsgesellschaft mbH, die auf den für die Erreichbarkeit der KRH relevanten Linien verkehren, sind komplett bzw. teilweise niederflurig. Sofern die betreffenden Zu- bzw. Ausstiegshaltestellen barrierefrei ausgebildet sind, wird damit eine Nutzung für Rollstuhlfahrer:innen möglich. Allerdings weisen die zu den Eingangsbereichen nächstgelegenen Haltestellen (Rossow, Pfalzheim und Neuglienicke, Forsthaus) noch nicht den erforderlichen barrierefreien Ausbaustandard auf.

Auch wenn dies im Perspektivzeitraum erfolgen sollte, verhindert der Zustand der Wege zur und in der KRH weiterhin eine Nutzung durch Rollstuhlfahrende. Trotz einer barrierefreien Anreise mit Bahn und Bus wäre immer noch kein barrierefreies Erleben der KRH möglich. Da ein Ausbau der Wege nicht vorgesehen ist, sollte über eine Alternativlösung nachgedacht werden.

Maßnahmen für eine barrierefreie Mobilität zur und in der Kyritz-Ruppiner Heide

Mit dem Einsatz eines rollstuhlgerechten Kremser wird ein spezielles Mobilitätsangebot für Rollstuhlfahrende geschaffen, die bisher vom Naturerlebnis in der KRH ausgeschlossen sind. Ein solches Mobilitätsangebot existiert zum Beispiel im Müritz-Nationalpark seit 2014. Dort können Rollstuhlfahrer:innen das Angebot eines barrierefreien Kremser nutzen, mit dem Touren im Nationalpark auch auf nicht ausgebauten Wegen möglich werden.



Abbildung 56: Rollstuhlgerechter Kremser in der Mecklenburgischen Seenplatte. Foto: Müritz-Nationalpark

Um im ÖV auch für Rollstuhlfahrer:innen eine geschlossene Mobilitätskette anbieten zu können, ist neben dem Einsatz entsprechender Fahrzeuge eine Ertüchtigung der Infrastruktur in begrenztem Umfang erforderlich. Durch eine mitgeführte, manuell zu betätigende Auffahrrampe ist der „Zustieg“ zum rollstuhlgerechten Kremser bereits vom Geländeniveau aus möglich. Der Umstieg Bus <> Kremser sollte aber auf dem Höhenniveau einer befestigten Haltestelle bzw. des Bordauftritts (also ca. 15-18 cm über Fahrbahnniveau) erfolgen, da sonst der Höhenunterschied vom Niederflurboden des Busses zur Fahrbahn (ca. 35 cm) für Rollstuhlfahrer:innen auch mit fremder Hilfe nur äußerst schwer zu überwinden ist. An den ausgewählten „Übergangshaltestellen“ sind daher befestigte Haltestellenflächen in erhöhter Lage erforderlich. Sofern diese dort noch nicht existieren, sind sie nachzurüsten. Sicherzustellen wäre zudem, dass ein Ausstieg am Heideturm und die Nutzung der dort vorgeschlagenen Toilette (siehe Kapitel 8.3.1) möglich sind.

Ertüchtigung der Haltestelle „Neuglienicke, Forsthaus“ für einen barrierefreien Umstieg

Für die barrierefreie Anbindung der KRH mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird in einer ersten Ausbaustufe – verbunden mit der bereits möglichen barrierefreien Anfahrt aus Richtung Rheinsberg und Neuruppin – die Konzentration diesbezüglicher Aktivitäten auf den Eingangsbereich Neuglienicke vorgeschlagen. An der von uns vorgeschlagenen ÖV-Haupthaltestelle der KRH soll künftig ein problemloser Umstieg Bus <> Kremser an einer neu erbauten Übergangsinsel ermöglicht werden. Im rollstuhlgerechten Kremser können dann auch Rollstuhlfahrende die KRH unmittelbar erleben. Idealerweise verkehren künftig die Kremser angepasst an die Taktzeiten der Busse der „Tierpark-Heide-Linie“.

Aus Sicht der Projektbearbeitenden ist für die beiden anderen Eingangsbereiche Rossow und Pfalzheim ein solches Angebot vorerst nicht vorzusehen. Aufgrund des derzeit sehr begrenzten Kremserfahrt-Angebotes erscheint zuerst eine Konzentration auf die spezielle Klientel aus dem Nah-Einzugsgebiet (vor allem Rheinsberg) und aus dem Quellgebiet Metropolregion Berlin (attraktive, barrierefreie SPNV-Anbindung über die Ostachse Berliner Nordbahn und Rheinsberger Strecke) sinnvoll.

Der barrierefreie Kremser

Als Vorbild für einen rollstuhlgerechten Kremser zum Einsatz in der Kyritz-Ruppiner Heide kann das Fahrzeug dienen, das über den Verein „To Hus“ e.V. im Rahmen eines LEADER-Projektes für die damals tätige Firma Nationalpark-Kremser aus Kargow im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte 2014 beschafft werden konnte. Dieser „Kremser für ALLE“ ist eine Kutsche, die aufgrund ihres besonders tief gelegten Einstiegs für Rollstuhlfahrende, aber auch Gehbehinderte oder -eingeschränkte über eine klappbare Rampe zugänglich ist (vgl. Anlage 5, Maßnahmebeschreibung LEADER-Antrag).

Die klappbaren Sitzflächen der Kutsche sind so gestaltet, dass für mindestens sechs Rollstuhlfahrende ausreichend Platz ist. Alle Rollstühle werden während der Fahrt vorschriftsmäßig gesichert; weitere können zusammengeklappt mitgenommen werden. Somit können auch größere Gruppen mobilitätseingeschränkter Personen befördert werden. Allerdings wird die verfügbare Kapazität in der Wegekette Bahn – Bus durch die maximale Anzahl der in Linienfahrzeugen der ORP transportierbaren Rollstühle (in der Regel zwei) bestimmt. Gruppenausflüge von Rollstuhlfahrenden würden den Einsatz weiterer rollstuhlgerechter Fahrzeuge, z.B. von spezialisierten Fahrdiensten erfordern.

Die Übergangshaltestelle

Auf Anregung des Verkehrsunternehmens sollte die neue Übergangshaltestelle im Bereich der Wendeschleife am nordwestlichen Dorfrand angeordnet werden, da nur dort eine ausreichend lange Gerade zur gestreckten Aufstellung des Gespanns aus Bus und Fahrradanhänger zur Verfügung steht. Für die Übergangshaltestelle ist in Anbetracht ihrer beiden Hauptfunktionen – Umstieg der Rollstuhlfahrer:innen zwischen Bus und barrierefreiem Kremser sowie „Fahrradhaltestelle“ – eine Baulänge von 22,0 m und eine Baubreite von



Abbildung 57: Standort der neuen Haltestelle Neuglienicke.
Quelle: google maps, Bearbeitung team red

3,0 m vorzusehen. Die bei der Beförderung von Rollstuhlfahrer:innen in Bussen anzustrebende Haltestellenhöhe von mindestens 20 cm über Fahrbahnniveau wird bei der Verwendung eines Kassler Bordes erreicht. Dieser ermöglicht eine reifenschonende Anfahrt des Fahrzeuggespanns mit Gewährleistung eines minimalen Spaltmaßes.

Eine barrierefreie Ausbildung des Zugangsweges zur Haltestelle ist nicht unbedingt erforderlich, da für Rollstuhlfahrende ein individueller Besuch der KRH aufgrund des Zustandes der Wege nicht möglich ist und auch Ziele in der Ortslage von Neuglienicke aufgrund nicht vorhandener Gehwege nur schwer erreichbar sind. Der Zugang kann somit kostengünstig in Form einer wassergebundenen Decke hergestellt werden. Für die Wartefläche selbst sollte ein Plattenbelag vorgesehen werden, da dieser ein „Rangieren“ der Rollstuhlfahrenden beim Übergang Bus <> barrierefreier Kremser erleichtert. Ein direkter Übergang ist



Abbildung 58: Neuglienicke, Platzierung neue Übergangshaltestelle in der Wendeschleife. Foto: ORP + Montage: V. Wagner

aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich – es muss also zuerst der Bus verlassen werden und auf der Halteinsel gewartet werden, bis dann als zweites Fahrzeug der barrierefreie Kremser an die Haltestelle heranfährt und die Rollstuhlfahrenden aufnimmt. Neben der obligatorischen Haltestellenausstattung nach PbefG wird hier die Installation einer touristischen Zusatzausstattung empfohlen.

7.2.7 ÖPNV-Anbindung des künftigen Eingangsbereiches Neu Lutterow

Derzeit ist der Nordbereich der KRH für den Besucherverkehr noch nicht geöffnet. Wenn dieses im Perspektivzeitraum erfolgt, so ist auch über die Anbindung eines künftigen Eingangsbereiches Neu Lutterow mit öffentlichen Verkehrsmitteln nachzudenken.

Aktuell verkehrt auf der Verbindungsstraße Wittstock/Dosse – Flecken Zechlin (L 15) die Buslinie 746 Wittstock – Flecken Zechlin der ORP. Die kürzeste Fahrzeit vom Bahnhof Wittstock/Dosse beträgt 20 Minuten. Die Haltestelle Neu Lutterow, Abzweig befindet sich rund 1,5 km entfernt von dem geplanten Zugang zur KRH. Bedarfsgerecht ist das Angebot vorrangig auf den Schülerverkehr ausgerichtet, wobei auch in der Ferienzeit Verbindungen

existieren – allerdings bei einem stark ausgedünnten Fahrplan. Einige Fahrten werden als Rufbusfahrten angeboten. Der Fahrgast muss dazu spätestens 60 Minuten vor Fahrtantritt seinen Fahrtwunsch beim Verkehrsunternehmen anmelden. An Wochenenden und feiertags verkehren auf dieser Linie keine Busse.

Die überregionale Anbindung dieses Busverkehrs erfolgt im Westen mit einem direkten Übergang vom Bahnverkehr (RegionalExpress RE6) am Bahnhof Wittstock/Dosse. Der Anschluss aus Richtung Osten – und damit auch aus dem Hauptquellgebiet Metropolenregion Berlin – kann derzeit nur mit einem zusätzlichen Umstieg Bus <> Bus in Flecken Zechlin erfolgen. Bei einer Fahrt aus/in Richtung Berlin wird damit in der Regel ein (mindestens) dreimaliger Umstieg zwischen den verschiedenen ÖV-Verkehrsmitteln nötig: In Löwenberg (Mark) zwischen RE5/RB12 und RB54 (eine Ausnahme bilden einzelne durchgehende Züge von/nach Berlin-Gesundbrunnen), in Rheinsberg (Mark) zwischen RB54 und BUS 785 und in Flecken Zechlin zwischen BUS 785 und Bus 746. Dadurch ist die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr auf dieser Relation sehr unattraktiv. Attraktiver sind hingegen die Verbindungen aus Ferienorten im nordöstlichen Bereich. So ist die Anreise aus Mirow werktags in weniger als einer Stunde möglich.

Angesichts der Konkurrenzsituation zum MIV und Radverkehr, der relativ weiten Entfernung von der Haltestelle und einer zu erwartenden eher geringen Frequentierung des neuen nördlichen Zugangs zur KRH erscheint eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots in diesem Bereich unter Kosten-Nutzen-Aspekten schwierig. Hier sollte aus Gutachtersicht zunächst damit begonnen werden, die vorhandenen Angebote auf den Quellmärkten zu bewerben, die wie Wittstock/Dosse oder Mirow vergleichsweise gut erreichbar sind.

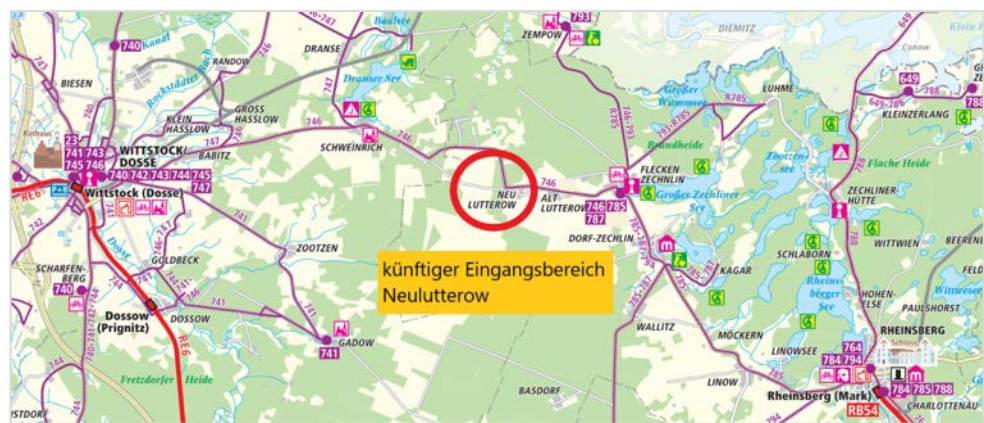


Abbildung 59: Bestehende ÖV-Angebote im Nordbereich der KRH. Quelle VBB, Bearbeitung team red

7.2.8 Touristische Zusatzinfos an Haltestellen und in den Fahrzeugen

Die Erschließungs- und Verbindungsqualität des ÖV wird neben dem Angebot (= räumliche und zeitliche Erreichbarkeit der Ziele) unter anderem auch vom Haltestellenkomfort (bauliche Ausgestaltung und Fahrgastinformation) bestimmt. Die Fahrgäste erleben den Zugang zum System – im wortwörtlichen und im übertragenen Sinn – vor Ort zuerst einmal an der Haltestelle. An dieser Stelle können objektive und subjektive Faktoren besonders stark die individuelle Wahrnehmung der Angebote von Bahnen und Bussen beeinflussen und Entscheidungen zur Nutzung des Systems prägen. Als Ausstiegspunkte sollen die Haltestellen zugleich eine einfache Orientierung ermöglichen und die Fahrgäste sicher zu touristischen oder kulturellen POIs in der Umgebung leiten.

Um vorhandene Nutzer:innen öffentlicher Verkehrsmittel langfristig zu binden und neue Kund:innen zu gewinnen, bedarf es vermehrter Anstrengungen, den Zugang zum System so attraktiv wie möglich zu gestalten. Hier sind nicht nur Verkehrsunternehmen und Kommunen in der Pflicht. Es sollten zunehmend auch Partner:innen, zum Beispiel aus der Tourismuswirtschaft, gewonnen werden, die direkt oder indirekt von einer besseren Erreichbarkeit der Region profitieren.

Auch im Landkreis Ostprignitz-Ruppin wurden in jüngerer Vergangenheit bereits einige Anstrengungen unternommen, um die Stationen sowie Haltestellen signifikant und nachhaltig zu verbessern. Bushaltestellen werden dort baulich dem neuesten Standard angepasst – in der Regel im Zusammenhang mit Straßenausbauten bzw. Rekonstruktionen. Auch wurden und werden Wartehallen ersetzt bzw. neu aufgestellt. In der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2021-2025 sind bereits weitere Maßnahmen angedacht.

Aus unserer Sicht besteht jedoch ein weiterer Handlungsbedarf unter dem Gesichtspunkt einer aktiven Vermarktung des Angebotes. In der Regel sind die Haltestellen bzgl. der Fahrgastinformation nur mit der gemäß PbfG geforderten Minimalsausstattung versehen. So fehlen beispielsweise Linienübersichten (Netzpläne) ebenso wie Tarifinformationen. An bzw. im Umfeld touristisch relevanter Haltestellen befinden sich aktuell nur in den wenigsten Fällen touristische Informationen.

Touristischer Liniennetzplan

Wir empfehlen für den Landkreis Ostprignitz-Ruppin einen Touristischen Liniennetzplan zu erstellen, der die Erreichbarkeit der touristischen Ziele im Landkreis mit einer besonderen Betonung der Kyritz-Ruppiner Heide darstellt. Mit der Anwendung der im VBB geltenden Gestaltungsstandards entstünde ein vielfältig einsetzbares Informationsprodukt. Er kann in

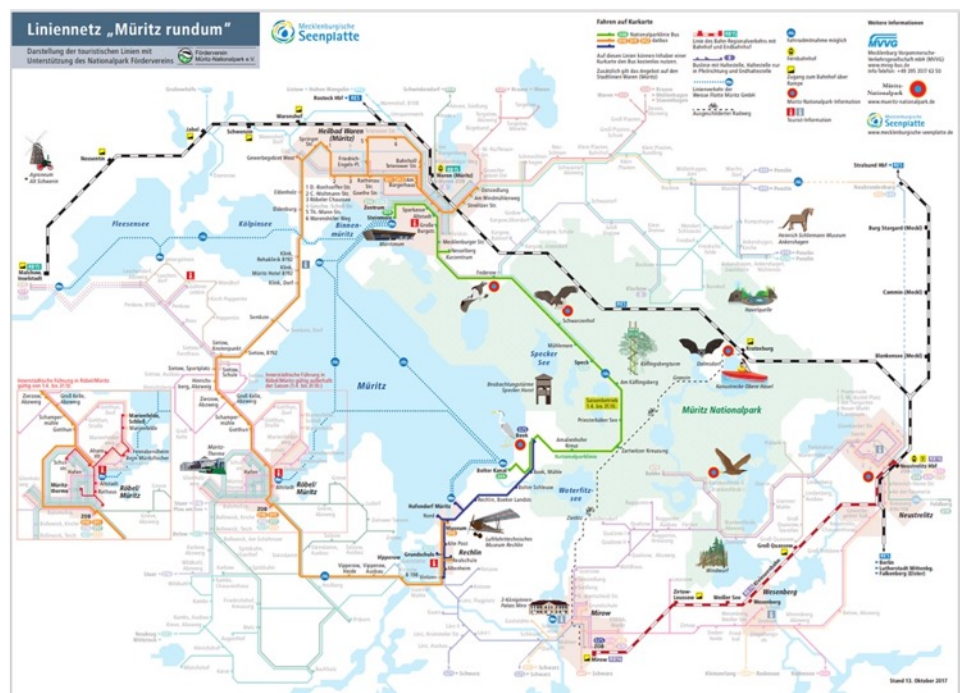


Abbildung 60: Beispiel Touristischer Liniennetzplan für die Müritz-Region, LK Mecklenburgische Seenplatte.

Printform in unterschiedlichen Formaten zum Aushang in Haltestellen und Fahrzeugen, als Dateivorlage für mannigfaltige Drucksachen (z.B. Tourismusbroschüren, Urlaubskataloge) und in digitaler Form für Internet- und diverse App-Anwendungen bereitgestellt werden.

Der Touristische Liniennetzplan ist ein „normaler“ Netzplan, bei dem die touristisch nutzbaren Linien besonders herausgestellt sind und mittels Vignetten touristische Ziele grafisch dargestellt sowie im Plan verortet werden. Durch die Darstellung aller ÖV-Linien in der Region mit allen Stationen und Haltestellen erhalten nicht nur Tourist:innen, sondern auch andere Fahrgäste die Möglichkeit, sich in anschaulicher Form über das Gesamtangebot des öffentlichen Verkehrs zu informieren.

Ertüchtigung touristisch relevanter Haltestellen

Im gesamten Landkreis kann für den hier betrachteten Urlauber-, Freizeit- und Erholungsverkehr durch die touristische Ertüchtigung ausgewählter Zugangsstellen nach einem noch zu erstellenden Konzept mittel- bis langfristig eine signifikante Verbesserung der Situation erreicht werden. Kommunen – und auch potenzielle Partner:innen – erreichen Planungssicherheit und gegenüber der Bevölkerung wird auch in diesem Punkt das Engagement von Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und Kommunen erkennbar. Gleichzeitig können so sukzessive die Anforderungen, die sich aus dem Thema „Barrierefreie Gestaltung des Gesamtsystems ÖPNV bis 2022“ ergeben, erfüllt werden.

In Fachkreisen werden die Aktivitäten des HVV Verkehrsverbund Nordhessen als bemerkenswertes Beispiel für eine umfassende Ertüchtigung der Zugangsstellen angesehen. Verbundweit sind dort alle Haltestellen als ein „System aus einem Guss“ gestaltet und erkennbar – attraktiv für die Nutzenden und wirtschaftlich in der Beschaffung sowie im Betrieb. Aber auch im kleineren Maßstab sind Verbesserungen möglich: So stattete zum Beispiel die BBG Barnimer Busgesellschaft bereits vor mehr als zehn Jahren im Auftrag und auf Kosten des Landkreises Barnim fast alle Haltestellen der touristisch bedeutsamen Linie BUS 917 „Werbellinseebus“ mit neuen Haltestellen-Stelen aus, die auch touristische Informationen aufweisen. Damit wurde eine Investitionsmaßnahme fortgeführt, mit der fast im gesamten Landkreis Haltestellenausrüstungen neuer Ausführung installiert wurden, die eine deutlich attraktivere und nutzergerechtere Information aufweisen.

Bereits 2008 hat die ORP im Zusammenhang mit dem damaligen Projekt „Rheinsberger Seenbus“ ausgewählte Haltestellen mit touristischer Bedeutung erstmalig mit touristischen Zusatzausstattungen ausgerüstet. Das war Vorbild für weitere Anwendungen in Brandenburg, so zum Beispiel bei touristisch relevanten Buslinien in den Landkreisen Märkisch-Oderland und Oder-Spree.

Im Zusammenhang mit den hier betrachteten Maßnahmen zur Inwertsetzung der KRH kann im Landkreis ein Neustart in einem überschaubaren Umfang bei begrenztem Budget gemacht werden. Wir schlagen die Ausstattung einer Auswahl touristisch bedeutsamer Haltestellen im Verlauf der Linie 794 vor:

- Verknüpfungspunkt Bhf. Rheinsberg – Abfahrtshaltestelle Rheinsberg, Bahnhof
- Neuglienicke, Forsthaus (zuerst vorhandene Haltestelle; später neu errichtete Übergangshaltestelle)
- Gühlen, Glienicke (beide Fahrtrichtungen)
- Kunsterspring (beide Fahrtrichtungen)

- Verknüpfungspunkt Bhf. Neuruppin Rheinsberger Tor (Abfahrtshaltestelle in Richtung Rheinsberg)

Zusätzlich schlagen wir die Ausstattung der den Eingangsbereichen nächstgelegenen Haltestellen vor:

- Rossow, Anger (Haltestelle in Fahrtrichtung Neuruppin)
- Netzeband, Kreuzung (beide Haltestellen)
- Netzeband, Kirche
- Pfalzheim (neue, zusätzliche Haltestelle, aus Richtung Rägelin kommend)

Insgesamt werden somit 12 Ausstattungen benötigt.

Empfohlener Standard für touristisch relevante Haltestellen

Für alle relevanten Haltestellen schlagen wir folgende Standards vor:

- Touristischer Liniennetzplan im A3-Querformat
- Basisinformation zum touristisch nutzbaren ÖV-Angebot bzgl. der Erreichbarkeit der KRH im A4-Hochformat
- Touristisch relevante Informationen im A3-Querformat (Haltestellenumgebungsplan; Infos für Touren an Schnittstellen mit bedeutenden Wander- und Radwegen)

Für die touristisch relevanten Informationen werden im Minimum Aushänge in Form von zwei A3-Querformaten (1 x für Liniennetzplan und 1 x für zwei A4-Hochformat-Aushänge

(Basisinformation und kleiner Umgebungsplan oder Routenbeschreibung) benötigt; bei örtlich entsprechend umfangreichem Infobedarf dann weitere A3-Querformate.



Abbildung 61: Touristische Zusatzausstattung an der Müritz in einem Karussell.
Foto: Klaus Klöppel

Der Fahrplankasten und die touristischen Zusatzinformationen sollten zweckmäßigerweise als Karussell montiert werden, da bei einer Einzelmontage übereinander am Mast die Anbringung teilweise in ungünstigen Höhen erfolgen müsste und so die Lesbarkeit erschwert wird.

Touristische Informationen in den Bussen

Bisher erhalten Besucher:innen der Region in den Fahrzeugen der ORP keine visuelle Information über das touristische Verkehrsangebot im Landkreis. Die Vermarktung erfolgt mittels Flyer („Tierpark-Heide-Linie“ 794 – Tierpark-Heide-Radweg /Naturroute Neuruppin); weitere Informationen fehlen.

Auch hier empfehlen wir den Aushang des neu zu erstellenden Touristischen Liniennetzplans. Nach Möglichkeit sollte er zumindest in den „Stammfahrzeugen“ der Linie 794 in besonders attraktiver Art und Weise als großformatige Klebefolie auf die Fensterscheiben angebracht werden, wie das in der Vergangenheit schon beim „Rheinsberger Seenbus“ praktiziert wurde.



Abbildung 62: Touristischer Liniennetzplan im „Rheinsberger Seenbus“ der ORP. Foto: Volkmar Wagner

7.3 Erreichbarkeit mit ÖV und Rad

Die Kombination Bahn/Bus mit dem Rad erfreut sich im Urlauber-, Freizeit- und Ausflugsverkehr zunehmender Beliebtheit. In der Metropolregion werden besonders die Regional-Express- und Regionalbahnen zur Überwindung größerer Entfernungen benutzt, um bequem und kraftsparend auch in weiter entfernte Ausflugsregionen zu gelangen. Somit trifft das auch für die weitaus meisten Radfahrenden zu, die öffentliche Verkehrsmittel zur An- und Abfahrt in die bzw. von der KRH benutzen.

Bei dem im Projekt betrachtete Bahnverkehr ist in allen Zügen die Mitnahme von Fahrrädern möglich. Die Triebwagen der RegionalExpress-Linie RE6 auf der Westachse und die Doppelstock-Wagen- bzw. Triebwagenzüge des RegionalExpress RE5 und die Triebwagen der Regionalbahnen RB12 und RB54 auf der Ostachse bieten zahlreiche Fahrradstellplätze. Allerdings kann es in Spitzenzeit (z.B. im abendlichen Rückreiseverkehr an Wochenenden oder bei plötzlich einsetzendem Schlechtwetter) zu Kapazitätsengpässen kommen, die sich

besonders durch die Überlagerung mit dem „Fernverkehr“ von und zur Ostsee verstärken. Das für den Betrieb des RegionalExpress RE5 beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio Nordost setzt nach entsprechender Bestellung des VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg in der Sommersaison auf der Relation Berlin – Ostsee Züge mit einer erweiterten Anzahl von Fahrradstellplätzen ein. Dennoch kann es immer wieder zu Problemen kommen. Auf den anderen Linien ist die Situation nicht so prekär, aber auch dort kann es vereinzelt zu Engpässen kommen. Generelle Abhilfe ist nicht in Sicht – der Einsatz z.B. spezieller Fahrradzüge scheitert an der Finanzierbarkeit dieser Spezialangebote und an der nicht stetigen Auslastung. Ein anderer Lösungsansatz zumindest theoretischer Art liegt in der Anreise ohne Rad und der Ausleihe vor Ort. Diese Option wird allerdings derzeit nicht in solchem Umfang vom Kunden angenommen, dass sie zu einer spürbaren Entlastung des Bahnverkehrs führen würde. Die Nutzung des eigenen Rades – ganz besonders bei höherwertigen Rädern – ist ein schwer zu beeinflussender Trend.

Die Nutzung regionaler ÖPNV-Angebote zum Fahrradtransport im Anschluss an den Bahnverkehr ist bundesweit differenziert. In Regionen mit topografischen Herausforderungen erfreuen sich speziell eingerichtete Fahrradlinien, die den Radfahrenden die kräftezehrende Auffahrt abnehmen, großer Beliebtheit (Sächsische Schweiz, Schwarzwald). Auch in Regionen, wo die zu überwindenden Entfernungen beispielsweise von einem Start-Bahnhalt zum Ziel-Bahnhalt für „normale“ Freizeitradler zu groß sind, werden Buslinien mit Fahrradbeförderung gut frequentiert (z.B. „Müritz rundum“-Linien). Und es gibt noch den seltenen Fall, dass alle Linienverkehrsangebote für die Fahrradbeförderung geeignet sind (z.B. Sylter Verkehrsgesellschaft). Mancherorts werden die angebotenen Möglichkeiten der Fahrradmitnahme im Bus-Linienverkehr eher zurückhaltend genutzt und dienen oft – für das tätige Verkehrsunternehmen betriebswirtschaftlich problematisch – eher als Rückfallebene bei Schlechtwetter oder Havarien. Das trifft zum Beispiel nach Auskunft der regiobus Potsdam Mittelmark GmbH für die Burgenlinie im Hohen Fläming zu.

Im Landkreis Ostprignitz-Ruppin verkehrt im Umkreis der Kyritz-Ruppiner Heide in der Saison der BUS 794 „Tierpark-Heide-Linie“ der ORP mit einem Fahrradanhänger. Dieser ermöglicht die Mitnahme von bis zu 15 Fahrrädern. Dank der verbesserten Bauart ist nunmehr auch das Be- und Entladen der schweren Pedelecs für das Fahrpersonal leichter geworden. Aus Sicherheitsgründen gestattet die ORP das Be- und Entladen nur an speziell gekennzeichneten Fahrradhaltestellen, die im Linienverlauf bedarfsgerecht platziert sind.

Die Erreichbarkeit der KRH mittels der Kombination Öffentlicher Verkehr – Radverkehr kann mit der im Projekt vorgeschlagenen Erweiterung der Linienführung der Linie 794 und der Ertüchtigung der Haltestelle „Neuglienicke, Forsthaus“ zur neuen „ÖPNV-Haupthaltestelle“ der KRH aus Sicht der Bearbeitenden angebots- und infrastruktureitig optimiert werden. Angesichts des oben genannten Nutzungsverhaltens potenzieller Gäste mit Fahrrädern, der aktuellen Verkehrszahlen, der topografischen Verhältnisse in der Region und dem nutzbaren Angebot diverser Radrouten zwischen den relevanten Bahnstationen und den Eingangsbereichen der KRH scheint eine Ausweitung des Angebots von Fahrradbeförderungen im Bus-Linienverkehr in der Betrachtungsregion vorerst nicht erforderlich.

7.4 Wegeführung und touristische Infrastruktur im Inneren der KRH

Der Zugang in den touristisch nutzbaren Teil der KRH erfolgt über die drei Eingangsbereiche bei Rossow, Pfalzheim und Neuglienicke. Dort sind die Hauptwege für Kraftfahrzeuge ohne Berechtigung durch eine rot-weiße Schranke gesperrt, Fußgänger:innen, Reiter:innen und Radfahrende können über Pfade neben den Schranken auf das Gelände gelangen. An jedem Eingang gibt es eine Willkommenstafel, die von der Heinz Sielmann Stiftung aufgestellt wurde. Sie enthält neben ersten Informationen zur KRH und einem Wegeplan auch Hinweise zum Verhalten auf dem Gelände mit der Warnung, die vorgegebenen Wege nicht zu verlassen. Darüber hinaus gibt es zusätzliche Infotafeln des Landkreises OPR mit Verhaltensregeln sowie Infotafeln der KAG mit touristischen Hinweisen.

Beginnend ab den Eingängen gibt es lila-weiße Wegweisungen mit Kilometerangaben, die zu den jeweils anderen Eingängen bzw. zum Sielmann-Hügel und weiteren Rastplätzen führen. An den Rastplätzen und an weiteren markanten Punkten gibt es große Infotafeln der Heinz Sielmann Stiftung, die über Flora und Fauna sowie weitere Themen wie die Pflege der Heidelandschaft informieren. Darüber hinaus warnen in regelmäßigem Abstand gelb-schwarze Schilder vor Gefahren beim Verlassen der Wege. Die begehbaren Wege sind zudem durch rot umrandete Poller an den Wegesrändern markiert. Neben den Infotafeln der Heinz Sielmann Stiftung gibt es im Heideturm auch eine Fotoausstellung zur Geschichte der KRH im Design des Landkreises OPR.



Abbildung 63: Beispiel für Rastplatz mit Infotafel. Foto: Klaus Klöppel

7.4.1 Bewertung des bisherigen Angebots

Die Gäste werden an den Eingangsbereichen durch eine Willkommenstafel begrüßt und erhalten dort grundsätzliche Informationen. Die übrigen Infotafeln an den Rastplätzen und entlang der Strecke bieten leicht verständlich und in einem ansprechenden Design weitere Informationen und machen so die Wanderung durch die KRH abwechslungsreicher. Die Wegeführung durch die lila-weißen Schilder mit Entfernungsangabe ist durchgängig und eindeutig, sodass die jeweiligen Ziele problemlos erreicht werden können. Die Rastplätze mit Schutzhütten sind gut über das Gelände verteilt und von den Kapazitäten her ausreichend.

Trotz der Beschreibung auf den Willkommenstafeln und den Hinweisen auf den Infotafeln des Landkreises OPR ist für Gäste, die sich in der KRH bewegen, nicht eindeutig, welche Wege sie betreten dürfen und welche nicht. Begehbare und nicht begehbare Wege unterscheiden sich äußerlich nicht und um einen Schilderwald zu vermeiden, gibt es keine Sperrschilder an den Wegen, die nicht betreten werden dürfen. Einzige Orientierung bieten die violett-weißen Wegeführungen sowie die rot umrandeten Poller, die entlang aller begehbaren Wege aufgestellt sind. Verwirrend sind in diesem Zusammenhang weitere blau-weiße Wegweiser, die eine Orientierung für Beschäftigte in der KRH (z.B. Holzfäller) bieten sollen. Darüber hinaus gibt es noch einige Wegweisungen, die nicht mehr lesbar sind oder noch aus früheren Zeiten stammen und nicht in das Beschilderungssystem passen.



Abbildung 64: Rechts einheitliches touristisches Wegeführungssystem in Lila, links Wegeführung für den Wirtschaftsverkehr. Fotos: Klaus Klöppel

Insgesamt präsentiert sich die KRH noch nicht in einem einheitlichen Informations- und Leitsystem, da unterschiedliche Beteiligte unterschiedliche Formen, Farben, Schriften und Logos verwenden.

Die drei Eingangsbereiche sind wenig einladend für Gäste. Zunächst einmal fällt der Blick auf die Schranke, die aus gutem Grund die Zufahrt für Unberechtigte verhindern soll, die aber auch auf Gäste abschreckend oder ausgrenzend wirken kann. Zudem sind zumindest im Bereich Rossow die Wege neben der Schranke schwer passierbar. Die Willkommenstafel empfängt die Gäste erst hinter der Schranke. Die unterschiedlichen Tafeln tragen ebenfalls dazu bei, dass der Eingangsbereich nicht sehr attraktiv wirkt.



Abbildung 65: Eingänge in Pfalzheim, Rossow und Neugliencke (v.l.). Fotos: Klaus Klöppel

7.4.2 Vorgeschlagene Maßnahmen

Wir empfehlen, mittelfristig ein einheitliches Corporate Design für die KRH zu entwickeln, das sich auf Publikationen, im Internet und in der Beschilderung wiederfindet (vgl. Kapitel 8.1). Beim Ersatz oder der Ergänzung der Beschilderung sollte dieses neue Design Anwendung finden. Bei vorhandenen Infotafeln können die Trägermaterialien in der Regel weitergenutzt werden, dort müssten nur neue Folien aufgezo-

In einem ersten Schritt sollten alle nicht mehr lesbaren Wegweisungen sowie Wegweisungen, die nicht mehr in das jetzige violett-weiße System passen, entfernt bzw. durch neue lila-weiße Schilder ersetzt werden. Am Eingang Neuglienicke sollte zudem ein zusätzlicher Wegweiser für die Nordroute zum Heideturm ergänzt werden. Geprüft werden sollte zudem, ob die weiß-blauen Straßenschilder noch weiter benötigt werden oder im touristisch zugänglichen Bereich entfernt werden können.



Abbildung 66.1, 65.2: Fehlende Wegweisung in Neuglienicke, nicht lesbare Wegweisungen. Fotos: Klaus Klöppel

Die weißen Hinweistafeln des Landkreises OPR zu Verhaltensregeln in der KRH sollten entfernt werden, da diese Informationen auch auf den Willkommenstafeln der Heinz Sielmann Stiftung enthalten sind. Um eine größere Klarheit für die Gäste zu schaffen, welche Wege genutzt werden können, sollten die Willkommenstafeln durch eine Textpassage etwa in der folgenden Form sowie ein passendes Foto ergänzt werden: „Nutzen Sie bitte nur solche Wege, die durch lila Wegweiser und rot umrandete Poller an den Wegesrändern gekennzeichnet sind. Andere Wege dürfen nicht betreten werden.“

Wir schlagen darüber hinaus vor, die drei Eingangsbereiche einladender zu gestalten. Die bestehenden Schranken können erhalten bleiben. Sie sollten zugleich aber durch ein symbolisches Eingangsportal ergänzt werden. Sofern dies aufgrund der nötigen Durchfahrts- höhe für Holztransporter und andere Fahrzeuge schwierig zu realisieren ist, wäre ein auffälliges Holzschild eine Alternative. Bei beidem könnte der stilisierte Wiedehopf als Wap- pentier der KRH als Element zur Wiedererkennung genutzt werden. Die Zugänge neben der Schranke sollten zudem alle so gestaltet werden, dass sie zu Fuß, per Rad oder mit dem Pferd mühelos passierbar sind.



Abbildung 67: Beispiele für Eingänge von Natur- und Nationalparks. Montage: team red

8. Weiterentwicklung des touristischen Angebots

8.1 Vermarktungsstrukturen und touristischer Auftritt

In die touristische Entwicklung und Vermarktung der KRH sind unterschiedliche Akteur:innen eingebunden:

- Die Kommunale Arbeitsgemeinschaft (KAG) Kyritz-Ruppiner Heide benennt als ein Ziel die schrittweise Öffnung und Nutzbarmachung von Teilen der Heide für den Naturtourismus. Sie hat ein Entwicklungskonzept und einen Maßnahmenplan für die zivile Nutzung der KRH erstellt und betreibt den umfangreichsten Online-Auftritt zur KRH unter der Domain www.kyritz-ruppiner-heide.de. Der KAG gehören neben dem Landkreis und den Anlieger-Kommunen auch die BlmA, die Heinz Sielmann Stiftung und der Naturpark Stechlin-Ruppiner Land sowie weitere Akteur:innen an.
- Die Heinz Sielmann Stiftung ist für die Pflege der touristisch nutzbaren Flächen im Süden der KRH verantwortlich. Sie übernimmt auch Aufgaben der Gästeinformation. Dazu gehört das Aufstellen von Infotafeln wie die Information auf der eigenen Website und auf Informationsmaterialien.
- Mit der Übernahme der gesamten Fläche der KRH in den Naturpark Stechlin-Ruppiner Land kommt der Naturparkverwaltung künftig eine stärkere Rolle auch bei der touristischen Entwicklung und der Gästeinformation zu. Die Naturparkverwaltung hat bereits einen ersten Flyer zur Information der Gäste in der KRH zusammen mit dem Landkreis OPR erstellt. Bei der Naturparkverwaltung wird eine vom Landkreis finanzierte Stelle angesiedelt, die sich der Regionalentwicklung widmen soll und in diesem Zusammenhang auch der touristischen Weiterentwicklung der KRH.
- Die beiden Tourismusverbände Ruppiner Seenland und Prignitz widmen sich der touristischen Vermarktung der Gesamtregionen; dazu gehört auch das Marketing für die KRH. Beide werben in ihren Informationsmaterialien für die Heidelandschaft und die touristischen Angebote dort.
- Die Anlieger-Kommunen haben rund um die KRH Infotafeln aufgestellt und die Wegeführung für Radfahrende und Wanderer:innen markiert.
- Der Landkreis OPR wirbt ebenfalls in Printprodukten und online für die KRH und hat die Dauerausstellung im Heideturm im CD des Landkreises gestaltet.
- Hinzu kommt die Vermarktung ihrer Angebote durch die touristischen Leistungsträger:innen. Dazu gehören die Natur- und Landschaftsführer:innen, Kutschunternehmen oder der Fatbike-Verleih.

Im Ergebnis ließe sich sagen: **Viele machen viel, aber es ergibt sich in der Summe kein einheitliches Bild für die Gäste.** Das zeigt sich insbesondere beim Außenauftritt der KRH. Informationsmaterialien und -tafeln erscheinen nicht in einem einheitlichen Design, sodass sie nicht schon auf den ersten Blick der KRH zugeordnet werden können. Es gibt zudem keinen Webauftritt, der sich explizit dem touristischen Angebot der KRH widmet und auf der sich alle relevanten Angebote, Anbieter:innen und Termine finden.

Für eine touristische Weiterentwicklung bedarf es einer klaren Abstimmung zwischen den unterschiedlichen Akteur:innen über die Aufgabenverteilung. Aus unserer Sicht könnte der Verwaltung des Naturparks Stechlin-Ruppiner Land künftig eine Schlüsselrolle bei der Weiterentwicklung des Natur- und Aktivtourismus in der KRH zukommen. Durch die neue, vom

Landkreis finanzierte Stelle ist der Naturpark hierfür personell gut aufgestellt und könnte entsprechend in Abstimmung mit dem Landkreis, den Kommunen und anderen Partnern auch federführend bei der Weiterentwicklung der Angebote und der Entwicklung der touristischen Infrastruktur tätig sein. Bei den beiden Tourismusverbänden liegt federführend die Verantwortung für die Vermarktung der touristischen Angebote in der KRH. Das umfasst auch die Vernetzung der touristischen Akteur:innen, die in der KRH oder in ihrem Umfeld Angebote unterbreiten.

Für die bessere touristische Vermarktung der Kyritz-Ruppiner Heide bedarf es aus unserer Sicht einer klareren **Markenbildung** und Produktentwicklung in Zusammenarbeit mit den unterschiedlichen Akteur:innen. Dies ist nicht die originäre Aufgabe von diesem Projekt, deshalb belassen wir es hier bei einigen Anregungen:

Zunächst sollte es darum zu gehen, das Profil der KRH genauer zu fassen: Was können Gäste dort erleben und unternehmen – auch außerhalb der Zeit der Heideblüte? Welche Angebote können ausgehend von den naturräumlichen Bedingungen und den vorhandenen touristischen Ressourcen in der Region entwickelt und gegebenenfalls mit schon vorhandenen Angeboten sinnvoll verknüpft werden? Hier bedarf es auch einer genaueren Betrachtung schon vorhandener und zu erwartender Zielgruppen, ggf. auch mittels einer systematischen Befragung.

Ausgehend von diesen Analysen sollte mittelfristig auch der öffentliche Auftritt der KRH überarbeitet und vor allem vereinheitlicht werden. Hier geht es darum, den historisch gewachsenen „Wildwuchs“ an unterschiedlichen Farben, Formen, Schriften und Illustrationen zugunsten eines gemeinsamen Corporate Designs schrittweise zu überwinden, um so den Gästen eine klare Orientierung zu geben.

Grundlegend wäre aus unserer Sicht ein gemeinsames Logo zur Vermarktung der KRH, das von unterschiedlichen Akteur:innen im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit – und nach vorher festgelegten Vereinbarungen – genutzt werden kann. Der stilisierte Wiedehopf ist als Wappentier bereits weit verbreitet und könnte die Basis für ein Logo bilden, das nicht nur Informations- und Werbematerialien sondern künftig auch Merchandising-Artikel zieren sollte. Statt für die KRH ein komplett neues Corporate Design zu entwickeln, ist aus unserer Sicht die sinnvollste Variante, die Werbe- und Informationsmaterialien vom Flyer bis zu den Info tafeln im Corporate Design der Nationalen Naturlandschaften zu gestalten, wie es bisher schon vom Naturpark Stechlin-Ruppiner Land verwendet wird, da dieses auch bundesweit einen hohen Wiedererkennungswert hat.



Abbildung 68: Neuer Flyer im Design der Nationalen Naturlandschaften.

Wir empfehlen zudem die Schaffung einer touristisch ausgerichteten Website als zentrale Vermarktungsplattform für die KRH, auf die alle andere Akteur:innen verlinken können. Auf den Seiten des Landkreises und der Kommunen, der Heinz Sielmann Stiftung und des Naturparks sowie der Tourismusorganisationen finden sich einzelne Informationen zur KRH, doch diese müssen zunächst gesucht werden. Zudem bietet keine der Seiten Tourist:innen bisher einen aktuellen Gesamtüberblick zu Angeboten, Anreise, Veranstaltungen sowie Hintergründen zur Geschichte und Natur. Die umfangreichsten Informationen, die auch für Gäste nutzbar sind, finden sich bislang auf der Website der KAG, die zudem den prägnanten Namen www.kyritz-ruppiner-heide.de nutzt. Eine mögliche Option wäre es, diese Website weiterzuentwickeln, um sie besser auf die Erwartungen von Besucher:innen der KRH auszurichten. Dazu müssen die relevanten touristischen Informationen dort aktuell verfügbar gemacht werden. Eine Alternative wäre die Schaffung einer neuen touristisch ausgerichteten Seite, wobei sich aber die Frage nach dem Betreiber stellt.

8.2 Bessere Vernetzung der touristischen Akteur:innen

Im Bereich der KRH bieten mehrere Kutschunternehmen, Natur- und Landschaftsführende sowie andere Akteur:innen touristische Angebote an. Im Rahmen der Gespräche während unserer Recherche wurde von Akteur:innen immer wieder beklagt, dass es zu wenig Austausch untereinander gibt.

Wir schlagen deshalb vor, dass ein regelmäßiges Treffen der touristischen Akteur:innen etabliert wird, das etwa zweimal jährlich stattfinden könnte. Dieses kann unterschiedliche Funktionen erfüllen:

- Erfahrungsaustausch, z.B. über Erfahrungen mit Gästen, Marketing oder Preisgestaltung
- Forum, in dem gemeinsame Wünsche und Erwartungen an die Verwaltung geäußert werden können, z.B. bezüglich der Weiterentwicklung der Infrastruktur
- Abstimmung über mögliche gemeinsame Angebote. So gab es zum Beispiel im Rahmen unserer Gespräche erste Vorschläge, zum Beispiel eine Kräuterwanderung mit Yoga zu verbinden.
- Koordination von Aktivitäten, um zum Beispiel sicherzustellen, dass nicht zur gleichen Zeit unterschiedliche Veranstaltungen am Heideturm geplant werden, die nicht zueinander passen oder um die Möglichkeit für eine bessere Vermarktung zu nutzen, wenn es für Gäste an einem Tag mehrere interessante Angebote gibt.

Ergänzend kann ein kurzfristiger Austausch über ein Online-Forum erfolgen, zum Beispiel eine geschlossene Gruppe innerhalb des Tourismusnetzwerks Brandenburg, in das die Beteiligten Ideen oder eigene Veranstaltungen einstellen können und in dem Diskussionen stattfinden können. Um eine Kontinuität sicherzustellen, ist ein:e Kümmerer:in erforderlich. Diese Person sollte zu den Treffen einladen und koordinierende Aufgaben übernehmen. Mittelfristig könnte eine solche Person aus dem Kreis der Akteur:innen kommen, zumindest anfangs müsste eine solche koordinierte Aufgabe zum Beispiel durch die Naturparkverwaltung oder die Tourismusverbände übernommen werden.

Einmal jährlich sollte dieses Netzwerk erweitert werden um andere touristische und tourismusnahe Akteur:innen aus der Region, die zwar nicht selbst Angebote in der KRH

entwickeln und anbieten, aber indirekt davon profitieren können oder als Multiplikator:innen wichtig sind. Das betrifft zum Beispiel das regionale Gastgewerbe, Mitarbeitende in Tourismusinformatoren, regionale Erzeuger:innen, Kunsthandwerker:innen oder Transportunternehmen. Ziel eines solchen Treffens ist es

- regionale Akteur:innen auf die Angebote rund um die KRH aufmerksam zu machen, damit diese als Multiplikator:innen gegenüber ihren Gästen auftreten können
- Ideen für Kooperationsmöglichkeiten oder gemeinsame größere Event zu entwickeln (z.B. die Zusammenarbeit zwischen Natur- und Landschaftsführenden und Transport- oder Cateringunternehmen).

Ein regionales Vernetzungstreffen sollte möglichst im Bereich der KRH stattfinden, damit sich die Teilnehmenden selbst vor Ort einen Eindruck von den Angeboten dort verschaffen können. Ein solches Treffen könnte am besten von den regionalen Tourismusorganisationen organisiert werden, die ohnehin regelmäßig den Austausch zu ihren Mitgliedern pflegen.

8.3 Weiterentwicklung der touristischen Infrastruktur

8.3.1 Toilette am Heideturm

Für die weitere touristische Entwicklung der KRH erscheint uns die Einrichtung einer Toilette im Bereich des Heideturms unverzichtbar. Hier könnte ähnlich wie an den Parkplätzen in Pfalzheim und Neuglienicke eine Trockentoilette aufgestellt werden. Diese sollte barrierefrei zugänglich sein. Der Heideturm ist zum einen das Pausenziel der Kremserfahrten. Die Gäste sind auf ihrer Tour rund drei Stunden unterwegs und haben in dieser Zeit keine andere Möglichkeit zu einem Toilettenbesuch. Auch kulturelle Veranstaltungen oder Sternbeobachtungen im Bereich des Heideturms dauern mehrere Stunden, sodass hier ein Bedarf an einer Toilette besteht. Mit Blick auf unseren Vorschlag für barrierefreie Kremser-touren (vgl. Kapitel 7.2.6) sollte hier auch die Toilette barrierefrei gestaltet werden.



Abbildung 69: Beispiel für Heide-Toilette am Parkplatz Pfalzheim. Foto: Klaus Klöppel

Der Vorschlag für eine Toilette im Bereich des Heideturms wurde bei einer der Zwischenpräsentationen kontrovers diskutiert. Neben der grundsätzlichen Frage nach dem Bedarf ging es hierbei vor allem um die künftige Reinigung und Pflege einer solchen Anlage. Hierzu eine grundsätzliche Überlegung: Werden am Parkplatz Pfalzheim kostenpflichtige Übernachtungsmöglichkeiten für Wohnmobile geschaffen, könnten die dort erzielten Einnahmen genutzt werden, um die Reinigung und Entsorgung der Toiletten mitzufinanzieren. Alternativ könnte auch über eine pauschale Abgabe von einem Euro pro Gast bei organisierten Veranstaltungen im Bereich des Heideturms, ggf. auch für die Kremserfahrten, nachgedacht werden, um mit diesen Einnahmen die Unterhaltung der Toilette zu finanzieren.

8.3.2 Rundwege innerhalb und außerhalb der KRH

Ein wichtiger Aspekt der Infrastrukturentwicklung betrifft die Anlage neuer Rundwege innerhalb und außerhalb der KRH. Zum Zeitpunkt der Projektbearbeitung fehlten noch die Informationen seitens des Kampfmittelräumdienstes, ob weitere Wege im Süden der KRH für die touristische Nutzung freigegeben werden können. Sobald das möglich ist, ergeben sich neue Möglichkeiten, um Rundwege innerhalb der KRH anzulegen. Seitens der Kutschunternehmen wurde darauf hingewiesen, dass durch die Beschränkung auf nur eine Route das Interesse der Gäste an Wiederholungsfahrten eher gering ist. Auch für andere Gäste würde die Attraktivität steigen, wenn sie auf weiteren Wegen die KRH erkunden könnten.

Unabhängig von einer Freigabe weiterer Flächen innerhalb der KRH sollten auch Wege außerhalb der KRH genutzt werden, um attraktive Rundwege zu schaffen. Direkt entlang der südlichen Grenze der KRH führt ein Waldweg aus Richtung Neuglienicke bis zum Parkplatz in Pfalzheim. Dieser zweigt von der Naturroute ab, die vom westlichen Ortsende in Neuglienicke Richtung Neuruppin verläuft. Er führt komplett durch ein bewaldetes Gebiet. Wandernde haben unter Nutzung dieser Wege die Möglichkeit, eine Strecke zwischen Pfalzheim und Neuglienicke durch die baumlosen und sandigen Abschnitte der KRH zu gehen und den Rückweg über gut befestigte Waldwege zu nehmen, die auch im Sommer schattig und angenehm kühl sind.

Der gesamte Rundweg ist etwa 15 Kilometer lang, eignet sich also gut für eine mehrstündige Wanderung. Mit einem kurzen Abstecher ist ein Zwischenstopp im Kleinen Waldhaus in Neuglienicke möglich, das zumindest in der Hauptsaison an Wochenenden geöffnet hat. Zur Nutzung des Waldwegs und der Schaffung eines Rundwegs bedarf es nur der Ausschilderung der Strecke zwischen den beiden Parkplätzen in Neuglienicke und Pfalzheim. Pläne für die Ausweisung und Ausschilderung von Rad- oder Wanderwegen im Wald müssen bei der Oberförsterei Neuruppin als unterer Forstbehörde vorab eingereicht werden, außerdem muss man sich dazu ins Benehmen mit den Eigentümern des Waldes setzen. Die größten Teile der Fläche gehören zum Besitz des Landes, einige bei Pfalzheim befinden sich im Privatbesitz. Gegebenenfalls müssten hier Vereinbarungen zur Übertragung der Verkehrssicherungspflicht getroffen werden. Grundsätzlich sind aber die Wegeführung und Beschilderung in diesem Bereich nach dem Brandenburgischen Waldgesetz möglich.

Die genannte Route wäre nicht nur für Wandernde attraktiv, sondern könnte auch auf Kremserfahrten genutzt werden. Diese könnten nach dem Start in Neuglienicke und dem Zwischenstopp am Heideturm auf dem Rückweg vom Parkplatz Pfalzheim Richtung Neuglienicke durch den Wald fahren, was den Gästen ebenfalls eine landschaftliche Abwechslung und im Sommer auch Abkühlung verschafft. Laut Waldgesetz des Landes Brandenburg

dürfen Waldwege, die von zwei- oder mehrspurigen Fahrzeugen befahren werden können, zum Zwecke der Erholung auch durch Kutschen befahren werden, sodass eine Nutzung der Wege grundsätzlich möglich erscheint. Auch hier bedarf es einer Abstimmung mit der unteren Forstbehörde und den Eigentümern des Waldes.



Abbildung 70: Mögliche Rundwege innerhalb und außerhalb der KRH. Blau: Tour für Fatbikes. Rot: Alternative Teilstrecke für Wandernde und Kutschfahrten. Karte: Outdooractive, Bearbeitung team red

Etwas weiter südlich verläuft ein weiterer Waldweg, der ebenfalls von der Naturroute Neuglienicke-Neuruppin abzweigt und in das Dorf Pflzheim führt. Von dort gelangt man vorbei am Parkplatz zum Heide-Eingang Pflzheim. Auf der Route können Radfahrende aus Richtung Neuglienicke zum Parkplatz Pflzheim gelangen, ihr Fahrrad dort sicher abstellen und zu Fuß Richtung Heideturm spazieren. Wer an der Mietstation in Pflzheim ein Fatbike mietet, kann damit die sandigen Pisten der KRH in Richtung Neuglienicke fahren und auf dem Rückweg den ausgeschilderten Waldweg Richtung Pflzheim nutzen. Neben einer Prüfung und ggf. Erweiterung der Beschilderung bedarf es vor allem der Vermarktung des Rundwegs für Fatbiker:innen.



Abbildung 71: Waldweg am Südrand der KRH zwischen Neuglienicke und Pflzheim. Fotos: Klaus Klöppel

Eine weitere interessante Rundroute, die insbesondere mit Fatbikes genutzt werden kann, führt von Pflzheim durch die KRH zum Eingang Rossow, von dort weiter auf der Prignitz-Express-Tour nach Netzeband und dann über Rägelin nach Pflzheim (Details zum Streckenverlauf unter Kapitel 6.3.3). Die Strecke hat eine Länge von etwa 20 Kilometern und kommt damit auch für Wandernde mit guter Kondition in Frage. Sehenswürdigkeiten auf der Route sind die Dorfkirchen von Rossow und Netzeband. Die Strecke könnte noch aufgewertet werden, wenn die unweit von Pflzheim gelegene Temnitzquelle, wie bereits angedacht, wieder erlebbar gemacht wird.

8.4 Schaffung neuer touristischer Angebote

8.4.1 Gastronomische Angebote

Ein Schwachpunkt für die touristische Vermarktung der KRH ist das gastronomische Angebot in der unmittelbaren und weiteren Umgebung. Bislang gibt es nur ein zeitlich sehr begrenztes gastronomisches Angebot im Kleinen Waldhaus in Neuglienicke (Wochenenden von August bis Oktober). In Pfalzheim und Rossow gibt es keine Angebote. In der näheren Umgebung von Neuglienicke gibt es die Gaststätte Fölsch in Gühlen-Glienicke (Do-So) sowie die Waldgaststätte Eichkater am Tierpark Kunsterspring (tgl. außer Mi). In der Umgebung der Eingänge Pfalzheim und Rossow sind das Restaurant in den Märkischen Höfen in Netzeband (Fr-So) sowie das Gutshaus in Darsikow (Sa, So) zumindest an einigen Tagen der Woche geöffnet. Ein Angebot für Picknickkörbe könnte eine Alternative für Ausflüge in die KRH sein, dieses gibt es bislang aber auch nicht.

In Kapitel 4.1 sind bereits Möglichkeiten beschrieben, wie das gastronomische Angebot in Pfalzheim und Neuglienicke verbessert werden kann. Die Entwicklung des gastronomischen Angebots insbesondere in diesen beiden Orten sehen wir als eine Schlüsselmaßnahme zur touristischen Weiterentwicklung der KRH. An beiden Standorten böte sich die Möglichkeit, den Besucher:innen der KRH auch weitere Angebote wie regionale Produkte, Kunsthandwerk aus der Region, Informationsmaterialien und Merchandising-Produkte rund um die KRH oder Lademöglichkeiten für E-Bikes zu unterbreiten.

8.4.2 Organisierte Angebote zur Heideblüte

Zwar ist die Zeit der Heideblüte von August bis September die Hauptsaison für die Kutschunternehmen, die dann mehrfach täglich Touren anbieten. Doch insgesamt wird diese Zeit für organisierte Angebote noch zu wenig genutzt. Für den Tourismus in der Lüneburger Heide haben Tages- oder Mehrtagesfahrten per Bus einen sehr hohen Stellenwert. In kleinerem Rahmen wäre das auch auf die KRH übertragbar. Verschiedene Möglichkeiten bieten sich hierzu an:

Heideblüten-Shuttle: Ein solches Angebot kann in Zusammenarbeit mit regionalen Busunternehmen für die Monate August und September entwickelt werden. Beispiel: Ein Bus-Shuttle verkehrt vom Neuen Markt in Neuruppin über den Bahnhof Rheinsberger Tor bis zum Parkplatz in Pfalzheim. Von dort gibt es die Möglichkeit, individuell oder mit einem Guide durch die KRH Richtung Heideturm zu wandern. Das Angebot richtet sich an Gäste, die ihren Urlaub in Neuruppin verbringen wie an Tagesgäste, die z.B. per Bahn aus Berlin anreisen und einen Aufenthalt in der KRH mit einem Bummel durch Neuruppin verbinden möchten. Vergleichbare Angebote könnten auch für Wittstock/Dosse entwickelt werden.

Organisierte Touren aus wichtigen Quellmärkten: Insbesondere der Raum Berlin/Potsdam bietet sich für Tagesfahrten per Bus zur Zeit der Heideblüte an. Bei solchen Tagesangeboten kann eine Tour durch die KRH zu Fuß oder per Kremser verbunden werden mit weiteren Aktivitäten wie einer Besichtigung von Rheinsberg oder einem Besuch im Tierpark Kunsterspring. Gegebenenfalls lassen sich solche Tagestouren auch mit einem Besuch von Aufführungen während des Theatersommers in Netzeband kombinieren.

Für die Entwicklung solcher Angebote sollten in Zusammenarbeit mit den Tourismusverbänden geeignete Busunternehmen angesprochen werden.

8.4.3 Zusätzliche organisierte Touren außerhalb der Heideblüte

Ein Großteil der Gäste ist bisher auf eigene Faust zu Fuß, gelegentlich auch per Rad, in der KRH unterwegs. Die ausgewiesenen Wege dürfen auch beritten werden, allerdings wird das individuell kaum genutzt und es gibt kein Angebot für organisierte Ausritte. Kutschfahrten, die in der Regel in Neuglienicke starten, werden sowohl für organisierte Gruppen wie für individuelle Gäste angeboten. Die Zielgruppe für dieses Angebot sind traditionell ältere Gäste, wobei in jüngster Zeit auch mehr Familien bei Kutschfahrten dabei sind. Darüber hinaus gibt es einzelne Angebote für organisierte Wanderungen sowie für unterschiedliche Programme von Natur- und Landschaftsführenden. Das Angebot der Vermietung von elektrisch unterstützten Fatbikes in Pfalzheim wird nach Angaben der Betreiber sehr gut nachgefragt. Zu den Nutzenden gehören junge Leute, Familien, aber auch organisierte Gruppen wie Beschäftigte aus einem Unternehmen auf einem Betriebsausflug.

Die blühende Calluna-Heide ist für die meisten Gäste die größte Attraktion in der KRH. Dementsprechend konzentriert sich das Gästeaufkommen in den Monaten August und September. Um die KRH mit ihrer vielfältigen Flora und Fauna sowie der besonderen Geschichte auch in den übrigen Monaten besser erlebbar zu machen und mehr Gäste anzuziehen, bedarf es nach unserer Einschätzung mehr Angeboten und einer besseren Vermarktung von organisierten Touren.

Die Themenvielfalt kann von einer Kräuterwanderung über die Beobachtung der kleinsten Lebewesen bis zu einer Tour während der Zeit der Hirschbrunft reichen. Dazu können geschichtlich ausgerichtete Touren kommen, die die militärische Nutzung der KRH und den Kampf um die Freie Heide thematisieren. Bei diesen Touren können auch Objekte außerhalb der KRH, zum Beispiel die Mahnsäulen am Rande der KRH, einbezogen werden. Außerdem können in touristische Touren auch andere Angebote im Bereich der Heidedörfer integriert werden, zum Beispiel die Dorfkirchen in Rossow, Fretzdorf oder Netzeband.

Es gibt bereits ein Angebot naturkundlicher Führungen von den Natur- und Landschaftsführenden in der Region. Geschichtlich orientierte Touren werden zum Beispiel von der Friedensscheune Zempow organisiert. Doch diese werden in der Regel nur über die jeweiligen Anbieter:innen vermarktet und sind nur nach intensiveren Recherchen der Gäste zu finden. Hier wäre es förderlich, auf einer touristischen Website zur KRH alle Angebote im Überblick zu finden und in Abstimmung mit den Anbieter:innen ein Jahresprogramm zusammenzustellen, das auch in den Tourist-Infos und in Beherbergungsbetrieben der Region erhältlich ist (vgl. Kap. 5.1)

8.4.4 Angebote für jüngere Zielgruppen



Abbildung 72: Fatbikes, ideal für die KRH. Foto: Klaus Klöppel

Mit den Fatbikes wurde in Pfalzheim bereits ein attraktives Angebot für jüngere, aktive Gäste geschaffen, das ideal für die sandigen Heidewege ist und Spaß macht. Die Fahrzeuge werden halb- oder ganztags vermietet, weil sich der Aufwand für die Reinigung der Fahrzeuge und zum Aufladen bei kürzeren Vermietungszeiten nicht lohnt. Bei einer Tagesmiete sind zu entfernteren Zielen wie

Rheinsberg oder Neuruppin möglich. Zur Weiterentwicklung des Angebots wäre es sinnvoll, den Gästen Vorschläge für Touren zu unterbreiten, für die sich die Fatbikes besonders gut eignen.

Die Nachfrage ist sehr gut, sodass die Anbieter planen, ihr Angebot an Fahrzeugen schrittweise noch ein wenig zu erweitern. Selbst eine Verdopplung des Angebots erscheint aus unserer Sicht unproblematisch, da sich die Touren nicht auf die KRH beschränken und eine Überbeanspruchung der Wege oder Konflikte mit anderen Gästen dann nicht zu erwarten sind.

Die Anbieter überlegen darüber hinaus, als Ergänzung zu den Fatbikes die Anschaffung von elektrisch unterstützten Go-Karts mit Breitreifen für bis zu vier Personen, die ebenfalls für die Sandflächen in der Heide geeignet sind. Sie könnten gerade für die Zielgruppe Familien mit Kindern ein attraktives Angebot darstellen. Der Hersteller BERG bietet zum Beispiel eine Offroad-Variante seines Gran Tour Racers mit vier Plätzen, stabilem Rahmen und einem Akku für bis zu drei Stunden Fahrzeit. Mit elektrischer Unterstützung erreichen sie eine Höchstgeschwindigkeit von 9 km/h. Zu beachten ist, dass diese Fahrzeuge nicht für öffentliche Straßen zugelassen sind.



Abbildung 73: Offroad-Go-Kart. Foto: Promo

Um für jüngere Zielgruppen und Familien mit Kindern attraktiver zu werden, sollte darüber nachgedacht werden, mittelfristig weitere attraktive Angebote am Rande der KRH wie einen Hochseilgarten oder einen Barfußpfad in Zusammenarbeit mit privaten Unternehmen zu schaffen.

8.4.5 Weitere Events und bessere Einbeziehung der Heidedörfer

Bis zur Corona-Krise fand in Pfalzheim ein jährliches Heidefest der Gemeinde Temnitzquell zur Zeit der Heideblüte mit Infoständen, Musik, Kutschfahrten und weiteren Angeboten statt. Ein weiterer jährlicher Höhepunkt ist das Heideanwandern im Frühjahr. Auf dem Sielmann-Hügel fanden in der Vergangenheit bereits mehrfach Open-Air-Konzerte statt. Solche Events werden von Einwohner:innen aus der näheren Umgebung wie von Tagestourist:innen oder Urlaubsgästen besucht und tragen durch die begleitende Werbung und Presseberichte dazu bei, Interesse an der KRH zu wecken.

Um andere Dörfer stärker mit einzubeziehen und die Verbundenheit der dortigen Bevölkerung mit der KRH zu stärken, sollte aus unserer Sicht überlegt werden, das Heidefest in jährlich wechselnden Heidedörfern zu veranstalten. Die Einrichtung eines vogelkundlichen Wegs in Neuglienicke und der von uns vorgeschlagene Themenweg auf dem Zugang zur KRH in Rossow (vgl. Kap. 4.1.3) sind weitere Möglichkeiten, eine stärkere Verbindung zwischen der KRH und den Heidedörfern herzustellen.

Der Sielmann-Hügel mit dem Heideturm bildet eine einzigartige Kulisse, die für Konzerte oder andere Veranstaltungen häufiger genutzt werden sollte. Hierfür wäre aber die Aufstellung einer Toilette (vgl. Kap. 8.3.1) dringend erforderlich.

Zudem sollte unter den Verantwortlichen (Naturpark, BImA, Bundesforsten) überlegt werden, inwieweit nicht zugängliche Bereiche der KRH wie der Generalshügel zumindest ein- oder zweimal im Jahr im Rahmen von organisierten Führungen und unter Beachtung der erforderlichen Sicherheitsbestimmungen zugänglich gemacht werden können. Denkbar wären im Rahmen einer Angebotserweiterung auch Führungen mit Vertretern des Kampfmittelräumdienst, die dabei über ihre Arbeit berichten. Eine andere Möglichkeit, nicht zugängliche Bereiche für ein größeres Publikum erlebbar zu machen, sind gelegentliche öffentliche Drohnenflüge, bei denen die Kameraaufnahmen von der Drohne auf eine große Leinwand übertragen und kommentiert werden.

8.4.6 Nächtlicher Sternenhimmel über der KRH

Durch die großen nicht bewohnten Flächen in der KRH und die sehr dünn besiedelte Umgebung ist der Nachthimmel dort sehr dunkel. Die Lichtglocken über den größeren Städten wie Neuruppin und Wittstock/Dosse sind kaum wahrnehmbar. Durch diese äußeren Bedingungen ist der Sternenhimmel mit der Milchstraße über der KRH sehr gut erlebbar. Bei-



Abbildung 74: Astrotourismus erfreut sich weltweit wachsender Beliebtheit. Foto: Pixabay

spiele aus anderen Regionen in Deutschland und anderen Ländern zeigen, dass dort gegründete Sterneparks eine große Aufmerksamkeit finden – sowohl bei Hobby-Astronom:innen, die mit umfangreichem technischen Equipment dorthin reisen, wie bei sterneninteressierten Tourist:innen, die einfach nur den Nachthimmel erleben möchten. In der KRH bietet ein Natur- und Landschaftsführer bereits seit einigen Jahren nächtliche Sternbeobachtungen an. Seit der Fertigstellung des Heideturms wird dieser zur Beobachtung genutzt; Liegen werden dort aufgestellt. Die Führungen, die einige Male im Jahr stattfanden, waren sehr gut besucht. Zum Teil gab es sogar Probleme, dass zu viele Gäste kamen, die sich nicht vorher angemeldet hatten.

Aufgrund der idealen Bedingungen zur Sternenbeobachtung wie aufgrund des großen Interesses gibt es bei Akteur:innen in der KRH die Überlegung, sich offiziell als Sternenpark bei der International Dark-Sky Association (IDA) zertifizieren zu lassen und das Angebot touristisch zu vermarkten. Hierbei sollten folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Die IDA hat sich in erster Linie den Schutz der Dunkelheit zum Ziel gesetzt. Die Auszeichnung als Dark Sky Place setzt deshalb eine Reihe von Maßnahmen zum Schutz der Nacht durch die betreffenden Plätze oder Kommunen voraus. Das sollte im Falle der KRH aber keine unüberwindbare Hürde darstellen.
- Ein größeres Hemmnis könnte allerdings die Richtlinie darstellen, dass Sternenparks grundsätzlich öffentlich zugänglich sein sollen. Im Falle der KRH ist aber nur ein kleiner Teil der Fläche auf den ausgewiesenen Wegen zugänglich. Das Sternenpark-Gebiet zu erweitern und öffentliche Beobachtungsplätze am Rande der KRH auszuweisen, könnte sich schwierig gestalten, weil es sich hierbei häufig um Jagdgebiete handelt und so Konflikte vorprogrammiert sind.
- Grundsätzlich ist die Frage zu klären, ob der mit der Ausweisung eines Sternenparks zu erwartende nächtliche Tourismus in den zugänglichen Bereichen der KRH erwünscht ist oder ob die damit verbundenen Gefahren durch das Verlassen der Wege als höher eingestuft werden.
- Zu beachten ist auch, dass Hobby-Astronom:innen in der Regel mit größerem Equipment anreisen und deshalb mit Pkw bis in die Nähe des Beobachtungspunktes gelangen müssen. Das ist im Falle des Heideturms nicht möglich.
- Schließlich ist zu bedenken, dass für den Astrotourismus auch eine besondere touristische Infrastruktur geschaffen werden muss. Da die Gäste in der Nacht unterwegs sind, benötigen sie zum Beispiel Zimmer, die gut abdunkeln sind, und die Möglichkeit eines späten Frühstücks. Hierauf müssten sich Gastgeber:innen einstellen.

Wir halten es aus diesen Gründen zwar für sinnvoll, mehr organisierte Angebote zur nächtlichen Sternenbeobachtung zu schaffen, sehen das Ziel der Ausweisung eines Sternenparks aber eher als mittel- bis langfristig an. Eine Voraussetzung dafür wäre, dass weitere Bereiche der KRH gefahrlos betreten werden können. Eine Zertifizierung ist für eine schrittweise Weiterentwicklung als Ort der organisierten Sternenbeobachtung nicht unbedingt erforderlich. Wir schlagen vor, zunächst das Angebot an organisierten nächtlichen Sternenbeobachtungen auf die Zeit von April bis Oktober auszuweiten. Bei diesen organisierten Programmen ist zum einen besser gewährleistet, dass die Teilnehmenden die vorgeschriebenen Wege nicht verlassen, zum anderen bieten sie eine höhere touristische Wertschöpfung als individuelle Beobachtungen.

Als Ausgangspunkt bietet sich der Parkplatz Pfalzheim aufgrund der Nähe zum Heideturm an. Ein organisierter Bustransfer, zum Beispiel ab oder bis Rheinsberg, und die Organisation eines kleinen Caterings für die Teilnehmenden erhöht die regionale Wertschöpfung bei solchen Angeboten. Sofern es nicht genügend sternenkundige Guides gibt, die Gruppen führen, können als Alternative auch geführte Touren organisiert werden, bei der die Teilnehmenden Audiodateien mit einer Mischung aus Informationen und Musik nutzen können. Um Angebote planbar zu machen, bedarf es zudem eines Alternativprogramms, sofern der Himmel keine Beobachtung zulässt. Das könnten zum Beispiel Führungen durch die nächtliche Tierwelt sein.

9. Vorgeschlagene Maßnahmen im Überblick

Die in den vorangegangenen Kapiteln vorgeschlagenen Maßnahmen zur besseren touristischen Erreichbarkeit der KRH sowie zur Weiterentwicklung des touristischen Angebots werden hier aufgelistet, nach Prioritäten sowie der Fristigkeit der möglichen Umsetzung bewertet und mit Vorschlägen zu Verantwortlichkeiten, Hinweisen zu einmaligen und laufenden Kosten sowie zur Förderfähigkeit versehen.

Die Prioritäten sind wie folgt bewertet: **A** = vordringlich, **B** = wichtig, **C** = begleitend, **D** = „nice to have“, **eingefärbt** = Schlüsselprojekt

Für die Fristigkeit gibt es folgende Unterteilung: **k** = kurzfristig (nächste 2 Jahre), **m** = mittelfristig (3 bis 5 Jahre), **l** = langfristig (über 5 Jahre), **0** = Daueraufgabe

9.1 Bessere Erreichbarkeit mit dem MIV

Maßnahme 01	Optimierung der Braunbeschilderung an Landstraßen (I)
Kurzbeschreibung	Ergänzende Hinweise zu den Eingangstoren an vorhandener Braunbeschilderung; neue Richtungswegweiser (Zeichen 386.1) und Ergänzung von Vorwegweisern (Zeichen 438/439) an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen: - Ergänzung Vorwegweiser an Abzweig L 16/L 18 aus Richtung Neuruppin durch Hinweis auf Eingang Neuglienicke und zusätzlicher Richtungswegweiser - Richtungswegweiser vor Abzweig L 16/K 6811 (Ri. Frankendorf). Aus Fahrtrichtung Neuruppin – Hinweise auf Eingänge Neuglienicke und Pfalzheim, aus Fahrtrichtung Flecken Zechlin Hinweis auf Eingang Pfalzheim. - Richtungswegweiser am nördlichen Ortsende von Flecken Zechlin an der K 6814 gegenüber Einmündung K 6827 aus Richtung Mirow und am südlichen Ortsende Flecken Zechlin an der L 15/Abzweig K 6814 - Richtungswegweiser an Abfahrtstelle Neuruppin A 24 / B 167 sowie an B 167 am Abzweig Wittstocker Allee in Neuruppin - Richtungswegweiser in Dorflage Pfalzheim aus Richtung Rägelin vor Abzweig Dorfstraße
Nächste Schritte	Beantragung der Ergänzungs- und Änderungsmaßnahmen bei der Unteren Straßenverkehrsbehörde
Verantwortlich/ Partner	Federführend Naturpark in Abstimmung mit LK, Kommunen, Tourismusverbänden
Kosten	Insgesamt acht Einzelmaßnahmen; ca. 6.000-8.000 Euro
Folgekosten	Geringfügig für Austausch/Erneuerung von Schildern
Förderung	Evtl. im Rahmen LEADER-Programm zur Besucherlenkung zusammen mit weiteren Maßnahmen im Bereich Fuß-/Radwege
Priorität	C, k

Maßnahme 02	Optimierung der Braunbeschilderung an Landstraßen (II)
Kurzbeschreibung	Weitere Ergänzungen der Braunbeschilderung nach Anlage eines Parkplatzes in Rossow: - Richtungswegweiser in Richtung Eingang Rossow und Eingang Pfalzheim an der L 18 am östlichen Ortsausgang Rossow - Richtungswegweiser an der L 18 aus Richtung Rägelin vor der Einmündung zum Parkplatz - Zusätzlicher Richtungswegweiser im Rägelin am Abzweig L 18 / K 6811 in Richtung Rossow

Maßnahme 02 Optimierung der Braunbeschilderung an Landstraßen (II)

Nächste Schritte	Beantragung der Ergänzungs- und Änderungsmaßnahmen bei der Unteren Straßenverkehrsbehörde
Verantwortlich/ Partner	Federführend Naturpark in Abstimmung mit LK, Kommunen, Tourismusverbänden
Kosten	Insgesamt drei Einzelmaßnahmen; ca. 3.000 Euro
Folgekosten	Eher geringfügig für Austausch/Erneuerung von Schildern
Förderung	—
Priorität	C, m-l

Maßnahme 03 Optimierung der Braunbeschilderung an Landstraßen (III)

Kurzbeschreibung	Weitere Ergänzungen der Braunbeschilderung nach Anlage eines Parkplatzes und Rundwegs bei Neu Lutterow: • Richtungswegweiser in Flecken Zechlin am Abzweig K 6814 / L15 (Rheinsberger Straße / Friedensstraße) und an der L 15 / Abzweig Bahnhofstraße • Richtungswegweiser aus westlicher Richtung an den Autobahnabfahrten A 24 (Pritzwalk) und A 19 (Wittstock) sowie am Abzweig L 15 / K 6822 östlich von Wittstock • an der L 15 beidseitig vor der Zuwegung zum geplanten Parkplatz
Nächste Schritte	Beantragung der Ergänzungs- und Änderungsmaßnahmen bei der Unteren Straßenverkehrsbehörde
Verantwortlich/ Partner	Federführend Naturpark in Abstimmung mit LK, Kommunen, Tourismusverbänden
Kosten	Insgesamt sieben Einzelmaßnahmen; ca. 6.000-7000 Euro
Folgekosten	Eher geringfügig für Austausch/Erneuerung von Schildern
Förderung	—
Priorität	C, m-l

Maßnahme 04 Braunbeschilderung entlang der Autobahn

Kurzbeschreibung	Aufstellen von Braunbeschilderung (Zeichen 386.3) beidseitig auf der BAB 24 vor den Abfahrtstellen Herzsprung bzw. Neuruppin
Nächste Schritte	Prüfung möglicher Plätze und der Genehmigungsfähigkeit; Beantragung der Maßnahme beim Landesbetrieb Straßenwesen; Gestaltung der Vorlagen
Verantwortlich/ Partner	Federführend Naturpark in Abstimmung mit LK, Kommunen, Tourismusverbänden
Kosten	Für 2 Schilder ca. 16.000 Euro
Folgekosten	Eher geringfügig für Austausch/Erneuerung von Schildern
Förderung	Evtl. im Rahmen LEADER-Programm zur Besucherlenkung zusammen mit weiteren Maßnahmen im Bereich Fuß-/Radwege
Priorität	C, k-m

Maßnahme 05 Ausweisung Wohnmobil-Stellplätze am Parkplatz Pfalzheim

Kurzbeschreibung	Ausweisung von bis zu 4 Stellplätzen für Kurzzeit-Aufenthalte (1-3 Nächte) für autarke Fahrzeuge. Übernachtungsgebühr (8-10 € je Fahrzeug/Nacht) möglich. Anmeldung für Gäste online oder telefonisch. Ausweisung der Plätze mit Zeichen 365-67 am Eingang, Schild mit Parkordnung, Markierung der Stellflächen
------------------	---

Maßnahme 05**Ausweisung Wohnmobil-Stellplätze am Parkplatz Pfalzheim**

Nächste Schritte	Beschluss der Gemeinde über Ausweisung und Regularien; Beschilderung und Markierung; ggf. Klärung Verantwortlichkeiten für Anmeldungen/Kassierung
Verantwortlich/ Partner	Gemeinde Temnitzquell / Amt Temnitz, evtl. Beteiligung Verein Temnitzquell e.V.
Kosten	Geringfügig für Schilder und Markierung
Folgekosten	—
Förderung	—
Priorität	B, k

Maßnahme 06**Anpassung der Hinweisschilder Richtung Eingang Rossow**

Kurzbeschreibung	Überkleben der Hinweise auf Parkplatz in Rossow auf bisherigen Wegweisungen
Nächste Schritte	Erfassen aller Schilder innerhalb / außerhalb der KRH
Verantwortlich/ Partner	Naturpark in Abstimmung mit Kommunen
Kosten	Geringfügig
Folgekosten	—
Förderung	—
Priorität	C, k

Maßnahme 07**Schaffung eines Parkplatzes am Eingang Rossow**

Kurzbeschreibung	Anlagen eines kleinen Parkplatzes auf einer Fläche der Stadt Wittstock/Dosse, ca. 500 m vom Eingang entfernt
Nächste Schritte	Konkretisierung der Planungen
Verantwortlich/ Partner	Stadt Wittstock/Dosse
Kosten	abhängig von Größe und Ausstattung
Folgekosten	Unterhaltungskosten
Förderung	Noch zu klären
Priorität	D, m-l

9.2 Bessere Erreichbarkeit zu Fuß und per Rad**Maßnahme 08****Fahrradabstellanlagen Parkplätze Pfalzheim und Neuglienicke**

Kurzbeschreibung	Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und E-Bikes am Parkplatz Pfalzheim Empfehlung: Fahrradbügel für ca. 10-12 Räder + 2 Fahrradgaragen zum sicheren Abstellen von hochwertigen E-Bikes, alternativ abschließbare Ladefächer für E-Bike-Akkus und Ablage weiterer Wertsachen; ggf. mit Solarpanel Abstellmöglichkeiten am Parkplatz Neuglienicke Empfehlung: Im ersten Schritt Fahrradbügel für 4-6 Räder; bei Bedarf ggf. Erweiterung
Nächste Schritte	Beschluss der Gemeinden
Verantwortlich/ Partner	Gemeinde Temnitzquell / Stadt Neuruppin

Maßnahme 08	Fahrradabstellanlagen Parkplätze Pfalzheim und Neuglienicke
Kosten	Fahrradbügel 10 Stk. ca. 500 € plus Gründung, Fahrradgaragen 2 Stk. ca. 2000 € ohne Ladeanschluss
Folgekosten	Pflege und Erhaltung
Förderung	Ggf. im Rahmen Gesamtpaket „Förderung des Radverkehrs“ durch LEADER oder radspezifische Programme
Priorität	A, k-m

Maßnahme 09	Ausweisung neue Radverbindung Rheinsberg - Neuglienicke
Kurzbeschreibung	Ausschilderung Radverbindung von Rheinsberg über Kalksee zum Eingang Neuglienicke (bestehender Weg)
Nächste Schritte	Entscheidung und Abstimmung über konkrete Routenführung, Klärung des Bedarfs an Ausschilderung
Verantwortlich/ Partner	Städte Neuruppin und Rheinsberg
Kosten	Kosten für Beschilderung: Herstellung und Montage Pfosten und Zielwegweiser/Stück ca. 150 € plus Anfahrt (ca. 200 €)
Folgekosten	Kosten für Pflege und Wartung
Förderung	Ggf. im Rahmen Gesamtpaket „Förderung des Radverkehrs“ durch LEADER oder radspezifische Programme
Priorität	A, k

Maßnahme 10	Nachbeschilderung Radverbindung Neuruppin – Neuglienicke
Kurzbeschreibung	Nachbeschilderung auf bestehender Naturroute
Nächste Schritte	Genaue Festlegung der Standorte
Verantwortlich/ Partner	Stadt Neuruppin
Kosten	Bei max. 3 Schildern bis ca. 650 € für Pfosten mit Zielwegweiser und Montage
Folgekosten	Kosten für Pflege und Wartung
Förderung	-
Priorität	A, k

Maßnahme 11	Ausweisung neue Radverbindung Dorf Zechlin – Neuglienicke
Kurzbeschreibung	Ausschilderung Radverbindung von Dorf Zechlin auf Waldweg über Wallitz und Basdorf zum Eingang Neuglienicke
Nächste Schritte	Entscheidung und Abstimmung über konkrete Routenführung, Klärung des Bedarfs an Ausschilderung; Abstimmung mit Landesforsten als Eigentümerin der Flächen
Verantwortlich/ Partner	Städte Neuruppin und Rheinsberg
Kosten	Kosten für Beschilderung: Herstellung und Montage Pfosten und Zielwegweiser/Stück ca. 150 € plus Anfahrt ca. 200 €
Folgekosten	Kosten für Pflege und Wartung
Förderung	Ggf. im Rahmen Gesamtpaket „Förderung des Radverkehrs“ durch LEADER oder radspezifische Programme

Maßnahme 11 Ausweisung neue Radverbindung Dorf Zechlin – Neuglienicke

Priorität	A, m
-----------	------

Maßnahme 12 Fuß- und Radverbindung Bahnhof Fretzdorf - Rossow

Kurzbeschreibung	Das Teilstück der Prignitz-Express-Tour entlang der Bahnstrecke wird 2021 ertüchtigt und bedarf dann der Einbindung in das bestehende Wegenetz.
------------------	---

Nächste Schritte	Anbindung der Beschilderung an das bestehende Knotenpunktsystem
------------------	---

Verantwortlich/ Partner	LK Ostprignitz-Ruppin
-------------------------	-----------------------

Kosten	Bei max. 4 Schildern bis ca. 800 € für Pfosten mit Zielwegweiser und Montage
--------	--

Folgekosten	Kosten für Pflege und Wartung
-------------	-------------------------------

Förderung	Ggf. im Rahmen Gesamtpaket „Förderung des Radverkehrs“ durch LEADER oder radspezifische Programme
-----------	---

Priorität	A, k
-----------	------

Maßnahme 13 Nachbeschilderung Radverbindung Neuruppin – Rossow

Kurzbeschreibung	Ergänzung eines Schildes am Abzweig Werder auf Prignitz-Express-Tour von L 18
------------------	---

Nächste Schritte	Schild einfügen
------------------	-----------------

Verantwortlich/ Partner	Städte Neuruppin und Rheinsberg
-------------------------	---------------------------------

Kosten	ca. 350 € für Pfosten mit Zielwegweiser und Montage
--------	---

Folgekosten	Kosten für Pflege und Wartung
-------------	-------------------------------

Förderung	–
-----------	---

Priorität	B, k
-----------	------

Maßnahme 14 Einbindung weiterer Radrouten in Knotenpunktbeschilderung

Kurzbeschreibung	Vorschlag: • Aus Knoten 83 Weiterführung nach Binenwalde/Kalksee – Gühlen-Glienicke nach Neuglienicke (neuer Knoten) • Aus Knoten 85 Weiterführung nach Wallitz-Basdorf – Neuglienicke (neuer Knoten) • Aus Knoten 32 von Netzeband über Rägeln nach Pfalzheim und weiter nach Neuglienicke • Aufnahme der Naturroute ab Neuruppin in das System mit Kreuzungspunkten der K-Straße zwischen Knotenpunkten 32 und 76 wie in Neuglienicke
------------------	--

Nächste Schritte	Möglichkeit zur Einbindung der Strecken in das System klären
------------------	--

Verantwortlich/ Partner	Tourismusverband Ruppiner Seenland, jeweilige Anliegerkommunen
-------------------------	--

Kosten	–
--------	---

Folgekosten	Pflege und Wartung
-------------	--------------------

Förderung	Ggf. im Rahmen Gesamtpaket „Förderung des Radverkehrs“ durch LEADER oder radspezifische Programme
-----------	---

Priorität	C, k-m
-----------	--------

Maßnahme 15**Aufbau eines Systems von Wegewarten**

Kurzbeschreibung	Durch ehrenamtliche Wegewarte und ein Meldesystem soll sichergestellt werden, dass Wege und Beschilderung gepflegt und nötige Reparaturen vorgenommen werden können.
Nächste Schritte	Gewinnung von Ehrenamtlichen; Aufbau eines Meldesystems
Verantwortlich/ Partner	Kommunen in Kooperation mit LK, Tourismusverbänden, Naturpark
Kosten	Budget für Reparaturen und Pflegemaßnahmen
Folgekosten	Pflege und Wartung
Förderung	-
Priorität	B, k

Maßnahme 16**Entfernung nicht mehr aktueller Radwegebeschilderung**

Kurzbeschreibung	Besonders entlang der L 18 gibt es viele alte Wegweisungen, die Gäste entlang der Hauptstraße führen, obwohl es bereits neu beschilderte landschaftlich interessante und ungefährliche Wege gibt
Nächste Schritte	Ersatzlose Entfernung
Verantwortlich/ Partner	Jeweilige Anliegerkommunen
Kosten	geringfügig
Folgekosten	—
Förderung	—
Priorität	B, k

9.3 Bessere Erreichbarkeit mit dem ÖV**Maßnahme 17****Optimierung der ÖPNV-Angebote BUS 794 „Tierpark-Heide-Linie“**

Kurzbeschreibung	Erweitere Linienführung zur Anbindung des Eingangsbereiches Neuglienicke • Verlängerung des Linienweges der Fahrten der Ausflugslinie über die bisherige Zwischenhaltestelle „Neuglienicke, Kreuzung“ hinaus zur Anbindung der Haltestelle „Neuglienicke, Forsthaus“ am Eingangsbereich Neuglienicke • Möglichkeit der künftigen Nutzung als Fahrradhaltestelle und zum Umstieg auf Kremser in die Kyritz-Ruppiner-Heide
Nächste Schritte	Beantragung der Ergänzungs- und Änderungsmaßnahmen bei der Unteren Straßenverkehrsbehörde
Verantwortlich/ Partner	Beauftragung der erweiterten Fahrleistung ORP durch Aufgabenträger ÖPNV (LK OPR, Team Mobilität); Realisierung durch ORP
Kosten	Lt. ORP = 100,- €/tgl. netto; d.h. ca. 20.000 €/Jahr (Saisonbetrieb)
Folgekosten	Jährlich auftretende Kosten für erweiterte Leistung
Förderung	Keine (Allerdings ist in OPR für touristische Linien eine 50-prozentige Mitfinanzierung der nutznießenden Kommune obligatorisch)
Priorität	A, k (bereits ab Saisonstart 2022?) und weiter D

Maßnahme 18	Errichtung barrierefreier Umstieg „Neuglienicke, Forsthaus“
Kurzbeschreibung	Bau einer neuen Haupt-Haltestelle zur Kyritz-Ruppiner Heide - Platzierung an der neu zu nutzenden Wendeschleife - Abmessung 22,0 x 3,0 m. Da nur unmittelbarer Umstieg geplant Ausführung ohne Witterungsschutz und Sitzgelegenheit - Aufgrund des nicht barrierefrei gestalteten Umfeldes ist der Ausbau einer barrierefreien Zuwegung (noch) nicht erforderlich
Nächste Schritte	Einordnung der Maßnahme in den Haushalt der Stadt Neuruppin. Projektierung + Genehmigung. Bauausführung
Verantwortlich/ Partner	Baulastträger Stadt Neuruppin – Mitfinanzierung durch Naturpark möglich?
Kosten	ca. 15.000 €
Folgekosten	Reinigungs-, Wartungs- und Instandhaltungsaufwendungen in der Größenordnung der ÖV-Haltestellen im LK
Förderung	Evtl. im Rahmen LEADER-Programm
Priorität	A, k

Maßnahme 19	Ertüchtigung des Verknüpfungspunktes Bahn<>Bus „Rheinsberg, Bahnhof“
Kurzbeschreibung	Aufwertung des bestehenden Verknüpfungspunktes zur touristischen Verkehrsdrehscheibe - Neubau einer barrierefreien Haltestelle (22,0 x 3,0 m) für die Tourismuslinien (BUS 794 und 785, 788) auf dem Bahnhofsvorplatz einschl. deren Zuwegung (Großplatten analog der vorhandenen Fußwegführungen). Ausstattung mit Fahrgastunterstand - Ordnung und Vervollkommen der Vor-Ort-Informationen (ÖV- und Tourismusinformationen)
Nächste Schritte	Erarbeitung einer Aufgabenstellung für Projektierung der Anlagen. Projektierung. Bauausführung
Verantwortlich/ Partner	Stadt Rheinsberg als Baulastträger für Haltestelle, fachliche Begleitung LK und ORP Stadt Rheinsberg, Tourismusverband, VBB + Verkehrsunternehmen (ORP, NEB) für Info-System
Kosten	Ca. 75.000 € für bauliche Anlagen Ca. 2.000 € für Informationssystem
Folgekosten	Reinigungs-, Wartungs- und Instandhaltungsaufwendungen in der Größenordnung der ÖV-Haltestellen im LK; für Aktualisierung der Informationen anteilig ca. 500,- €/Jahr
Förderung	70% Förderquote für bauliche Leistungen (Programm „Barrierefreier ÖPNV“)
Priorität	Haltestellenneubau: B, m Aktualisierung und Neuordnung der vor-Ort-Informationen: A, k

Maßnahme 20	Zusätzliche Haltestelle Pfalzheim, Sielmann-Hügel
Kurzbeschreibung	Mit Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle am westlichen Ortseingang verringert sich der Fußweg zum Eingangsbereich Pfalzheim um ca. 400 m Einfachste Ausführung ausreichend, da aktuell nur geringe Nutzerfrequenz = Aufstellung der Haltestellenschilder mit Fahrplankasten + touristische Zusatzausstattung beidseits am Fahrbahnrand der Dorfstraße
Nächste Schritte	Einrichtung der Haltestelle
Verantwortlich/ Partner	ORP in Abstimmung mit Gemeinde Temnitzquell / Amt Temnitz
Kosten	ca. 500 €
Folgekosten	–

Maßnahme 20**Zusätzliche Haltestelle Pfalzheim, Sielmann-Hügel**

Förderung

–

Priorität

B, k**Maßnahme 21****Barrierefreier Kremser – Mobilität für alle**

Kurzbeschreibung

Mit SPNV- und ÖPNV-Angeboten können Rollstuhlfahrer:innen zur künftigen Haupthaltestelle für die KRH gelangen. Der Umstieg in einen barrierefreien Kremser ermöglicht ihnen Touren in die Heide. Erforderlich sind Beschaffung & Einsatz eines barrierefreien Kremser durch ein vor Ort tätiges Kutschunternehmen

Nächste Schritte

Abstimmung mit Kremser-Unternehmen und Unterstützung bei der Umsetzung

Verantwortlich/ Partner

Private Initiative eines Kremser-Unternehmens; Unterstützung bei Erstellung Förderantrag: z.B. durch LEADER-Regionalmanagement

Kosten

ca. 25.000 €

Folgekosten

Wartungs- und Instandhaltungskosten für den Kremser im üblichen Rahmen

Förderung

Fördermöglichkeiten für private Investitionen, z.B. LEADER (bis 45%); GRW-G für kleinere Unternehmen (30%), Weitere Förderprogramme ILB

Priorität

A, m (da relativ zeitaufwendig z.B. bei Antragstellung & Bewilligung als LEADER-Vorhaben)**Maßnahme 22****Bearbeitung & Realisierung Marketingkonzept „Mobil in der KRH“**

Kurzbeschreibung

Erarbeitung eines Konzeptes für das Mobilitätsmarketing der KRH
Umsetzung von Einzelementen

- Touristischer Liniennetzplan
- Ausstattung ausgewählter Haltestellen mit touristischen Zusatzinfos (TZI)
- Fahrzeugausstattung
- Ergänzung und ggf. Erweiterung des Leit- und Informationssystems mit Mobilitätsinformationen (z.B. Hinweis zur nächstgelegenen Bushaltestelle)
- Aktualisierung/Erweiterung der Internetauftritte der Verkehrsunternehmen (ORP und Bahn/VBB), Tourismusorganisationen und Sielmann-Stiftung

Nächste Schritte

A. Umsetzung erster Maßnahmen, die bereits ohne Erstellung des Marketingkonzeptes realisierbar sind

1. Erstellung Touristischer Liniennetzplan
2. Ausstattung ausgewählter Haltestellen mit TZI (Inhalt: Touristischer Liniennetzplan, Adaption des „Tierpark-Heide-Linien“-Flyers, Basisinformationen KRH)
3. Fahrzeugausstattung (zuerst in den Bussen der „Tierpark-Heide-Linie“)

B. Erarbeitung des Marketingkonzeptes

C. Umsetzung der spezifischen Einzelemente daraus; z.B.

4. im Leit- und Informationssystem
5. ortsbezogene touristische Haltestelleninformationen für TZI
6. Internetauftritt

Verantwortlich/ Partner

A und C/6 (teilweise): ORP mit Unterstützung LK als Aufgabenträger ÖPNV
B: Tourismusorganisationen, Naturpark/Sielmann-Stiftung
C/4: Naturpark/Sielmann-Stiftung,
C/5: ORP
C/6: Verkehrsunternehmen (ORP und Bahn/VBB), Tourismusorganisationen und Naturpark/Sielmann-Stiftung

Kosten

A ca. 4.000 € bei 12 Ausstattungen und Nutzung vorhandener Fahrplankästen sowie 2 Bussen
B und C je ca. 3.000 €

Folgekosten

Geringfügig für erforderliche Aktualisierungen

Förderung

B & C ggf. als LEADER-Projekt (Förderquote abhängig von Status der Antragsteller)

Priorität

B, k-m

Maßnahme 23

Vervollkommnung des Mobilitätskonzepts entsprechend der Erweiterung der Zugänglichkeit und Gästeentwicklung

Kurzbeschreibung	Verdichtung vorhandener ÖPNV-Angebote (Linien 744, 748 und 762 – Ausweitung der touristischen Nutzung) bei entsprechender Besucherentwicklung an den Eingangsbereichen Pfalzheim und Rossow Schaffung touristisch nutzbarer ÖPNV-Angebote bei weiterer Öffnung der Heide für Besucherverkehre im Nordbereich (ÖPNV westlich Flecken Zechlin /BUS 764 und 793)
Nächste Schritte	Aktivitäten erst bei entsprechenden Entwicklungen
Verantwortlich/ Partner	LK als Aufgabenträger ÖPNV (50% Mitfinanzierung durch involvierte Kommunen); Umsetzung ORP
Kosten	Betriebskosten entsprechend Angebotsentwicklung; ggf. einmalige Infrastrukturkosten zur Einrichtung neuer Haltestelle konkrete Kosten derzeit nicht bezifferbar, da Leistungsumfang noch nicht bekannt
Folgekosten	Lfd. Betriebskosten der ÖPNV-Leistungen
Förderung	–
Priorität	B (bei entsprechender Entwicklung der KRH), I

9.4 Wegeföhrung im Inneren der KRH

Maßnahme 24

Erneuerung der Eingangsbeschilderung

Kurzbeschreibung	Überarbeitung von Infotafeln durch zusätzlichen Hinweis auf Wegenutzung; Ersatz von überflüssig gewordenen Tafeln des LK Ostprignitz-Ruppin
Nächste Schritte	Erstellung veränderter Klebefolien; Entfernung überflüssiger Schilder
Verantwortlich/ Partner	Heinz Sielmann Stiftung in Abstimmung mit Naturpark und LK
Kosten	Ca. 1000 € für kleinere grafische Überarbeitung und Erstellung von 3 neuen Folien, Zusatzkosten für Austausch Folien und Entfernung von Schildern
Folgekosten	–
Förderung	–
Priorität	B, k

Maßnahme 25

Aktualisierung der Wegeföhrung in der KRH

Kurzbeschreibung	Entfernen und ggf. Ersatz von Wegweisern, die nicht mehr lesbar sind oder nicht in die Systematik passen; zusätzlicher Wegweiser zum Heideturm auf der nördlichen Route ab Eingang Neuglienicke
Nächste Schritte	Erfassung der genauen Standorte zum Entfernen und Ergänzen der Beschilderung
Verantwortlich/ Partner	Heinz Sielmann Stiftung in Abstimmung mit Naturpark
Kosten	1.000-1.500 Euro für gesamte Maßnahme
Folgekosten	–
Förderung	–
Priorität	B, k

9.5 Weiterentwicklung des touristischen Angebots in der KRH

9.5.1 Marketing

Maßnahme 26	Erarbeitung eines Konzepts zur Angebotsentwicklung und besseren touristischen Vermarktung der Kyritz-Ruppiner Heide
Kurzbeschreibung	Zielgruppenanalyse incl. Gästebefragung Maßnahmen zur Angebotsentwicklung, u.a.: • Schaffung und Erweiterung neuer Angebote für Touren in Zusammenarbeit mit den regionalen Akteur:innen • Maßnahmen zur besseren gastronomischen Versorgung der Gäste als wichtige Grundlage für eine weitere touristische Entwicklung • Verbesserung des Übernachtungsangebots, auch durch Schaffung kleinerer Stellplätze für Wohnmobile • Weiterentwicklung hochwertiger Angebote zur organisierten Sternenbeobachtung • Organisation und Weiterentwicklung von Events in der Heide und in den Heidedörfern Organisation der kontinuierlichen Zusammenarbeit unterschiedlicher Institutionen und Schaffung tragfähiger Marketingstrukturen
Nächste Schritte	Klärung der Verantwortlichkeiten, Kostenplanung
Verantwortlich/ Partner	Ggf. Naturparkverwaltung oder KAGs in Zusammenarbeit mit weiteren Partnern
Kosten	Annahme: ca. 20.000 Euro für Konzepterarbeitung incl. regionaler Vernetzungstreffen und Gästebefragung online/vor Ort
Folgekosten	–
Förderung	Im Rahmen LEADER
Priorität	A, k

Maßnahme 27	Schaffung eines einheitlichen CDs für die Kyritz-Ruppiner Heide
Kurzbeschreibung	Erarbeitung/Weiterentwicklung eines Logos, das von unterschiedlichen Partner:innen für die Vermarktung der touristischen Angebote der KRH genutzt werden kann; Klärung der Nutzungsbedingungen; Erarbeitung eines Corporate Designs für die Präsentation der KRH (Wegweisungen, Infotafeln, Infomaterialien) unter Berücksichtigung des Logos und ggf. abgeleitet vom CD der Nationalen Naturlandschaften.
Nächste Schritte	Klärung der Verantwortlichkeiten, Kostenplanung, Entwicklung Logo, CD und Styleguide
Verantwortlich/ Partner	Naturpark in Zusammenarbeit mit LK und weiteren Partnern
Kosten	Annahme: 4.000 Euro für Logo, CD und Styleguide
Folgekosten	Keine Zusatzkosten, wenn Erneuerung im Rahmen des ohnehin erforderlichen Austauschs von Infotafeln/Wegweisungen erfolgt; Kosten im fünfstelligen Bereich für kompletten Austausch von Schildern/Folien
Förderung	–
Priorität	B, m

Maßnahme 28	Weiterentwicklung des Online-Auftritts
Kurzbeschreibung	Schaffung einer touristischen Website für die KRH durch Weiterentwicklung der bestehenden Seite www.kyritz-ruppiner-heide.de oder Entwicklung einer neuen Plattform; Sicherstellung des Informationsflusses, um aktuelle Übersicht über Veranstaltungen und Angebote zu schaffen

Maßnahme 28	Weiterentwicklung des Online-Auftritts
Nächste Schritte	Abstimmung der Akteur:innen über Federführung bei der Erstellung und Pflege des Auftritts sowie die Sicherstellung des Informationsflusses; Erstellung/Weiterentwicklung einer touristischen Informationsplattform im CD der KRH
Verantwortlich/ Partner	Klärung in KAG KRH, wer Federführung übernimmt
Kosten	Ca. 8.000 Euro für komplette Neugestaltung einer Seite; geringerer Aufwand für Überarbeitung eines bestehenden Webauftritts; ggf. erhebliche Kostenminimierung bei Kooperation mit www.azubi-projekte.de
Folgekosten	Aufwand für regelmäßige Pflege und Aktualisierung der Website
Förderung	–
Priorität	B, k-m

9.5.2 Vernetzung der touristischen Akteur:innen

Maßnahme 29	Regelmäßiger „Stammtisch“ für touristische Akteur:innen
Kurzbeschreibung	Angebot zum Austausch, zur Absprache und Entwicklung gemeinsamer Angebote für touristische Akteur:innen wie Natur- und Landschaftsführer:innen, Kutschunternehmen, Fatbike-Verleih u.a.; ggf. ergänzendes Online-Forum zur internen Diskussion, z.B. als Gruppe in www.tourismusnetzwerk-brandenburg.de
Nächste Schritte	Einladung der Akteur:innen zu einem gemeinsamen Treffen; Gewinnung von Akteur:innen, die Koordinationsaufgaben übernehmen
Verantwortlich/ Partner	Tourismusverbände, Naturpark
Kosten	–
Folgekosten	–
Förderung	–
Priorität	A, k

Maßnahme 30	Regionale Vernetzung- und Informationsveranstaltungen
Kurzbeschreibung	Organisation eines jährlichen Vernetzungstreffens mit weiteren Akteur:innen und Multiplikator:innen aus Übernachtungsbetrieben, Gastronomie, Tourismusinformationen, regionale Erzeuger:innen u.a. zur Information über Angebote in der KRH und Kooperationsbörse
Nächste Schritte	Einladung zu einem gemeinsamen Treffen
Verantwortlich/ Partner	Tourismusverbände in Zusammenarbeit mit „Stammtisch“
Kosten	–
Folgekosten	–
Förderung	–
Priorität	B, k

9.5.3 Weiterentwicklung der touristischen Infrastruktur

Maßnahme 31	Schaffung attraktiver Eingangstore
Kurzbeschreibung	Aufstellen von symbolischen Eingangstoren, alternativ optisch ansprechender hölzerner Willkommensschilder an den Eingängen; Schaffung von Zugängen neben der Schranke, die zu Fuß, per Rad und auf dem Pferd gut passierbar sind.
Nächste Schritte	Erarbeitung eines Gestaltungskonzepts und Umsetzung der Maßnahmen
Verantwortlich/ Partner	Federführend Naturpark in Abstimmung mit LK, Kommunen, BImA, KAG
Kosten	Abhängig von Maßnahme ca. 6-15.000 Euro für drei Eingangsbereiche
Folgekosten	Unterhaltungs- und Pflegemaßnahmen
Förderung	Evtl. im Rahmen LEADER-Programm zur Besucherlenkung zusammen mit weiteren Maßnahmen im Bereich Fuß-/Radwege
Priorität	B, k-m

Maßnahme 32	Aufstellen einer Trockentoilette am Heideturm
Kurzbeschreibung	Aufstellen sowie regelmäßige Reinigung/Entsorgung einer barrierefrei zugänglichen Trockentoilette am Heideturm, analog zu Modell in Pfalzheim
Nächste Schritte	Klärung der Verantwortlichkeiten, Standortsuche, Kostenplanung
Verantwortlich/ Partner	Amt Temnitz in Zusammenarbeit mit LK, Naturpark, Heinz Sielmann Stiftung; ggf. Verein Temnitzquell als Partner für Pflege
Kosten	Mit Lieferung und Aufstellung 17.500 € (Kosten von Pfalzheim)
Folgekosten	Kosten für Pflege ggf. kompensierbar mit Einnahmen aus Wohnmobil-Stellplatz, wenn Auftrag an Verein übertragen wird
Förderung	Evtl. im Rahmen LEADER-Programm zur Besucherlenkung zusammen mit weiteren Maßnahmen im Bereich Fuß-/Radwege
Priorität	A, k-m

Maßnahme 33	Touristische Aufwertung des Standorts Pfalzheim
Kurzbeschreibung	Entwicklung eines gastronomischen Angebots in Pfalzheim (Imbiss oder kleines Gartencafé) durch Betreiber des Fatbike-Verleihs. Ggf. Ergänzung durch Automaten-Service für Getränke/Snacks an Schließtagen. Ggf. Erweiterung des touristischen Angebots durch Offroad-Go-Carts.
Nächste Schritte	Gespräch mit Betreibern des Fatbike-Verleihs; Infos über rechtliche Bedingungen (z.B. erforderlicher Bau von Toiletten, Bedingungen zur Nutzung Go-Carts) sowie Nutzung von Fördermitteln für Maßnahmen
Verantwortlich/ Partner	Gemeinde Temnitzquell / Amt Temnitz, ggf. Unterstützung IHK, LEADER-Regionalmanagement
Kosten	Private Investition; Imbiss ab ca. 20.000 €; Go-Carts je 4.000 €
Folgekosten	—
Förderung	Förderung von Investitionen nach LEADER bis 45%, ggf. Darlehen bis 100% aus Programm „Leben auf dem Land“
Priorität	A, k-m

Maßnahme 34	Touristische Aufwertung des Standorts Neuglienicke
Kurzbeschreibung	Ausweitung des gastronomischen Angebots, im ersten Schritt auf Wochenenden von Mai-Oktober; perspektivisch weitere Werkstage während der Heideblüte; ggf. Ergänzung des Angebots durch Automaten-Service für Getränke und Snacks an Schließtagen. Schaffung des Angebots im Kleinen Waldhaus oder mobiles Angebot durch Food-Truck am Parkplatz.
Nächste Schritte	Zunächst Gespräch mit Betreiber des Kleinen Waldhauses; davon abhängig ggf. Ausschreibung für Imbiss am Parkplatz
Verantwortlich/ Partner	Stadt Neuruppin-; ggf. Unterstützung IHK, LEADER-Regionalmanagement
Kosten	Private Investitionen
Folgekosten	–
Förderung	Förderung von Investitionen nach LEADER bis 45%, ggf. Darlehen bis 100% aus Programm „Leben auf dem Land“
Priorität	A, k-m

Maßnahme 35	Vogelkundlicher Weg in Neuglienicke
Kurzbeschreibung	Vogelkundlicher Weg mit ca. 50 Stationen, vom Ortseingang durch das Dorf und zum Eingangstor Neuglienicke. Aufstellung der Schilder auf Privatgrundstücken und Grundstücken der Forstverwaltung. Ergänzender Flyer.
Nächste Schritte	Erstellung und Aufstellung der Schilder noch im Herbst 2021 geplant.
Verantwortlich/ Partner	Private Initiative von H. Schindler (Kleines Waldhaus); Abstimmung mit Heinz Sielmann Stiftung
Kosten	Gesamtkosten für Schilder ca. 2.500 Euro; Finanzierung z.T. über Sponsoren
Folgekosten	Geringfügig für Pflege und Austausch von Schildern
Förderung	–
Priorität	C, k

Maßnahme 36	Aufwertung der Zuwegung zum Eingang Rossow
Kurzbeschreibung	Fortführung der Baumpflanzungen zwischen Einmündung L 18 und Eingangstor; Ertüchtigung des Wags für Fußgänger:innen u. Radfahrende; Anlage eines Themenwegs (Kampf um die FREIE HEIDE) zwischen Kirche in Rossow und Eingang zur Erhöhung der Attraktivität des Wags
Nächste Schritte	Inhaltliches Konzept erstellen, Kosten und Fördermöglichkeiten klären
Verantwortlich/ Partner	Stadt Wittstock mit BImA, Naturpark und weiteren Partnern
Kosten	Abhängig von Umfang des Projekts
Folgekosten	Pflege und Unterhaltung
Förderung	Evtl. im Rahmen LEADER-Programm zur Besucherlenkung zusammen mit weiteren Maßnahmen im Bereich Fuß-/Radwege
Priorität	B, k-m

9.5.4 Ausweisung und Vermarktung neuer touristischer Rundwege

Maßnahme 37	Rundweg für Wandernde und Kremser Pfalzheim-Neuglienicke
Kurzbeschreibung	Verknüpfung des Heide-Erlebniswegs mit Wegeführung zwischen Neuglienicke und Parkplatz Pfalzheim auf Waldwegen am südlichen Rand der KRH. Ausschilderung als Wanderoute und Mitnutzung für Kremserfahrten
Nächste Schritte	Abstimmung mit Unterer Forstbehörde zur Nutzung und Beschilderung; Abstimmung mit Waldeigentümern; Detailplanung der Route und Wegweisung mit Entfernungsangaben; Klärung der Verantwortlichkeit für Unterhaltungsmaßnahmen
Verantwortlich/ Partner	LK, Amt Temnitz und Stadt Neuruppin in Zusammenarbeit mit Naturpark und Tourismusverbänden
Kosten	Für Wegweiser entlang der südlichen Route, ca. 1.500 €
Folgekosten	Zu klären ist die Übernahme von Verkehrssicherungspflichten durch die Kommunen, das wäre mit Kosten verbunden
Förderung	Evtl. im Rahmen LEADER-Programm zur Besucherlenkung zusammen mit weiteren Maßnahmen im Bereich Fuß-/Radwege
Priorität	A, k-m

Maßnahme 38	Rundweg für Radfahrer:innen Pfalzheim-Neuglienicke
Kurzbeschreibung	Verknüpfung des Heide-Erlebniswegs mit Wegeführung zwischen Neuglienicke, Ortszentrum Pfalzheim und Parkplatz Pfalzheim auf Waldwegen am südlichen Rand der KRH. Ausschilderung als Radroute; Vermarktung insbes. für Fatbike-Touren
Nächste Schritte	Abstimmung mit Unterer Forstbehörde zur Nutzung und Beschilderung; Abstimmung mit Waldeigentümern. Detailplanung der Route und Wegweisung mit Entfernungsangaben; Klärung der Verantwortlichkeit für Unterhaltungsmaßnahmen
Verantwortlich/ Partner	LK, Amt Temnitz und Stadt Neuruppin in Zusammenarbeit mit Naturpark und Tourismusverbänden; Vermarktung durch örtlichen Fatbike-Anbieter
Kosten	Für erforderliche Beschilderung geschätzt ca. 1.500 €
Folgekosten	Zu klären ist die Übernahme von Verkehrssicherungspflichten durch die Kommunen, das wäre mit Kosten verbunden
Förderung	Evtl. im Rahmen LEADER-Programm zur Besucherlenkung zusammen mit weiteren Maßnahmen im Bereich Fuß-/Radwege
Priorität	B, k-m

Maßnahme 39	Rundweg für Radfahrer:innen Pfalzheim – Rossow – Netzeband
Kurzbeschreibung	Verknüpfung des Heide-Erlebniswegs von Pfalzheim bis Rossow mit weiterer Strecke von Rossow über Netzeband und Rägeln zurück nach Pfalzheim. Ergänzung der Beschilderung und Vermarktung insbes. für Fatbike-Touren
Nächste Schritte	Detailprüfung, wo Beschilderung ergänzt werden muss und Kostenplanung
Verantwortlich/ Partner	LK, Amt Temnitz und Stadt Wittstock in Zusammenarbeit mit Naturpark und Tourismusverbänden; Vermarktung durch örtlichen Fatbike-Anbieter
Kosten	Geschätzt für zusätzliche Beschilderung ca. 1.500 €
Folgekosten	Geringfügig für Pflege und Ersatz der Beschilderung
Förderung	Evtl. im Rahmen LEADER-Programm zur Besucherlenkung zusammen mit weiteren Maßnahmen im Bereich Fuß-/Radwege
Priorität	B, k-m

10. Umsetzungs-Fahrplan

Einige der vorgeschlagenen Maßnahmen können **kurzfristig und ohne größeren finanziellen Aufwand** auf den Weg gebracht werden. Das betrifft das Entfernen nicht mehr lesbarer, überflüssiger oder veralteter Wegweisungen, sowohl innerhalb der KRH als auch im Umfeld. Es braucht dafür nur eine Klärung der Verantwortlichkeiten. Andere Maßnahmen im Umfeld, wie die Ausweisung von Wohnmobil-Stellplätzen in Pfalzheim, sind nach entsprechenden Gremienbeschlüssen ebenfalls schnell und ohne größere Kosten umsetzbar. Einige vorgeschlagene Maßnahmen, wie die Schaffung und Ausweisung von attraktiven Rundtouren für Radfahrende, Wandernde und Kremser zwischen Pfalzheim, Neuglienicke und Rossow, sind mit begrenztem Aufwand kurzfristig realisierbar, würden aber das touristische Gesamtangebot deutlich aufwerten und sollten deshalb prioritär behandelt werden.

Die Etablierung eines ehrenamtlichen Systems von Wegewarten ist ebenso **kurzfristig und mit geringen Kosten** umzusetzen wie eine bessere Vernetzung und ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch von touristischen Akteur:innen im Bereich der KRH. Beides trägt zur Sicherung und Verbesserung des touristischen Angebots bei. Auch hier bedarf es vor allem eine Klärung von Verantwortlichkeiten.

Für eine Reihe von Maßnahmen bedarf es des **Engagements regionaler Akteur:innen**. Das betrifft beispielsweise die Entwicklung bzw. Weiterentwicklung eines gastronomischen Angebots in den Heidedörfern Neuglienicke und Pfalzheim oder die Erweiterung des Vermietangebots von „Big Wheels“ und dessen Vermarktung. Das betrifft auch die Schaffung eines barrierefreien Angebots für Kremserfahrten. Hier wird es aber für eine rasche Umsetzung erforderlich sein, die Akteur:innen bei der Planung und Umsetzung der Maßnahmen zu unterstützen. Die Schaffung von gastronomischen Angeboten im Bereich der Zugänge zur KRH sehen wir als **Schlüsselmaßnahme** zur Weiterentwicklung des Tourismus dort.

Zu den **Schlüsselmaßnahmen** für die touristische Weiterentwicklung der KRH gehört auch die Schaffung einer Haupt-Haltestelle für den ÖPNV in Neuglienicke. Sie ist eine Voraussetzung für die erfolgreiche Etablierung ein barrierefreien Kremserangebots, mit dem die KRH ein touristisches Alleinstellungsmerkmal in der Region erlangen kann. Eine weitere **Schlüsselmaßnahme** sehen wir in der Schaffung einer Toilette im Bereich des Heideturms, die Voraussetzung ist für eine Ausweitung der touristischen Angebote und die Organisation von Events in diesem Bereich. Ebenfalls eine **Schlüsselmaßnahme** ist die Schaffung von sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten, insbesondere am Standort Pfalzheim, um Radfahrenden einen Besuch der KRH zu ermöglichen. All diese Maßnahmen sollten kurzfristig angepackt werden.

Um die touristischen Potenziale der KRH und der angrenzenden Heidedörfer umfänglich zu nutzen, bedarf es aus unserer Sicht der Entwicklung eines vertiefenden Marketingkonzepts unter Einbindung der regionalen Akteur:innen. Auch das sehen wir als eine **Schlüsselmaßnahme** für die touristische Weiterentwicklung der KRH, die möglichst kurzfristig beginnen sollte. Hier können gegebenenfalls verschiedene der aufgeführten Einzelmaßnahmen zu einem über LEADER oder andere Maßnahmen förderfähigen Gesamtpaket zusammengefasst werden. Dieses umfasst die Entwicklung eines Marketingkonzepts, die Erarbeitung eines gemeinsamen Corporate Designs, die Weiterentwicklung des Webangebots, aber auch

das vorgeschlagene Marketingkonzept für klimafreundliche touristische Mobilitätsangebote im Bereich der KRH. Schließlich kann im Rahmen eines solchen umfassenden Projekts auch die touristische Vernetzung der Akteur:innen begleitet werden.

Verschiedene von uns aufgeführte Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit und der Wegeführung für Fußgänger:innen, Radfahrende und Nutzende des MIV und des ÖPNV, die kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden sollten, können im Rahmen eines **Gesamtpakets für investive Maßnahmen** zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Gästelenkung für einen Förderantrag gebündelt werden. Das betrifft die Ergänzung der Braunbeschilderung im MIV, die zusätzliche Ausweisung von Rad- und Wanderwegen wie die Ergänzung von touristischen Informationen an ausgewählten Haltestellen und in ausgewählten Bussen. In diesem Rahmen könnte auch die vorgeschlagene Aufwertung des Zugangs Rossow durch eine touristische Themenroute umgesetzt werden.

Die Ertüchtigung des Verknüpfungspunktes Rheinsberg, Bahnhof ist nicht nur für die touristische Weiterentwicklung der KRH relevant, sondern darüber hinaus für die Förderung klimafreundlicher touristischer Mobilitätsangebote in der gesamten Region und sollte deshalb unserer Ansicht nach zumindest **mittelfristig** umgesetzt werden.

Ein Austausch der Beschilderung nach Schaffung eines einheitlichen Corporate Designs sollte **schrittweise und daher eher mittelfristig** erfolgen, sobald Beschilderungen ersetzt werden müssen, um zusätzliche Kosten zu vermeiden. Weitere vorgeschlagenen Maßnahmen sind erst **mittel- bis langfristig** und abhängig von der touristischen Entwicklung der Region realisierbar. Dazu gehört die Schaffung eines Parkplatzes in Rossow oder die bessere ÖPNV-Anbindung der Eingangsbereiche Pfalzheim und Rossow.



Abbildung 75: Kremser auf dem Weg zum Heideturm. Foto: Klaus Klöppel

11. Anhang

Anlage 1: Fahrplan BUS 744

BUS 744		Wittstock ► Herzsprung ► Rossow ► Kyritz																	
Gültig ab 15.02.2021																			
Verkehrstage		Montag - Freitag																	
Fahrtnummer		001	003	005	007	009	011	013	015	017	019	021	023	025	027	029	031	033	
Verkehrshinweise		S		S	S	S			S		S		S	S	S	F	S		
Wittstock, Prignitzer Str.	ab	05:21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Wittstock, Bahnhof		05:50	06:35	06:40	06:47	09:05	11:05	11:48	-	12:48	13:05	13:48	-	15:05	15:05	16:05	17:05		
Wittstock, Kuhstr.								11:49	-	12:49	-	13:49	-						
Wittstock, St.-Marien-Str.								11:50	-	12:50		13:50	-						
Wittstock, Waldringschule								11:55	-	12:55		13:55	-						
Wittstock, Rheinsberger Str.								11:58	-	12:58		13:58	-						
Wittstock, Papenbrucher Ch		05:52				09:07	11:07			13:07			-		15:07		17:07		
Wittstock, Polthierschule		05:53				09:08	11:08			13:01	13:08	14:01	-	15:08	15:08		17:08		
Wittstock, Polthierstr.		05:54				09:09	11:09			13:02	13:09	14:02	-	15:09	15:09		17:09		
Wittstock, Dossepark	05:26	05:55	06:38	06:43	06:50	09:10	11:10	12:00	-	13:03	13:10	14:03	-	15:10	15:10	16:08	17:10		
Scharfenberg, Bauhofweg	05:28	05:57	06:40	06:45	06:52	09:12	11:12	12:02	-	13:05	13:12	14:05	-	15:12	15:12	16:10	17:12		
Scharfenberg, Ortsmitte	05:29	05:58	06:41	06:46	06:53	09:13	11:13	12:03	-	13:06	13:13	14:06	-	15:13	15:13	16:11	17:13		
Scharfenberg, Waldsiedlung	05:30	05:59	06:42	06:47	06:54	09:14	11:14	12:04	-	13:07	13:14	14:07	-	15:14	15:14	16:12	17:14		
Karstedtshof, Abzweig	05:32		06:44	06:49	06:56								-						
Karstedtshof, Ortsmitte		06:02				09:17	11:17	12:07	-	13:10	13:17	14:10	-	15:17	15:17	⌚ 16:15	17:17		
Christdorf		06:05				09:20	11:20	12:10	-	13:13	13:20	14:13	-	15:20	15:20	⌚ 16:18	17:20		
Königsberg, Wohnblock		06:07				09:22	11:22	12:12	-	13:15	13:22	14:15	-	15:22	15:22	⌚ 16:20	17:22		
Königsberg, Dorfplatz		06:08				09:23	11:23	12:13	-	13:16	13:23	14:16	-	15:23	15:23	⌚ 16:21	17:23		
Herzsprung	05:36	06:13	06:48	06:53	07:00	09:28	11:28	12:18	12:55	13:21	13:28	14:21	14:38	15:28	15:28	16:26	17:28		
Weiter als 702 nach Kyritz	ab				06:53														
Freitzdorf, Dorf	05:41		06:53	-	07:05			12:23	-	13:26	-	14:26	-	15:33	-	⌚ 16:31	-		
Ernstensville, Teetzer Str.				-				⌚ 12:25	-	⌚ 13:28	-	⌚ 14:28	-	⌚ 15:34	-	⌚ 16:32	-		
Ernstensville, Teetzer Weg				-				⌚ 12:27	-	⌚ 13:30	-	⌚ 14:30	-	⌚ 15:35	-	⌚ 16:33	-		
Rosow, Dudel	05:44		06:56	-	07:08			12:31	-	13:34	-	14:34	-	15:39	-	⌚ 16:37	-		
Rosow, Anger	05:45		06:57	-	07:09			12:32	-	13:35	-	14:35	-	15:40	-	⌚ 16:38	-		
Weiter als 748 nach Neuruppin	ab				07:10					13:40		14:40							
Ganz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Teetz, Kirche	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Ganz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Bork, Dorf	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Lellichow	-	06:17	-	-	-	09:32	11:32	12:59	-	13:32	-	14:42	-	15:32	-	17:32	-		
Kamzow	-	06:21	-	-	-	09:36	11:36	13:03	-	13:36	-	14:46	-	15:36	-	17:36	-		
Stolpe	-	06:24	-	-	-	09:39	11:39	13:06	-	13:39	-	14:49	-	15:39	-	17:39	-		
Blechern Hahn	-	06:26	-	-	-	09:41	11:41	13:08	-	13:41	-	14:51	-	15:41	-	17:41	-		
Kyritz, K.-Liebknecht-Str.	-	06:27	-	-	-	09:42	11:42	13:09	-	13:42	-	14:52	-	15:42	-	17:42	-		
Kyritz, Wittstocker Str.	-	06:28	-	-	-	09:43	11:43	13:10	-	13:43	-	14:53	-	15:43	-	17:43	-		
Kyritz, Friedhof	-	06:29	-	-	-	09:44	11:44	13:11	-	13:44	-	14:54	-	15:44	-	17:44	-		
Kyritz, M.-Gorki-Str.	-	06:30	-	-	-	09:45	11:45	13:12	-	13:45	-	14:55	-	15:45	-	17:45	-		
Kyritz, Finanzamt	-	06:32	-	-	-	09:47	11:47	13:14	-	13:47	-	14:57	-	15:47	-	17:47	-		
Kyritz, Am Bürgerpark	-	06:33	-	-	-	09:48	11:48	13:15	-	13:48	-	14:58	-	15:48	-	17:48	-		
Anschl. an RB73 nach Neustadt Bhf.	ab					10:08	12:08			14:08		15:05		16:15		18:07			
Kyritz, Perleberger Str.	-	06:34	-	-	-	09:49	11:49	13:16	-	13:49	-	14:59	-	15:49	-	17:49	-		
Kyritz, Lindenschule	an	-	06:35	-	-	09:50	11:50	13:17	-	13:50	-	15:00	-	15:50	-	17:50	-		

Verkehrshinweise:

S = nur an Schultagen

F = nur in den Ferien

☒ = Rufbus: Tel. 03391-400618, Anmeldung bis 60 Minuten vor Fahrtbeginn. Der Ausstiegswunsch erfolgt direkt beim Fahrpersonal.

Ⓛ Bitte beachten Sie, dass Fahrten am 24. und 31.12. wie samstags und Fahrten an Feiertagen wie sonntags verkehren.



Mobilitätszentrale
03391 - 40 06 18
Mo.-Fr. 6.30 - 18.00 Uhr

Ferien Brandenburg

Weihnachten: 21.12.2020 - 02.01.2021
Winter: 01.02.2021 - 06.02.2021
Ostern: 29.03.2021 - 09.04.2021

Sommer: 24.06.2021 - 07.08.2021
Herbst: 11.10.2021 - 23.10.2021
var. Ferientage: 14.05.2021

744 Kyritz ► Rossow ► Herzsprung ► Wittstock

Gültig ab 15.02.2021

Verkehrstage	Montag - Freitag																		
Fahrtnummer	002	004	006	008	010	012	014	016	018	020	022	024	026	028	030	032	034	036	038
Verkehrshinweise	S	S	S			S			S	S		S	S	S	S	F		S	
Kyritz, Lindenschule	ab	-	06:46	-	08:02	-	10:02	12:02	-	14:02	-	-	-	-	-	16:02	-	-	18:02
Kyritz, Perleberger Str.	-	-	06:47	-	08:03	-	10:03	12:03	-	14:03	-	-	-	-	-	16:03	-	-	18:03
Kyritz, Am Bürgerpark	-	-	06:49	07:43	08:05	-	10:05	12:05	-	14:05	-	-	-	-	-	16:05	-	-	18:05
Kyritz, Finanzamt	-	-	06:50	07:44	08:06	-	10:06	12:06	-	14:06	-	-	-	-	-	16:06	-	-	18:06
Kyritz, Am Klosterviertel	-	-	06:51	07:45	08:07	-	10:07	12:07	-	14:07	-	-	-	-	-	16:07	-	-	18:07
Kyritz, St. Marienkirche	-	-	06:52	07:46	08:08	-	10:08	12:08	-	14:08	-	-	-	-	-	16:08	-	-	18:08
Kyritz, Friedhof	-	-	06:53	07:47	08:09	-	10:09	12:09	-	14:09	-	-	-	-	-	16:09	-	-	18:09
Kyritz, Wittstocker Str.	-	-	06:54	07:48	08:10	-	10:10	12:10	-	14:10	-	-	-	-	-	16:10	-	-	18:10
Kyritz, K.-Liebknecht-Str.	-	-	06:55	07:49	08:11	-	10:11	12:11	-	14:11	-	-	-	-	-	16:11	-	-	18:11
Blechem Hahn	-	-	06:56	07:50	08:12	-	10:12	12:12	-	14:12	-	-	-	-	-	16:12	-	-	18:12
Stolpe	-	-	06:58	07:52	08:14	-	10:14	12:14	-	14:14	-	-	-	-	-	16:14	-	-	18:14
Kamzow	-	-	07:01	07:55	08:17	-	10:17	12:17	-	14:17	-	-	-	-	-	16:17	-	-	18:17
Lellichow	-	-	07:05	07:59	08:21	-	10:21	12:21	-	14:21	-	-	-	-	-	16:21	-	-	18:21
Teetz, Kirche	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ganz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rosow, Anger	05:46	06:59	-	-	-	08:57	-	-	12:35	-	-	14:50	15:35	15:45	-	-	-	16:40	-
Rosow, Duden	05:47	07:00	-	-	-	08:58	-	-	12:36	-	-	14:51	15:36	15:46	-	-	-	16:41	-
Ernstenswille, Teetzer Str.	05:51	07:06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:51	15:36	15:46	-	-	-	-	-
Ernstenswille, Teetzer Weg	05:53	07:08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:51	15:36	15:46	-	-	-	-	-
Fretzdorf, Dorf	05:55	07:12	-	-	-	09:03	-	-	-	-	-	14:56	15:41	15:51	-	-	-	16:46	-
Herzprung	06:01	-	07:09	08:03	08:25	-	10:25	12:25	-	13:55	14:25	15:02	15:47	15:57	16:05	16:24	16:25	16:52	18:25
Königsberg, Dorfplatz	06:05	-	07:13	-	08:29	-	10:29	12:29	-	-	14:29	-	-	-	-	-	16:29	18:29	-
Königsberg, Wohnblock	06:07	-	07:15	-	08:31	-	10:31	12:31	-	-	14:31	-	-	-	-	-	16:31	18:31	-
Christdorf	06:09	-	07:17	-	08:33	-	10:33	12:33	-	-	14:33	-	-	-	-	-	16:33	18:33	-
Karstedtshof, Ortsmitte	06:12	-	07:20	-	08:36	-	10:36	12:36	-	-	14:36	-	-	-	-	-	16:36	18:36	-
Karstedtshof, Abzweig	-	07:21	-	-	-	09:11	-	-	14:00	-	15:07	-	-	-	16:10	-	-	16:57	-
Scharfenberg, Waldsiedlung	06:15	07:23	07:23	-	08:39	09:13	10:39	12:39	-	14:02	14:39	15:09	-	-	16:12	-	16:39	16:59	18:39
Scharfenberg, Ortsmitte	06:16	07:24	07:24	-	08:40	09:14	10:40	12:40	-	14:03	14:40	15:10	-	-	16:13	-	16:40	17:00	18:40
Scharfenberg, Bauhofweg	06:17	07:25	07:25	-	08:41	09:15	10:41	12:41	-	14:04	14:41	15:11	-	-	16:14	-	16:41	17:01	18:41
Wittstock, Dossepark	06:19	07:27	07:27	-	08:43	09:17	10:43	12:43	-	14:06	14:43	15:13	-	-	16:16	-	16:43	17:03	18:43
Wittstock, Steinstr.	06:20	-	-	-	08:44	-	10:44	12:44	-	-	14:44	-	-	-	-	-	16:44	-	18:44
Wittstock, Polthierschule	-	07:31	07:31	-	-	-	-	-	12:56	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wittstock, Polthierstr.	06:21	07:32	07:32	-	08:45	-	10:45	12:45	-	-	14:45	-	-	-	-	-	16:45	-	18:45
Wittstock, Kyritzer Str.	06:23	-	07:34	-	08:47	09:19	10:47	12:47	-	14:08	14:47	15:15	-	-	16:18	-	16:47	17:05	18:47
Wittstock, Kuhstr.	B 06:24	-	07:35	-	B 08:48	B 09:20	B 10:48	B 12:48	-	B 14:48	-	-	-	-	-	-	B 16:48	-	B 18:48
Wittstock, St.-Marien-Str.	{ 06:25	-	07:36	-	{ 08:49	{ 09:21	{ 10:49	{ 12:49	-	{ 14:49	-	-	-	-	-	-	{ 16:49	-	{ 18:49
Wittstock, Stadthalle	B 06:27	-	07:38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wittstock, Rheinsberger Str.	-	07:35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wittstock, Waldringschule	-	07:40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wittstock, Kettenstr. II	-	-	-	-	{ 08:50	{ 09:22	{ 10:50	{ 12:50	-	{ 14:50	-	-	-	-	-	-	{ 16:50	-	{ 18:50
Wittstock, Burgstr.	-	-	-	-	B 08:51	B 09:23	B 10:51	B 12:51	-	B 14:51	-	-	-	-	-	-	B 16:51	-	B 18:51
Wittstock, Bahnhof	an 06:30	07:45	07:41	-	08:52	09:24	10:52	12:52	-	14:10	14:52	15:17	16:02	16:12	16:20	-	16:52	17:07	18:52
Anschl. an RE6 nach Berlin	ab	-	07:56	-	08:58	-	10:58	12:58	-	-	14:58	-	-	-	-	-	16:58	-	18:58

Verkehrshinweise:

S = nur an Schultagen

F = nur in den Ferien

B = bei Bedarf zum Ausstieg

☉ = Rufbus: Tel. 03391-400618, Anmeldung bis 60 Minuten vor
 Fahrtbeginn. Der Ausstiegswunsch erfolgt direkt beim
 Fahrpersonal.

① Bitte beachten Sie, dass Fahrten am 24. und 31.12. wie samstags und Fahrten an Feiertagen wie sonntags verkehren.



Mobilitätszentrale
 03391 - 40 06 18
 Mo.-Fr. 6.30 - 18.00 Uhr

Ferien Brandenburg

Weihnachten: 21.12.2020 - 02.01.2021
Winter: 01.02.2021 - 06.02.2021
Ostern: 29.03.2021 - 09.04.2021

Sommer: 24.06.2021 - 07.08.2021
Herbst: 11.10.2021 - 23.10.2021
var. Ferientage: 14.05.2021

Anlage 2: Fahrplan Bus 748

748 Rossow ► Neuruppin

Gültig ab 15.02.2021

Verkehrstage	Montag - Freitag		
Fahrtnummer	001	003	005
Verkehrshinweise	S	S	S

Rossow, Anger	ab	07:10	13:40	14:40
Rägelin, Schule		07:15	13:45	14:45
Rägelin, Kita		07:16	13:46	14:46
Netzeband, Abzweig		07:17	13:47	14:47
Katerbow, Dorfplatz		07:19	13:49	14:49
Katerbow, Siedlung		07:20	13:50	14:50
Waisenkrug		07:25	13:55	14:55
Kuhburgsberg		07:28	13:58	14:58
Neuruppin, Wittstocker Allee		07:29	13:59	14:59
Neuruppin, Gentz-Str.		07:30		
Neuruppin, Eichendorffsiedlung		07:31		
Neuruppin, Oberstufenzentr.		07:36		
Neuruppin, Betriebshof ÖPNV			14:00	15:00
Neuruppin, Schloßgarten		07:42	.	.
Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf	an	07:43	.	.

Verkehrstage	Montag - Freitag		
Fahrtnummer	002	004	006
Verkehrshinweise	S	S	S

Neuruppin, Pfarrkirche	ab	08:31	.	.
Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf		08:33	.	.
Neuruppin, Schloßgarten		08:34	.	.
Neuruppin, Oberstufenzentr.			14:25	15:10
Neuruppin, Betriebshof ÖPNV		08:36	14:28	15:13
Neuruppin, Wittstocker Allee		08:37	14:29	15:14
Kuhburgsberg		08:38	14:30	15:15
Storbeck, Kirche				
Waisenkrug		08:41	14:33	15:18
Katerbow, Siedlung		08:46	14:38	15:23
Katerbow, Dorfplatz		08:47	14:39	15:24
Netzeband, Abzweig		08:48	14:40	15:25
Rägelin, Kita		08:49	14:41	15:26
Rägelin, Schule		08:50	14:42	15:27
Rossow, Anger	an	08:54	14:46	15:31
Weiter als 744 nach Wittstock	ab	08:57	14:49	15:35

Verkehrshinweise:
S = nur an Schultagen

Ⓜ Bitte beachten Sie, dass Fahrten am 24. und 31.12. wie samstags und Fahrten an Feiertagen wie sonntags verkehren.

Anlage 3: Fahrplan Bus 762

762

Neuruppin ▶ Rägelin ▶ Walsleben

Gültig ab 08.02.2021

Verkehrstage	Montag - Freitag															
Fahrtnummer	001	003	005	007	009	011	013	015	017	019	021	023	025	027	029	
Verkehrshinweise	S	S	F	S	F	S	F	S	F	S	S	S	F	S	F	
			Q			K	K									
Neuruppin, Pfarrkirche	ab	-	-	09:00	09:00	10:35	10:35	12:00	12:00	13:05	14:00	15:00	15:00	17:30	17:30	
Neuruppin, Rhnrg. Tor Bhf	-	-	07:00	09:02	09:02	10:37	10:37	12:02	12:02	13:07	14:02	15:02	15:02	17:32	17:32	
Neuruppin, Schloßgarten	-	-	07:01	09:03	09:03	10:38	10:38	12:03	12:03	13:08	14:03	15:03	15:03	17:33	17:33	
Neuruppin, Betriebshof ÖPNV	06:25	06:25	07:03	09:05	09:05	10:40	10:40	12:05	12:05	13:10	14:05	15:05	15:05	17:35	17:35	
Neuruppin, Wittstocker Allee		06:26	07:04	09:06	09:06	10:41	10:41	12:06	12:06	13:11	14:06	15:06	15:06	17:36	17:36	
Kuhburgsberg		06:27	07:05	09:07	09:07	10:42	10:42	12:07	12:07	13:12	14:07	15:07	15:07	17:37	17:37	
Storbeck, Ausbau	06:40										14:08	15:08				
Storbeck, Kirche	06:44		07:08	09:10	09:10	10:45	10:45	12:10	12:10	13:15	14:09	15:09	15:10	17:40	17:40	
Kunsterspring				09:18	09:18	10:53	10:53	12:18	12:18				15:18			
Steinberge				09:19	09:19								15:19			
Gühlen Glienicke				09:22	09:22								15:22			
Steinberge				09:24	09:24								15:24			
Waisenkrug	06:48		07:12							13:19	14:12	15:12				
Katerbow, Siedlung	06:53										14:16	15:16				
Katerbow, Dorfplatz	06:54										14:17	15:17				
Netzeband, Abzweig	06:55										14:18	15:18				
Netzeband, Kirche	06:56										14:19	15:19				
Rägelin, Kita	-										14:22	15:22				
Rägelin, Kirche	-										14:23	15:23				
Pfalzheim	-										14:27	15:27				
Frankendorf, Reiterhof	-	06:40		09:26	09:26	10:56	10:56	12:21	12:21		14:30	15:30	15:26	17:51	17:51	
Frankendorf, Neudorf	-	06:41		09:27	09:27	10:57	10:57	12:22	12:22		14:31	15:31	15:27	17:52	17:52	
Frankendorf, Kirche	-	06:42		09:28	09:28	10:58	10:58	12:23	12:23		14:32	15:32	15:28	17:53	17:53	
Pfalzheim	-	06:47		09:33	09:33	11:03	11:03	12:28	12:28				15:33			
Rägelin, Kirche	-	06:51		09:37	09:37	11:07	11:07	12:32	12:32		B14:34	B15:34	15:37	17:55	17:55	
Rägelin, Kita	-	06:53		09:39	09:39	11:09	11:09	12:34	12:34		B14:36	B15:36	15:39	17:57	17:57	
Netzeband, Kirche	-	06:56		09:42	09:42	11:12	11:12	12:37	12:37				15:42	18:00	18:00	
Netzeband, Abzweig	-	06:58		09:44	09:44	11:14	11:14	12:39	12:39		B14:37	B15:37	15:44	18:02	18:02	
Katerbow, Dorfplatz	-	07:00		09:46	09:46	11:16	11:16	12:41	12:41		B14:39	B15:39	15:46	18:04	18:04	
Katerbow, Siedlung	-	07:01		-	-	11:17	11:17	12:42	12:42		B14:40	B 15:40	-	18:05	18:05	
Woltersdorf	-	07:06	07:15	-	-	11:22	11:22	12:47	12:47	13:22	14:45	15:45	-	18:10	18:10	
Wahlendorf, Post	-	07:08	07:17	-	-	11:24	11:24	12:49	12:49	13:24	14:47	15:47	-	18:12	18:12	
Wahlendorf, Abzweig	-	07:09	07:18	-	-	11:25	11:25	12:50	12:50	13:25	14:48	15:48	-	18:13	18:13	
Daritz, Abzweig	-	07:11	07:20	-	-	11:27	11:27	12:52	12:52	13:27	14:50	15:50	-	18:15	18:15	
Walsleben, Am Heideberg	-	07:12	07:21	-	-	11:28	11:28	12:53	12:53	13:28	14:51	15:51	-	-	-	
Walsleben, Brücke	-	07:13	07:22	-	-	11:29	11:29	12:54	12:54	13:29	14:52	15:52	-	-	-	
Walsleben, Schule	an	-	07:15	07:23	-	11:30	11:30	12:55	12:55	13:31	14:54	15:54	-	-	-	

Verkehrshinweise:

S = nur an Schultagen

Q = Rufbus: Tel. 03391-400618, Anmeldung am Vortag bis 18:00 Uhr

F = nur in den Ferien

☉ = Rufbus: Tel. 03391-400618, Anmeldung bis 60 Minuten vor Fahrtbeginn. Der Ausstiegswunsch erfolgt direkt beim Fahrpersonal.

K = Kleinbus (max. 7 Personen, keine Mitnahme von Fahrrädern, Kinderwagen und Tieren)

B = Ausstieg bei Bedarf

☉ Bitte beachten Sie, dass Fahrten am 24. und 31.12. wie samstags und Fahrten an Feiertagen wie sonntags verkehren.



Mobilitätszentrale
03391 - 40 06 18
Mo.-Fr. 6.30 - 18.00 Uhr

Ferien Brandenburg

Weihnachten: 21.12.2020 - 02.01.2021
Winter: 01.02.2021 - 06.02.2021
Ostern: 29.03.2021 - 09.04.2021

Sommer: 24.06.2021 - 07.08.2021
Herbst: 11.10.2021 - 23.10.2021
var. Ferientage: 14.05.2021



762

Walsleben ► Rägelin ► Neuruppin

Gültig ab 08.02.2021

Verkehrstage	Montag - Freitag													
Fahrtnummer	002	004	006	008	010	012	014	016	018	020	022	024	026	
Verkehrshinweise	S		S	F		S	F	S	F	S	S	F	S	
	K	Q			Q	K	K		F					
Walsleben, Schule	ab	-	-	07:30	07:30	-	11:30	11:30	13:00	13:00	13:46	14:55	-	16:32
Walsleben, Brücke	-	-	-	07:32	07:32	-	11:32	11:32	13:02	13:02	13:48	14:57	-	16:34
Walsleben, Am Heideberg	-	-	-	07:33	07:33	-	11:33	11:33	13:03	13:03	13:49	14:58	-	16:35
Darritz, Abzweig	-	-	-	07:34	07:34	-	11:34	11:34	13:04	13:04	13:50	14:59	-	16:36
Wahlendorf, Abzweig	-	-	-	07:36	07:36	-	11:36	11:36	13:06	13:06	13:52	15:01	-	16:38
Wahlendorf, Post	-	-	-	07:37	07:37	-	11:37	11:37	13:07	13:07	13:53	15:02	-	16:39
Woltersdorf	-	-	-	07:38	07:38	-	11:38	11:38	13:08	13:08	13:54	15:03	-	16:40
Katerbow, Siedlung	-	-	-	07:43	07:43	-	11:43	11:43	-	-	13:59	15:08	-	16:45
Katerbow, Dorfplatz	-	-	-	07:44	07:44	-	11:44	11:44	-	-	14:00	15:09	-	16:46
Netzeband, Abzweig	-	-	-	07:45	07:45	-	11:45	11:45	-	-	14:01	15:10	-	16:47
Netzeband, Kirche	-	-	-	07:46	07:46	-	11:46	11:46	-	-	14:02	15:11	-	16:48
Rägelin, Kita	-	-	-	07:49	07:49	-	11:49	11:49	-	-	14:05	15:14	-	16:51
Rägelin, Kirche	-	-	-	07:50	07:50	-	11:50	11:50	-	-	14:06	15:15	-	16:52
Pfalzheim	-	-	-	07:54	07:54	-	11:54	11:54	-	-	14:10	15:19	-	16:56
Frankendorf, Kirche	05:46	-	-	07:59	07:59	-	11:59	11:59	-	-	14:15	15:24	-	17:01
Frankendorf, Neudorf	05:47	-	-	08:00	08:00	-	12:00	12:00	-	-	14:16	15:25	-	17:02
Frankendorf, Reiterhof	05:48	-	-	08:01	08:01	-	12:01	12:01	-	-	14:17	15:26	-	17:03
Steinberge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Güthen Glienicke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Steinberge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kunstnerspring	05:53	-	-	08:06	08:06	-	12:06	12:06	-	-	-	-	-	17:08
Rägelin, Kirche	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:18	15:27	-	-
Rägelin, Kita	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:20	15:29	-	-
Netzeband, Kirche	-	06:57	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Netzeband, Abzweig	-	06:59	-	-	-	-	-	-	-	-	14:21	15:30	-	-
Katerbow, Dorfplatz	-	07:01	-	-	09:47	-	-	-	-	-	14:23	15:32	15:47	-
Katerbow, Siedlung	-	07:02	-	-	09:48	-	-	-	-	-	14:24	15:33	15:48	-
Waisenkrug	-	07:07	-	-	09:53	-	-	13:11	13:11	-	14:29	15:38	15:53	-
Storbeck, Ausbau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:31	15:40	-	-
Storbeck, Kirche	06:01	07:09	08:14	08:14	09:55	12:14	12:14	13:13	13:13	14:33	15:42	15:55	17:16	-
Kuhburgsberg	06:04	07:12	08:17	08:17	09:58	12:17	12:17	13:16	13:16	14:36	15:45	15:58	17:19	-
Neuruppin, Wittstocker Allee	06:05	07:13	08:18	08:18	09:59	12:18	12:18	13:17	13:17	14:37	15:46	15:59	17:20	-
Neuruppin, Betriebshof ÖPNV	B06:06	07:14	B 08:19	B08:19	B10:00	B12:19	B12:19	B 13:18	B13:18	B 14:38	15:47	B16:00	B17:21	-
Neuruppin, Schloßgarten	B06:07	07:15	B 08:20	B08:20	B10:01	B12:20	B12:20	B 13:19	B13:19	B 14:39	-	B16:01	B17:22	-
Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf	an	06:08	07:16	08:21	08:21	10:02	12:21	12:21	13:20	13:20	14:40	-	16:02	17:23

Verkehrshinweise:

Q = Rufbus: Tel. 03391-400618, Anmeldung am Vortag bis 18:00 Uhr

K = Kleinbus (max. 7 Personen, keine Mitnahme von Fahrrädern, Kinderwagen und Tieren)

☛ = Rufbus: Tel. 03391-400618, Anmeldung bis 60 Minuten vor Fahrtbeginn. Der Ausstiegswunsch erfolgt direkt beim Fahrpersonal.

B = Ausstieg bei Bedarf

S = nur an Schultagen

F = nur in den Ferien

① Bitte beachten Sie, dass Fahrten am 24. und 31.12. wie samstags und Fahrten an Feiertagen wie sonntags verkehren.


Mobilitätszentrale
 03391 - 40 06 18
 Mo.-Fr. 6.30 - 18.00 Uhr
Ferien Brandenburg
 Weihnachten: 21.12.2020 - 02.01.2021
 Winter: 01.02.2021 - 06.02.2021
 Ostern: 29.03.2021 - 09.04.2021

 Sommer: 24.06.2021 - 07.08.2021
 Herbst: 11.10.2021 - 23.10.2021
 var. Ferientage: 14.05.2021

Anlage 4: Fahrplan Bus 794

[illegible]

Verkehrshinweise:
 S = nur an Schultagen
 B = nur an Schultagen
 R = Rufbus: Tel. 03391-400618, Anmeldung bis 60 Minuten vor Fahrtbeginn. Der Ausstiegswunsch erfolgt direkt beim Fahrgastpersonal.
 M = nur in den Ferien
 F = verkehrt vom 05.06. bis 24.10.2021
 6th = Zugangspunkt für die Beförderung von Fahrrädern
 B = Ausstieg bei Bedarf

① Bitte beachten Sie, dass Fahrten am 24. und 31. 12. wie samstags und Fahrten an Feiertagen wie sonntags verkehren.

Rheinsberg ► Gühlen Glienicke ► Neuruppin

Gültig ab 05.06.2021

Montag - Freitag										Samstag, Sonn- und Feiertag																
Verkehrsstage		Fahrtnummer																								
Verkehrsinweise		Verkehrsinweise																								
002	004	006	008	010	012	014	016	018	020	022	024	026	028	030	032	034	036	038	040	042	044	046	048	050	052	054
S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	F	S	S	S	S	S	S	M	M	M	M
ab																										

Verkehrsinweise:
 S = nur an Schultagen
 B = Ausstieg bei Bedarf
 F = nur in den Ferien
 M = verkehrt vom 05.06. bis 24.10.2021

☺ = Rufbus: Tel. 03391-400618, Anmeldung bis 60 Minuten vor Fahrtbeginn. Der Ausstiegswunsch erfolgt direkt beim Fahrpersonal.
 ☺ = Zugangspunkt für die Beförderung von Fahrrädern
 ☺ = Zugangs- und Abfahrtsstellen an Feiertagen wie sonntags verkehren.

① Bitte beachten Sie, dass Fahrten am 24. und 31.12. wie samstags und Fahrten an Feiertagen wie sonntags verkehren.

Mobilitätszentrale
 03391 - 40 06 18
 Mo.-Fr. 6.30 - 18.00 Uhr

www.orp-busse.de

Ferien Brandenburg
 Weihnachten: 21.12.2020 - 02.01.2021
 Winter: 01.02.2021 - 06.02.2021
 Ostern: 29.03.2021 - 09.04.2021
 Sommer: 24.06.2021 - 07.08.2021
 Herbst: 11.10.2021 - 23.10.2021
 var. Ferientage: 14.05.2021

Anlage 5: Maßnahmenbeschreibung LEADER-Antrag „Kremser für Alle“

Maßnahmebeschreibung LEADER-Antrag (Seite 1)

„Kremser für ALLE“ – eine für ALLE zugängliche Kutsche mit besonders tiefen Einstieg über eine klappbare Rampe

Der Verein "To Hus" e. V. hat sich zur Aufgabe gemacht, Menschen mit Behinderung zu helfen und ihnen Hilfestellung bei der Bewältigung ihres Lebens und der Gestaltung ihrer Freizeit zu geben. Die Ansätze des Vereins sind sehr unterschiedlich und vielfältig. Ein Hauptansatz aus dem Bereich der integrativen Freizeitgestaltung verfolgt der Verein mit dem Bau einer Kutsche mit besonders tiefen Einstieg. Dieser ist für ALLE von Vorteil - für Rollstuhlfahrer, für Gehbehinderte oder -eingeschränkte, wie z. B. ältere Menschen, aber auch für kleine Kinder. Außerdem bietet diese Bauart einen sicheren und auch selbstständigen Einstieg. Die klappbaren Sitzflächen sind so gestaltet, dass für mindestens sechs Rollstuhlfahrer ausreichend Platz (alle werden bei der Fahrt vorschrittmäßig gesichert) ist und weitere zusammengeklappt mit transportiert werden können. So kann zum einen eine größere Behindertengruppe das Freizeiterlebnis nutzen oder auch eine gemischte Gruppe mitfahren, wie z. B. eine Familie mit Kleinkindern und älteren Eingeschränkten. Das integrative Moment spielt hier eine wichtige Rolle. Ebenfalls eine Besonderheit ist, dass Elektro-Rollstuhlfahrer mitfahren können. Diese können sich oft nicht, wie andere Rollstuhlfahrer, umsetzen und sind voll und ganz auf ihren Rollstuhl angewiesen.

Die Bauart mit tiefen Einstieg über eine klappbare Rampe ermöglicht es, an verschiedenen Punkten zu halten und die Gäste aussteigen zu lassen. Damit kann das Angebot Kutschfahrt speziell für Mobilitätseingeschränkte um weitere Zusatzangebote, z. B. Mittagessen, Kaffeetrinken oder Besuchungsmöglichkeiten etc. ergänzt werden.



Tiefergelegter Kremser mit 6%iger Rampe für einen sicheren und selbstbestimmten Einstieg



Leicht zu bedienende, klappbare Rampe

Diese Möglichkeit bietet bisher keine Kutsche in ganz Mecklenburg-Vorpommern. Lösungen zur Beförderung gibt es vielfältige, allerdings bedarf es hier immer der Hilfe anderer und man hinterfragt dort besser nicht die Sicherheitsvorkehrungen.

Das bezieht sich nicht nur auf- und absteigen, sondern auch auf den Fall, dass es unterwegs z.B. zu einer Panne kommt und die Betroffenen umständlich und nicht sicherheitsgemäß geborgen werden können.

Da der Einsatz des Kremser im Müritz-Nationalpark gedacht ist, ergeben sich weitere Vorteile. Zum einen wird dadurch, für sonst aus Gründen der natürlichen Gegebenheiten ausgeschlossenen Menschen, ein erweiterter Zugang zur Natur gewährt.

Zum anderen bietet dieser Kremser die Möglichkeit, die bereits vom Nationalparkamt Müritz geschaffen, im Sinne des Barrierefreien Tourismus für ALLE zugänglichen Einrichtungen konsequent zu verbinden. Dort wo der Nationalpark-Bus aufgrund der im Nationalparkgebiet notwendigen, aber nicht vorhanden Einstiegs- bzw. Ausstiegshöhen verfügt, kann der Kremser Abhilfe schaffen. So steht der Möglichkeit sämtliche rollstuhlgerechten Beobachtungsplattformen anzufahren und dem Gast den vollen Genuss des Naturerlebnisses zu ermöglichen. Des weiteren kann im Herbst 2013 z. B. erstmals eine Kranichtour für Rollstuhlfahrer und deren Familien oder Begleitpersonen angeboten werden.

Der Kremser für ALLE ist ohne Zweifel eine Bereicherung für diese Region und setzt Maßstäbe für die zukünftige, dringend weiter zu entwickelnde Barrierefreiheit der Mecklenburgischen Seenplatte. Hier steckt ein nicht zu unterschätzendes wirtschaftliches Potenzial und die Chance sich auch zukünftig im touristischen Sektor zu behaupten.

Wünschenswert ist dann in einem weiteren Schritt, dass der/die Kutscher in den Belangen im Umgang mit sinnesbehinderten Menschen geschult wird/werden und damit dieser Kremser dann in aller Vollständigkeit ein **Kremser für ALLE** ist.