

E N D B E R I C H T

# Nahverkehrsplan für den Landkreis Prignitz 2014 - 2018

A U F T R A G G E B E R

Landkreis Prignitz  
Berliner Str. 49  
19348 Perleberg

D A T U M

14. Januar 2014

**ISUP Ingenieurbüro  
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik

Leipziger Straße 120  
01127 Dresden

Tel. (03 51) 8 51 07 -11  
Fax (03 51) 8 48 90 60

E-Mail [isup@isup.de](mailto:isup@isup.de)  
[www.isup.de](http://www.isup.de)

# Inhalt

---

<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>4</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>5</b>
<b>Begriffsklärungen</b>	<b>6</b>
<b>A BESTANDSANALYSE</b>	<b>7</b>
<b>1. Grundlagen</b>	<b>7</b>
1.1 Grundsätze und Ziele	7
1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen	8
1.3 Organisation	9
<b>2. Analyse und Bewertung</b>	<b>10</b>
<b>2.1 Strukturdaten</b>	<b>10</b>
2.1.1 Lage und Einordnung des Landkreises	10
2.1.2 Bevölkerung	11
2.1.3 PKW-Verfügbarkeit	13
2.1.4 Schulen und Schülerzahlen	13
2.1.5 Beschäftigungsstruktur	15
2.1.6 Bedeutende Quell- und Zieleinrichtungen	17
<b>2.2 ÖPNV-Angebot und Nachfrage</b>	<b>17</b>
2.2.1 Erschließungsqualität	17
2.2.2 Schienenpersonennahverkehr	18
2.2.3 Regionalbusverkehr	19
2.2.4 Elbfähren	21
2.2.5 Stadtbusverkehr	22
2.2.6 Entwicklung der Verkehrsleistung	22
2.2.7 Entwicklung der Nachfrage	23
2.2.8 Flexible Bedienung	25
<b>2.3 Verknüpfungen</b>	<b>25</b>
2.3.1 Verknüpfungen im SPNV	25
2.3.2 Verknüpfungen SPNV - üÖPNV	25
2.3.3 Verknüpfungen üÖPNV - üÖPNV	26
2.3.4 Intermodale Verknüpfungen	27
2.4 Prognose	27
<b>B KONZEPTION ZUR GESTALTUNG DES ÖPNV</b>	<b>29</b>
<b>1. Zielstellungen</b>	<b>30</b>

<b>2.</b>	<b>Linienbündelung</b>	<b>31</b>
<b>3.</b>	<b>Erschließungsqualität</b>	<b>32</b>
3.1	Räumliche Erschließung	32
3.2	Netz- und Bedienkonzept	33
3.2.1	Hierarchie des Verkehrsnetze	33
3.2.2	Grundnetz	33
3.2.3	Regionalnetz	34
3.2.4	Flexible Verkehrsbedienung	36
3.3	Zeitliche Erschließung (Bedienungshäufigkeit)	37
3.3.1	Bedienungshäufigkeit	37
3.3.2	Pünktlichkeit	38
<b>4.</b>	<b>Verbindungsqualität</b>	<b>39</b>
4.1	Anschluss	39
4.1.1	Verknüpfung	39
4.1.2	Anschlusssicherung	40
4.2	Erreichbarkeit	42
4.3	Intermodale Vernetzung	42
4.3.1	ÖPNV - Rad	42
4.3.2	ÖPNV - MIV	44
<b>5.</b>	<b>Ausrüstungsqualität</b>	<b>45</b>
5.1	Zugangsstellen	45
5.2	Fahrzeuge des üÖPNV	46
5.3	Barrierefreiheit	47
<b>6.</b>	<b>Servicequalität</b>	<b>50</b>
6.1	Sauberkeit und subjektive Sicherheit	50
6.2	Personal	50
6.3	Fahrgastinformation und Kommunikation	51
6.4	Qualitäts- und Beschwerdemanagement	51
6.5	Tarif und Vertrieb	52
<b>7.</b>	<b>Umweltqualität</b>	<b>53</b>
<b>C</b>	<b>RECHTLICHER RAHMEN ZUR UMSETZUNG DES KONZEPTES</b>	<b>54</b>
<b>D</b>	<b>MARKETING UND FINANZIERUNG BIS 2016</b>	<b>57</b>
<b>1.</b>	<b>Marketing</b>	<b>57</b>
<b>2.</b>	<b>Finanzierung bis 2016</b>	<b>59</b>
<b>E</b>	<b>Anlagen</b>	<b>61</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung A-1:	Landkreis Prignitz.....	10
Abbildung A-2:	Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Prignitz bis 2020.....	11
Abbildung A-3:	Prozentuale Veränderung der Altersgruppen von 2010 bis 2020 .....	12
Abbildung A-4:	Anteile der Bevölkerungsgruppen an der Gesamtbevölkerung von 2010-2020 .....	12
Abbildung A-5:	Entwicklung des Pkw-Bestandes im Landkreis Prignitz (Pkw je 1.000 Einwohner) .....	13
Abbildung A-6:	Schulstandorte und Linien mit Schülerbeförderung im Landkreis Prignitz im Schuljahr 2013/14.....	14
Abbildung A-7:	Entwicklung der Schülerzahlen von 2010 bis 2016 .....	15
Abbildung A-8:	Entwicklung der Bevölkerung, Zahl der Beschäftigten und Arbeitslosenquote (Stichtag 30.06.).....	16
Abbildung A-9:	Einpendler, Auspendler und Pendlersaldo jeweils über die Kreisgrenze von 2007 bis 2012 .....	16
Abbildung A-10:	Netz des Schienenpersonennahverkehrs im Landkreis Prignitz (Fahrplan 2012/13) .....	18
Abbildung A-11:	Liniennetz im Landkreis Prignitz 2013 .....	20
Abbildung A-12:	Entwicklung des Fahrplanangebotes im Landkreis [Tsd. Fahrplankilometer pro Jahr].....	22
Abbildung A-13:	Entwicklung der Nachfrage im üÖPNV (Tsd. beförderte Personen pro Jahr).....	23
Abbildung A-14:	Liniennachfrage 2011/12 an einem mittleren Werktag (LBF)..	24
Abbildung C-1:	Vergabemöglichkeiten eines ÖDA.....	54
Abbildung C-2:	Möglichkeiten der Vergabe eines ÖDA nach der VO (EG) 1370/2007 .....	55
Abbildung C-3:	Zeitschiene für den Ablauf der Vergabe.....	55

## Tabellenverzeichnis

Tabelle A-1:	SPNV-Angebot im Landkreis Prignitz 2012/13 .....	19
Tabelle A-2:	Angebot der Stadtbusverkehre im Landkreis Prignitz (Stand 2013).....	22
Tabelle B-1:	Gliederung des Liniennetzes.....	33
Tabelle B-2:	Mindestbedienung im Regionalbusverkehr (Grundnetz).....	37
Tabelle B-3:	Mindestbedienung im Regionalbusverkehr (Regionalnetz) .....	38
Tabelle B-4:	Mindestbedienung im Stadtbusverkehr .....	38
Tabelle B-5:	Haltestellenkategorisierung im üÖPNV.....	45
Tabelle B-6:	Empfohlene Haltestellenausrüstung .....	46
Tabelle B-7:	Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung des üÖPNV .....	49
Tabelle D-1:	Zur Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Prignitz geplante Mittel [Tsd. Euro] (Stand Dez. 2013).....	60

## Begriffsklärungen

B+R	Bike und Ride
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) vom 27. April 2002 (BGBI. I S. 1468), zuletzt geändert durch Art. 12 G zur Änd. des SGB IV und and. G vom 19. 12. 2007 (BGBI. I S. 3024)
FP	Fahrtenpaar
KBS	Kursbuchstrecke
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal Split	Anteilige Nutzung von Verkehrsmitteln
MZ	Mittelzentrum
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (umfasst üÖPNV und SPNV)
ÖPNVG Bbg.	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
ÖVZ	Öffentliches Versorgungszentrum
üÖPNV	übriger öffentlicher Personennahverkehr (Regional-/Stadtbusverkehr)
P+R	Park und Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBI. I S. 1960), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes zur Änd. personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBI. I S. 2598)
PDA	Personal Digital Assistant (kleiner, tragbarer Computer)
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Wohnplatz	Unter Wohnplatz im Sinne dieser Konzeption ist ein räumlich geschlossener, dauerhaft bewohnter geographischer Ort, an dem Menschen in Gebäuden zum Zwecke des Wohnens und Arbeitens zusammenleben. Er ist mit einer zusammenhängenden Bebauung versehen. Als Wohnplatz ist auch ein Orts-, Stadt- oder Gemeindeteil zu verstehen, der ein begrenzter und kommunalpolitisch mit eigenem Namen versehener Teilraum einer selbständigen Gemeinde oder Stadt ist.
VGP mbH	Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH

# A BESTANDSANALYSE

---

## 1. Grundlagen

### 1.1 Grundsätze und Ziele

Der Landkreis Prignitz ist nach § 3 Absatz 3 ÖPNVG Bbg. Aufgabenträger für den üÖPNV in seinem Territorium. Das Land Brandenburg ist Aufgabenträger für den SPNV. Der Aufgabenträger für den üÖPNV kann nach § 8 ÖPNVG Bbg. einen Nahverkehrsplan (NVP) aufstellen, der insbesondere folgende Punkte berücksichtigt:

- die Erfordernisse der Raumordnung und der Bauleitplanung,
- die Ziele und Grundsätze nach § 2 ÖPNVG Bbg. sowie die besondere Bedeutung einer verkehrsgerechten Zuordnung und Anbindung der Schulen im Sinne von § 2 Abs. 3 ÖPNVG Bbg.
- den Bestand und die Vorstellungen des Aufgabenträgers zur zukünftigen Entwicklung der Netz- und Linienentwicklung,
- den Bestand und die zu erwartende Entwicklung des Fahrgastaufkommens,
- die Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots, insbesondere über
  - die angestrebten Angebotsveränderungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht,
  - die öffentliche Sicherheit der Fahrgäste,
  - die Qualität von Fahrzeugen und baulichen Anlagen,
- den Investitionsbedarf und die Entwicklung der Betriebskosten,
- das Finanzierungskonzept.

Geänderte Rahmenbedingungen machen es notwendig, den aktuellen Nahverkehrsplan für den Landkreis Prignitz neu zu entwickeln und an die Anforderungen anzupassen. Die Notwendigkeit dieser Planung resultiert u. a. aus:

- Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2013 - 2017
- Regionales Prignitzkonzept für die Bahnlinien RE 73/74 ab 2014
- Siedlungsstrukturelle- und Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Prignitz
- Notwendigkeit der Neuerteilung der Linienverkehrsgenehmigungen im Landkreis Prignitz zum 01.08.2016

Der Landesnahverkehrsplan des Landes Brandenburg ist dabei für die Erarbeitung des Nahverkehrsplanes als Grundlagenplan zu beachten.

Der Landkreis Prignitz als Aufgabenträger für den üÖPNV lässt sich bei der Gestaltung des NVP von folgenden Grundsätzen leiten:

- **Daseinsvorsorge:** Jedem Bürger soll unabhängig von der Pkw-Verfügbarkeit ein Mindestangebot an Mobilitätsmöglichkeiten mit dem üÖPNV unter kooperativer Betrachtung des SPNV zur Verfügung stehen. Schrittweise ist die Barrierefreiheit, jeweils unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten, zu verwirklichen.
- **Ausbildungsverkehr:** Auszubildende sollen ihre Ausbildungsstätten günstig und sicher erreichen können.
- **Freie Verkehrsmittelwahl:** Für immer mehr Fahrtenanlässe soll eine brauchbare Alternative zum privaten Pkw verfügbar sein. Die Angebote des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs sind deshalb untereinander sowie mit dem Eisenbahnverkehr und dem Individualverkehr als Zubringer optimal zu verknüpfen und entsprechende Verkehrskooperationen sind zu realisieren. Das Angebot und seine Qualität sind ständig zu verbessern. Es ist offensiv darüber zu informieren.
- **Erfolgsorientierung:** Grundsatz ist eine wirtschaftliche Gestaltung des üÖPNV unter kooperativer Betrachtung des SPNV. Nutzer der bisherigen Angebote sollen weiterhin als Fahrgäste gehalten werden und neue Angebote sind auf Erfolg versprechende Kundenpotenziale auszurichten.
- **Umweltschutz und Ressourcenschonung:** Eine effektive Verkehrsdurchführung und die Vermeidung von Pkw-Fahrten sparen Ressourcen und vermindern die Belastung durch Lärm, Unfälle, Abgase und hohen Flächenbedarf insbesondere in den verdichteten Räumen.

Die Umsetzung dieser Grundsätze wird durch die in diesem Nahverkehrsplan benannten Ziele gewährleistet. Die Aussagen des vorliegenden Nahverkehrsplanes beziehen sich auf den Zeitraum 2014 bis 2018.

## 1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Wichtige rechtliche Rahmenbedingungen für die Nahverkehrsplanung im Landkreis Prignitz zum Zeitpunkt der Erarbeitung sind:

- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1960), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes zur Änd. personenbeförderungrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598)
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG Bbg.) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. Dezember 2006 (GVBl. I/06 S. 187)
- Satzung des Landkreises Prignitz zur Schülerbeförderung (Schülerbeförderungssatzung) vom 01. Oktober 2010



- Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung- ÖPNV-FV) vom 03. Januar 2005, zuletzt geändert durch Verordnung vom 10. Dezember 2012
- Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, insbesondere Anhang 1
- Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BBG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1468), zuletzt geändert durch Art. 12 G zur Änd. des SGB IV und and. G vom 19. 12. 2007 (BGBl. I S. 3024)

### 1.3 Organisation

Der Landkreis Prignitz ist gemäß § 3 Absatz 3 ÖPNVG Bbg. Aufgabenträger für den üÖPNV. Als politische Ebene macht er verkehrspolitische Vorgaben zur Entwicklung des ÖPNV in seinem Zuständigkeitsbereich und übernimmt die finanzielle Verantwortung für die auf seinem Territorium erbrachten Verkehrsleistungen. Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV wird vom Land übernommen<sup>1</sup>.

Die Organisation des üÖPNV im Landkreis Prignitz erfolgt als 3-Ebenen-Modell, bei dem die Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH (VGP) als 100%ige Tochter des Landkreises die Managementebene einnimmt.

Die VGP ist Genehmigungsinhaberin für alle Linien im Landkreis bis auf die Linie 925, deren Genehmigung der Omnibusbetrieb Hülsebeck innehat. Die Laufzeit der Genehmigungen endet zum 31.07.2016. Die Linien im Landkreis wurden in einem Linienbündel zusammengefasst.

Die VGP besitzt selbst keine Verkehrsmittel und vergibt die Verkehrsleistungen an Auftragsunternehmen im Landkreis. Die Verkehrsdurchführung liegt somit vollständig bei folgenden Unternehmen:

- Reisedienst Westprignitz GmbH (Weisen)
- Pritzwalker Verkehrsbetrieb GmbH (Pritzwalk)
- Omnibusbetrieb Hülsebeck (Lenzen)
- Bus- und Mietwagenbetrieb Braune (Wolfshagen)
- Busunternehmen Gutzmann (Meyenburg)
- Kleinbusbetrieb Schulz (Legde)
- Putlitz-Pritzwalker Eisenbahnförderverein e. V. (Putlitz)
- Ostprignitz-Ruppiner Personenverkehrsgesellschaft (Kyritz)
- Taxiunternehmen Gernot Lüth (Putlitz)

---

<sup>1</sup> Eine Ausnahme bildet die SPNV-Strecke RB70 (Pritzwalk-Putlitz). Hier liegt die Aufgabenträgerschaft beim Landkreis Prignitz.

## 2. Analyse und Bewertung

### 2.1 Strukturdaten

#### 2.1.1 Lage und Einordnung des Landkreises

Der im Nordwesten Brandenburgs gelegene Landkreis Prignitz erstreckt sich auf einer Fläche von knapp 2.123 qkm. Im Norden grenzt er an den mecklenburgischen Landkreis Ludwigslust-Parchim. Im Osten wird der Landkreis Prignitz durch den Kreis Ostprignitz-Ruppin und im Süden durch den sachsen-anhaltinischen Landkreis Stendal begrenzt. Westlich befindet sich der niedersächsische Landkreis Lüchow-Dannenberg. Der Landkreis Prignitz gliedert sich in drei Städte, vier Ämter und vier Gemeinden (vgl. Abbildung A-1). Im gesamten Landkreis leben aktuell 78.799 Einwohner<sup>2</sup>. Die zentralörtliche Gliederung des Landkreises weist die Städte Wittenberge und Perleberg sowie Pritzwalk und Wittstock/Dosse<sup>3</sup> als Mittelzentren mit Funktionsteilung aus.



Abbildung A-1: Landkreis Prignitz

<sup>2</sup> Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg Stand 31.12.2012

<sup>3</sup> Im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

## 2.1.2 Bevölkerung

In den letzten Jahrzehnten ist die Bevölkerung im Landkreis, wie in ganz Brandenburg, stetig gesunken. Auch die Bevölkerungsprognose des Statistischen Landesamtes aus dem Jahr 2012 geht davon aus, dass sich der negative Trend fortsetzen wird<sup>4</sup>. Während im Jahr 2012 noch über 80.500 Einwohner im Landkreis lebten, wird die Bevölkerung bis zum Jahr 2020 um weitere 10 % auf 71.800 Einwohner zurückgehen (vgl. Abbildung A-2).

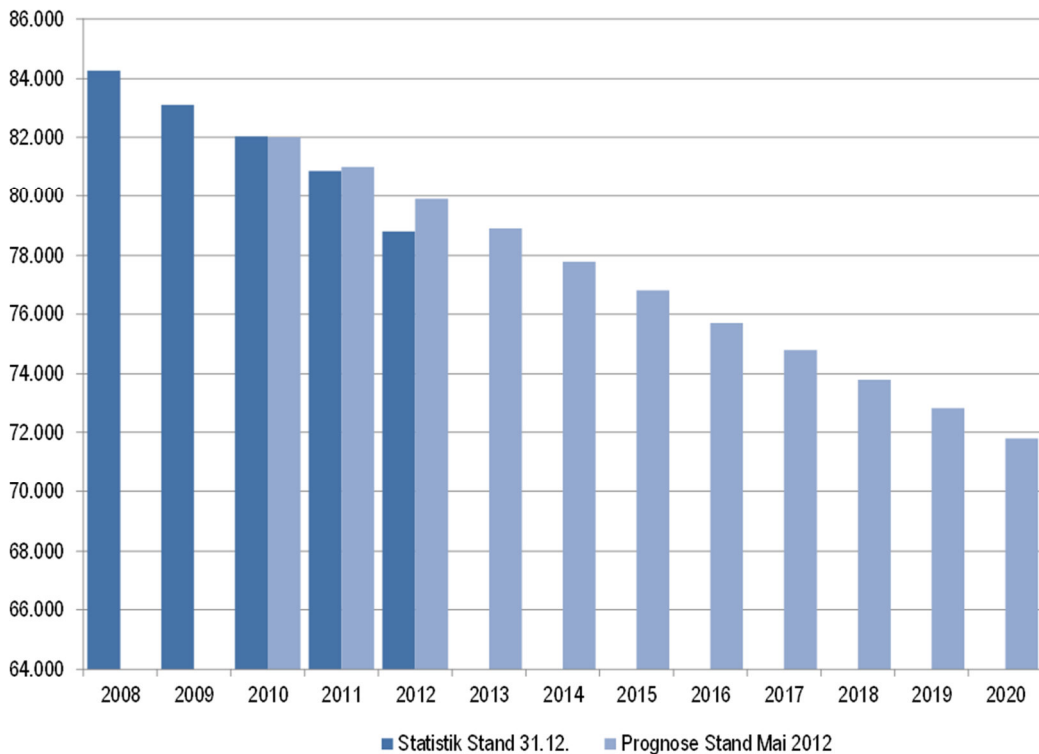


Abbildung A-2: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Prignitz bis 2020

Besonders gravierend ist die Bevölkerungsabnahme in der Gruppe der 18- bis 24-Jährigen (vgl. Abbildung A-3). Bis zum Jahr 2016 wird deren Zahl um 56 % zurückgehen. Jungen Erwachsenen fehlt nach der Ausbildung bzw. dem Abitur die berufliche Perspektive, so dass sie den Landkreis verlassen. Bis zum Jahr 2020 wird sich diese Gruppe wieder leicht erholen (49 % des Jahres 2010).

Die Gruppe der 0- bis 17-Jährigen wird sich bis zum Jahr 2020 um ca. 11 % reduzieren, da die Zahl der Neugeborenen wieder abnimmt. Die Nahverkehrsunternehmen werden diese Entwicklung im Schüler- und Ausbildungsverkehr spüren.

<sup>4</sup> Quelle: Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg 2011 - 2030, Landesamt für Bauen und Verkehr (Stand: 2012)

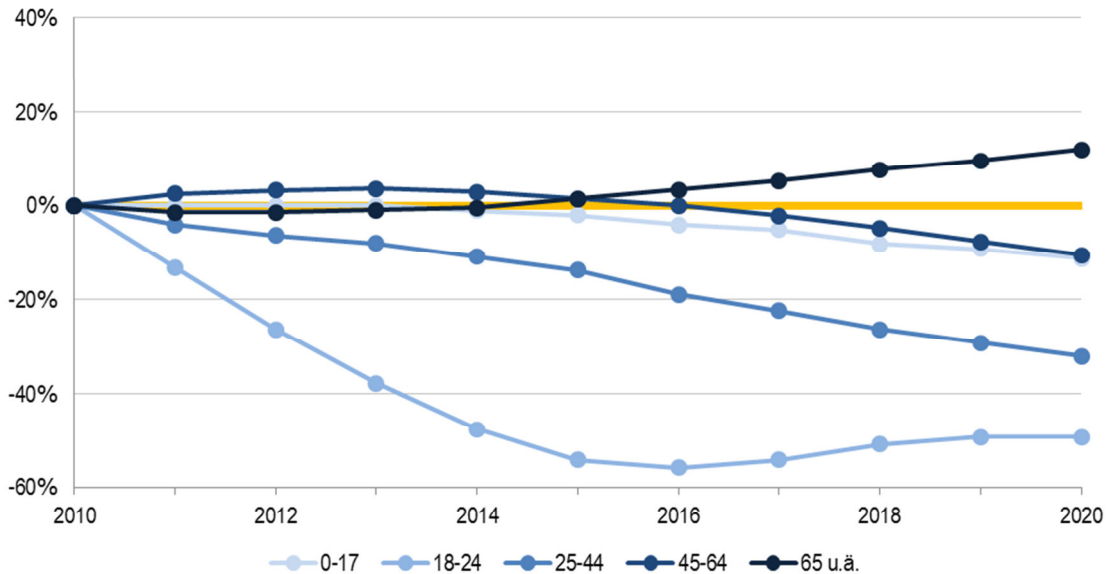


Abbildung A-3: Prozentuale Veränderung der Altersgruppen von 2010 bis 2020

Neben der Abnahme der Einwohnerzahlen wird die Verschiebung innerhalb der Altersgruppen die Potentiale für den ÖPNV im Landkreis Prignitz erheblich beeinflussen (vgl. Abbildung A-4). Der Anteil der unter 18-jährigen wird bis 2020 konstant bleiben. Der Anteil der Erwerbstätigen reduziert sich langfristig von ca. 61 % im Jahr 2013 auf ca. 55 % im Jahr 2020. Der Anteil der über 65-Jährigen wird im gleichen Zeitraum von 26 % auf 33 % deutlich zunehmen.

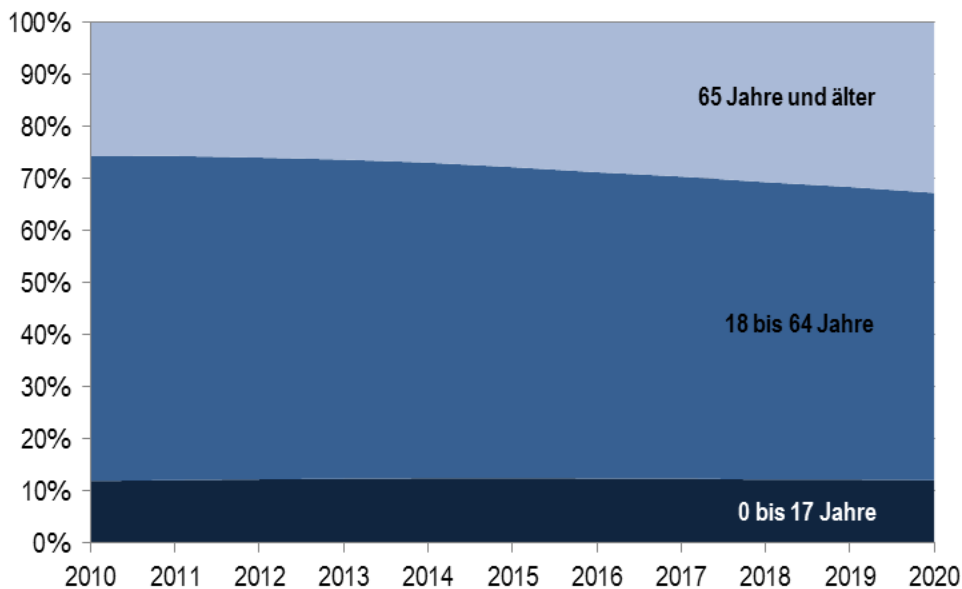


Abbildung A-4: Anteile der Bevölkerungsgruppen an der Gesamtbevölkerung von 2010-2020

### 2.1.3 PKW-Verfügbarkeit

Die Anzahl der PKW je 1.000 Einwohner ist im Landkreis Prignitz seit 2007 kontinuierlich gestiegen und liegt seit 2011 bei ca. 549 Pkw auf 1.000 Einwohner (Vgl. Abbildung A-5)<sup>5</sup>.

Eine weitere Zunahme ist auch künftig wahrscheinlich und könnte sich negativ auf die Nachfrage im ÖPNV auswirken.

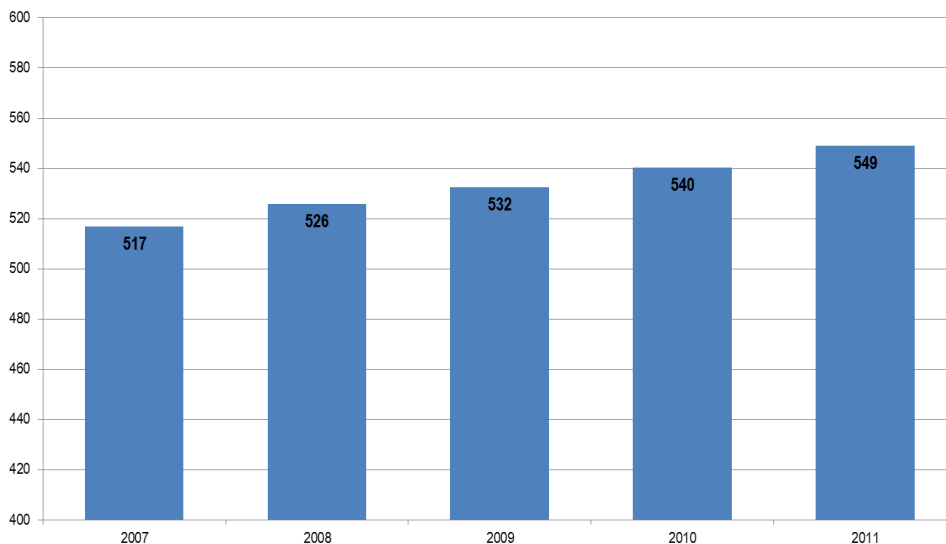


Abbildung A-5: Entwicklung des Pkw-Bestandes im Landkreis Prignitz (Pkw je 1.000 Einwohner)

### 2.1.4 Schulen und Schülerzahlen

Das Schulangebot im Landkreis Prignitz umfasst allgemeinbildende und berufsbildende Schulen. Die Schulstruktur für das Schuljahr 2013/14 stellt sich folgendermaßen dar:

- 20 Grundschulen (davon 2 in freier Trägerschaft)
- 4 Oberschulen
- 3 Gymnasien
- 1 Oberstufenzentrum
- 5 Förderschulen
- 2 Berufsbildende Schulen in freier Trägerschaft

---

<sup>5</sup> Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Die folgende Abbildung veranschaulicht die Standorte dieser Schulen im Landkreis Prignitz:

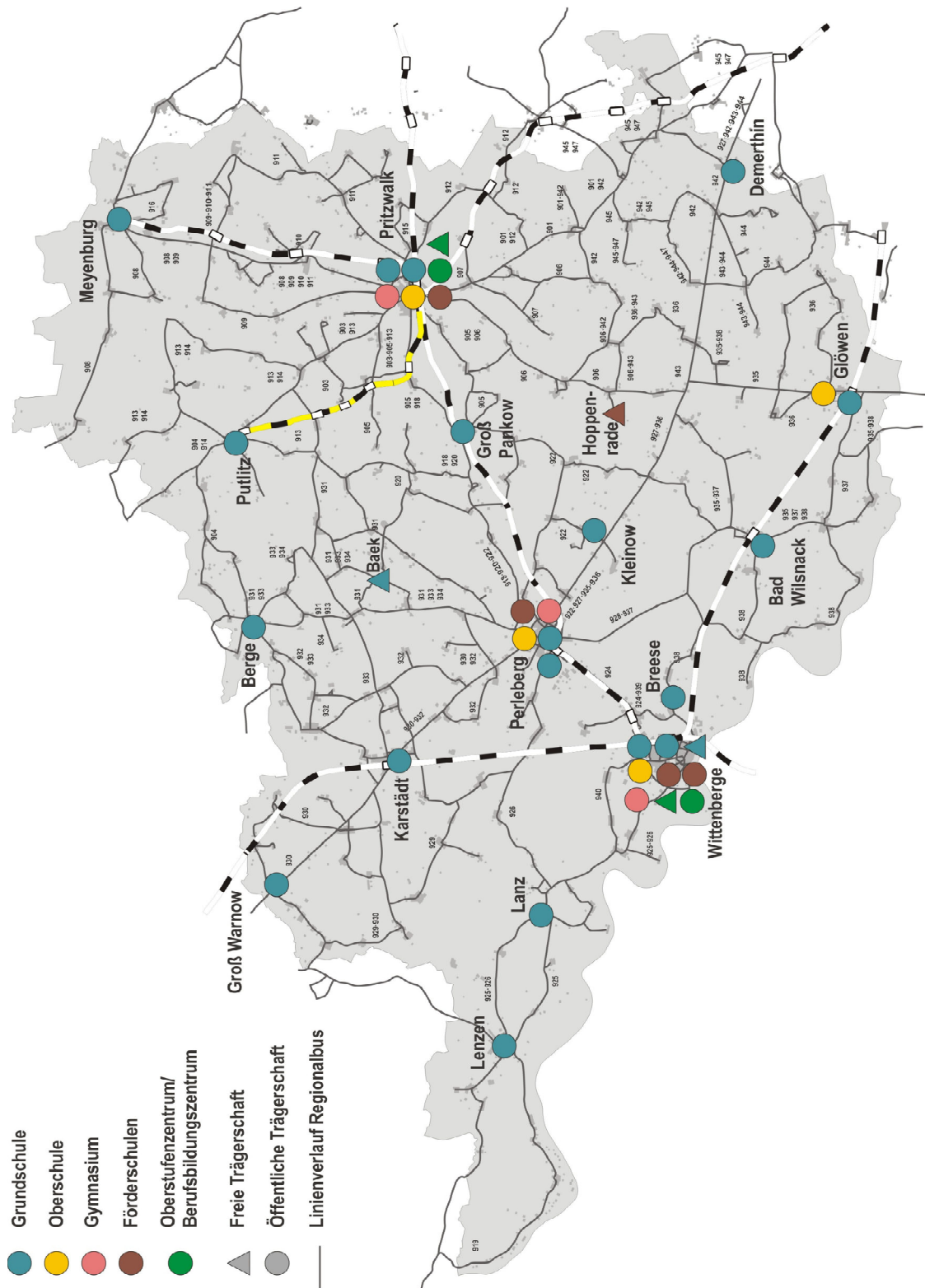


Abbildung A-6: Schulstandorte und Linien mit Schülerbeförderung im Landkreis Prignitz im Schuljahr 2013/14

Im Jahr 2011 besuchten 5.879 Schüler eine Schule im Landkreis Prignitz<sup>6</sup>. Wie in Abbildung A-7 veranschaulicht, waren die Schülerzahlen in den letzten Jahren rückläufig. Die größten Verluste sind in den Oberschulen zu verzeichnen, hier wurde ein Rückgang der Schülerzahlen um ca. 40 % festgestellt. In der gymnasialen Stufe besuchten im Jahr 2013 im Vergleich zu 2010 ca. 8 % mehr Schüler die Schule.

Bis zum Jahr 2016 werden die Schülerzahlen wieder leicht zunehmen (+ 2 %). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen bedingt durch die steigende Zahl der Oberschüler, die sich in diesem Zeitraum wieder um ca. 10 % erhöht. Diese Tendenzen könnten im zu betrachtenden Zeitraum zu Schulstandortveränderungen führen und gleichzeitig die spezifischen Verkehrserlöse für Auszubildende positiv beeinflussen.

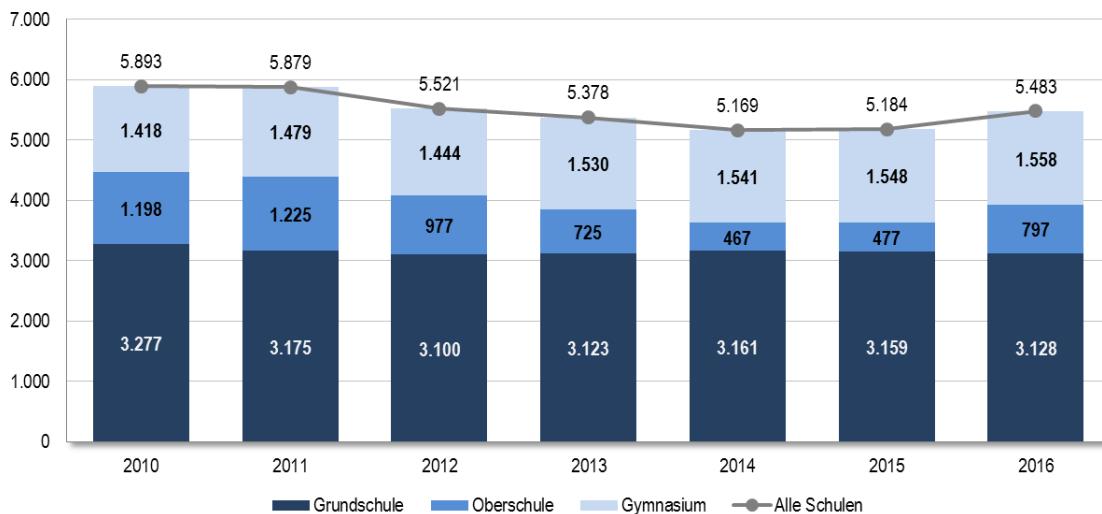


Abbildung A-7: Entwicklung der Schülerzahlen von 2010 bis 2016

### 2.1.5 Beschäftigungsstruktur

Trotz Bevölkerungsrückgangs im Landkreis Prignitz (vgl. Kap. 2.1.2) ist die Zahl der Beschäftigten in den letzten Jahren leicht gestiegen bzw. annähernd konstant geblieben (vgl. Abbildung A-8). Die Zahl der Arbeitssuchenden und damit die Arbeitslosenquote reduzierten sich von 17,6 % im Jahr 2007 auf 13,5 % im Jahr 2012.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> Ohne Förderschulen, Berufsbildende Schulen

<sup>7</sup> Quelle: Amt für Statistik Berlin Brandenburg, 2013 (Stand 30.09.2013)

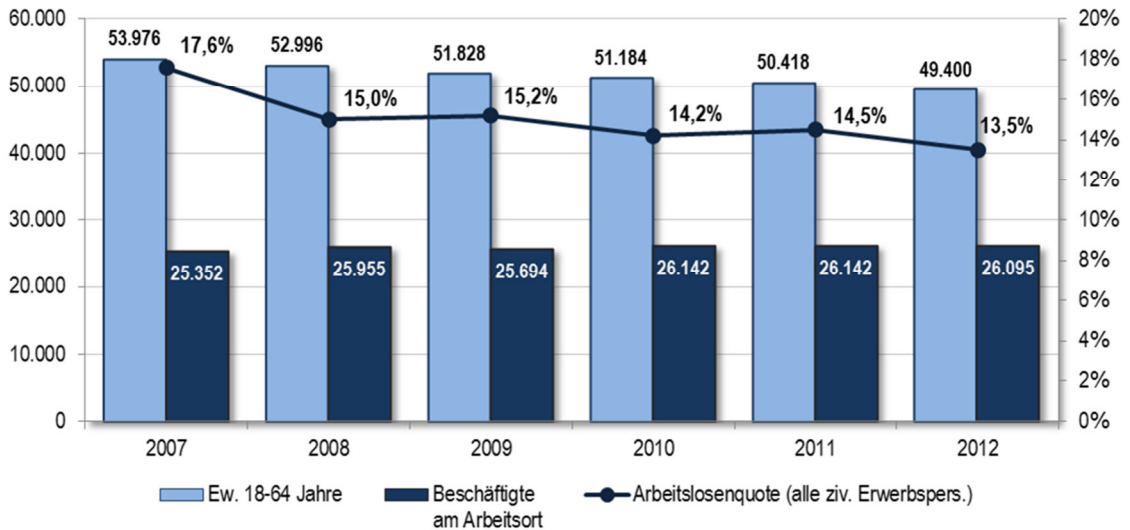


Abbildung A-8: Entwicklung der Bevölkerung, Zahl der Beschäftigten und Arbeitslosenquote (Stichtag 30.06.)

Auch bei den Pendlerzahlen ist eine positive Entwicklung zu erkennen. Zwar ist die Zahl der Auspendler im betrachteten Zeitraum höher als die der Einpendler. Das Pendlersaldo hat sich seit 2007 allerdings um rund 27 % reduziert, was ein positives Zeichen für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Landkreises darstellt.

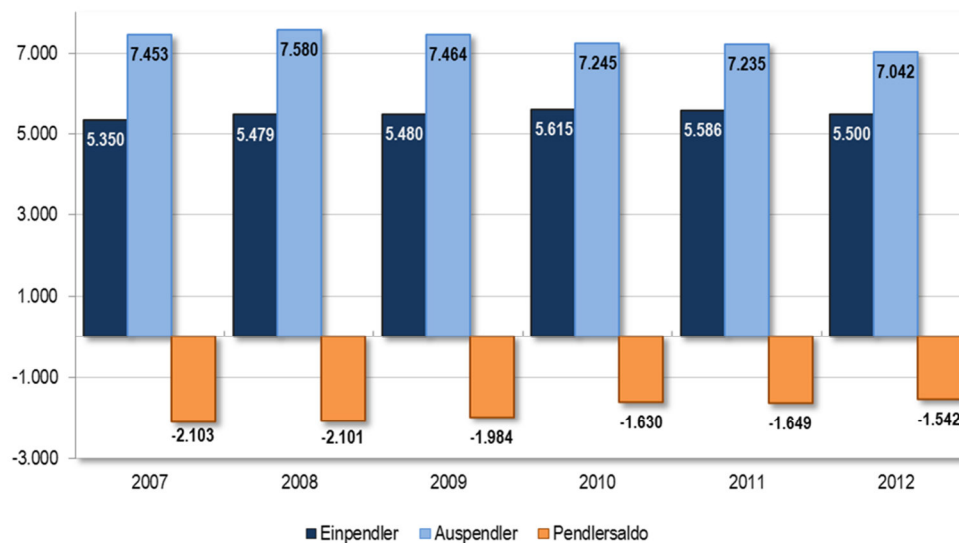


Abbildung A-9: Einpendler, Auspendler und Pendlersaldo jeweils über die Kreisgrenze von 2007 bis 2012



### 2.1.6 Bedeutende Quell- und Zieleinrichtungen

Im Landkreis Prignitz existieren diverse gewerbliche und soziale Verkehrserzeuger.

#### *Industrie- und Gewerbegebiete*

Die wirtschaftliche Struktur des Landkreises Prignitz ist durch landwirtschaftliche Produktion und Verarbeitung sowie durch zahlreiche klein- und mittelständische Industrie-, Handwerks- und Dienstleistungsunternehmen geprägt.

Gewerbliche Schwerpunkte des Landkreises liegen im durch das Land Brandenburg ausgewiesenen Regionalen Wachstumskern Perleberg - Wittenberge - Karstädt und in der Region um Pritzwalk/ Falkenhagen.

Von Bedeutung ist auch der Binnenhafen in Wittenberge, der als Hinterlandterminal zum Hamburger Hafen fungiert.

Im Landkreis sind insgesamt elf erschlossene Gewerbegebiete für die gewerbliche Wirtschaft ausgewiesen.

#### *Freizeiteinrichtungen*

Die Nutzung von Freizeiteinrichtungen spielt im Landkreis als Wirtschaftsfaktor ebenfalls eine große Rolle.

Die Elbe mit ihrer weitgehend naturbelassenen Flusslandschaft (Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe-Brandenburg) ist einer der Schwerpunkte für Freizeitaktivitäten im Landkreis Prignitz, vor allem für den Fahrradverkehr. Neben dem Elberadweg, den landesweiten Radtouren „Historische Stadtkerne im Land Brandenburg“ und „Tour Brandenburg“ existieren mehrere regionale Routen, wie z. B. der Elbe-Müritz-Weg.

Für den Tourismus ebenfalls von Bedeutung sind unter anderem das NABU-Besucherzentrum im Europäischen Storchendorf Rühstädt und das BUND-Besucherzentrum in der Burg Lenzen sowie das Modemuseum im Schloss Meyenburg.

Weiterhin stellen die Kureinrichtungen in Bad Wilsnack ein weiteres Ziel für Erholungsmöglichkeiten dar.

#### *Weitere Einrichtungen*

Andere verkehrserzeugende Einrichtungen im Landkreis Prignitz sind u. a. Krankenhäuser und Pflegeeinrichtungen.

## 2.2 ÖPNV-Angebot und Nachfrage

### 2.2.1 Erschließungsqualität

Der Landkreis Prignitz ist an überregionale Eisenbahnstrecken angebunden und wird im Regionalverkehr mit Leistungen des SPNV und üÖPNV bedient. Die Städte Wittenberge und Perleberg verfügen zudem über Stadtbusverkehre. Eine detaillierte Darstellung erfolgt in den folgenden Abschnitten.

## 2.2.2 Schienenpersonennahverkehr

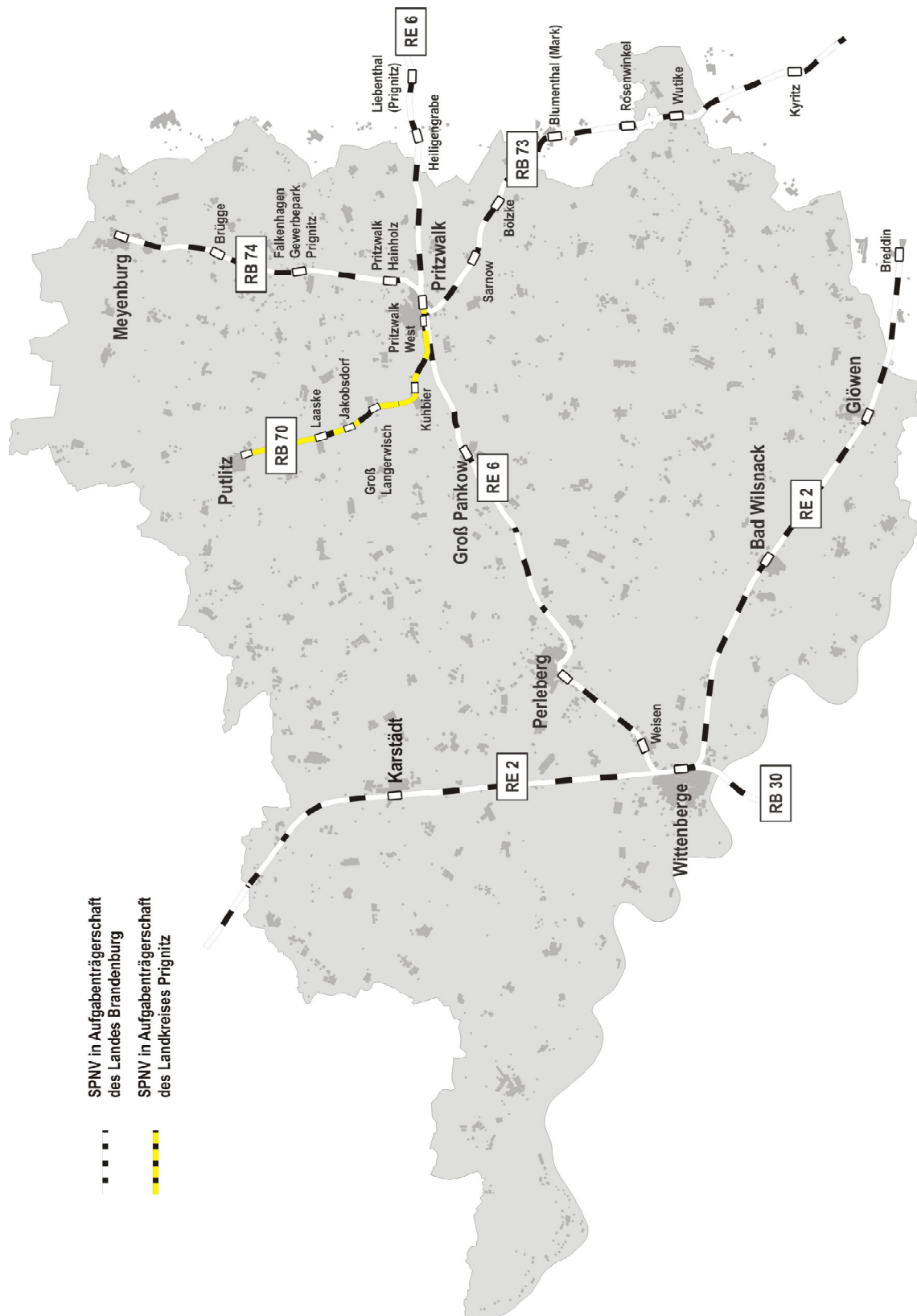


Abbildung A-10: Netz des Schienenpersonennahverkehrs im Landkreis Prignitz (Fahrplan 2012/13)

Das oben dargestellte Netz des Schienenpersonennahverkehrs im Landkreis Prignitz wird im Fahrplan 2012/13 wie in der folgenden Tabelle dargestellt mit SPNV-Leistungen bedient. Diese Leistungen entsprechen den Festlegungen des jeweiligen Aufgabenträgers SPNV.

KBS	Produkt	Relation/Bediente Zugangsstellen	Fahrzeugfolgezeit (Minuten)	
			Mo-Fr	Sa/SF
202	RE 2	Wismar - Wittenberge - Bad Wilsnack - Glöwen - Berlin - Lübbenau - Cottbus	60*	60*
206	RE 6	Wittenberge - Pritzwalk - Wittstock/Dosse - Neuruppin - Berlin-Spandau	60	120
305	RB 30	Wittenberge - Stendal - Magdeburg	60	120
	RB 70	Pritzwalk - Putlitz	5 FP	-
209.73	RB 73	Neustadt (Dosse) - Kyritz - Pritzwalk	Einzelne Fahrten	Einzelne Fahrten
209.74	RB 74	Pritzwalk - Meyenburg	5 FP	4/3 FP**

\* Auf der Relation Wismar-Wittenberge verkehrt der RE im 2-Stunden-Takt.  
\*\*Der Wochenendverkehr auf der KBS 209.74 erfolgt in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Prignitz.

Tabelle A-1: SPNV-Angebot im Landkreis Prignitz 2012/13

Für den Korridor Meyenburg/Putlitz - Pritzwalk - Neustadt (Dosse) (KBS 209.73/209.74) wird aktuell eine ergebnisoffene Studie erstellt, welche auf eine verkehrlich möglichst attraktive und nach 2015 dauerhaft finanzierbare Bedienung unter Berücksichtigung des Güterverkehrs abzielt.

### Bewertung SPNV

Der Landkreis Prignitz ist in Wittenberge über das ICE /EC/IC-Netz gut an Berlin und Hamburg angeschlossen. Damit ist der Landkreis Prignitz über die Schiene grundsätzlich gut erreichbar.

Der Landkreis selbst wird durch den SPNV erschlossen. Dieser stellt mit einem 60- bzw. 120-Minutentakt ebenfalls die regelmäßige Erreichbarkeit von Berlin, Stendal und Magdeburg sowie der Mittelzentren Wittenberge/Perleberg und Pritzwalk/Wittstock/Dosse her.

### 2.2.3 Regionalbusverkehr

#### Linienbündel und Verkehrsunternehmen

Der üÖPNV im Landkreis wird aktuell in einem Linienbündel durch folgende Verkehrsunternehmen durchgeführt:

- **Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH (VGP)** mit 3 Stadtbuslinien und 40 Regionalbuslinien
- **Omnibusbetrieb Hülsebeck** mit 1 Regionalbuslinie

Folgende Abbildung zeigt das aktuelle Liniennetz im Landkreis Prignitz.

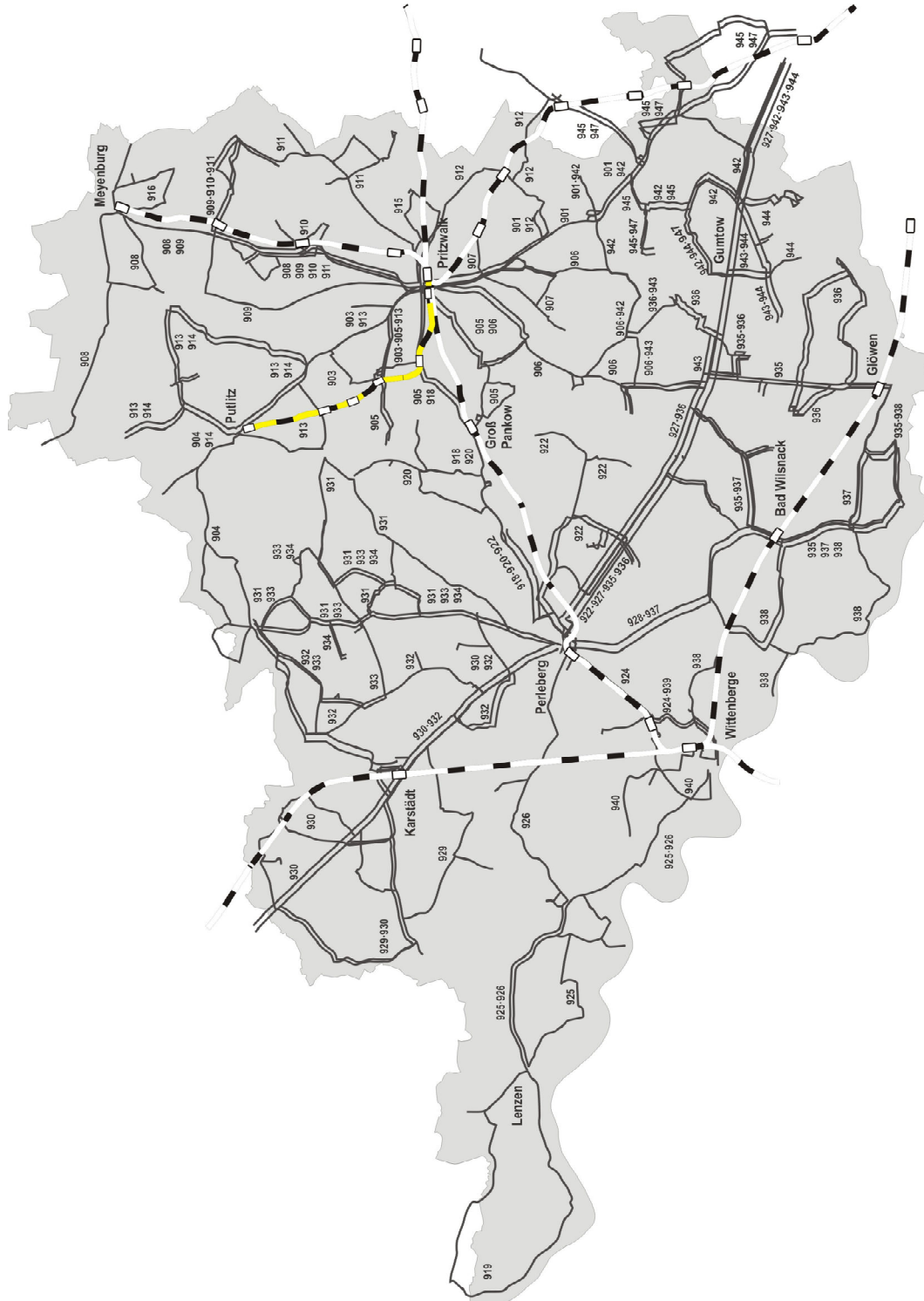


Abbildung A-11: Liniennetz im Landkreis Prignitz 2013

## Linien und Angebot

Die Regionalbuslinien erschließen alle Gemeinden im Landkreis Prignitz und sind in ihrer Linienführung auf die Mittelzentren Wittenberge, Perleberg und Pritzwalk ausgerichtet.

Der Regionalbus übernimmt dabei neben dem Schülerverkehr die Erschließung der Fläche im Landkreis sowie eine Verbindungsfunktion zwischen den Amts- und Gemeindegemeinden des Landkreises

Es werden außerdem auf einer Regionalbuslinie montags-freitags 2 Fahrtenpaare pro Tag zum Mittelzentrum Ludwigslust (Mecklenburg-Vorpommern) angeboten.

Weiterhin gibt es auf 2 Regionalbuslinien eine Direktverbindung zur Landeshauptstadt Potsdam.

Die Linienwege im Regionalbusverkehr sind erheblich verzweigt. Fahrten und Fahrtlänge innerhalb einer Linie werden durch den in den Linienverkehr integrierten Schüler- und Ausbildungsverkehr geprägt.

### 2.2.4 Elbfähren

Im Landkreis verkehren außerdem zwei Elbfähren von Lenzen nach Pevestorf und von Lütkenwisch nach Schnackenburg. Das Fährrecht für die Fähre Lenzen liegt bei der Stadt Lenzen, für die Fähre Lütkenwisch bei der niedersächsischen Gemeinde Schnackenburg, welche das Fährrecht wiederum an die Prignitzer Gemeinde Lütkenwisch verpachtet hat.

Genutzt werden beide Fähren vorwiegend im touristischen Verkehr, aber auch im Jedermannverkehr (v.a. Pendlerverkehr).

An der Fähre Lütkenwisch existiert eine Wendeschleife mit einer Bushaltestelle. Ab Januar 2014 ist die Fähre Lütkenwisch somit an den Rufbus mit einer Haltestelle angebunden.

An der Fähre Lenzen beabsichtigt das Amt Lenzen, im Jahr 2014 ebenfalls eine entsprechende Wendestelle mit Haltestelle zu errichten, so dass im Umsetzungszeitraum des NVP beide Fähren über den Rufbus an den üÖPNV angebunden sein werden.

## 2.2.5 Stadtbusverkehr

In den Städten Wittenberge und Perleberg betreibt die VGP jeweils einen Stadtverkehr.

Eine Übersicht zum Angebot auf der Basis des geltenden Fahrplanes (Stand 2013) zeigt die folgende Tabelle:

Linie	Einsatzzeit MF		Fahrten pro Tag und Richtung		
	von	bis	MF	Sa	SF
<b>Perleberg</b>					
923	08:20	17:55	28	-	-
<b>Wittenberge</b>					
940	06:40	18:21	8	-	-
941	07:00	19:16	14	-	-

Tabelle A-2: Angebot der Stadtbusverkehre im Landkreis Prignitz (Stand 2013)

## 2.2.6 Entwicklung der Verkehrsleistung

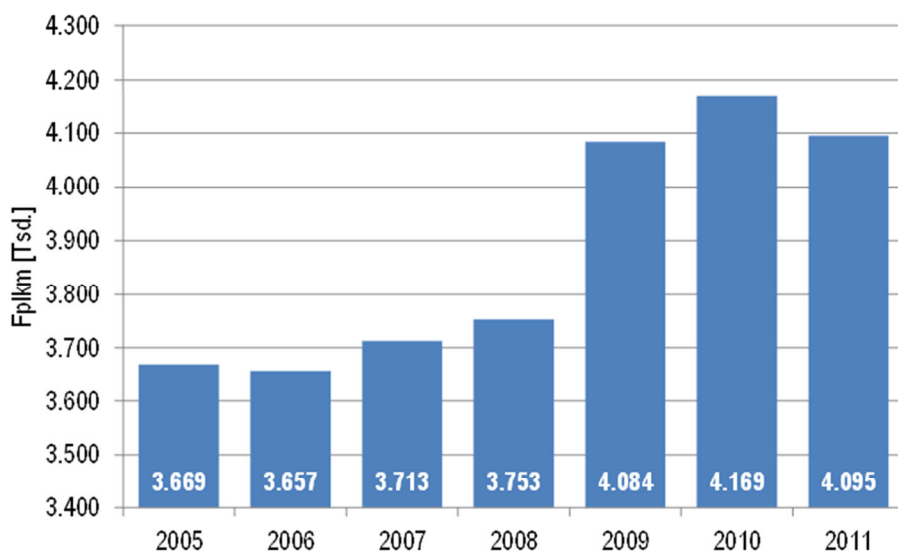


Abbildung A-12: Entwicklung des Fahrplanangebotes im Landkreis [Tsd. Fahrplankilometer pro Jahr]<sup>8</sup>

Die obige Grafik zeigt, dass die Fahrplankilometer seit 2009 bei durchschnittlich 3,8 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr lagen.

<sup>8</sup> Quelle: Statistisches Jahrbuch des Landkreises Prignitz 2011

## 2.2.7 Entwicklung der Nachfrage

Die Nachfrage im Landkreis Prignitz hat sich in den letzten Jahren leicht rückläufig entwickelt:

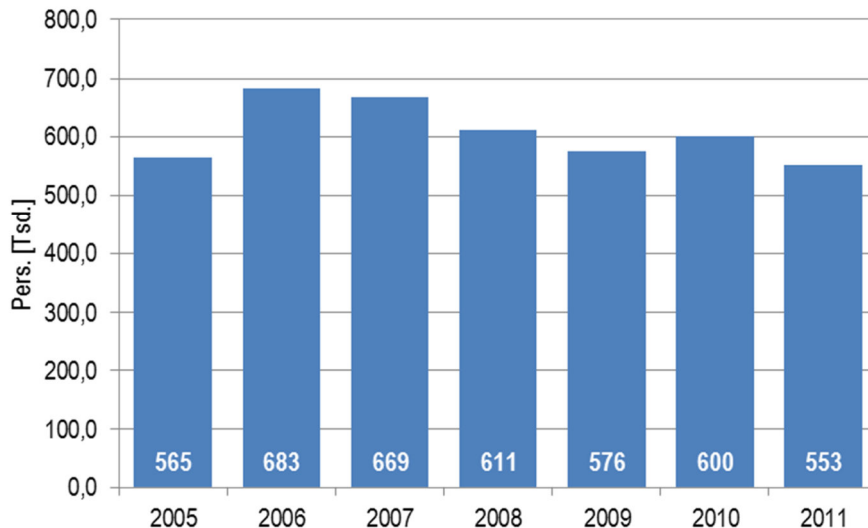


Abbildung A-13: Entwicklung der Nachfrage im üÖPNV (Tsd. beförderte Personen pro Jahr)<sup>9</sup>

Eine im Zeitraum 2011/2012 durchgeführte Verkehrserhebung bestätigt diese Zahlen. In dieser Erhebung wurden für die VGP 1.402.626 Linienbeförderungsfälle ermittelt. Die Zahl der Linienbeförderungsfälle ist im Vergleich zum Wert aus 2010 um ca. 3% gesunken. Ein ähnliches Bild ergibt sich bei den Personenkilometern. Hier ist der Wert von 20.939.452 Pkm in 2010 auf 20.232.934 Pkm in 2011/12 gesunken. Das entspricht einem Rückgang von ebenfalls ca. 3%<sup>10</sup>.

Die Nachfrage auf den einzelnen Linien ist jedoch sehr unterschiedlich ausgeprägt und ist in der Abbildung A-14 für die einzelnen Linien dargestellt.

Die nachfragestärksten Linien sind die Linien 924 (Perleberg- Wittenberge), 925 (Wittenberge - Lenzen) und 930 Perleberg - Karstädt.

Die ermittelte Fahrausweisstruktur zeigt die unterschiedliche Nutzung durch die Fahrgastgruppen. So wurden im Stadtverkehr 75% Jedermann-Fahrausweise genutzt. Im Regionalverkehr hingegen waren 64% der erfragten Fahrausweise Schülerzeitkarten.

Der Regionalverkehr wird wie in ländlichen Räumen üblich vor allem durch den Schülerverkehr geprägt. Der Stadtverkehr jedoch wird vorwiegend durch Jedermannfahrgäste genutzt, was sich auch in den erhobenen Reisezwecken widerspiegelt. Im Stadtverkehr nutzen 48% der Fahrgäste den Bus für Einkäufe und Besorgungen und weitere 14% für die Freizeit. Im Regionalverkehr wird der Bus für 70% der Fahrten im Ausbildungsverkehr und nur zu 11% für Einkauf und Besorgung genutzt.

<sup>9</sup> Quelle: Statistisches Jahrbuch des Landkreises Prignitz 2011

<sup>10</sup> Quelle: Bericht zur Verkehrserhebung VGP 2011 und 2012 - Hochrechnung und Auswertung, 09.11.2012



Die ermittelten stark nachgefragten Linien im Regionalverkehr und die Stadtverkehre sollten dementsprechend weiterhin gestärkt werden, um die Nutzung durch den Jedermannverkehr weiter zu erhöhen.

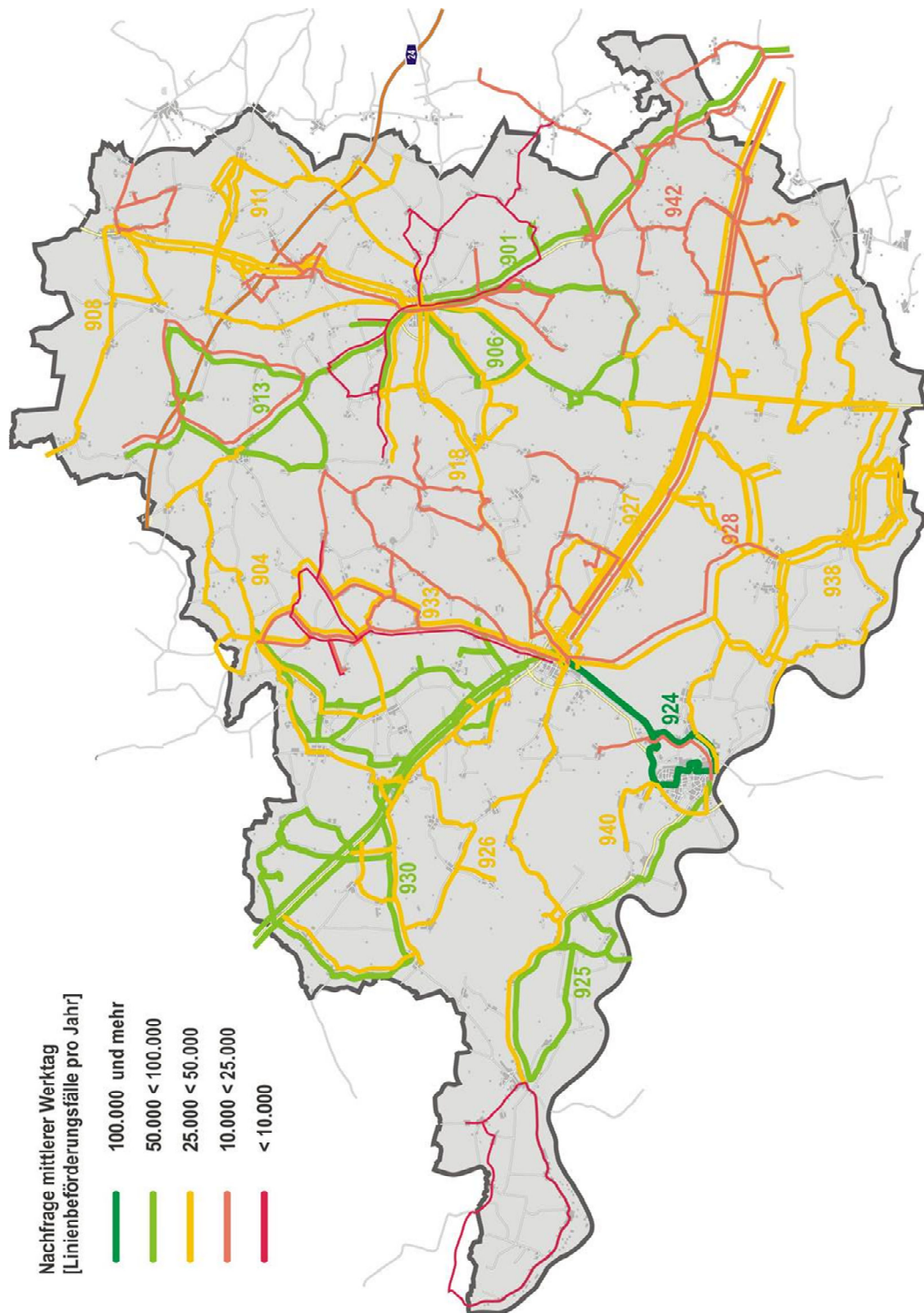


Abbildung A-14: Liniennachfrage 2011/12 an einem mittleren Werktag (LBF)<sup>11</sup>

<sup>11</sup> LBF = Linienbeförderungsfälle



## 2.2.8 Flexible Bedienung

Im gesamten Landkreis Prignitz wird durch die VGP wochentags zusätzlich zu den festen Linienfahrten eine flexible Bedienung auf dem Liniennetz angeboten. Auf den Linien 910 und 913 wird ein fahrplangebundener Rufbus angeboten.

Die Anmeldung muss jeweils mindestens 1 Stunde vor Fahrtantritt erfolgen. Für die Nutzung des Rufbusses wird ein Komfortzuschlag in Höhe von 1,00 Euro erhoben.

### **Bewertung Regional- und Stadtbusverkehr**

Der üÖPNV erschließt alle Gemeinden im Landkreis Prignitz und ist in seiner Linieneinführung auf die Mittelzentren Wittenberge, Perleberg und Pritzwalk ausgerichtet.

Der Regionalbusverkehr ist dabei wie in anderen Landkreisen durch den Schülerverkehr geprägt und orientiert sich in seiner räumlichen und zeitlichen Lage an den zu befördernden Schülern.

Im Gegensatz dazu ist das Angebot in den Stadtverkehren sowohl an Schul- als auch an Ferientagen gleichermaßen regelmäßig und vertaktet. Jedoch besteht an Wochenenden weder ein Angebot im Stadtverkehr noch im Rufbusverkehr.

## 2.3 Verknüpfungen

### 2.3.1 Verknüpfungen im SPNV

Im Landkreis Prignitz ist der Bahnhof Wittenberge als ICE-Halt die Schnittstelle zum Schienenpersonenfernverkehr.

Regionaler Verknüpfungspunkt im Schienenpersonennahverkehr ist neben Wittenberge der Bahnhof Pritzwalk.

Die Anschlüsse innerhalb des SPNV-Netzes werden gesichert.

### 2.3.2 Verknüpfungen SPNV - üÖPNV

Im Landkreis Prignitz sind folgende Bahnhöfe als Verknüpfungsstellen zwischen SPNV und üÖPNV ausgewiesen:

- Wittenberge
- Perleberg
- Pritzwalk
- Bad Wilsnack
- Glöwen
- Karstädt
- Meyenburg

Ein Anschluss zwischen zwei Verkehrsmitteln wird als Direktanschluss gewertet, wenn zwischen Ankunft des ersten und Abfahrt des zweiten Verkehrsmittels ein Zeitraum von maximal 10 Minuten besteht. Eine Übergangszeit von bis zu 20 Minuten ist noch als vertretbar anzusehen<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> FGSV: Verlässliche Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr, 2004

Die Übergangszeit muss einerseits eine möglichst minimale Gehzeit zwischen den Verkehrsmitteln und andererseits einen gewissen Verspätungspuffer berücksichtigen. Für die Bewertung der Anschlusssituation im Landkreis wurde daher ein Umstiegszeitraum von 5...20 Minuten gewählt, in dem ein Anschluss als gesichert angesehen wird.

### **Bewertung**

Die Anschlüsse zwischen den SPNV- und den Stadtbuslinien in Perleberg und Wittenberge werden grundsätzlich sichergestellt. Es bestehen jedoch Defizite bei den zeitlichen Anschlüssen zwischen SPNV und den Regionalbussen:

- Wittenberge, Bahnhof:
  - RB 30 aus Magdeburg zum Stadtverkehr 941 (Übergangszeit 25 Minuten) und zur 925 (Übergangszeit 23 Minuten)
  - Stadtverkehr 941 zum RE 6 nach Berlin (Busankunft 1 Minute nach SPNV-Abfahrt)
  - 925 aus Lenzen zum RE 2 nach Berlin (Übergangszeit 25 Minuten), RB 30 aus Magdeburg zur 925 (Übergangszeit 23 Minuten)
  - alle Anschlüsse üÖPNV - RE 6 nach Berlin (Übergangszeit ca. 1 Stunde bzw. weniger als 5 Minuten)
- Perleberg, Bahnhof:
  - keine Anschlüsse zwischen Bus-Bahn zum RE 6 aus/nach Wittenberge (Parallelverkehr RE 6 und 924)
  - 924, 928, 930 zur Bahn nach Berlin (zz. Ankunft Bus nach Abfahrt Bahn)
- Pritzwalk, Bahnhof:
  - Außer von der Linie 901 zur RE6 keine Anschlüsse zwischen Bus-Bahn bzw. Bahn-Bus

Die Bahnhöfe Pritzwalk, Groß Pankow, Perleberg und Weisen sollen durch die DB AG ab 2015 umgebaut werden, um die Einstiegsmöglichkeiten in die Bahn erleichtern.

### 2.3.3 Verknüpfungen üÖPNV - üÖPNV

Wichtige Verknüpfungspunkte innerhalb des üÖPNV sind die folgenden Haltestellen:

- Perleberg, ZOB
- Wittenberge, ZOB
- Pritzwalk, Bahnhof

Diese stellen die Vernetzung der Stadt- und Regionalbuslinien untereinander mit kurzen, sicheren und barrierefreien Wegen sicher.

### **Bewertung**

Anschlüsse innerhalb des üÖPNV werden im Rahmen der Möglichkeiten sichergestellt. Längere Übergangszeiten sind z. T. jedoch nicht auszuschließen, da insbesondere bei der Flächenerschließung die Fahrplanlagen der einzelnen Fahrten vor-

rangig von den Erfordernissen des Schüler- und Ausbildungsverkehrs bestimmt werden.

### 2.3.4 Intermodale Verknüpfungen

Intermodale Verknüpfungen sind als Übergangsmöglichkeiten zwischen ÖPNV und Individualverkehrsmitteln (Pkw, Fahrrad) unverzichtbarer Bestandteil eines integrierten ÖPNV-Angebotes (P+R, B+R). Durch die Vernetzung der öffentlichen mit den individuellen Verkehrsmitteln können durchgängige Beförderungsketten zum gegenseitigen Vorteil der Teilsysteme geschaffen werden.

Im Landkreis Prignitz sind folgende SPNV-Zugangsstellen mit Pkw- bzw. Fahrradabstellanlagen versehen:

	P + R	B + R	Taxi
Wittenberge	x	x	x
Perleberg	x	x	x
Bad Wilsnack	x	x	x
Glöwen	x	x	x
Karstädt	x	x	-
Weisen	-	-	-
Groß Pankow	-	-	-
Pritzwalk	x	-	x

## 2.4 Prognose

Der Motorisierungsgrad (PKW je 1000 Einwohner) im Landkreis Prignitz liegt derzeit bei 549 und ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. Das bedeutet, dass die Zahl der Einwohner, die auf ÖPNV-Angebote angewiesen sind, sinkt.

Die Anzahl der unter 18-jährigen wird wie die Anzahl der Schüler im Landkreis bis zum Jahr 2020 weiter sinken bzw. sich nur leicht wieder erhöhen. Durch diese Umstände verringert sich die Anzahl der „Zwangsnutzer“ des ÖPNV.

Der Anteil der über 64-jährigen wird hingegen weiter ansteigen. Diese Zielgruppe wird zunehmend mobiler und bildet vor allem im Marktsegment des Tourismus- und Freizeitverkehrs eine bedeutender werdende Nachfragegruppe. Es ist daher anzustreben, die Gruppe der wahlfreien ÖPNV-Nutzer verstärkt anzusprechen und die verringerte ÖPNV-Nachfrage in der Schülerbeförderung durch eine steigende Nachfrage im Tourismus-, Freizeit- und Berufsverkehr weitestgehend zu kompensieren.

Hierfür ist es wichtig, die Verknüpfung zum Beispiel zum Fahrradverkehr, vor allem an den Schnittstellen zu überregionalen Radwegen, zu stärken. Das Fahrrad als Zu- und Abbringer zum ÖPNV vergrößert den Einzugsbereich einer Haltestelle um fast

das Zehnfache<sup>13</sup>. Dies ist besonders im ländlichen Raum wie hier im Landkreis von Bedeutung. Entsprechend wichtig ist die Qualität der Abstellanlagen.

Im Nahverkehr muss dabei einerseits die Daseinsvorsorge gesichert werden, andererseits besteht der Zwang, die Effizienz im ÖPNV zu erhöhen.

Das folgende Kapitel soll entsprechende Anforderungen an das Verkehrsangebot formulieren und dabei die Bedürfnisse aller Bürger im Landkreis nach Mobilität berücksichtigen.

---

<sup>13</sup> H. Topp: Öffentliches Auto und privater ÖPNV in DER NAHVERKEHR, 06/2013

## **B KONZEPTION ZUR GESTALTUNG DES ÖPNV**

---

Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des üÖPNV im Landkreis Prignitz, indem der Aufgabenträger die Anforderungen an das künftige Verkehrsangebot definiert.

Der Teil B des Nahverkehrsplanes umfasst die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen und sichert die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen für die Nutzung des ÖPNV.

Der Landkreis Prignitz als Aufgabenträger für den übrigen Öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV) berücksichtigt bei der Verkehrsplanung alle sich aus Teil A ergebenden Erfordernisse, insbesondere notwendige Grundlagen für die Verkehrserstellung. Er beachtet die Bevölkerungsstruktur, die Schulentwicklungsplanung und die Siedlungsstruktur sowie die Auswirkungen der diese prägenden Faktoren.

Der Landkreis Prignitz ist als Aufgabenträger für den üÖPNV für die Daseinsvorsorge und damit für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV auf seinem Territorium (§ 8 Absatz 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)) zuständig. Er definiert dazu im Folgenden die grundsätzlichen Anforderungen in diesem Nahverkehrsplan.

Die im Landkreis Prignitz zu erstellenden Verkehrsleistungen folgen einer dreistufigen Gliederung. Basis der Verkehrsleistungen ist dabei die Beförderung aller nach der Schülerbeförderungssatzung zu befördernden Schülerinnen und Schüler. Dieses Grundangebot wird durch die für Jedermann-Nutzungen vorzuhaltenden Verkehrsleistungen ergänzt. Um einen individuellen und bedarfsgerechten üÖPNV zu leisten, soll das Verkehrsangebot durch eine flexible Verkehrsbedienung ausgestaltet werden.

Der SPNV als Teil des öffentlichen Verkehrs und der ÖPNV als bedeutendes Verkehrsmittel im Gesamtverkehrssystem können nur erfolgreich sein, wenn das Verkehrsangebot so aufeinander abgestimmt ist, dass sie sich optimal ergänzen, Wahlfreiheit des Verkehrsmittels besteht und die Verkehrsmittel sinnvoll kombiniert werden können.

## 1. Zielstellungen

Es sind grundsätzlich folgende Anforderungen in der hier vorgenommenen Prioritätsfolge zu erfüllen:

- Der Schüler- und Ausbildungsverkehr, der den Schwerpunkt der Verkehrsnachfrage darstellt, ist durch das Angebot auf den Linien mit Linienverkehr nach § 42 PBefG entsprechend der Satzung für die Schülerbeförderung im Landkreis Prignitz sicherzustellen. Dabei ist unter Beachtung der konkreten Schulanfangs- und -endzeiten zumindest auf eine Hinfahrt und in der Regel auf zwei Rückfahrten je Schule zu orientieren. Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, jeden nach der vorstehenden Satzung beförderungspflichtigen Schüler auf dem Gebiet des durch ihn beantragten Linienbündels tatsächlich zu befördern. Das Verkehrsunternehmen ist ferner verpflichtet, mit seinem Fahrplan im Hinblick auf die beantragten Linienwege, die Beförderungs- und Wartezeiten gemäß den Regelungen der Satzung für die Schülerbeförderung im Landkreis Prignitz zu erfüllen. Ergänzend hierzu entspricht es dem öffentlichen Verkehrsinteresse, dass Schüler, auch soweit sie landkreisfremd sind, zu dort besuchten Schulen befördert werden, soweit nicht ein ausreichendes Verkehrsangebot aus diesem Landkreis existiert. Dies gilt entsprechend für den Rückweg.
- Öffentliche Mobilitätsbedürfnisse außerhalb des Schüler- und Ausbildungsverkehrs, also solche zu anderen Verkehrszwecken als Ausbildung und Schule, sind als Jedermann-Nutzung als Linienverkehr nach § 42 PBefG darzustellen.
- Der Aufgabenträger sieht die in der **Anlage 1** dargestellten Verbindungsachsen für den Jedermannverkehr, d.h. außerhalb des Schüler- und Ausbildungsverkehrs, als für die Daseinsvorsorge notwendig an. Eine darüber hinaus gehende Erschließung mit fahrplangebundenen festen Linienangeboten außerhalb des Schüler- und Ausbildungsverkehrs stellt mangels nachhaltigen Beförderungsbedarfs ein Überangebot dar. Hinsichtlich der Mindestbedienung wird in der Tabelle B-2 Bezug genommen.
- In Ergänzung zu den in der **Anlage 1** genannten Verbindungsachsen soll der Verkehrsraum des Landkreises außerhalb des Schüler- und Ausbildungsverkehrs in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage (< 5 Fahrgäste/Stunde und Richtung) durch ein System der flexiblen Bedienung erschlossen werden.
- Es sind klare Linienwege mit direkten Linienführungen (auch im Schüler- und Ausbildungsverkehr) vorzusehen. Wechselnde Routen sind weitestgehend zu vermeiden, wenn der Schüler- und Ausbildungsverkehr dieses zulässt.
- Linienführung und Verkehrsleistung des Busverkehrs auf schienenparallelen Relationen sind dahingehend zum SPNV abzustimmen, dass sich nichtkonkurrierende bzw. kooperierende Angebote ergeben (flächenerschließende Wirkung des Busses zwischen den eingebundenen zentralen Orten, zeitlicher Versatz der Fahrten).
- Das üÖPNV-Netz im Landkreis Prignitz hat im Bereich der Jedermann-Nutzung die Zubringerfunktion zum SPNV zu sichern. Erforderliche Anschlüsse Bus-Bahn sind herzustellen.

- Die Verkehrserschließung soll so erfolgen, dass eine bedarfsgerechte Bedienung aus festen Fahrplanfahrten und aus linienweggebundenen flexiblen Bedienformen entsteht.
- Das System der flexiblen Bedienung, welches die Verkehre mit festem Fahrplanangebot ergänzt, bedarf einer Voranmeldung vor Fahrtdurchführung. Es ist Bestandteil des Linienverkehrs nach § 42 PBefG und ist entweder auf genehmigten Linienwegen von und zu Haltestellen oder vollflexibel in genehmigten Räumen sowie von und zu Schnittstellen durchzuführen (Vgl. Anlage 1). Eine Haustür-zu-Haustürbedienung ist ausgeschlossen.

## 2. Linienbündelung

Soweit es die Zielsetzung von § 8 PBefG erfordert, können Linienverkehrsgenehmigungen für eine oder mehrere Linien gemäß § 9 Absatz 2 PBefG gebündelt erteilt werden. Eine Linienbündelung ist stets dann sinnvoll, wenn in Folge der Eigenart des zu überplanenden Verkehrsgebietes, in Ansehung der Bevölkerungsstruktur sowie im Hinblick auf die Qualität des Verkehrsangebotes auch im Sinne einer wirtschaftlichen und integrierten Verkehrsbedienung eine einheitliche Verkehrserstellung geboten ist. Das Bedienegebiet des Landkreises Prignitz bietet im Hinblick auf die Bevölkerungszahlen, insbesondere jedoch im Hinblick auf deren Rückgang, auch in Ansehung der Landkreisfläche die Voraussetzungen für eine einheitliche Verkehrserstellung. Eine Linienbündelung ist daher geboten. Dies ergibt sich auch daraus, dass eine jeweils isolierte wirtschaftliche Betrachtung von Einzellinien wegen der Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur zu unververtretbaren Ergebnissen führt. Das Zulassen der Verkehrsgestaltung mittels Verkehrsraumserschließung durch Einzellinien könnte dazu führen, dass Verkehrsunternehmen lediglich erlösstärkere Linien beantragen und somit die notwendige Raumserschließung in dem flächigen Landkreis beeinträchtigt oder gar ausgeschlossen wäre.

Die Linienbündelung umfasst Linien, die räumlich, nachfrageseitig und funktional in einem Zusammenhang stehen und damit eine verkehrliche und betriebswirtschaftliche Optimierung ermöglichen. Damit wird die Voraussetzung für eine wirtschaftliche, kundengerechte und betrieblich sinnvolle Verkehrsgestaltung geschaffen. Ein wesentlicher Effekt der Linienbündelung ist dabei, dass ertragsstärkere und ertragsschwächere Linien zusammengefasst werden können. Damit wird das Herausbrechen lukrativer Linien aus dem Gesamtzusammenhang verhindert und stattdessen ein Ausgleich zwischen niedrigen und hohen wirtschaftlichen Risiken erreicht. Insgesamt muss die Wirtschaftlichkeit innerhalb der Linienbündelung gewährleistet sein.

Die gebündelte Erteilung von Genehmigungen sichert also die Umsetzung einer integrierten Nahverkehrsbedienung für den Fahrgast und eine wirtschaftliche Ausgestaltung des Verkehrs mit einer im Ergebnis möglichst geringen Belastung des öffentlichen Haushaltes. Für die Fahrgäste sollen sich weiterhin keine negativen Auswirkungen ergeben (z.B. keine Zunahme des Umsteigezwanges).

Unter Beachtung der Größe und Struktur des Planungsraumes Landkreis Prignitz, der bestehenden funktionalen Zusammenhänge zwischen den Linien und dem Ziel des Erreichens einer attraktiven Verkehrsbedienungs für jeden Fahrgast und unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erachtet es der Aufgabenträger für den üÖPNV im Landkreis Prignitz als sinnvoll, den Verkehr in 2 Linienbündeln zu strukturieren. Aufgrund der Verflechtungen zwischen Umland und den jeweiligen Mittelzentren bietet sich eine Bündelung dieser Gebiete an. Daher erachtet es der Aufgabenträger als zweckmäßig, das Einzugsgebiet der Mittelzentren Wittenberge-Perleberg und Pritzwalk (- Wittstock) jeweils zu einem Linienbündel zusammenzufassen (Vgl. Anlage 5).

### 3. Erschließungsqualität

#### 3.1 Räumliche Erschließung

Wohnplätze<sup>14</sup> mit mindestens 200 Einwohnern und Einrichtungen mit einem entsprechenden Quelle-/ Zielpotenzial (Arbeits-, Ausbildungs-, Schulplätze; Einkaufs-, Freizeit-, medizinische Einrichtungen u. ä.), sollen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen werden.

Ein Wohnplatz gilt als erschlossen, wenn sich 80 % der Einwohner im fußläufigen Einzugsbereich einer Haltestelle von öffentlichen Verkehrsmitteln befinden. Als zumutbarer fußläufiger Einzugsbereich gilt dabei eine Luftlinienentfernung von ca. 400 m im ÖPNV-Kerngebiet und von ca. 600 m im sonstigen Gebiet zur nächsten Haltestelle<sup>15</sup>. Darüber hinaus ist die Möglichkeit von Bedarfsausstiegshaltestellen in Betracht zu ziehen, um die Erschließungsqualität, vor allem für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, zu verbessern.

---

<sup>14</sup> Die Definition des Begriffes Wohnplatz ist den Begriffsbestimmungen zu entnehmen.

<sup>15</sup> Vgl. VDV - Schrift 4: Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, 2001.



## 3.2 Netz- und Bedienkonzept

### 3.2.1 Hierarchie des Verkehrsnetze

Der öffentliche Personennahverkehr im Planungsraum Landkreis Prignitz wird maßgeblich durch die Verkehrsmittel Eisenbahn und Bus gewährleistet. Das ÖPNV-Netz wird wie folgt gegliedert:

Kategorie	Verkehrsträger	Funktion
Grundnetz	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindung von zentralen Orten des Landkreises Prignitz</li> <li>• Verbindung des Planungsraumes mit zentralen Orten innerhalb und außerhalb des Landkreises</li> </ul>
	Regionalbus (üÖPNV)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ergänzung des SPNV-Netzes mit fest definierten Verbindungsachsen</li> </ul>
Regionalnetz	Regionalbus (üÖPNV)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ergänzung des Grundnetzes auf fest definierten Relationen (Regionalachsen)</li> <li>• Erschließung der Fläche durch Integration des Schülerverkehrs in den Linienverkehr</li> </ul>
	Stadtbus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedienung der Städte Perleberg, Wittenberge und Pritzwalk</li> </ul>
Ergänzungsnetz	Flexible Bedienformen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erschließung der Fläche durch Integration flexibler Bedienformen auf Fahrtwegen der Linien und in definierten Bedienräumen sowie Zuführung zu ausgewiesenen Umstiegspunkten</li> </ul>
	Elbfähren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verknüpfung mit dem angrenzenden Landkreis Lüchow-Danneberg</li> </ul>

Tabelle B-1: Gliederung des Liniennetzes

### 3.2.2 Grundnetz

Das Grundnetz stellt zum einen Verbindungen zwischen dem Planungsraum und den zentralen Orten des Umlandes im Zuge überregional bedeutender sowie regional bedeutender Verkehrsachsen her.

Zum anderen werden nachfragestarke Relationen ohne SPNV-Zugang über Verbindungsachsen bedient.

Das Grundnetz wird vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und vom übrigen öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV) bedient.

Für den Korridor Meyenburg/Putlitz - Pritzwalk - Neustadt (Dosse) (KBS 209.73/209.74) wird aktuell eine ergebnisoffene Studie erstellt, welche auf eine verkehrlich möglichst attraktive und nach 2014 dauerhaft finanzierbare Bedienung unter Berücksichtigung des Güterverkehrs abzielt und im Planungsraum des Landkreises Anwendung finden soll.

Die Mindestbedienung der Verbindungsachsen mit Linienverkehr ist in Kapitel 3.3 konkretisiert dargestellt. Soweit sich Überlagerungen von Linien ergeben, sollen die zeitlichen Abstände zwischen den Fahrten einheitlich sein (Vermeidung von Fahrtenhäufungen einerseits und Angebotslücken andererseits). Bestehende Angebote im ÖPNV-Netz sind zu beachten. Die aufgeführten Verknüpfungen sind entsprechend den fahrplantechnologischen Möglichkeiten umzusetzen (vgl. Kapitel 0). Es werden die folgenden Verbindungsachsen innerhalb des Landkreises bzw. in benachbarte Zentren als im öffentlichen Verkehrsinteresse stehend wie folgt umschrieben:

---

#### **Verbindungsachsen im Grundnetz Jedermann-Nutzung**

A1: Lenzen - Wittenberge

A2: Wittenberge - Perleberg

A3: Perleberg - Karstädt<sup>1)</sup>

A4: Perleberg - Berge

A5: Pritzwalk - Gumtow - Kyritz

A6: Pritzwalk - Meyenburg<sup>2)</sup>

<sup>1)</sup>... Nachfragegerechte Weiterführung bis Grabow bzw. Ludwigslust    <sup>2)</sup>... Bei Wegfall der KBS 209.74

---

Die parallel zum SPNV führende Verbindungsachse A2 ist zeitlich und räumlich so zum SPNV abzustimmen, dass sich nichtkonkurrierende bzw. kooperierende Angebote ergeben. Die räumliche Abstimmung wird erreicht, da die Verbindungsachse die Städte Wittenberge und Perleberg kleinräumig erschließt.

### **3.2.3 Regionalnetz**

#### **Regionalverkehr**

Das Regionalnetz erschließt zum einen die Fläche im Zuge der Integration des Schülerverkehrs in den Linienverkehr und fungiert zum anderen im Rahmen des Jedermannverkehrs als Zubringer zum Grundnetz.

Weiterhin dient es im Rahmen der Stadtverkehre in Perleberg, Wittenberge und Pritzwalk der Erschließung der Kerngebiete dieser Städte.

Das Regionalnetz wird vom übrigen öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV) bedient.

Die Mindestbedienung für das Regionalnetz ist in Kapitel 3.3 konkretisiert dargestellt. Soweit sich Überlagerungen von Linien ergeben, sollen die zeitlichen Abstände zwischen den Fahrten einheitlich sein (Vermeidung von Fahrtenhäufungen einerseits und Angebotslücken andererseits). Bestehende Angebote im ÖPNV-Netz sind zu beachten. Die aufgeführten Verknüpfungen sind entsprechend den fahrplantechnologischen Möglichkeiten umzusetzen (vgl. Kapitel 4.1.1).

Es werden die folgenden Relationen als im öffentlichen Verkehrsinteresse des Jedermannverkehrs stehend wie folgt umschrieben:

---

### **Verbindungsachsen im Regionalnetz Jedermann-Nutzung**

R1: Pritzwalk - Putlitz - Berge - Karstädt

R2: Perleberg - Bad Wilsnack

R3: Lenzen - Perleberg

R4: Pritzwalk - Hoppenrade - Lindenberg

---

### **Stadtverkehr Wittenberge**

Der Landkreis Prignitz gewährleistet als Aufgabenträger für den üÖPNV die Bedienung und Erschließung der Stadt Wittenberge nach den für den ländlichen Raum geltenden Standards und der im Kapitel 3.3 benannten Mindestbedienung.

Weitergehende, insbesondere taktverdichtende Angebote sind vom finanziellen Engagement der Stadt Wittenberge abhängig.

Der Stadtverkehr erschließt alle wesentlichen Quellen und Ziele des Kerngebietes der Stadt Wittenberge. Eine Darstellung ist der Anlage 2 zu entnehmen. Die Bedienung des Stadtverkehrs mit Linienverkehr erfolgt in der in Kapitel 3.3 dargestellten Form.

Zentraler Verknüpfungspunkt aller üÖPNV-Linien in der Stadt Wittenberge ist die Haltestelle Wittenberge, ZOB. Der Stadtverkehr ist außerdem nach Möglichkeit am Bahnhof mit dem SPFV in und aus Richtung Hamburg sowie mit dem SPNV in und aus Richtung Berlin mit fahrgastfreundlichen Übergangszeiten zu verknüpfen.

### **Stadtverkehr Perleberg**

Der Landkreis Prignitz gewährleistet als Aufgabenträger für den üÖPNV die Bedienung und Erschließung der Stadt Perleberg nach den für den ländlichen Raum geltenden Standards und der im Kapitel 3.3 benannten Mindestbedienung.

Weitergehende, insbesondere taktverdichtende Angebote sind vom finanziellen Engagement der Stadt Perleberg abhängig.

Der Stadtverkehr erschließt alle wesentlichen Quellen und Ziele des Kerngebietes der Stadt Perleberg. Eine Darstellung ist der Anlage 3 zu entnehmen. Die Bedienung des Stadtverkehrs mit Linienverkehr erfolgt in der in Kapitel 3.3 dargestellten Form.

Zentraler Verknüpfungspunkt aller üÖPNV-Linien und SPNV-Linien in der Stadt Perleberg ist die Haltestelle Perleberg, ZOB bzw. Bahnhof<sup>16</sup>. Der Stadtverkehr ist

---

<sup>16</sup> Perleberg, ZOB befindet sich auf dem Bahnhofsvorplatz von Perleberg

nach Möglichkeit mit dem SPNV in und aus Richtung Berlin bzw. Wittenberge mit fahrgastfreundlichen Übergangszeiten zu verknüpfen.

### **Stadtverkehr Pritzwalk**

Der Landkreis Prignitz gewährleistet als Aufgabenträger für den üÖPNV die Bedienung und Erschließung der Stadt Pritzwalk nach den für den ländlichen Raum geltenden Standards und der im Kapitel 3.3 benannten Mindestbedienung. Der Stadtverkehr Pritzwalk ist während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes einzurichten.

Weitergehende, insbesondere taktverdichtende Angebote sind vom finanziellen Engagement der Stadt Pritzwalk abhängig.

Der Stadtverkehr erschließt alle wesentlichen Quellen und Ziele des Kerngebietes der Stadt Pritzwalk. Eine Darstellung ist der Anlage 4 zu entnehmen. Die Bedienung des Stadtverkehrs mit Linienverkehr erfolgt in der in Kapitel 3.3 dargestellten Form.

Zentraler Verknüpfungspunkt aller üÖPNV-Linien und SPNV-Linien in der Stadt Pritzwalk ist die Haltestelle Pritzwalk, Bahnhof. Der Stadtverkehr ist nach Möglichkeit mit dem SPNV in und aus Richtung Berlin bzw. Wittenberge mit fahrgastfreundlichen Übergangszeiten zu verknüpfen.

#### **3.2.4 Flexible Verkehrsbedienung**

Die flexible Erschließung der Verkehrsräume zwischen den Verbindungsachsen erfolgt durch einen bedarfsgesteuerten Flächenbetrieb. Die bedarfsabhängige Bedienung kann einzelne Kurse einer Linie oder komplette eigenständige Linien umfassen.

Wesentliche Funktion ist dabei das Zu- und Abbringen von Fahrgästen aus der Fläche zu definierten Schnittstellen (Vgl. Anlage 1) mit den Verbindungsachsen bzw. mit dem SPNV sowie mit den beiden Elbfähren.

Grundsätzlich sind fortlaufend die Möglichkeiten zur Erschließung von Orten abseits des Linienweges (Stichfahrten), z.B. über Rufbushaltestellen<sup>17</sup>, zu prüfen und ggf. umzusetzen.

Die flexible Verkehrsbedienung soll dabei mindestens im Zeitraum von 06.00 - 20.00 Uhr angeboten werden (vgl. Kapitel 3.3.). Es ist sicherzustellen, dass der Fahrgast täglich von 06.00 bis 19.00 Uhr seinen Fahrtwunsch anmelden kann. Die Anmeldung selbst soll unkompliziert über eine einheitliche Telefonnummer und andere geeignete Medien wie SMS, Internet, App etc. erfolgen können.

Durch eine bedarfsabhängige alternative Bedienung kann die Wirtschaftlichkeit des gesamten ÖPNV verbessert werden, ohne dabei Abstriche auf der Angebotsseite vornehmen zu müssen. Indem in Schwachlastzeiten bei Bedarf die Linienbusfahrten durch kleinere, sparsame Fahrzeuge ersetzt werden und nur bei tatsächlicher Nachfrage verkehren, entfallen unwirtschaftliche Leerfahrten. Voraussetzung für derartige Bedienformen ist, dass die benötigten Fahrzeuge kurzfristig und ohne lange Anfahrtswege verfügbar sind. Für die Fahrtendurchführung kommen daher vorran-

<sup>17</sup> Anfahrt auf Anforderung per Knopfdruck an der Haltestelle, Beispiel: Regionalbus Braunschweig (RBB).

gig Taxi- und Mietwagenunternehmen sowie regionale Busunternehmen in Betracht. Zur Sicherung von Anschlüssen müssen die Fahrzeuge über Funk, Mobiltelefon oder PDA zumindest mit der Einsatzzentrale kommunizieren können.

Als Maß für die Einführung alternativer Betriebsformen kann das Absinken der Nachfrage auf unter 5 Personenfahrten je Stunde und Richtung gelten.

### 3.3 Zeitliche Erschließung (Bedienungshäufigkeit)

#### 3.3.1 Bedienungshäufigkeit

Der Bedienzeitraum für den üÖPNV als Gesamtangebot im Landkreis Prignitz unter Einbindung fester Linienfahrten und flexibler Bedienung wird auf den Zeitraum 05.00 - 20.00 Uhr täglich festgelegt.

Das stündliche Gesamtangebot für die Wohnplätze<sup>18</sup> im Landkreis Prignitz besteht aus festen Fahrplanfahrten und einer ergänzenden flexiblen Bedienung in Räumen und Zeiten ohne ein entsprechendes festes Fahrplanangebot.

#### Grundnetz (SPNV)

Das Fahrtenangebot ist entsprechend den Vorgaben des LNVP Brandenburg in Form eines 1-Stunden-Taktes bzw. eines 2-Stunden-Taktes auf den Linien anzubieten.

#### Grundnetz (üÖPNV)

Die Linien auf den Verbindungsachsen sollen ein weitestgehend vertaktetes Fahrtenangebot bereitstellen und bis auf spezielle Schultagsfahrten außerhalb der Taktzeiten möglichst keine Unterschiede in der Bedienung zwischen Schultagen und Schulferien aufweisen. Die Bedeutung dieser Achsen rechtfertigt in der Regel ein durchgängiges Angebot ohne wesentliche Abstriche in der Zeit der Schulferien.

Diese Taktfahrpläne sind die Voraussetzung für eine optimale Verknüpfung der Regionalbuslinien untereinander und mit dem SPNV sowie für eine effiziente Vermarktung des Angebotes. Darüber hinaus erleichtern sie dem Fahrgast die Merkbarkeit der Abfahrtszeiten.

Die auf Verbindungsachsen in den Landkreis Prignitz einfahrenden Linien fremder Verkehrsunternehmen sind über geeignete Verknüpfungen in die Bedienung einzubeziehen.

Regionalbus	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
Montag bis Freitag	05.00 bis 19.00 Uhr	60-Min-Takt
Samstag	08.00 bis 18.00 Uhr	120-Min-Takt
Sonn- und Feiertag	08.00 bis 18.00 Uhr	120-Min-Takt

Tabelle B-2: Mindestbedienung im Regionalbusverkehr (Grundnetz)

<sup>18</sup> Die Definition des Begriffes Wohnplatz ist den Begriffsbestimmungen zu entnehmen.

**Regionalnetz (üÖPNV)**

Die Linien auf den Regionalachsen sollen zusätzlich zu den Fahrten zur Schülerbeförderung ein bedarfsorientiertes festes Fahrtenangebot bereitstellen.

Die Bedienung soll nur dann im festen Linienbetrieb vorgenommen werden, wenn die Nachfrage dauerhaft über 5 Fahrgästen je Fahrt liegt. Ansonsten sind diese Fahrten in flexible Bedienformen zu überführen.

Die auf Regionalachsen in den Landkreis Prignitz einfahrenden Linien fremder Verkehrsunternehmen sind über geeignete Verknüpfungen in die Bedienung einzubeziehen.

Regionalbus	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
Montag bis Freitag (S)	06.00 bis 18.00 Uhr	120-Min-Takt
Montag bis Freitag (F)	08.00 bis 18.00 Uhr	3 Fahrtenpaare

Tabelle B-3: Mindestbedienung im Regionalbusverkehr (Regionalnetz)

**Regionalnetz (Stadtverkehre)**

Auf den Stadtlinien der Städte Wittenberge, Perleberg und Pritzwalk soll die Mindestbedienung mit festen Fahrplanfahrten erfolgen.

Stadtbus	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
Montag bis Freitag	06.00 bis 18.00 Uhr	60-Minuten-Takt
Samstag	08.00 bis 12.00 Uhr	120-Minuten-Takt
	15:00 bis 21:00 Uhr	differenziert
Sonn-/Feiertag	09.00 bis 12.00 Uhr	120-Minuten-Takt
	15:00 bis 21:00 Uhr	differenziert

Tabelle B-4: Mindestbedienung im Stadtbusverkehr

**3.3.2 Pünktlichkeit**

Fahrplanzeiten von festen Linienfahrten im Fahrplan sind verbindlich. Die Einhaltung der Fahrzeiten ist dann als pünktlich einzustufen, wenn nicht objektiv verursachte Verspätungen von maximal 5 Minuten vorkommen. Verfrühungen sind immer als unpünktlich zu werten.<sup>19</sup>

Das gleiche gilt für die Pünktlichkeit bei im Rahmen der Disposition dem Fahrgast bei der Anmeldung zugesagten Abholzeiten im Rahmen der flexiblen Bedienung auf der jeweiligen Linie, die auf der Basis der im Fahrplan stehenden Richtzeiten entstanden sind.

<sup>19</sup> Quelle: Qualitätsstandards im VBB, 2011

## 4. Verbindungsqualität

Dem konsequenten Ausbau eines effektiven Netzes von Verknüpfungspunkten kommt bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV-Netzes eine besondere Bedeutung zu. Die Verknüpfungsstellen sind so weiterzuentwickeln, dass gleichermaßen der zeitliche Aspekt des Umsteigens (minimale Wartezeiten) und der funktionelle Aspekt in Form kurzer Wege, guter Information und Wegweisung, gepflegter Anlagen usw. Beachtung finden.

Die fußläufigen Verbindungen zwischen Bushaltestellen und Bahnhöfen bzw. touristischen Zielpunkten lassen sich oftmals verbessern. Neben einer Verkürzung und barrierefreien Ausstattung der Verbindungen kann dies auch eine bessere Ausschilderung oder eine gestalterische Aufwertung sein.

Die Definition der Übergangszeit muss einerseits die Gehzeit zwischen den Verkehrsmitteln berücksichtigen. Diese sollte durch Investitionen in die Verknüpfungspunkte reduziert werden. Weiterhin muss die Übergangszeit einen gewissen Verspätungspuffer enthalten. Zugleich darf die Übergangszeit nicht zu groß gewählt werden, um die Reisezeit für den Fahrgast nicht unnötig zu verlängern. Bei der Anschlussgewährung sind die tageszeitlich wechselnden Lastrichtungen zu beachten. Die Angebots- und Fahrplanabstimmung zwischen Bussen und Bahnen ist ein wichtiger Punkt für die Gestaltung eines attraktiven ÖPNV. Im Rahmen von Fahrplananpassungen sind dabei die vorhandenen Anschlüsse zu sichern und die Einrichtung neuer, barrierefreier Anschlüsse anzustreben.

### 4.1 Anschluss

#### 4.1.1 Verknüpfung

##### **Verknüpfungspunkte Grundnetz**

Als Verknüpfungspunkte innerhalb des SPNV werden die Bahnhöfe Wittenberge und Pritzwalk definiert. Insbesondere dem Bahnhof Wittenberge kommt als Verknüpfungspunkt zwischen SPNV und SPNV eine hohe Bedeutung zu.

Verknüpfungen des Regionalbusverkehrs mit dem Schienenpersonenverkehr sind vorrangig an folgenden Bahnhöfen sicherzustellen:

- Wittenberge, Bahnhof (Pendlerbeziehungen vorrangig in Richtung Hamburg, in 2. Priorität Anschluss in Richtung Berlin)
- Perleberg, Bahnhof (Anschluss vorrangig in Richtung Wittenberge)
- Pritzwalk, Bahnhof (Anschluss vorrangig in Richtung Wittenberge)
- Karstädt, Bahnhof (Anschluss vorrangig in Richtung Wittenberge)

Dabei ist entsprechend den betrieblichen und organisatorischen Möglichkeiten ein Maximum an Anschlüssen sicherzustellen. Das betrifft auch frühe und späte Anschlüsse zum SPNV (ICE) in Richtung Hamburg, die vor allem für Pendler von Bedeutung sind und zum SPNV.

Im Zielkonzept 2016 des Landesnahverkehrsplanes Brandenburg ist der Bahnhof Wittenberge als Taktknoten zur vollen Stunde ausgewiesen. Hierfür sind die Fahrplanlagen der Linien mit Anschluss an den Bahnhof Wittenberge entsprechend auszurichten.

## Verknüpfungspunkte Regionalnetz

Regionalbuslinien im Regionalnetz sind nach Möglichkeit an den Verknüpfungspunkten des Grundnetzes untereinander bzw. ebenfalls mit dem SPNV zu verknüpfen.

Weiterhin sind an folgenden Verknüpfungspunkten Anschlüsse zum SPNV bzw. zu Regionalbuslinien sicherzustellen:

- Bad Wilsnack, Bahnhof
- Meyenburg, Bahnhof
- Putlitz, Bahnhof (in Abhängigkeit des Verkehrskonzeptes „Region Prignitz-Ruppin ab 2015“)
- Berge, ZOB
- Perleberg, ZOB
- Wittenberge, ZOB

In den Stadtverkehren sind die Linien an folgenden Verknüpfungspunkten mit den Regionalbuslinien bzw. mit dem SPNV zu verknüpfen:

- Perleberg, ZOB
- Wittenberge, ZOB bzw. Wittenberge, Bahnhof
- Pritzwalk, Bahnhof

## Verknüpfungspunkte Ergänzungsnetz

Im Ergänzungsnetz sind die Fahrten der flexiblen Bedienung an definierten Schnittstellen (vgl. Anlage 1) mit Fahrten des Regional- bzw. Grundnetzes zu verknüpfen.

### 4.1.2 Anschlusssicherung

Ein Anschluss zwischen zwei Verkehrsmitteln wird als Direktanschluss betrachtet, wenn zwischen Ankunft des ersten und Abfahrt des zweiten Verkehrsmittels ein Zeitraum von maximal 10 Minuten besteht. Eine Übergangszeit von bis zu 20 Minuten ist noch als vertretbar anzusehen<sup>20</sup>.

Die Sicherung von Anschlüssen ist besonders dort von Bedeutung, wo Fahrgäste häufig umsteigen und bei einem verpassten Anschluss lange Wartezeiten entstehen. Dies ist vor allem bei der Bedienung in ländlichen Räumen bzw. in Schwachlastzeiten der Fall. Durch die vergrößerte Zuverlässigkeit der in den Fahrplänen ausgewiesenen Reisekette kann die Beförderungsqualität erheblich gesteigert werden, was wiederum eine Voraussetzung für die verstärkte Nutzung des ÖV-Angebotes ist.

Für die Anschlussregelungen gibt es drei Kategorien<sup>21</sup>:

- Garantierter Anschluss
- Limitierter Anschluss

<sup>20</sup> Quelle: FGSV-Arbeitspapier Nr. 64: Verlässliche Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr, 2004

<sup>21</sup> Qualitätsstandards im VBB, 2011



- **Vorgesehener Anschluss**

Ein **garantierter Anschluss** wird in jedem Fall gehalten. Er wird vor allem bei Fahrten in Tagesrandlagen oder bei großen Fahrzeugfolgezeiten empfohlen. Garantierte Anschlüsse sind im Landkreis Prignitz in jedem Fall im Ergänzungsnetz zu sichern (Übergang von festen zu flexiblen Fahrten). Es ist außerdem anzustreben, die Übergänge vom SPNV zur jeweils letzten Busabfahrt eines Tages als garantierten Anschluss zu sichern.

Ein **limitierter Anschluss** wird nur bis zu einer bestimmten Verspätung des Zubringerfahrzeuges gehalten. Die genaue Anschlusszeit für den limitierten Anschluss ergibt sich aus den betrieblichen Rahmenbedingungen. Im Landkreis Prignitz sind im Regional- und Grundnetz beim Übergang innerhalb des üÖPNV limitierte Anschlüsse umzusetzen.

Ein **vorgesehener Anschluss** wird bei Verspätung des Zubringerfahrzeuges nicht gehalten. Diese Anschlussregelung wird im Grund- und Regionalnetz beim Übergang vom üÖPNV zum SPNV angewandt, um eine Netzwirkung von Verspätungen zu vermeiden.

Voraussetzung für die **Sicherung von Anschlüssen** ist neben der Berücksichtigung ausreichender Pufferzeiten in den Fahrplänen für einen grundsätzlich pünktlichen Betrieb die Kenntnis der genauen Fahrplanlage und die Möglichkeit zum ständigen Soll-Ist-Vergleich des Fahrzeugstandortes.

Zur Zusammenführung dieser Daten werden rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) eingesetzt. Außerdem können so Störungen frühzeitig erkannt und durch geeignete Maßnahmen beseitigt werden. Der Einsatz von rechnergestützten Betriebsleitsystemen ermöglicht dabei außerdem:

- Informations- und Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrzeug und Leitstelle
- rechnergestützter Fahrbetrieb
- Fahrgastinformation in Zügen und Bussen und an Haltestellen (dynamische Fahrgastinformation)

Wenn Leitsysteme zum Einsatz kommen, wird für die Anschlussstation geprüft, ob bei Verspätungen des Zubringerfahrzeuges planmäßige Anschlüsse gefährdet sind. Das Leitsystem gibt dann entsprechende Anweisungen zur Anschlussgewährung.

Die Anschlussüberwachung erfolgt in der Leitzentrale durch einen **Disponenten**. Dabei ist zu beachten, dass einzelne Verspätungen möglichst nicht in das Gesamtnetz übertragen werden oder sich gar anhäufen. Eine vollständige Sicherung aller Anschlüsse ist auch aus Sicht der Fahrgäste, die ohne Umsteigevorgänge Fahrzeitverlängerungen in Kauf nehmen müssen, nicht zweckmäßig.

Von der Betriebsleitzentrale kann unter Vorgabe einer maximalen Wartezeit auch eine **automatische Anschlussicherung** vorgenommen werden, wobei der Abbringer in Abhängigkeit von Umsteigezeiten und Verspätungen des Zubringers zum Warten aufgefordert wird und vom Leitstellenrechner das Abfahrtsignal erhält.

Gerade in Verkehrsverbänden ist ein funktionierendes Gesamtverkehrsangebot mit einem durchgehenden Qualitätsanschluss für den Fahrgast von Bedeutung. Oft werden in den einzelnen Unternehmen jedoch unterschiedliche Leitsysteme eingesetzt, die nicht miteinander kompatibel sind und so keine unternehmensübergrei-

fenden Abstimmungen ermöglichen. Ein weiterer Schritt ist somit **die betreiberübergreifende Anschlusssicherung**. Um die verschiedenen RBL-Systeme zu koppeln, wurde eine Standardschnittstelle vom VDV entwickelt und veröffentlicht<sup>22</sup>.

Im Landkreis Prignitz ist mindestens an den Verknüpfungspunkten des Grundnetzes die Anschlusssicherung an diesen Schnittstellen mit Leitsystemen umzusetzen und die entsprechenden technischen Voraussetzungen zu schaffen.

Bei Verspätungen sind nach Möglichkeit Störinformationen an die Fahrgäste zu übermitteln.

## 4.2 Erreichbarkeit

Von allen zu erschließenden Wohnplätzen sollen Verbindungen in das nächstgelegene Mittelzentrum bzw. zum nächstgelegenen Ort mit Einrichtungen zur Deckung des Grundbedarfes mit maximal einmaligem Umstieg und einem vertretbaren Zeitaufwand gewährleistet werden. Im Übrigen sollen alle Verbindungen mit möglichst wenigen Umsteigebeziehungen angeboten werden.

Die anzustrebenden Verbindungsqualitäten sind den folgenden Tabellen zu entnehmen:

Reisezeit	MZ	ÖVZ
MZ	60	-
ÖVZ	45	30-45
Gemeinde	60	30

Umstiege	MZ	ÖVZ
MZ	1	-
ÖVZ	1	1
Gemeinde	1	0

Die angegebenen Zeiten sind als anzustrebende Mindestwerte zu betrachten. Bewertungsmaßstab für den wahlfreien Fahrgast ist in der Regel die Zeit, die er mit dem MIV benötigen würde.

## 4.3 Intermodale Vernetzung

### 4.3.1 ÖPNV - Rad

Der Fahrradtourismus im Landkreis Prignitz lässt sich durch eine engere Verzahnung mit dem ÖPNV weiter fördern. Der ÖPNV übernimmt dabei in erster Linie die Zubringerfunktion bei der An- und Abreise. Viele Radtouristen wollen aber auch wieder zum Ausgangspunkt der Tour zurück, ohne zwingend eine Rundtour zu planen. Auch hier kann der ÖPNV die Verbindung zwischen Ziel- und Startpunkt der Tour übernehmen. Wenn sich das Wetter verschlechtert oder die Weiterfahrt mit dem Rad aus anderen Gründen erschwert ist, bietet der ÖPNV zudem eine „Rückfallebene“ für die Radtouristen. Die Stärken und Schwächen der verschiedenen Verkehrsmittel lassen sich also optimal miteinander kombinieren.

<sup>22</sup> VDV-Schrift 453: "Integrationsschnittstelle Rechnergestützter Betriebsleitsysteme"

Die Fahrradmitnahme im ÖPNV - im Landkreis vor allem im Einzugsbereich des Elberadweges (hier vorrangig auf der Verbindungsachse A1) - und die flächendeckende Ausstattung mit Fahrradabstellanlagen sind daher neben der Radwegeinfrastruktur die beiden wichtigsten Bausteine für die Fahrradnutzung im Landkreis. Es ist zu empfehlen, dies unter Einbindung der entsprechenden lokalen Beteiligten auch in einem (touristischen) Radverkehrskonzept weiter zu präzisieren.

Aber auch im Alltagsverkehr ist das Fahrrad von Bedeutung. Das Fahrrad als Zu- und Abbringer zum ÖPNV vergrößert den Einzugsbereich einer Haltestelle um fast das Zehnfache<sup>23</sup>. Dies ist besonders im ländlichen Raum wie hier im Landkreis von Bedeutung. Entsprechend wichtig ist die Qualität der Abstellanlagen.

Die Einrichtung von **Bike+Ride-Anlagen** soll an Zugangsstellen zum SPNV generell und an Haltestellen des übrigen ÖPNV vor allem dann erfolgen, wenn wesentliche Quell- und Zielpotenziale in Entfernungen zwischen 1 ... 3 km von der Zugangsstelle liegen.

Zu grundlegenden Standards gehören insbesondere eine Überdachung, Anschließbarkeit eines Laufrades und des Rahmens zum Schutz vor Diebstahl, Standsicherheit des Fahrrades (Halt an mindestens zwei Punkten), Beleuchtung, gute Einsehbarkeit und kurze und überschaubare Wege zum Bahn- bzw. Bussteig. Außerdem müssen die Zufahrtswege zur Haltestelle für den Radverkehr geeignet sein.

Die im Einzelnen erforderlichen Stellplatzkapazitäten sind durch ortskonkrete Untersuchungen zu ermitteln. Bei der Einrichtung/Aufwertung von B+R-Anlagen ist auch Platz für Erweiterungen zu planen, da gut gestaltete Anlagen langfristig oft über das vorgesehene Maß hinaus frequentiert werden. Fahrradabstellanlagen gibt es zurzeit in den Städten Perleberg (20 Stellplätze), Wittenberge (50), Pritzwalk (10), Bad Wilsnack(8) und Wutike (10).

Als mögliches Zubringerverkehrsmittel muss das Fahrrad in die Gesamtbeförderungskette und damit in die Vermarktung des ÖPNV integriert werden. Die Anwendung einheitlicher Standards sichert, dass langfristig ein einheitlich hohes Niveau bei den Fahrradabstellanlagen im VBB-Verbundgebiet erreicht wird.

---

<sup>23</sup> H. Topp: Öffentliches Auto und privater ÖPNV in DER NAHVERKEHR, 06/2013

#### 4.3.2 ÖPNV - MIV

Die Schaffung günstiger Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Individualverkehr mit Pkw und dem ÖPNV (Park+Ride) erschließen besonders neue und auch touristische Kundenpotenziale für den ÖPNV und stärken den Umweltverbund. **P+R-Anlagen** verbessern wie die B+R-Anlagen in Gebieten mit fehlenden Zubringersystemen zu den Hauptlinien des ÖPNV die Erreichbarkeit von Haltestellen und vergrößern deren Einzugsbereiche über den fußläufig erreichbaren Bereich hinaus.

Die Aufgabe des Park+Ride-Systems in der Region besteht insbesondere darin, Fahrten vom MIV auf den ÖPNV zu verlagern. Es ist deshalb vorrangig auf Zugangsstellen zum SPNV auszurichten. Die Planung von P+R-Anlagen erfordert ein enges Zusammenwirken von Kommunen und Verkehrsunternehmen.

Als Mindestausbaustandard sollte eine befestigte Aufstellfläche und eine ausreichende Beleuchtung realisiert werden. Die Stellplatzzahl ist entsprechend des möglichen Einzugsbereiches der ÖPNV-Zugangsstelle und unter Beachtung der Flächenverfügbarkeit zu bemessen. Um einen Missbrauch der für P+R vorgesehenen Anlagen, insbesondere an den Bahnhöfen, auszuschließen, sind ggf. spezielle Gebührenregelungen unter Einbeziehung des ÖPNV-Fahrausweises zu treffen.

Der VBB wirkt beratend bei der Planung derartiger Anlagen durch die Gebietskörperschaften oder Verkehrsunternehmen mit. Bei P+R-Anlagen an SPNV-Zugangsstellen sind entsprechende Abstimmungen zwischen dem Landkreis bzw. der Kommune und der DB AG vorzunehmen.

## 5. Ausrüstungsqualität

### 5.1 Zugangsstellen

Haltestellen und Verknüpfungspunkte haben eine wichtige Funktion als Teil der Systemidentität des ÖPNV; sie sind ein wesentlicher Maßstab für die Qualität der Verkehrssysteme und die Visitenkarten der Verkehrsunternehmen und der Kommunen. Maßgebende Beurteilungskriterien seitens der Kunden sind Erreichbarkeit, Gestaltung und Ausstattung sowie Zustand und Unterhaltung.

Die Haltestellen im Landkreis Prignitz werden wie folgt kategorisiert<sup>24</sup>:

	Kriterium	Haltestellen
<b>Kategorie A</b>	- Verknüpfung SPFV - Hohes Fahrgastaufkommen (>1.000 Ein-/Aussteiger)	- Wittenberge, Bahnhof
<b>Kategorie B</b>	- Verknüpfung SPNV (> 250 Ein-/Aussteiger) - ZOB	- Wittenberge, ZOB - Perleberg, ZOB - Pritzwalk, Bahnhof - SPNV-Zugangsstellen (> 250 Ein-/Aussteiger)
<b>Kategorie C-1</b>	- Lokale Verknüpfung im Regional-/Stadtverkehr (> 50 Ein-/Aussteiger) - Mind. 60-Min-Takt	- Regionalbushaltestellen im Grundnetz - Stadtbushaltestellen (> 50 Ein-/Aussteiger) - SPNV-Zugangsstellen (<250 Ein-/Aussteiger)
<b>Kategorie C-2</b>	- Standardhaltestelle (> 15 Ein-/Aussteiger)	- Haltestellen im Landkreis (> 15 Ein-/Aussteiger)
<b>Kategorie C-3</b>	- Aufkommensschwache Haltestellen	- Haltestellen im Landkreis, Rufbushaltestellen (< 15 Ein-/Aussteiger)

Tabelle B-5: Haltestellenkategorisierung im üÖPNV

Entsprechend den Bestimmungen der „Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr“ (BOKraft) vom 20.7.2000 (§ 32) ist der Genehmigungsinhaber verpflichtet, das Haltestellenzeichen des üÖPNV nach § 45 Absatz 3 der Straßenverkehrsordnung mit Mast und Ausweisung des Unternehmens sowie der angefahrenen Liniennummern an jeder Haltestelle anzubringen. Im Regionalbusverkehr genügt dabei der Fahrplanaushang an der Haltestelle.

Bei der Modernisierung vorhandener und der Einrichtung neuer Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs im Planungsraum sollen die **grundlegenden Forderungen** gemäß Tabelle B-6 Berücksichtigung finden<sup>25</sup>.

<sup>24</sup> Haltestellenkategorisierung erfolgt entsprechend den VBB-Richtlinien zur Fahrgastinformation bzw. Qualitätsstandards im VBB

<sup>25</sup> Haltestellenausstattung erfolgt entsprechend den VBB-Richtlinien zur Fahrgastinformation bzw. Qualitätsstandards im VBB

	A	B	C-1	C-2	C-3
Haltestellenkennzeichnung nach BOKraft, Aushangfahrplan, Tarifinformationen	x	x	x	x	x
Linienetzplan	x	x	x	(x)	
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne, Wegweisung (zw. Verkehrsmitteln)	x	x			
Dynamische Fahrgastinformation	x	(x)	(x)		
Lautsprecher, Uhr	x	(x)			
Befestigte Wartefläche	x	x	x	(x)	(x)
Beleuchtung, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit, Abfallbehälter	x	x	(x)	(x)	
Fahrausweisverkaufsautomat	x	(x)			
Personalbediente Vertriebsstelle*	x	(x)	(x)	(x)	(x)
Fahrradabstellanlage	x	(x)	(x)	(x)	(x)
Taxistellplätze	x	(x)			
Pkw-Stellplätze	x	(x)	(x)		
Telefon, Info-/Notrufsäule	x				
WC	x	(x)			

(x) ... ist in Abhängigkeit der Frequentierung und Lage zu entscheiden

\* ... Möglichkeit des Fahrscheinerwerbs beim Fahrer eingeschlossen

Tabelle B-6: Empfohlene Haltestellenausrüstung

Der Bau und die Unterhaltung von Warteflächen und Unterstellmöglichkeiten obliegen den jeweiligen Kommunen. Sie haben diese bei Neu- und Umbau nach den einschlägigen Standards barrierefrei für die Nutzung in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste herzustellen. Zu beachten sind dabei u. a. Anforderungen an die Höhe, Breite, Länge und Lage von Warteflächen, an die lichte Höhe, an die Oberflächenneigung und -qualität, an das taktile Leitsystem, an die Erkennbarkeit und Hindernisfreiheit, an den Witterungsschutz sowie an die Beleuchtung (Vgl. Kapitel 5.3).

## 5.2 Fahrzeuge des üÖPNV

Der Aufgabenträger Landkreis Prignitz wirkt darauf hin, dass auf den auf seinem Gebiet verkehrenden Linien des üÖPNVs moderne Fahrzeuge eingesetzt werden, die mindestens dem gegenwärtig vorhandenen Komfortniveau der Fahrzeuge entsprechen. Die im Planungsraum tätigen Verkehrsunternehmen nehmen regelmäßige Fahrzeugerneuerungen bzw. Investitionen entsprechend dem Stand der Technik vor. Dabei sind folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge soll 9 Jahre nicht überschreiten und die Fahrzeuge sollen nicht älter als 16 Jahre sein.
- Jedes Fahrzeug muss geeignete Mittel für den Zu- und Ausstieg sowie die Beförderung von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste besitzen.
- Jedes Fahrzeug mit mehr als 8 Fahrgastsitzplätzen muss mindestens über einen Stellplatz für Kinderwagen, Rollstühle, Fahrräder oder schweres Gepäck verfügen.
- Die Fahrzeuge sind mit für die Betriebsabwicklung notwendigen Einrichtungen, z.B. Bordrechner/RBL, Fahrausweisverkaufstechnik, Funk auszustatten.
- Die Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale nach den EU-Fahrzeugrichtlinien<sup>26</sup> und den VDV-Rahmenempfehlungen<sup>27</sup> sind einzuhalten.

Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen äußerlich als solche erkennbar sein (z.B. durch entsprechende Signet- und Farbgestaltung, Logo des VBB und des konzessionierten Verkehrsunternehmens), um dem Fahrgast ein gewisses Sicherheitsgefühl zu vermitteln (Umsetzung Corporate Design).

Die Fahrzeuge sollten möglichst mit großen, deutlich sichtbaren und kontrastreichen optischen sowie verständlichen akustischen Informationseinrichtungen im Fahrzeuginnern zur Vermittlung der aktuellen Haltestelle und sonstiger Hinweise zum Betriebsablauf ausgestattet sein. Die Vermittlung eines einheitlichen äußeren Erscheinungsbildes mit hohem Wiedererkennungswert für den Fahrgast schließt die Anbringung von Außenwerbung an den Fahrzeugen nicht aus.

Alle Fahrzeuge müssen erkennbar regelmäßig gereinigt (außen und innen), gepflegt und unterhalten werden.

Im Rahmen der Förderrichtlinie des Landkreises Prignitz für Investitionen nach dem ÖPNV-Gesetz Brandenburg werden Finanzmittel zur Erneuerung der Fahrzeuge bereitgestellt. Die Finanzmittel nach dieser Förderrichtlinie werden vorläufig bis 2016 zur Verfügung gestellt. Ab 2017 ist ggf. durch den Landkreis eine neue Förderrichtlinie zu erlassen (Vgl. Kapitel D2).

### 5.3 Barrierefreiheit

Zu einem barrierefreien ÖPNV gehört nicht nur die motorische Barrierefreiheit (Stufenlosigkeit, Bedienungshöhen), sondern auch die sensorische Barrierefreiheit (Rücksicht auf Seh- und Hörschwächen) sowie die kognitive Barrierefreiheit (Menschen, die nicht deutsch sprechen, nicht lesen können oder kognitiv beeinträchtigt sind). Von einem barrierefreien Ausbau profitieren nicht nur Menschen mit Behinderungen im eigentlichen Sinne, auch ältere und unfallbedingt eingeschränkte Menschen, Reisende mit Gepäck oder Kleinkindern, Fremdsprachler und Menschen mit verminderter intellektueller Leistungsfähigkeit wird ein vereinfachter und angenehmerer Zugang zum ÖPNV gewährt. Davon profitieren letztendlich alle Nutzer im

---

<sup>26</sup> EU-Richtlinie 2001/85/EG

<sup>27</sup> VDV-Schriften 231,237

ÖPNV. Daher steht die Realisierung eines barrierefreien Zuganges in unmittelbarem Zusammenhang zur Mobilität.

Gemäß § 8 Absatz 3 PBefG ist schrittweise die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis 01.01.2022 herzustellen. Dazu sind im Nahverkehrsplan Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen. Eine vollständige Barrierefreiheit impliziert jedoch, dass neben den Fahrzeugen auch Haltestellen und Zuwegungen sowie Informationen ohne Barrieren gestaltet sein müssen.

Das PBefG erlaubt Ausnahmen bezüglich dieser Frist, wenn sie konkret benannt und begründet werden.

Auf eine vollständig barrierefreie Haltestellengestaltung kann daher im Landkreis aus betrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen verzichtet werden, wenn folgendes gilt:

- Haltestellen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z. B. enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen im Regionalbusverkehr)
- Schwach frequentierte Haltestellen (< 15 Einsteiger pro Tag)
- Haltestellen, die sich in zumutbarer Entfernung einer barrierefreien Haltestelle der gleichen Linie befinden (Stadtverkehr)

Da im Landkreis Prignitz gemäß Kapitel 5.2 nur Fahrzeuge eingesetzt werden sollen, die über geeignete Mittel für den Zu- und Ausstieg (z. B. Rampen) verfügen, wird sichergestellt, dass auch an diesen Haltestellen der Zugang zu den Fahrzeugen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste möglich ist.

Es wird im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten eine Prioritätenliste bezüglich der barrierefreien Gestaltung im üÖPNV des Landkreises Prignitz erstellt:

- **Priorität 1:** Die Maßnahmen sind nach betrieblichen und finanziellen Möglichkeiten möglichst bis 2018 umzusetzen.
- **Priorität 2:** Die Maßnahmen sind nach betrieblichen und finanziellen Möglichkeiten möglichst bis 2022 umzusetzen.
- **Priorität 3:** Die Maßnahmen sind nach betrieblichen und finanziellen Möglichkeiten erst nach 2022 umzusetzen.



Priorität	Maßnahme
Priorität 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrierefreie Gestaltung und Zuwegung der Haltestellen der Kategorie A, B und C-1 (Vgl. Kapitel 5.1)</li> <li>• Einsatz barrierefreier Fahrzeuge auf den Linien der Verbindungsachsen im Grundnetz<sup>28</sup></li> <li>• Einsatz von Niederflurfahrzeuge bzw. Low-Entry-Fahrzeuge in den Stadtverkehren.</li> </ul>
Priorität 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrierefreie Gestaltung und Zuwegung der Haltestellen der Kategorie C-2, soweit im Einzugsgebiet entsprechende Einrichtungen liegen, bei denen mit einem erhöhten Aufkommen von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu rechnen ist (z. B. Krankenhäuser, Pflegeheime)</li> <li>• Einsatz barrierefreier Fahrzeuge auf den Linien der Achsen im Regionalnetz für wichtige Quelle- und Zielbeziehungen für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Fahrgäste</li> </ul>
Priorität 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrierefreie Gestaltung und Zuwegung von Haltestellen der Kategorie C-3</li> <li>• Barrierefreie Gestaltung und Zuwegung von Haltestellen der Kategorie C-2, wenn sie in schwierigen räumlichen Verhältnissen liegen (unbefestigte Seitenstreifen, außerhalb bewohnter Gebiete etc.)</li> </ul>

Tabelle B-7: Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung des üÖPNV

Hinsichtlich der Barrierefreiheit an Haltestellen sind die Bestimmungen des Kapitels 5.1 zu beachten. Ausführungen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen sind unter anderem der HBVA zu entnehmen und nach Möglichkeit umzusetzen.

Hinsichtlich der Barrierefreiheit bei Fahrzeugen sind die Ausführungen des Abschnittes 5.2 zu beachten. Durch eine flexible Fahrzeugdisposition muss ermöglicht werden, auf rechtzeitig angemeldete Fahrtwünsche durch in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen entsprechend zu reagieren. Die Berücksichtigung der Fahrtwünsche von Bürgern mit Mobilitätseinschränkungen bei der Fahrzeugdisposition sichert eine weitreichende Barrierefreiheit.

Der Aufgabenträger hört auch die Interessenvertretung für Menschen mit Behinderungen des Landkreises Prignitz an.

<sup>28</sup> Barrierefreie Fahrzeuge verfügen mindestens über geeignete Mittel für den Zu- und Ausstieg (z. B. Rampen, Niederflur) sowie über mindestens einen geeigneten Stellplatz für Rollstühle, Kinderwagen etc. Eine Alternative zu reinen Niederflurbussen können hierbei sogenannte Low-Entry-Busse sein, die Vorteile klassischer Hochflurbusse mit denen von Niederflurfahrzeugen kombinieren. An der ersten und zweiten Tür ist ein stufenloser Einstieg für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste möglich. Im hinteren Teil befindet sich ein hochfluriger Fahrgastteil, unter dem genügend Platz zur wirtschaftlichen Anordnung der Antriebskomponenten zu Verfügung steht.

## 6. Servicequalität

### 6.1 Sauberkeit und subjektive Sicherheit

Das Sicherheitsgefühl von Fahrgästen, welches sie während der Benutzung des ÖPNV empfinden, spielt eine große Rolle für die Attraktivität des ÖPNV<sup>29</sup>.

Eine überschaubare und freundliche Gestaltung sowie eine ausreichende Beleuchtung der Haltestellen erhöhen die subjektive Sicherheit der Fahrgäste und mindern damit vorhandene Aufenthaltsängste bei Kindern, Frauen und älteren Bürgern und tragen damit insgesamt zur Attraktivität des ÖPNV bei.

Eine uneingeschränkte und bedenkenlose Nutzung der Fahrzeuge, Haltestellen und weiterer Anlagen (z. B. Verkaufsstellen) ist für die Aufrechterhaltung eines attraktiven ÖPNV unentbehrlich. Es ist daher ein gepflegter Gesamteindruck zu gewährleisten. Dazu gehören:

- den Witterungsbedingungen entsprechende saubere Fahrzeuge mit sauberen und sicher betretbaren Ein- und Ausstiegsbereichen (Türen, Trittstufen, Halte- und Einstiegsgriffe), Scheiben und Karosserien
- erkennbare, regelmäßige Reinigung der Fahrzeuge innen und außen
- Haltestellenbereiche einschließlich der Wartebereiche ohne offensichtliche Verunreinigungen
- gut lesbares Informationsmaterial und Fahrpläne in DIN-gerechter Anbringung
- im Bedarfsfall eine ausreichende Anzahl von Papierkörben an gut sichtbaren Stellen

### 6.2 Personal

Für das in den Fahrzeugen des üÖPNV sowie im Service eingesetzte Personal müssen folgende Mindeststandards sichergestellt sein:

- fachliche Kompetenz,
- Verantwortungsbewusstsein und Kundenorientierung,
- Kenntnisse der Beförderungsbedingungen und der Tarifbestimmungen des VBB
- Eine der Tätigkeit entsprechende Kommunikationsfähigkeit der Busfahrer mit den Nutzern des üÖPNV sowie eine sichere Kenntnis der deutschen Sprache werden vorausgesetzt.
- Das Fahrpersonal sollte zusätzlich zu den Themen Fahrgastsicherheit und Konfliktbewältigung geschult sein.
- Es ist ein einheitliches Erscheinungsbild für alle Mitarbeiter mit Kundenkontakt anzustreben.

---

<sup>29</sup> Vgl. VBB-Handbuch Qualitätsstandards, Kapitel 3.5 Subjektive Sicherheit.

### 6.3 Fahrgastinformation und Kommunikation

Für potenzielle Nutzer des ÖPNV und regelmäßige ÖPNV-Kunden stellt die rechtzeitige und bedarfsgerechte Information eine wichtige Nutzenkomponente dar. Die verwendeten Medien sind einheitlich, verständlich und übersichtlich entsprechend den Vorgaben des VBB<sup>30</sup> zu gestalten. Dazu gehören u. a.:

- Informationen sollen zielgerichtet erstellt werden und müssen für den Kunden leicht erreichbar und ansprechend sein. Hierbei sind Informationsmedien wie Fahrplanheft und Internet weiterzuentwickeln.
- Bei der Gestaltung des Internetauftrittes sind Fahrplan- und Tarifinformationen ggf. über eine Verlinkung zum VBB darzustellen.
- Alle Angebote des ÖPNV im Landkreis Prignitz einschließlich der einströmenden Verkehre fremder Verkehrsunternehmen sind in einem gemeinsamen, mindestens jährlich aktualisierten Fahrplanheft darzustellen. Die Linienverläufe sind in entsprechenden Netzplänen zu veranschaulichen.
- Der Vertrieb der Fahrplanhefte wird so organisiert, dass für alle Nutzer ein unkomplizierter und rechtzeitiger Erwerb möglich ist.
- Informationen und der Zugang dazu sind barrierefrei zu gestalten.
- Linien- und Fahrplanänderungen sind gezielt durch Informationsschriften bekannt zu machen.
- Flexible und feste Linienfahrten sind gleichermaßen in den Fahrplänen in einzelnen Linien explizit auszuweisen.
- Die persönliche und telefonische Beratung der Kunden zum ÖPNV über die Betriebsstellen und Servicebüros der Verkehrsunternehmen ist fortzuführen.
- Die Betriebsstellen der nicht über ein Servicebüro verfügenden Unternehmen müssen in der Lage sein, gezielt über das gesamte ÖPNV-Angebot im Planungsraum (einschließlich SPNV) und den Tarif zu informieren und zu beraten sowie Auskünfte zu weiterführenden Verbindungen in die angrenzenden Räume zu erteilen. Mit einem hohen Niveau der Serviceleistungen werden Zugangshemmnisse zum ÖPNV, die aus fehlenden Informationen resultieren, abgebaut.
- Die Verkehrsunternehmen stellen dem VBB Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen aller als festes Fahrtenangebot durchgeführten Fahrten zur Verfügung.
- Die Regelungen des Fahrgastinformationshandbuches des VBB und seine Ausführungsbestimmungen sollen nach Möglichkeit angewandt werden.

### 6.4 Qualitäts- und Beschwerdemanagement

Folgende einheitliche Mindeststandards zum Qualitäts- und Beschwerdemanagement sind einzuhalten:

- Das Verkehrsunternehmen hat die Fahrgastrechte öffentlich bekanntzumachen.

---

<sup>30</sup> VBB Handbuch Fahrgastinformationen, 2012.

- Seitens des Genehmigungsinhabers besteht gegenüber dem Aufgabenträger Auskunftspflicht zu Reklamationen, Beschwerden und den daraufhin ergriffenen Maßnahmen.
- Das Beschwerdemanagement ist als Bestandteil eines attraktiven ÖPNV im Verkehrsunternehmen entsprechend vorzuhalten.
- Reaktion auf Kundenanliegen in einem angemessenen Zeitraum (7 Arbeitstage)
- Periodische Auswertung der Behandlung von Kundenanliegen durch Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger

## 6.5 Tarif und Vertrieb

Beim Fahrausweiserwerb hat das Verkehrsunternehmen unabhängig vom Vertriebsweg sicherzustellen, dass der Fahrgast sich über die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen informieren kann und die Möglichkeit hat, den für ihn am besten geeigneten Fahrausweis auszuwählen.

Durch die Verkehrsunternehmen ist für den Einzugsbereich ihrer Linien ein unkomplizierter Fahrausweiserwerb derart zu gewährleisten, dass er nicht zu einer Hemmschwelle für die ÖPNV-Nutzung wird. Dies ist gegeben, wenn Fahrscheine an der Haltestelle, im Fahrzeug oder an einer im fußläufigen Einzugsbereich liegenden Vertriebsstelle mit kundenfreundlicher Öffnungszeit erworben werden können.

Ab 2015 soll die Einführung des elektronischen Fahrscheins „VBB fahrCard“ (eTicketing) im Landkreis Prignitz erfolgen. Das eTicket in Form einer Chip-Karte soll an die Abokunden (VBB-Umweltkarte und Azubi/Schüler) der Verkehrsunternehmen ausgegeben werden und für diese das zuvor eingesetzte Papierticket ersetzen. Weitere Schritte zur Einführung des eTicketing nach den Vorgaben der VDV-Kernapplikation werden geprüft und umgesetzt.

Als ein weiterer neuer Vertriebsweg soll das Handyticketing (Erwerb des Fahrausweises über ein Handy) eingeführt werden. Es ermöglicht durch ein zentrales Handyticketingssystem des VBB (Vertriebssystem „Handyticket Deutschland“) und mittels des Systems Touch&Travel (Vertriebssystem der DB) den Erwerb eines VBB-Fahrausweises (Bartarifs) über das Handy. Die VGP ist jedoch noch kein Vertragspartner des „HandyTickets Deutschland“.

Personalbediente Vorverkaufsstellen und Automaten müssen für Fahrgäste hinsichtlich des Fahrausweiserwerbs gut erkennbar sein. Insbesondere die Möglichkeiten zum Erwerb von VBB-Fahrausweisen sollten erläutert ausgewiesen werden.

Bei Einführung von Mobilitätsangeboten im VBB sollen die Möglichkeiten zu dessen Anwendung im Landkreis genutzt werden.

Ein gemeinsamer Tarif für alle Verkehrsangebote einschließlich SPNV ist Voraussetzung für eine systemübergreifende Nutzung. Da der Landkreis Mitglied im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) ist, wird im gesamten Landkreis der „Gemeinsame Tarif der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen“ (VBB-Tarif) angewendet. Die im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen haben den VBB-Tarif anzuwenden und am Einnahmeaufteilungsverfahren teilzunehmen. Dazu unterzeichnen sie den „Kooperationsvertrag der Verbundverkehrsunternehmen in Berlin und Brandenburg und der Verkehrsverbund

Berlin-Brandenburg GmbH“ nebst seinen Ergänzungen. Weiterhin betrifft die Kooperation im Wesentlichen:

- Versorgung der VBB-Fahrgastinformationssysteme mit Fahrplansolldaten und Echtzeitdaten sowie Gewährleistung einer aktiven RBL-gestützten Anschlusssicherung mit anderen Verkehrsunternehmen
- Daten und Informationsaustausch mit dem VBB und dem Aufgabenträger
- Abstimmung der Bedienung aller den Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers überschreitenden Linien mit dem VBB und
- Fahrplanmäßige Abstimmung von Anschlüssen zwischen dem SPNV und dem übrigen ÖPNV in Zusammenarbeit mit dem VBB

Die während der Geltungsdauer des Nahverkehrsplanes durchgeführten Analysen zum VBB-Tarif haben die Aspekte Neukundengewinnung, Kundenbindung, Nutzungs- und Erlösintensivierung als Schwerpunkt. Dazu wird zusammen mit dem VBB nach Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des Tarifes gearbeitet. Des Weiteren sollen die Potenziale multimodaler Mobilitätsangebote für den ÖPNV in Vorschläge zur Weiterentwicklung der Tarife einbezogen werden.

## 7. Umweltqualität

Die Einbeziehung von Umweltstandards stellt eine Grundforderung im ÖPNV dar.

Fahrzeuge sollten energiesparend und vorausschauend wirtschaftlich gefahren werden. Hierzu ist das Fahrpersonal speziell für sein Verkehrsmittel und Fahrzeugtyp zu unterweisen und zu befähigen.

Bei der Neuanschaffung von Bussen ab 2014 ist mindestens die EURO-6-Norm einzuhalten. Insoweit Gebrauchtfahrzeuge beschafft werden, müssen die im Jahr der Erstzulassung gültigen Umweltstandards eingehalten werden und mit Partikelminderungssystemen der Partikelminderungsklasse 2 oder besser ausgestattet sein.

Beim Einsatz von Bussen sind weiterhin folgende Maßnahmen zum Lärmschutz sinnvoll:

- Einsatz lärmarmen Reifen, deren Rollgeräusch 75 dB(A) nicht überschreitet
- Motorkapselung bzw. Teileinhausung/ Schallabsorptionsmaßnahmen.

# C RECHTLICHER RAHMEN ZUR UMSETZUNG DES KONZEPTES

Die Liniengenehmigungen im Landkreis Prignitz wurden 2008 eigenwirtschaftlich nach altem Recht im Rahmen eines Genehmigungswettbewerbes mit einer Laufzeit bis 31.07.2016 als ein Linienbündel erteilt. Ausgleichszahlungen durch den Landkreis wurden als sonstige handelsrechtliche Erträge geleistet und haben die Eigenwirtschaftlichkeit nach altem Recht nicht berührt.

Seit dem 03.12.2009 gilt die VO (EG) 1370/2007 für die Vergabe von Leistungen im ÖPNV durch den Aufgabenträger mit einer Übergangsfrist der schrittweisen Einführung bis hin zur vollständigen Anwendung ab dem 03.12.2019 in den Mitgliedsstaaten. Dementsprechend erfordern alle Ausgleichsleistungen einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA).

Am 01.01.2013 ist die Novellierung zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Kraft getreten, welche den Begriff der Eigenwirtschaftlichkeit wesentlich enger definiert: Alle Ausgleichszahlungen in Form eines ÖDAs unterliegen der Gemeinwirtschaftlichkeit.

Somit ist ein eigenwirtschaftlicher Verkehr im Landkreis Prignitz nicht mehr möglich und die Ausgleichszahlungen des Landkreises müssen nach der VO (EG) 1370/2007 im Rahmen eines ÖDA geleistet werden.

Der ÖDA kann in zwei Formen vergeben werden:

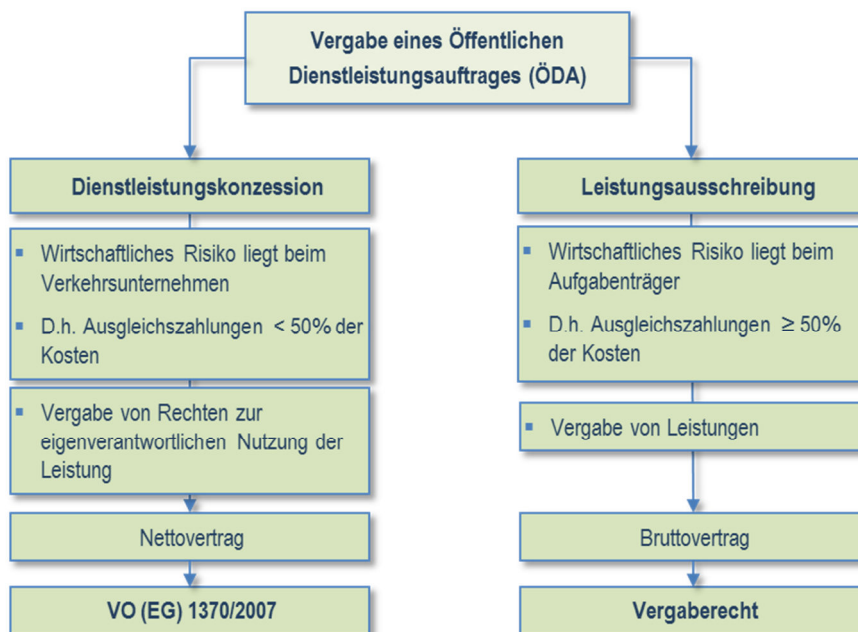


Abbildung C-1: Vergabemöglichkeiten eines ÖDA

Für die Vergabe eines ÖDA nach der VO (EG) 1370/2007 gibt es folgende Möglichkeiten:

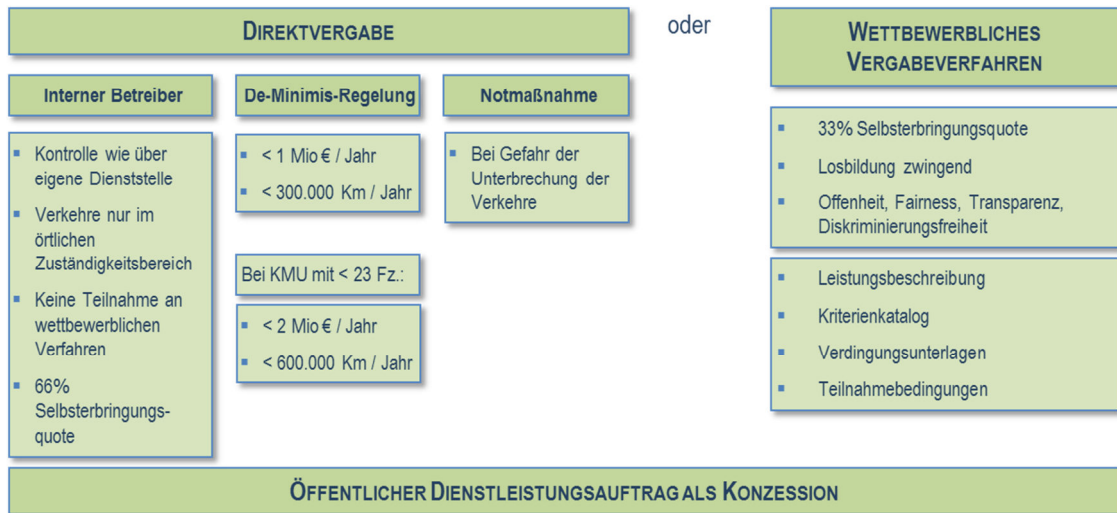


Abbildung C-2: Möglichkeiten der Vergabe eines ÖDA nach der VO (EG) 1370/2007

Da die VGP keine Leistungen erbringt, kann die von der VO (EG) 1370/2007 geforderte Selbsterbringungsquote für eine Direktvergabe oder ein wettbewerbliches Vergabeverfahren nicht erfüllt werden. Eine Vergabe des ÖDA nach der Verordnung (EG) 1370/2007 ist im Landkreis Prignitz somit nicht möglich.

Der ÖDA muss also nach Vergaberecht europaweit ausgeschrieben werden. In der Abbildung C-3 ist die dafür notwendige Zeitschiene abgebildet.

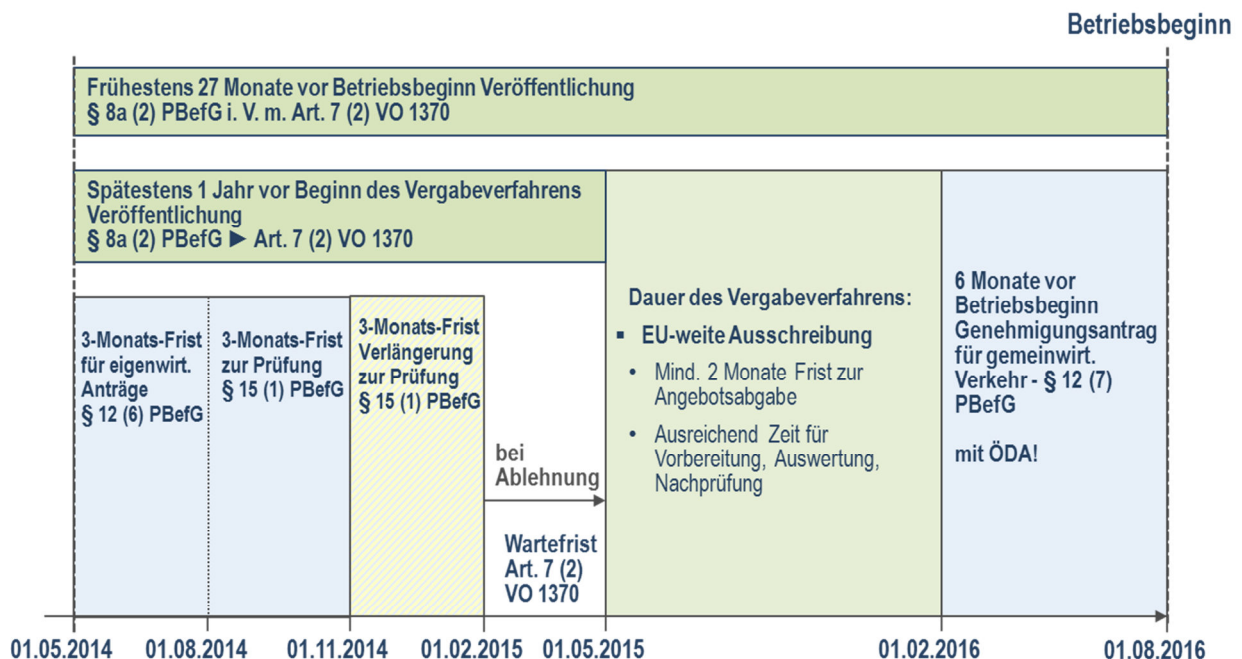


Abbildung C-3: Zeitschiene für den Ablauf der Vergabe

Im Ergebnis werden die Ausgleichszahlungen des Aufgabenträgers als Bruttovertrag vergeben. Dies bedeutet, dass die Verkehrsleistungen vollständig durch den Aufgabenträger bestellt und bezahlt werden und die Einnahmen dem Aufgabenträger gehören. Das wirtschaftliche Risiko liegt damit beim Landkreis Prignitz.



# D MARKETING UND FINANZIERUNG BIS 2016

---

## 1. Marketing

Vor dem Hintergrund immer knapper werdender Finanzmittel ist ein zielgerichtetes Marketing zur Ausschöpfung des Nachfragepotenzials von besonderer Bedeutung. Dadurch soll gewährleistet werden, dass die zur Verfügung stehenden Finanzmittel effizient zum Einsatz kommen.

Der Regionalbusverkehr im Landkreis Prignitz ist in erster Linie auf den Schüler- und Ausbildungsverkehr ausgerichtet. Sollen auch Fahrgäste aus anderen Zielgruppen - wie beispielsweise Senioren, Berufstätige, Pendler oder Ausflügler im Freizeitverkehr sowie Touristen - gewonnen werden, müssen deren Bedürfnisse und Ansprüche bei der Angebotsgestaltung Berücksichtigung finden. Die Angebote wiederum werden nur dann wahrgenommen, wenn sie zielführend bzw. zielgruppenspezifisch vermarktet werden. Für eine erfolgreiche Angebotsgestaltung und Vermarktung ist eine Zusammenarbeit der verschiedenen beteiligten Gruppen (Verkehrsunternehmen, Touristeninformationen, Unterkünfte sowie nachfragestarke Einrichtungen, etc.) unerlässlich.

Die Möglichkeiten zur Vermarktung von bestehenden Bahn- oder Buslinien sind vielfältig. Werden bei der Angebotsgestaltung die Qualitäts- und Serviceansprüche der verschiedenen Zielgruppen berücksichtigt (z. B. Zugänglichkeit, Erreichbarkeit, höherer Informationsbedarf, Gepäckstauraum, spezielle Tarifangebote), können dauerhaft neue Fahrgäste gewonnen werden.

Mit den Vermarktungsaktivitäten des VBB ist das Nahverkehrsangebot im Landkreis grundsätzlich bekannt. Der VBB-Tarif ermöglicht bereits eine unkomplizierte Nutzung des ÖPNV-Angebots.

Allgemein sollten sowohl touristische Anbieter als auch Dienstleister für den alltäglichen Bedarf und die ansässigen Nahverkehrsunternehmen eine Zusammenarbeit anstreben. Nur bei einer gemeinsamen Vermarktung sind Synergieeffekte zu verzeichnen. Kooperationen aller Anbieter sind deshalb ein wichtiger und erfolgversprechender Handlungsansatz, um nicht zuletzt die Gruppe der potenziellen Kunden zu erweitern.

Das Handbuch des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg zum Thema Nahverkehr und Tourismus gibt Hinweise und Vorschläge zur sinnvollen Vermarktung von touristischen Angeboten und ÖPNV. Unter anderem werden folgende Marketingansät-

ze vorgeschlagen, die neben dem touristischen Bereich auch im Jedermannverkehr anwendbar sind:

- Bewerbung der (touristischen) Angebote in und an Bussen und Bahnen (Schriftzüge am Fahrzeug, Prospektständer in den Bussen)
- Einführen eines Marketingnamens für die ÖPNV-Linien mit regionaltypischem Bezug (touristisches Thema der Region/der angebundenen Tourismusziele, Vermarktung einzelner Buslinien, z. B. Außenwerbung am Bus)
- besonders kundenorientiertes Auftreten der Busfahrer (Kenntnisse über regionales ÖPNV-Angebot, Übergänge zu anderen touristischen Leistungsträgern wie Fahrgastschiffahrt, Erläuterung zu Sehenswürdigkeiten, Auskünfte bei touristischen Fragestellungen)
- Verbesserung der Informationen an und um Haltestellen (großformatiger geografischer Linienplan, übersichtliche Fahrpläne, spezielle Zielschilder auch mit Eigenwerbung)
- Mobilitätsberatung, vor allem Fahrplanauskünfte, als Teil des Beratungsangebotes in den lokalen Touristeninformationen
- Schaffung von Verkehrsangeboten bei Großveranstaltungen (v. a. Plattenburgspektakel, Elblandfestspiele)

Neben dem Ansatz, Angebote zielgruppenspezifisch zu vermarkten, ist das Erstellen von Plattformen zur Kommunikation als weiteres Ziel zu nennen:

- Webseiten der Tourismusanbieter, Einzelhändler, Dienstleister etc. sollten grundsätzlich mit Hinweisen zur Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln verlinkt sein.
- Regelmäßige Zusammenkünfte von Nahverkehrsunternehmen und Tourismus- und Dienstleistungsanbietern schaffen nicht nur ein stärkeres gegenseitiges Verständnis füreinander, sie dienen auch der umfassenden gegenseitigen Information und der Netzwerkbildung.
- Ein E-Mail-Verteiler kann hilfreich bei der Information zu kurzfristigen Änderungen im ÖPNV-Angebot sein (Ausfall von Fahrten, Umleitungen wegen Bauarbeiten usw.), aber auch für die Verbreitung interessanter Angebote genutzt werden.
- Systematisierung und Koordination des Informationsaustauschs bei den lokalen Akteuren (aktuelle Fahrplanflyer in allen touristischen Einrichtungen inkl. Verweis auf Verbundtarif)

Zur Vermarktung neuer Mobilitätsangebote empfehlen sich folgende Wege:

- lokale Zeitungen, Tourismusmagazine und touristisches Werbematerial für die Information zum ÖPNV-Angebot nutzen
- Bewerbung auf der eigenen Internetseite bzw. auf der Internetseite von Kooperationspartnern
- Bewerbung in Tourismusforen im Internet
- Informationsveranstaltungen bei Stadt- oder Marktfesten (auch Messen)

Offensives Marketing und engagierte Öffentlichkeitsarbeit zur Vermittlung der Vorzüge des ÖPNV und Bekanntmachung des ÖPNV-Angebotes sind auch künftig Schwerpunktaufgaben im Zusammenspiel von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.

Die Gestaltung des Angebotes im ÖPNV und die Gewinnung neuer Fahrgäste erfordern die regelmäßige Analyse des Verkehrsnachfragepotenzials durch Fahrgasterhebungen und -befragungen sowie Analysen des Verkehrsverhaltens und der Mobilität der Bürger insgesamt.

In Zusammenarbeit von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sind die Aktivitäten zur Umsetzung eines einheitlichen Erscheinungsbildes des ÖPNV innerhalb des ÖPNV fortzusetzen (Corporate Identity). Ein einheitliches Erscheinungsbild verbessert die Wahrnehmbarkeit und das Vertrauen in die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV.

## 2. Finanzierung bis 2016

Für die Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Prignitz gilt der Grundsatz des Vorranges der auf dem Verkehrsmarkt erwirtschafteten Erträge vor Leistungen der öffentlichen Hand. Bei Leistungen der öffentlichen Hand sind diese so zu gestalten, dass ein wirksamer Anreiz besteht, die Fahrgastzahlen zu erhöhen. Übermäßige Ausgleichsleistungen sind zu vermeiden.

Die ÖPNV-Fördermittel des Landes Brandenburg fließen als zweckgebundene Pauschalzuweisung an den kommunalen Aufgabenträger Landkreis Prignitz. Die konkrete Ausgestaltung geschieht ausschließlich durch den Aufgabenträger vor Ort. Damit liegt sowohl die Aufgaben- als auch die Ausgabenverantwortung bei den kommunalen Aufgabenträgern.

Die Landeszuweisung setzt sich aus Regionalisierungsmitteln, Mitteln des Entflechtungsgesetzes und den ehemaligen Mitteln nach § 45 a PBefG zusammen und beträgt gegenwärtig jährlich insgesamt 83 Mio. Euro.

Die Berechnung der Landeszuweisung ist in der ÖPNV-Finanzierungsverordnung geregelt und wird nach einem festgelegten Schlüssel jährlich neu ermittelt. Bei der Berechnung der Landeszuweisung für die einzelnen Aufgabenträger werden Struktur-, Aufwands- und Erfolgskomponenten berücksichtigt (Fahrplankilometer, Fläche, Fahrgastzahlen und eingesetzte Eigenmittel). Ein Teilbetrag (37 Mio. Euro) wird nach einem gesonderten Schlüssel verteilt, der den Erfordernissen des Ausbildungsverkehrs Rechnung trägt. Hier wird neben den Struktur- und Aufwandskomponenten eine Angebotskomponente berücksichtigt (Fläche, Fahrplankilometer, Anzahl der Schüler).

Ein Teilbetrag von 18,55 % der Landeszuweisung ist für investive Zwecke einzusetzen. Damit werden auf der Grundlage der „Förderrichtlinie des Landkreises Prignitz für Investitionen nach dem ÖPNV-G Bbg.“ Investitionsmaßnahmen in die ÖPNV-Infrastruktur (Haltestellen, Wendeschleifen etc.) und Fahrzeuge gefördert. Die jährlich geförderten Maßnahmen werden in einer Prioritätenliste festgelegt.

Hierbei sind die im Kapitel B5.3 festgelegten Prioritäten im Rahmen der Barrierefreiheit vorrangig.

Der allgemeine Investitionsbedarf bis 2018 kann schlecht abgeschätzt werden, da die Kommunen und Verkehrsunternehmen jährlich ihre Anträge auf Unterstützung stellen und deren Bedarf von Jahr zu Jahr stark abweicht.

Der Aufgabenträger trägt die im Landkreis entstehenden Kostendeckungsfehlbeträge des ÖPNV, soweit er diese im Sinne einer Abdeckung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen veranlasst hat und diese im Gebiet des Landkreises entstehen.

	2014	2015	2016
Vorausschätzung der Zuweisungen des Landes	3.338,4	3.378,9	3.379,6
Finanzhilfen Landkreis Prignitz	2.271,0	2.415,9	1.423,4
Gesamtbetrag	5.609,4	5.794,8	4.803,0

Tabelle D-1: Zur Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Prignitz geplante Mittel [Tsd. Euro] (Stand Dez. 2013)

Die Finanzierung ab 2016 ist in erster Linie vom Ergebnis der Vergabe der öffentlichen Dienstleistungsaufträge abhängig. Zu beachten ist hier, dass sich die Höhe der Landesmittel unter anderem durch die erbrachten Fahrplankilometer ergibt.

Grundsätzlich müssen alle Maßnahmen konsequent fortgesetzt werden, die zu einer Senkung des Defizits und damit des Zuschussbedarfs führen. Das sind zunächst weitere Verbesserungen der Effektivität des üÖPNV mit dem Ziel der Kostensenkung. Hierzu gehören u.a. Optimierung der Fahr- und Wagenlaufpläne, Anwendung flexibler Bedienformen und konsequente Vermeidung von Parallelverkehren auf Straße und Schiene.

Kosteneinsparungseffekte sind nur erreichbar, wenn Kapazitäten in den Unternehmen tatsächlich frei werden (darunter ist jeweils ein Fahrzeug mit zugehörigem Fahrer zu verstehen). Da den möglichen Quellen weiterer Rationalisierungen in den Verkehrsunternehmen trotz wachsenden Wettbewerbs Grenzen gesetzt sind, muss es darüber hinaus vor allem gelingen, durch Erhöhung der Qualität und Attraktivität des ÖPNV (u.a. Anschlusssicherung, Service, Minimierung Zugangshemmschwellen) in Verbindung mit Verbesserungen in Marketing und Öffentlichkeitsarbeit Fahrgastzuwächse und damit höhere Erlöse zu erreichen.

# **E Anlagen**

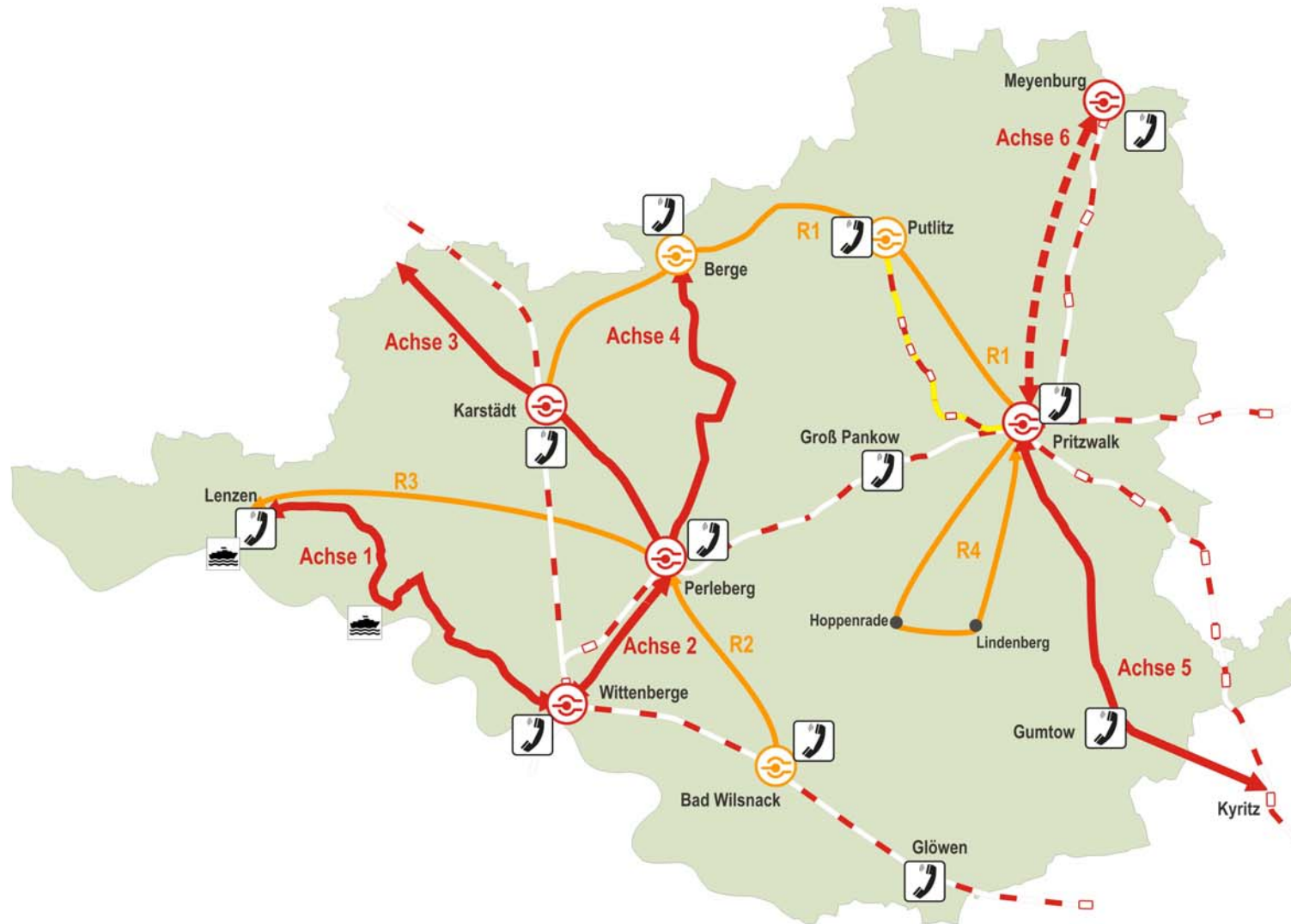
---

Anlage 1	Netz- und Bedienkonzept
Anlage 2	Stadtverkehr Wittenberge
Anlage 3	Stadtverkehr Perleberg
Anlage 4	Stadtverkehr Pritzwalk
Anlage 5	Linienbündelung
Anlage 6	Anhörungsprotokoll










Legende:

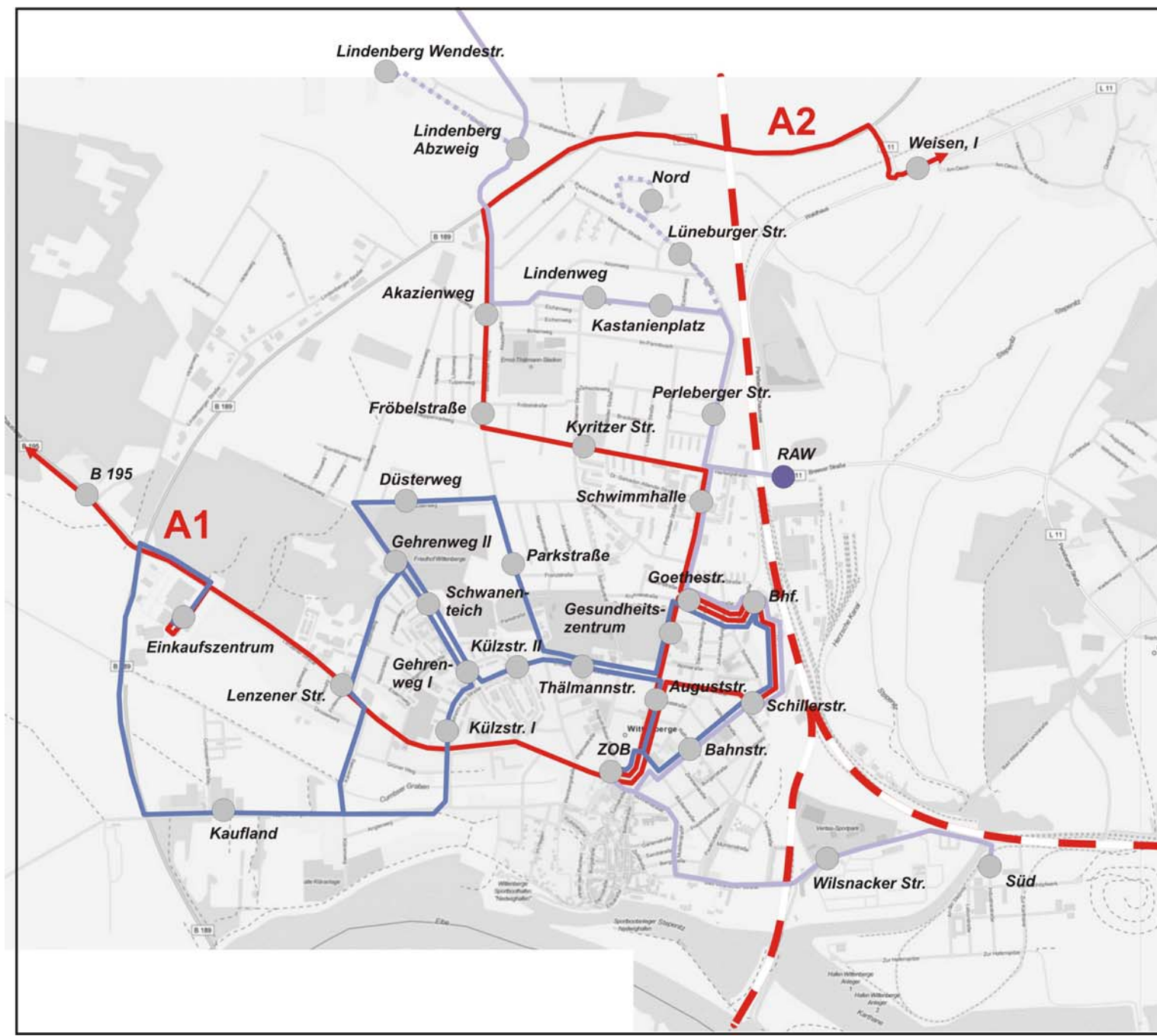
- SPNV in Aufgabenträgerschaft des Landes Brandenburg
- SPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises
- Busachsen im Grundnetz
- Bei Wegfall KBS 209.74
- Busachsen im Regionalnetz
- Bediengebiet im Ergänzungsnetz
- Verknüpfungspunkt Grundnetz
- Verknüpfungspunkt Regionalnetz
- Verknüpfungspunkt zw. flexibler und fester Bedienung
- Fähre





Legende:

-  SPNV in Aufgabenträgerschaft des Landes Brandenburg
-  Busachsen im Grundnetz
-  Stadtbusverkehr 1
-  Stadtbusverkehr 2
-  Bedarfsabhängige Bedienung
-  Bestehende Haltestellen
-  Neu einzurichtende Haltestellen

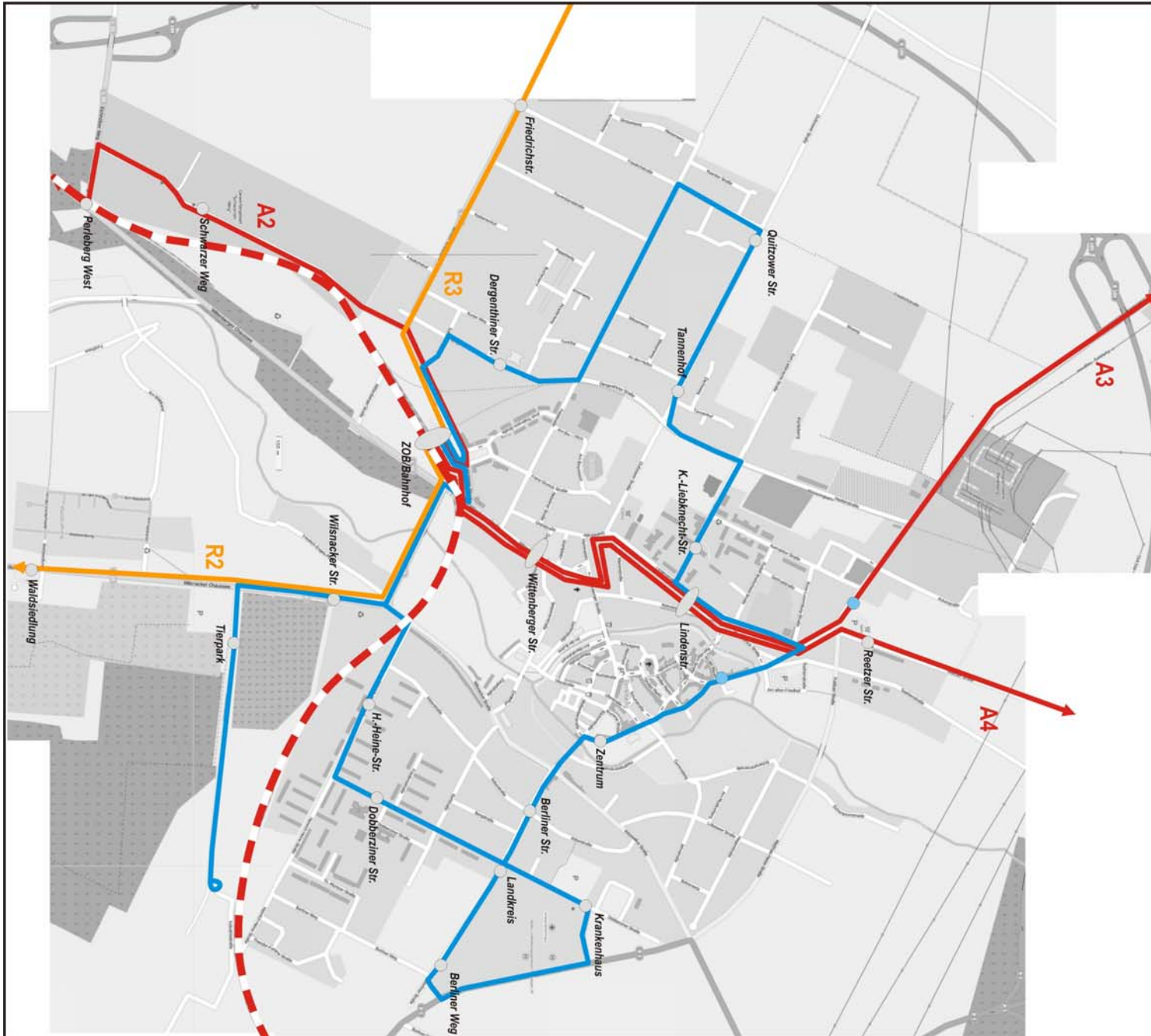






**Legende:**

-  SPNV in Aufgabenträgerschaft des Landes Brandenburg
-  Busachsen im Grundnetz
-  Busachsen im Regionalnetz
-  Stadtbusverkehr
-  Bestehende Haltestellen
-  Neu einzurichtende Haltestellen

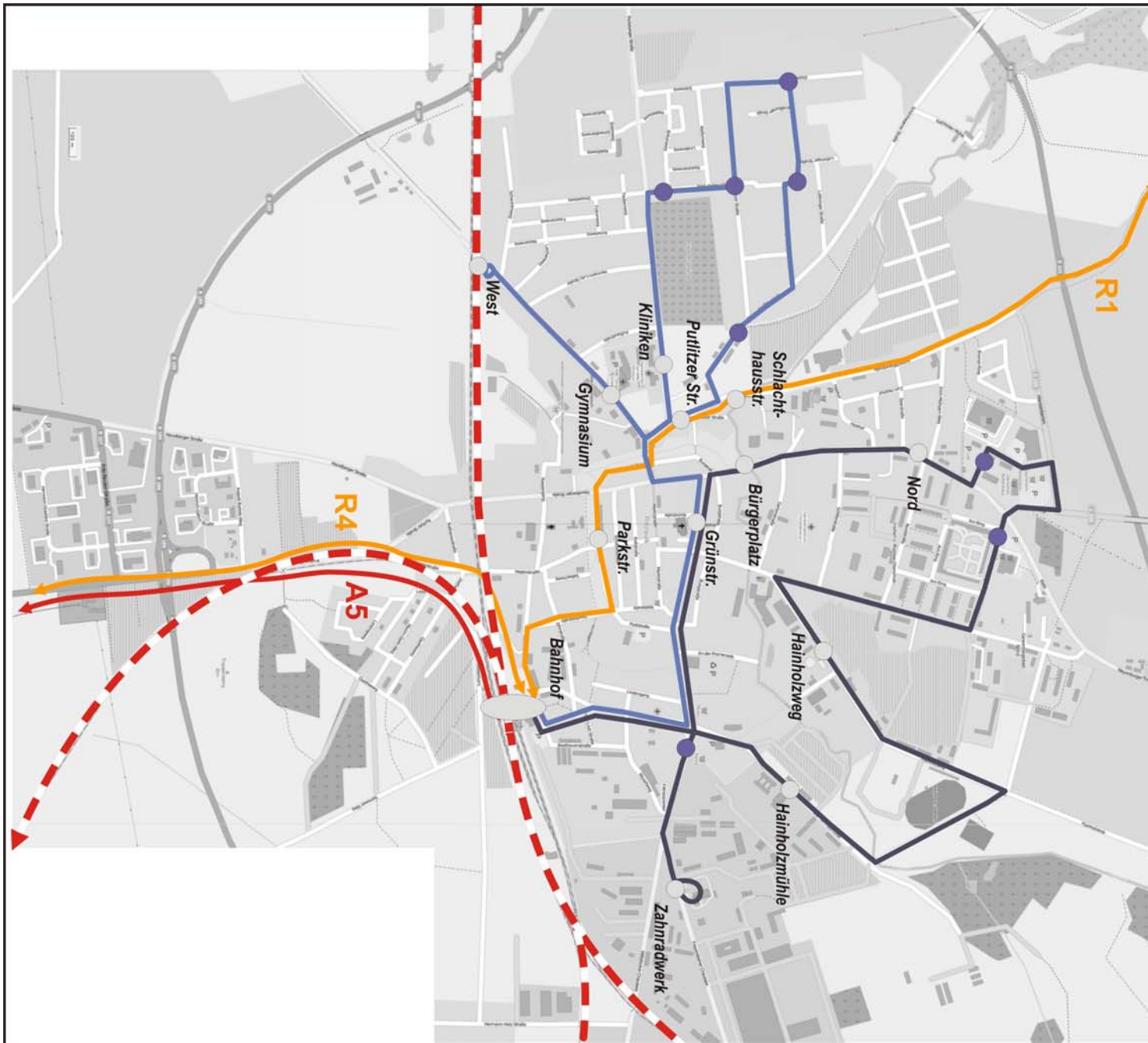






Legende:

-  SPNV in Aufgabenträgerschaft des Landes Brandenburg
-  Busachsen im Grundnetz
-  Busachsen im Regionalnetz
-  Stadtbusverkehr Linie 1
-  Stadtbusverkehr Linie 2
-  Bestehende Haltestellen
-  Neu einzurichtende Haltestellen










Landkreis Prignitz

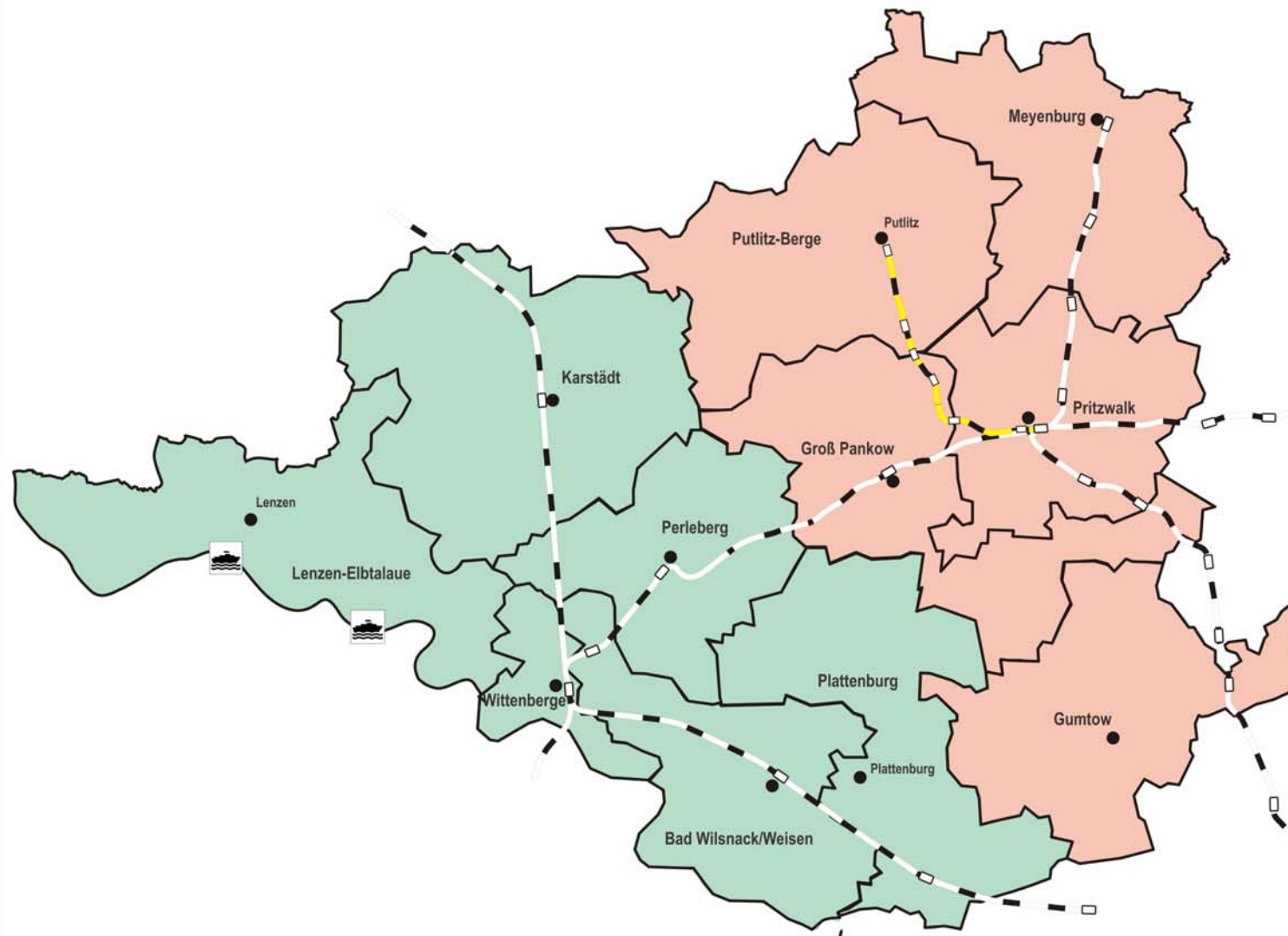
Nahverkehrsplan 2014 - 2018  
für den Landkreis Prignitz

Anlage 5

Linienbündelung

Legende:

-  SPNV in Aufgabenträgerschaft  
des Landes Brandenburg
-  SPNV in Aufgabenträgerschaft  
des Landkreises
-  Linienbündel 1
-  Linienbündel 2
-  Fähre



Anzuhörender	Datum	Anmerkung	Abwägung
<b>1. Kommunen</b>			
Stadt Perleberg	11.12.2013	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Grundsätzlich keine Bedenken.</li> <li>2. Hinweis, dass die alte B189 voraussichtlich ab 2014 nicht mehr für Fahrzeuge über 3,5 t nutzbar. Dies ist bei der künftigen Linienführung zu beachten.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. -</li> <li>2. Mit der Absicht der Stadt Perleberg, eine Teileinziehung der B 189 (alt) ab 2014 durchzuführen, wird die Linie 924 (Perleberg – Wittenberge) gefährdet. Der Ort Weisen kann dann ohne bauliche Anpassungen (Errichtung einer Wendeschleife) im Linienverkehr nicht mehr angefahren werden. Auch verlängern sich die Anfahrtswege für den Reisedienst Westprignitz in Richtung Perleberg.  Der Aufgabenträger vertritt die klare Absicht, dass zumindest der Linienverkehr auf der B 189 (alt) weiter verkehren muss.</li> </ol>
Stadt Pritzwalk	19.12.2013	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Keine Einwände</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. -</li> </ol>
Stadt Wittenberge	17.12.2013	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die derzeitige Praxis zeigt, dass die Übergangszeiten von Bus zu Bahn und umgekehrt, teilweise auch durch Verspätungen, nicht ausreichend sind. Hier empfiehlt sich eine Optimierung vorrangig in der Bedienung des RE 2. Dabei sollten die Bedienzeiten bis ca. 18.45 Uhr erweitert werden, um den RE 2 in Richtung Berlin bzw. Wismar zu erreichen. Der RE 2 sollte gegenüber dem RE 6 sowie der RB 30; ebenfalls vorrangig bedient werden.</li> <li>2. Veränderte Fahrzeiten der Verbindungsachse A 2 (Linie 924) gegenüber der jetzigen Praxis wären nicht angebracht, nur um nicht konkurrierende</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Es ist bereits im NVP geregelt, dass vorrangig die Anschlüsse Richtung Wittenberge zu sichern sind. Als schnellere Verbindung gegenüber dem RE 6 ist damit der RE 2 gemeint. Von Fahrgästen wird nur eine gewisse Zeitspanne als Umstiegszeit toleriert. Die im NVP angegebene Umstiegszeit von 20 Minuten ist das Maximum und sollte nicht ausgeweitet werden. Im Grundnetz und den Stadtverkehren sind die Bedienzeiten bereits ausgeweitet, so dass eine weitere Anpassung nicht notwendig ist. Das Grundnetz (im Stadtgebiet Wittenberge A1 und A2) wird dabei montags-freitags bis 19 Uhr bedient.</li> <li>2. Die 924 wird im Vorlauf zur Bahn hauptsächlich als Zubringer für den RE 6 genutzt, weniger für</li> </ol>

Anzuhörender	Datum	Anmerkung	Abwägung
		<p>Angebote zu erhalten. Es wäre in jedem Fall eine Schwächung des Jedermannsverkehrs mit dem Ziel Bahnhof Wittenberge.</p> <p>3. Im Stadtverkehr sollte geprüft werden, ob eine Erweiterung mit zusätzlichen Haltepunkten erfolgen kann, um Veränderungen vor allem im Bereich Freizeit / Tourismus Rechnung zu tragen. Speziell die Altstadt mit Hafen sowie die neu geschaffene Elbuferpromenade sind in den Stadtverkehr noch nicht einbezogen. Anforderungen gibt es auch aus dem Wohnbereich zwischen Scholle und Allende-Viertel, was zu berücksichtigen wäre.</p>	<p>den RE 2, so dass zeitliche Verschiebungen bei der 924 möglich sind. Inwieweit sich zeitliche Veränderungen der 924 auf das Fahrverhalten im Jedermannverkehr auswirken, kann nicht abgeschätzt werden</p> <p>3. Inwieweit einer Erweiterung des Stadtverkehrs möglich ist, kann nicht abgeschätzt werden. Aus Sicht des Aufgabenträgers steht einer Erweiterung des Stadtverkehrs nichts entgegen, soweit diese verkehrlich umsetzbar ist. In einer Variantenuntersuchung aus dem Jahre 2009, war eine Erweiterung des Stadtverkehrs in die Altstadt bereits enthalten.</p>
Amt Bad Wilsnack	19.12.2013	1. Keine Hinweise	1. -
Gemeinde Groß Pankow (Prignitz)	-	1. -	1. -
Gemeinde Gumtow	-	1. -	1. -
Gemeinde Karstädt	-	1. -	1. -
Amt Lenzen/Elbtalau	12.12.2013	<p>1. Kapitel 2.1.6 – Freizeiteinrichtungen: Anbindung Tour „ Historische Stadtkerne im Land Brandenburg“ sollte mit erwähnt werden</p> <p>2. Anbindung Fähren sollten mit Bestandteil des NVP sein</p> <p>3. Wie sollen die aufgezeigten Defizite bei den zeitlichen Anschlüssen zwischen der Linie 925 und dem SPNV beseitigt werden?</p> <p>4. Kapitel 3.1 - Erschließung:</p>	<p>1. Im Kapitel 2.1.6 wurde ein entsprechender Hinweis ergänzt.</p> <p>2. Entsprechende Aussagen wurden im NVP ergänzt.</p> <p>3. Solche Aussagen sind für einen NVP zu detailliert. Im NVP kann höchstens festgelegt werden, dass am Bahnhof Wittenberge die Anschlüsse an den SPNV aus Richtung Lenzen zu sichern sind. Im Kapitel 4.1 wurden dazu Vorgaben zur Anschlusssicherung festgelegt.</p> <p>4. Die vorgegebenen Entfernungen entsprechen</p>

Anzuhörender	Datum	Anmerkung	Abwägung
		<p>Beibehaltung der vorhandenen Haltestellenanzahl (es bestehen Bedenken bzgl. einer evtl. Reduzieren bei einer vorgegebenen Entfernungen von 400 bzw. 600 m)</p> <p>5. Ergänzung von Aussagen zur Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im Regionalbus</p> <p>6. Für die Erarbeitung eines touristischen Radverkehrskonzeptes ist die Beteiligung der Kommunen wegen der Anzahl und Qualität der Abstellanlagen unumgänglich.</p> <p>7. Die Herstellung der angegebenen Ausrüstungsqualitäten der Zugangsstellen (C-1 bis C-3) nach den Tabellen B-6 und B-7 durch die Kommunen sind nicht ohne finanzielle Förderungen möglich.</p>	<p>den heutigen Einzugsgebieten der Haltestellen. Bestehende Haltestellen sollen nur bei nachgewiesener Nichtnutzung nicht mehr bedient werden. Grundsätzlich beabsichtigt der AT, das jetzige Haltestellennetz zu erhalten.</p> <p>5. Aussagen zur Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern wurden in den Kapiteln 5.2 und 4.3 getroffen. Der entsprechende Abschnitt in Kapitel 4.3.1 wurde für ein besseres Verständnis umformuliert.</p> <p>6. Ein entsprechender Hinweis wurde im Kapitel 4.3.1 ergänzt.</p> <p>7. Die vorgegebene Ausstattung der Haltestellen C-1 bis C-3 besteht nur aus der Mindestausstattung, wie sie größtenteils bereits vorhanden ist. Alle weiteren Ausstattungen („(x)“) sind entsprechend der Lage und der Frequentierung vor Ort und im Einzelfall zu entscheiden. Ein Mindestmaß an Ausstattung sollte in jedem Fall gegeben sein, da Haltestellen ein wesentlicher Maßstab für die Qualität des ÖPNV und die Visitenkarten der Verkehrsunternehmen und Kommunen darstellen. Der Landkreis wird auch in Zukunft versuchen, Erneuerungen in der ÖPNV-Infrastruktur zu fördern. Inwieweit dies auch nach 2016 möglich sein wird, hängt von der Zuweisung des Landes Brandenburg ab (investive Zweckbindung, Höhe der Landeszuweisung).</p>
<p>Amt Meyenburg</p>	<p>06.01.2014</p>	<p>1. Kapitel 2.1.6 Unter 2.1.6 sind bedeutende Quell- und Zieleinrichtungen erwähnt. M.E. sind sowohl bei den Industrie- und Gewerbegebieten als auch bei den</p>	<p>1. Es handelt sich nicht um eine vollständige Auflistung, sondern um eine Darstellung der bedeutendsten Einrichtungen. Das Modemuseum</p>

Anzuhörender	Datum	Anmerkung	Abwägung
		<p>Freizeiteinrichtungen (z.B. Modemuseum Schloss Meyenburg, ca. 12.000 Besucher jährlich) weitere für den Landkreis und darüber hinaus bedeutsame Einrichtungen zu erwähnen.</p> <p>2. Unter 2.2 (Seite 20) bzw. 3.2.2 (Seite 32) wird das Gutachten für den Korridor Meyenburg/Putlitz-Pritzwalk-Neustadt lediglich erwähnt. Sollte nicht hier zumindest stehen, dass die Ergebnisse des Gutachtens in den Nahverkehrsplan übernommen und Bestandteil werden?</p>	<p>wurde ergänzt.</p> <p>2. Im Kapitel 3.2.2. wurde ein entsprechender Hinweis ergänzt.  <i>„Für den Korridor Meyenburg/Putlitz - Pritzwalk - Neustadt (Dosse) (KBS 209.73/ 209.74) wird bis Dezember 2013 eine ergebnisoffene Studie erstellt, welche auf eine verkehrlich möglichst attraktive und nach 2014 dauerhaft finanzierbare Bedienung unter Berücksichtigung des Güterverkehrs abzielt und im Planungsraum des Landkreises Anwendung finden soll.“</i></p>
Gemeinde Plattenburg	-	1. -	1. -
Amt Putlitz-Berge	-	1. -	1. -
<b>2. Verkehrsunternehmen</b>			
Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH	20.12.2013	<p>1. Kapitel 1.3:                      In der Auflistung bzgl. der Verkehrsdurchführung wurde die EGP aufgeführt. Die VGP steht jedoch in keinem Vertragsverhältnis mit der EGP. Vertragspartner ist der Putlitz-Pritzwalker Eisenbahnförderverein e. V., welcher sich der Kapazitäten der EGP bedient.                      Es muss in der Auflistung das Taxiunternehmen Lüth aus Putlitz aufgenommen werden, da dieses Wochenendfahrten auf der Linie 913 übernimmt.</p> <p>2. Kapitel 2.1.2:                      Die Aussagen der folgenden Sätze widersprechen sich: „Die Gruppe der 0-17-Jährigen wird sich bis zum Jahr 2020 um ca. 11% reduzieren...“ und</p>	<p>1. Der NVP wurde entsprechend korrigiert.</p> <p>2. Es handelt sich um zwei verschiedene Aussagen, da es sich einmal um absolute Zahlen und andermal um die Aufteilung der Altersgruppen untereinander handelt.</p>

Anzuhörender	Datum	Anmerkung	Abwägung
		<p>„Der Anteil der unter 18-Jährigen wird bis 2020 konstant bleiben.“</p> <p>3. Kapitel 2.2.2: In der Tabelle A-1 wird der RE 2 nicht korrekt dargestellt. Zwischen Wittenberge und Cottbus fährt der RE 2 stündlich, zwischen Wittenberge und Wismar zweistündlich.</p> <p>4. Kapitel 2.2.3: Letzter Absatz: Es handelt sich hier um einen integrierten Schüler- und Ausbildungsverkehr.</p> <p>5. Kapitel 2.2.6: Die hier dargestellten Daten entsprechen in keiner Form den Daten, die die VGP anhand der Abrechnungen in den Statistiken ausweist. Woher stammen diese Daten? Es muss unseres Erachtens eine Korrektur vorgenommen werden.</p> <p>6. Kapitel 2.3.1: Schreibfehler bei <i>Bahnhof Wittenberge</i></p> <p>7. Kapitel 2.3.2: Zwischen Wittenberge und Perleberg besteht auf der Linie 924 kein Parallelverkehr, auch nach Prüfung durch den Verkehrsverbund. Die Bahnhöfe sollen ab 2015 umgebaut werden, um die Umstiege zu erleichtern... sind hier die Ein- und Ausstiege gemeint?</p> <p>8. Kapitel 2.4.: Bzgl. der Aussage „Die Anzahl der unter 18-Jährigen wird...bis zum Jahr 2020 weiter sinken...“ wird auf die Feststellung unter Punkt 2 verwiesen.</p> <p>9. Kapitel B-1: Im 3. Unterpunkt der Zielstellungen wird von einer</p>	<p>3. Ein entsprechender Hinweis wurde in der Fußzeile der Tabelle A-1 ergänzt.</p> <p>4. Der NVP wurde entsprechend korrigiert.</p> <p>5. Die Daten stammen wie im Text vermerkt aus dem Bericht zur Verkehrserhebung VGP 2011 und 2012 – Hochrechnung und Auswertung vom 09.11.2012, wie er auch der VGP vorliegt. Es wurde im Text eine genaue Quellenangabe ergänzt.</p> <p>6. Der NVP wurde entsprechend korrigiert.</p> <p>7. Es bleibt zwischen beiden Städten bei einem Parallelverkehr. Wegen der weiteren Erschließungsfunktion im Stadtgebiet von Wittenberge bleibt die 924 jedoch auch als Achse mit einer entsprechenden Bedeutung bestehen. Der Abschnitt wurde zum besseren Verständnis umformuliert.</p> <p>8. Es wird auf die Antwort unter Punkt 2 verwiesen.</p> <p>9. Hier ist kein Widerspruch vorhanden, sondern es wird konkret formuliert, was der Landkreis beim ÖPNV unter Daseinsvorsorge versteht. Der 5. Unterpunkt wurde entsprechend korri-</p>

Anzuhörender	Datum	Anmerkung	Abwägung
		<p>Notwendigkeit der Daseinsvorsorge für den Jedermannverkehr gesprochen. Im 4. Unterpunkt gibt es bereits Einschränkungen: „...Zeiten schwacher Nachfrage (&lt; 5 Fahrgäste/Stunde und Richtung) durch ein System der flexiblen Bedienung erschlossen...“ Hier liegt ein Widerspruch vor und sollte korrigiert werden.</p> <p>Im 5. Unterpunkt handelt es sich um Schüler- und Ausbildungsverkehr.</p> <p>6. Unterpunkt: es bestehen keine schienenparallelen Relationen, da der Zug nicht alle Orte anfährt.</p> <p>Die im 7. Unterpunkt dargelegten Ausführungen sollten in Zukunft mittels des vollflexiblen Rufbusses genutzt und ausgebaut werden.</p> <p>Der 9. Unterpunkt bedarf einer Präzisierung, denn eine Bedienung von Haltestelle zur Haustür kann gewährleistet werden. Diese Möglichkeit muss mit aufgezeigt werden.</p> <p>Mit diesem NVP werden erhebliche Reduzierungen des bisherigen Angebotes zum Tragen kommen. Es ist davon auszugehen, dass damit für viele Fahrgäste der ÖPNV im Landkreis unattraktiv wird.</p> <p>10. Kapitel B-2: Die Schaffung von 2 Linienbündeln hat zur Folge, dass in den Verknüpfungsbereichen zwischen den Bündeln Bereiche entstehen, die übergreifende Beförderungsmöglichkeiten zulassen, welche zu Problemen führen. Es erschließt sich nicht, welcher Bedienraum als Linienbündel zusammengefasst werden soll. Wittstock befindet sich im Bedienegebiet der OPR und wird auch mit Ver-</p>	<p>gert.</p> <p>Der 6. Unterpunkt bezieht sich auf die Relation, nicht auf den genauen Fahrtverlauf.</p> <p>Der 7. Unterpunkt steht der Nutzung mittels vollflexiblen Rufbusses nicht entgegen. Dies ist aber Sache der Ausgestaltung des NVP.</p> <p>Die Möglichkeit einer Haltestelle – Haustür – Bedienung ist mit diesem Punkt nicht ausgeschlossen, sondern wird mit den Aussagen zur vollflexiblen Bedienung erfasst.</p> <p>Es werden nur die festen Linienfahrten reduziert. Bei der flexiblen Bedienung hingegen kommt es zu einer erheblichen Ausweitung, die über die reduzierten Linienfahrten hinausgeht.</p> <p>10. Die Linienbündelung bezieht sich nur auf das Gebiet des Landkreises, daher ist der Ort Wittstock in Klammern aufgeführt. Eine Aufteilung in Linienbündel bzw. bei einer Ausschreibung in Lose ist teilweise gesetzlich vorgeschrieben (PBefG – Aufteilung in Losen zur Berücksichtigung des Mittelstandes). Den Verkehrsunternehmen steht es frei, ein Angebot für beide Bündel und somit ein Gesamtangebot für den Landkreis zu erarbeiten.</p> <p>11. Es wurde folgender Satz ergänzt: „Darüber hinaus ist die Möglichkeit von Bedarfsausstiegs- haltestellen in Betracht zu ziehen, um die Erschließungsqualität, vor allem für mobilitätsein-</p>



Anzuhörender	Datum	Anmerkung	Abwägung
		<p>kehrleistungen von dort bedient.</p> <p>11. Kapitel 3.1: Im Hinblick auf die alternde Bevölkerung sollte geprüft werden, ob die vorgegebenen Haltestelleneinzugsgebiete enger strukturiert werden könnten. Hier sollten auch der VBB und der VDV einbezogen werden.</p> <p>12. Kapitel 3.2.2: In der Darstellung der Verbindungsachsen im Grundnetz wird die Achse A5 Pritzwalk-Gumtow-Kyritz ausgewiesen. Gumtow wird auf dieser Wegstrecke jedoch nicht angefahren.</p> <p>13. Kapitel 3.2.3 – Stadtverkehr Wittenberge: Eine vorrangige Bedienung zum SPNV in Richtung Berlin ist unproblematisch. Eine Bedienung zum SPNV in und aus Richtung Hamburg ist jedoch nur bei 6 Fahrten möglich.</p> <p>14. Kapitel 3.2.4: Fahreranforderung per Knopfdruck - Hier sehen wir einen erheblichen finanziellen Aufwand sowie die Gefahr des Vandalismus; hier hat sich die telefonische Voranmeldung bewährt. Die Rufbusangebote im Zeitraum 06.00-20.00 Uhr sollten beibehalten werden. Es hat sich bewährt, dass die Fahrgäste die Fahrtwünsche für das Wochenende im Zeitraum Montag-Freitag, 06.00-18.30 Uhr anmelden.</p> <p>15. Kapitel 3.3.1:</p>	<p>geschränkte Fahrgäste, zu verbessern.“</p> <p>12. Die Achse wird über Gumtow geführt, da die bisherige Anbindung mit festen Fahrten mit der 927 außerhalb der Schulzeiten entfällt und durch diese Führung der Fahrtverlauf der 901 noch mehr vom Streckenverlauf des SPNV getrennt wird.</p> <p>13. In Kapitel 4.1.1 wird die Verknüpfung in Richtung Hamburg präzisiert: Zielgruppe sind hier die Pendler, die vor allem frühe Abfahrten und späte Ankünfte nutzen.</p> <p>14. Hierbei handelt es sich lediglich um einen Vorschlag für Möglichkeiten zur Erschließung von Orten abseits des Linienweges. Diese sind zu prüfen und ggf. umzusetzen. Der Absatz wurde dahingehend präzisiert. Der Aufgabenträger vertritt die Ansicht, dass eine Anmeldung für Rufbusfahrten täglich möglich sein muss, um dem Fahrgast die Möglichkeit zu geben, möglichst spontan die flexiblen Bedienformen nutzen zu können und so die Nutzungshemmschwellen für den Fahrgast möglichst gering zu halten. Der tägliche Anmeldezeitraum wurde im NVP angepasst.</p> <p>15. Der erste Absatz wurde entsprechend korrigiert: Bedienzeitraum 05.00- 20.00 Uhr.</p> <p>16. Der Absatz wurde umformuliert. Eine Differenzierung ist beabsichtigt, um eine</p>

Anzuhörender	Datum	Anmerkung	Abwägung
		<p>Der gegenwärtige Bedarf liegt teilweise ab 5.00 Uhr und sollte auch so beibehalten werden. Nach derzeitigem Stand sind Abweichungen zwischen den Aussagen der Tabelle B-2 und dem ersten Absatz festzustellen.</p> <p>16. Tabelle B-3: Es gibt keinen gesonderten Schülerverkehr, sondern nur einen in den Linienverkehr integrierten Schüler- und Ausbildungsverkehr. Weiterhin wird im NVP eine gleiche Bedienung an Schul- und Ferientagen gefordert. Im Kapitel Prognose wird auf ein Bedürfnis aller Bürger im LK nach Mobilität hingewiesen, dieses widerspricht sich jedoch mit dem 2. Absatz (flexible Bedienung) Im 3. Absatz wird auf einbrechende Linien Bezug genommen. Hier ist eine Erklärung nötig.</p> <p>17. Tabelle B-4: Das bisherige Angebot auf den Linienführungen an den Wochenenden der Linie 924 in Perleberg und Wittenberge sollten beibehalten werden. Das jetzige Angebot ist ausreichend, ein größerer Bedarf ist für die VGP nicht erkennbar.</p> <p>18. Kapitel 4.1.1: Siehe Punkt 13.</p> <p>19. Kapitel 4.1.3: Ein garantierter Anschluss für z.B. die Linie 925 – RE 2 ist nicht umsetzbar, da es bei der RE 2 regelmäßig zu Verspätungen kommt. Eine verspätete Abfahrt der Busse ist den übrigen Fahrgästen nichtvermittelbar.</p>	<p>Abstufung zwischen den Netzen zu erhalten. Es ist kein Widerspruch im Absatz 2 ersichtlich. Die VGP sollte als hiesiges Verkehrsunternehmen am besten wissen, welche anderen Verkehrsunternehmen mit welchen Linien in den Landkreis einfahren, zumal die wichtigsten im Fahrplanbuch des Landkreises mit aufgeführt sind.</p> <p>17. Der LK wird die Mindestbedienung im Stadtverkehr nicht ändern.</p> <p>18. Siehe Punkt 13.</p> <p>19. Wie im NVP dargelegt, ist ein garantierter vor allem bei Tagesrandlagen bzw. bei großen Taktzeiten/unregelmäßigen Fahrten (Flexible Bedienung) zu empfehlen. Die Linie 925 gehört hier zum Grundnetz und hätte einen 60-Minuten Takt. Hier wäre lediglich ein vorgesehener Anschluss umzusetzen.</p> <p>20. Der Absatz wurde entsprechend umformuliert.</p> <p>21. Die Tabelle wurde entsprechend korrigiert.</p>

Anzuhörender	Datum	Anmerkung	Abwägung
		<p>20. Eine Anschlussüberwachung hat mittels RBL in der Leitstelle des Disponenten zu erfolgen.</p> <p>21. Kapitel 5.1 – Tabelle B-5: Es handelt sich hier nicht um „Haltestellen des Landkreises“ sondern um „Haltestellen der VGP“ oder um „Haltestellen im Landkreis“.</p> <p>22. Kapitel 5.2: Es ist zu ergänzen: „Unter Bezugnahme der Förderrichtlinie des LK Prignitz für Investitionen nach dem ÖPNVG werden Finanzmittel zur Erneuerung der Fahrzeuge bereitgestellt.“</p> <p>23. Kapitel 6.3: 10. Unterpunkt – Die Bereitstellung von Echtzeitinformationen beinhaltet technische und finanzielle Aufwendungen, die gegenwärtig nicht geleistet werden können.</p> <p>24. Kapitel C – Rechtlicher Rahmen: Bitte um Richtigstellung: „Die Liniengenehmigungen der VGP oder im Landkreis Prignitz.“</p> <p>25. Kapitel D-1 – Marketing: Verkehrliche Angebote zu Großveranstaltungen werden bereits angeboten.</p> <p>26. Kapitel D-2 – Finanzierung: Die hier dargestellten Mittel enthalten alle Mittel, die dem üÖPNV zufließen. Eine detaillierte Auflistung über den Einsatz dieser Mittel wäre von Vorteil.</p>	<p>22. Es wurde folgende Formulierung ergänzt: „Im Rahmen der Förderrichtlinie des Landkreises Prignitz für Investitionen nach dem ÖPNVG Bbg. werden Finanzmittel zur Erneuerung der Fahrzeuge bereitgestellt. Die Finanzmittel nach dieser Förderrichtlinie werden vorläufig bis 2016 zur Verfügung gestellt, da die Richtlinie nur bis 2016 gilt. Ab 2017 ist ggf. durch den Landkreis eine neue Förderrichtlinie zu erlassen.“</p> <p>23. Dieser Punkt wird vom VBB angestrebt und ist daher perspektivisch durch die Verkehrsunternehmen umzusetzen.</p> <p>24. Der Satz wurde entsprechend korrigiert.</p> <p>25. Das Angebot soll es auch künftig geben. Daher wurde es im NVP verankert.</p> <p>26. Es werden alle Mittel für den ÖPNV dargestellt. Die Zahlen wurden noch einmal aktualisiert. Der Satz wird nicht geändert.</p> <p>27. Die Verbindung Perleberg – Kyritz wurde aus</p>

Anzuhörender	Datum	Anmerkung	Abwägung
		<p>Der Satz „Grundsätzlich müssen alle Maßnahmen konsequent fortgesetzt werden, die zu einer Senkung des Defizits und damit des Zuschussbedarfs führen“ sollte umformuliert werden: „Grundsätzlich müssen alle Maßnahmen konsequent fortgesetzt werden, um Defizite zu minimieren.“</p> <p>27. Anlage 1: Die Achse Perleberg – Kyritz sollte beibehalten werden.</p> <p>28. Anlage 1: Es sollte eine Querverbindung zwischen Glöwen und Gumtow eingeführt werden.</p> <p>29. Bei der Anlage 4 ist die Achse A4 falsch, richtig A5.</p> <p>30. Bei der Anlage 3 ist die Achse Richtung Reetz (Hst. Reetzer Straße) zu ändern in A4 (statt A3).</p>	<p>dem Regionalnetz wegen zu geringer Fahrgastnachfrage genommen. Auf dieser Relation der Linie 927 bleibt aber weiterhin der Schülerverkehr bestehen; die restlichen Fahrten können über einen liniengebundenen Rufbus weiterhin angeboten werden.</p> <p>28. Die Notwendigkeit einer Querverbindung wird nicht gesehen.</p> <p>29. Die Anlage 4 wurde korrigiert. 30. Die Anlage 3 wurde korrigiert.</p>
Reisedienst Westprignitz mbH	18.12.2013	<p>1. Kapitel 2.3.2 Perleberg Bahnhof – Ich bitte darum, bei der Linie 924 nicht von Parallelverkehr zu sprechen. Bereits in den vergangenen Gesprächsrunden wurde festgestellt, dass es sich hier nicht um Parallelverkehr handelt, da gerade der Wittenberger Anteil der Linie eine große Erschließungsfunktion für das Stadtgebiet hat, zumal die Linie 924 ja sogar noch eine der umsatzstärksten Linien ist.</p> <p>2. Kapitel 2.3.2. S. 26 letzter Absatz: „Die Bahnhöfe .... sollen ab 2015 umgebaut werden ...“. Hier bitte ich um differenzierte Aussagen, was genau da geplant ist, denn Perleberg z.B. hat schon jetzt gute Umstiegsbedingungen. Welche aus ÖPNV-Sicht notwendigen Umbauten</p>	<p>1. Richtig ist, dass die 924 im Wittenberger Stadtgebiet ebenfalls eine Erschließungsfunktion übernimmt. Trotzdem bleibt es zwischen beiden Städten bei einem Parallelverkehr. Wegen der weiteren Erschließungsfunktion im Stadtgebiet von Wittenberge bleibt die 924 als Achse bestehen; sie sollte nur zeitlich etwas verschoben werden und nicht zeitgleich mit dem RE 6 aus Perleberg abfahren.</p> <p>2. Der Umbau der Bahnhöfe erfolgt durch die DB AG. Es wurde ein entsprechender Hinweis ergänzt, um weiteren Missverständnissen vorzubeugen.</p>

Anzuhörender	Datum	Anmerkung	Abwägung
		<p>sollen da notwendig sein? Der Bahnhof Weisen wird nicht mit dem Bus bedient. Inwieweit besteht oder soll dort eine Verknüpfung von SPNV und üÖPNV entstehen?</p> <p>3. Regionalnetz: Bitte nehmen Sie die Strecke Perleberg – Kyritz und Perleberg – Bad Wilsnack nicht aus dem Regionalnetz heraus. Es wurde in den vergangenen Runden darüber gesprochen, dass mit einer flexibleren und attraktiveren Herangehensweise (mehr Stichfahrten auf der Linie 927 und bessere Verbindung zum Stadtverkehr Perleberg auf der Linie 928) mehr Kunden angesprochen werden können als bisher. Reduzierung auf weniger Fahrtenpaare ist natürlich notwendig, aber bitte nicht komplett kappen.</p> <p>4. Kapitel 3.2.4. S.35 letztes Drittel: Es ist sicherzustellen .... , täglich seinen Fahrtwunsch von 07.00 – 20.00 Uhr anmelden kann. Bitte auf 06.00 - 18.30 Uhr ändern, da die Verkehrsbedienung bis 20.00 Uhr angeboten wird, eine Anmeldung dann nur dementsprechend früher stattfinden kann.</p> <p>5. Kapitel 3.3 – Tabelle B-2: Die Bedienung der Linie 924 inkl. der Stadtgebiete Perleberg und Wittenberge an den Wochenenden ist ein Erfolg. Karstädt – Perleberg am Wochenende ist vor Jahren wegen mangelnder Teilnahme wieder abgesagt worden. Weitere Bedienungen im ländlichen Raum mit einem 2-Stunden-Takt sind m.E. extrem unwirtschaftlich.</p> <p>6. Kapitel 4.1.1: Perleberg Bhf. – Der Anschluss soll vorrangig in</p>	<p>3. Die Verbindung Perleberg – Bad Wilsnack bleibt im Regionalnetz als Achse R2 bestehen. Die Verbindung Perleberg – Kyritz wurde aus dem Regionalnetz wegen zu geringer Fahrgastnachfrage genommen. Auf dieser Relation der Linie 927 bleibt aber weiterhin der Schülerverkehr bestehen; die restlichen Fahrten können über einen liniengebundenen Rufbus weiterhin angeboten werden.</p> <p>4. Die Anmeldezeiten wurden angepasst (06.00-19.00 Uhr).</p> <p>5. Grundsätzlich ist der ÖPNV nachfragegerecht zu gestalten. Dies kann bedeuten, dass eine Bedienung am Wochenende im 2-h-Takt auch über flexible Bedienformen abgewickelt werden kann.</p> <p>6. Die Fahrtziele auf der RE 6 verteilen sich relativ gleichmäßig zwischen Wittenberge und Pritz-</p>

Anzuhörender	Datum	Anmerkung	Abwägung
		<p>Richtung Wittenberge gesichert werden. Da fährt jedoch die Linie 924. Wichtiger ist die Verbindung in Richtung Pritzwalk, weil da die Busverbindungen gekappt werden sollen.</p> <p>7. Kapitel 4.3.2: Die bisherige Praxis, Parkplätze in Größenordnungen zu schaffen, hat mit dem ÖPNV nichts zu tun. Im Gegenteil. Es werden Parkplätze geschaffen, um den Fahrgästen bequemen Zugang zur Eisenbahn zu schaffen. Damit wird der die Benutzung des Busses unattraktiver. Der ÖPNV aber soll diese P+R Plätze auch noch bezahlen. Das ist absurd.</p> <p>8. Kapitel D-2: Mit der Neuordnung des ÖPNV ab 2014 wird es auf jeden Fall zu Kostenreduzierungen für den Aufgabenträger kommen, so dass die Finanzierungsprognosen für 2015 und 2016 m.E. unrealistisch sind.</p>	<p>walk. Ein Schwerpunkt in eine Fahrtrichtung kann nicht festgestellt werden. Im Vorlauf zum RE 6 kommen die meisten Fahrgäste zu Fuß. Wenn die Linie 924 zukünftig im Zwischentakt verkehren soll, ist die Anschlussgewährung Richtung Wittenberge wichtiger und wird beibehalten.</p> <p>7. Ausrichtung dieses NVP ist es, den SPNV zu stärken. Daher ist die Errichtung von P+R-Anlagen bzw. B+R-Anlagen unverzichtbar.</p> <p>8. Inwieweit die Vorgaben des NVP bereits in 2014 umgesetzt werden oder erst mit der Neuvergabe der Liniengenehmigungen steht noch nicht fest. Fakt ist, dass bei einer vorzeitigen Umsetzung dies langsam und sukzessiv geschehen wird. Diese Zahlen sind Planzahlen nach der Haushaltsplanung.</p>
Pritzwalker Verkehrsbetriebe GmbH	19.12.2013	<p>1. Im NVP wird darauf hingewiesen, dass der ÖPNV jährlich teurer wird. Das kann so nicht hingenommen werden. Die Unternehmen sind an einem Punkt angekommen, an dem keine weiteren Einsparungen mehr möglich sind. Für den Korridor Meyenburg/ Putlitz – Pritzwalk – Neustadt/Dosse wurde außerdem eine ergebnisoffene Studie erstellt. Diese sollte im Dezember 2013 fertiggestellt werden. Bis heute sind keine näheren Informationen dazu bekannt. Ohne nähere Kenntnis der Studie kann dem NVP nicht zugestimmt werden.</p> <p>2. Die beiden Direktverbindungen (Linien 901/927) nach Potsdam sollen zum Fahrplanwechsel 2014/15 eingestellt werden. Die Linien werden gut</p>	<p>1. Dem Landkreis liegt ebenfalls noch kein Ergebnis dieser Studie vor.</p> <p>2. Eine Weiterführung der benannten Linien 901/927 nach Potsdam soll nicht im NVP erörtert werden. Erfahrungsgemäß fahren nur sehr wenige Fahrgäste direkt von der Prignitz nach Potsdam, da die Bahnverbindung (trotz Um-</p>

Anzuhörender	Datum	Anmerkung	Abwägung
		<p>genutzt, eine Einstellung der Verbindung bedeutet für die Fahrgäste eine umständliche Nutzung anderer Verkehrsmittel.</p> <p>3. Zwischen Pritzwalk und Perleberg besteht im Konzept keine direkte Verbindung mehr. Die anliegenden Dörfer werden somit nicht mehr bedient.</p> <p>4. Der Zeitraum für die Anmeldung eines Fahrtwunsches sollte nur bis 18.30 Uhr erfolgen.</p>	<p>stiegs in Berlin) günstiger ist.</p> <p>3. Die anliegenden Dörfer sollen über flexible Bedienformen bedient werden. Ziel des Landkreises ist es in erster Linie, den Bahnverkehr zu stärken.</p> <p>4. Die Anmeldezeiten wurden angepasst (06.00-19.00 Uhr).</p>
Omnibus Hülsebeck e. K.	18.12.2014	<p>1. Kapitel B-1: Es wurde nach wie vor noch keine Wiederaufnahme der Verbindung Lenzen-Karstädt berücksichtigt</p> <p>2. Kapitel 3.1: Folgende Formulierung ist praxisnäher: „Als zumutbarer fußläufiger Einzugsbereich gilt dabei eine Wegstreckenentfernung von ca. 400m,...“ Es sollte folgender Satz ergänzt werden: „Darüber hinaus ist die Möglichkeit von Bedarfsausstiegs- haltstellen in Betracht zu ziehen, um die Erschließungsqualität, vor allem für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, zu verbessern.“</p> <p>3. Kapitel 3.2.4: Eine Fahrtwunschanmeldung bis 19 Uhr halte ich für praxisnäher, um noch zeitlichen Spielraum für die Disposition zu haben. Der im Anschluss folgende Satz sollte lauten: „Die verbindliche Anmeldung selbst soll...“</p> <p>4. Kapitel 3.3.1: Da es keinen separaten Schülerverkehr gibt, sollte eine andere Formulierung gewählt werden: „Die Linien auf den Regionalachsen sollen außerhalb</p>	<p>1. Die Notwendigkeit einer Direktverbindung als Achse zwischen Lenzen-Karstädt wird seitens des Aufgabenträgers nicht gesehen. Dies verhindert jedoch nicht die Einrichtung einer möglichen Rufbusverbindung.</p> <p>2. Einzugsbereiche von Haltestellen werden als Luftlinienentfernung angegeben, daher wird diese Formulierung nicht geändert. Die Aussage bzgl. der Bedarfsausstiegs- haltstellen wurde ergänzt.</p> <p>3. Der Anmeldezeitraum wurde angepasst (06.00-19.00 Uhr). Da davon ausgegangen werden kann, dass eine Anmeldung immer verbindlich ist, kann auf diesen Zusatz verzichtet werden.</p> <p>4. Das Kapitel wurde entsprechend umformuliert: „Die Linien auf den Regionalachsen sollen zusätzlich zu den Fahrten zur Schülerbeförderung</p>

Anzuhörender	Datum	Anmerkung	Abwägung
		<p>der Schulzeiten ein bedarfsorientiertes...“</p> <p>5. Kapitel 4.1.3: Garantierte Anschlüsse sind nur schwer oder gar nicht zu realisieren, da Fahrgäste an den Haltestellen nicht über etwaige Verzögerungen informiert werden können. Folglich ließe sich nur ein limitierter Anschluss realisieren.</p> <p>6. Kapitel 7: Eine Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Partikelminderungssystemen werden von den Fahrzeugherstellern nicht angeboten. Für über den freien Markt erhältliche Partikelminderungssysteme gibt es von den Herstellern ebenfalls keine Freigabe, so dass diese ein erhebliches Sicherheits- und Schadensrisiko darstellen. Daher wird folgende Formulierung vorgeschlagen: „Insoweit Gebrauchtfahrzeuge beschafft werden, müssen die im Jahr der Erstzulassung gültigen Umweltstandards eingehalten werden <i>und mit Partikelminderungssystemen der Partikelminderungsklasse 2 oder besser ausgestattet sein.</i>“</p>	<p>ein bedarfsorientiertes festes Fahrtenangebot bereitstellen.“</p> <p>5. Es ist richtig, dass Fahrgäste nicht jederzeit über die Verzögerungen informiert werden können. Trotzdem soll in den genannten Situationen ein garantierter Anschluss geleistet werden. Es wurde jedoch der Übergang bei der Anschlusssicherung geändert und der NVP entsprechend angepasst: Übergang von festen zu flexiblen Fahrten</p> <p>6. Der NVP wurde entsprechend angepasst. „Insoweit Gebrauchtfahrzeuge beschafft werden, müssen die im Jahr der Erstzulassung gültigen Umweltstandards eingehalten werden <i>und mit Partikelminderungssystemen der Partikelminderungsklasse 2 oder besser ausgestattet sein.</i>“</p>
Bus- und Mietwagenbetrieb Braune	18.12.2013	1. Aus gesundheitlichen Gründen ist zurzeit keine Stellungnahme möglich	1. -
Busunternehmen Gutzmann	16.12.2013	<p>1. Zielstellungen: Schwachstellenanalyse sollte nicht ausgeklammert werden. Probleme wie Pkw-Behinderungen, Straßensperrungen, Bauarbeiten etc. machen das Einhalten von Fahrplänen schwierig.</p> <p>2. Welche Voraussetzungen und konkrete inhaltliche Kriterien lagen für die geplante Linienbündelungen vor (Wittstock als Teilzentrum des Mittelzent-</p>	<p>1. Die angesprochenen Probleme sind nicht Gegenstand des NVP's, sondern bei der Fahrplangestaltung zu berücksichtigen. Der Aufgabenträger hat keinen Einfluss auf die Pünktlichkeit und Anschlussgewährung im SPNV.</p> <p>2. Die gewachsenen verkehrlichen Strukturen orientieren sich weiterhin an den beiden Altkreisen Perleberg und Pritzwalk. Daher erschien es nur</p>



Anzuhörender	Datum	Anmerkung	Abwägung
		<p>rums Pritzwalk-Wittstock liegt in der Planungshoheit des benachbarten Aufgabenträgers)? Hat die Linienbündelung genehmigungsrechtliche Bindungswirkung? Es fehlen Aussagen zur KBS 209.74.</p> <p>3. Anlage 5: Wo sind die die in der Legende der Anlage 5 genannten einbrechenden Linien dargestellt?</p> <p>4. Der in der Anlage 1 in Meyenburg eingezeichnete Verknüpfungspunkt „Regionalnetz“ passt nicht, da Meyenburg über eine Achse des Grundnetzes erschlossen wird. Welcher Bedienzeitraum wird für diese Relation angesetzt?</p> <p>5. Fahrplanzeiten und Taktung des Regionalbusnetzes und des Stadtbusnetzes müssen ineinander greifen und aufeinander abgestimmt sein. Achsen des Grundnetzes erschließen nicht die umliegenden Orte/Dörfer, dort wohnen aber die Fahrgäste. Einsatz flexibler Bedienformen ist genauso aufwendig, als wenn der Bus fährt. Was ist mit Aus-</p>	<p>sinnvoll, die beiden Linienbündel an den jetzigen Mittelzentren Perleberg – Wittenberge und Pritzwalk auszurichten. Es gibt nur wenige Linien, die über beide Linienbündel gehen. Bei einer späteren Ausschreibung kann sich nur auf die Linienbündel und nicht auf einzelne Linien beworben werden. Zulässig ist auch, sich auf beide Linienbündel zu bewerben, also ein Gesamtangebot abzugeben. Daher hat die Linienbündelung in der Tat eine genehmigungsrechtliche Bindungswirkung. Die zu bündelnden Linien sind verkehrlich miteinander verbunden. Wie oben bereits dargelegt, berühren nur wenige Linien beide Linienbündel. Bzgl. der noch zu treffenden Aussagen zu Meyenburg bzw. KBS 209.74 ist das Gutachten abzuwarten. Wittstock ist nicht Bestandteil des NVP, wie auch eindeutig aus der Anlage hervorgeht.</p> <p>3. Bei der Darstellung der Linienbündel spielen hereinbrechende Linien keine Rolle, da diese nicht in die Aufgabenträgerschaft des Landkreises fallen. Die Legende der Anlage 5 wurde korrigiert.</p> <p>4. Bei Wegfall der RB 74 wird die Verbindung Pritzwalk – Meyenburg eine Grundnetzachse und wird entsprechend den Angaben im NVP bedient werden. Die Anlage 5 wurde entsprechend korrigiert (Verknüpfungspunkt im Grundnetz).</p> <p>5. Fahrplanzeiten, konkrete Taktung und Umsetzung der Anschlüsse sind Sache der Fahrplangestaltung und gehören nicht in einen NVP. Gleiches gilt für unternehmerische Belange wie Lenkzeiten etc. Evtl. Mehraufwendungen sind</p>

Anzuhörender	Datum	Anmerkung	Abwägung
		<p>sagen bzgl. Fahrzeiteinhaltung, Lenkzeiten, Ruhezeiten etc.?</p> <p>6. Verknüpfung ÖPNV-MIV - Wir empfehlen eine Zeitkartenermäßigung für die Nutzung von P+R-Anlagen anstatt einer Gebührenregelung.</p> <p>7. Fahrzeuge – Die vorgeschriebene Barrierefreiheit ist bei Altfahrzeugen und Rufbussen nicht umsetzbar/ finanzierbar.</p> <p>8. Die VU sollen den Kooperationsvertrag mit dem VBB unterschreiben. Bisheriger Kooperationspartner ist die VGP. Mit welchen Anforderungen müssen die VU künftig rechnen?</p> <p>9. Wie wird der Winterdienst geregelt?</p>	<p>im Angebot zu berücksichtigen.</p> <p>6. Hier ist nicht geplant, den Fahrausweispreis zu erhöhen. Da der Landkreis an den Verbundtarif gebunden ist, kommt eine Zeitkartenermäßigung als Einzelfalllösung nicht in Frage.</p> <p>7. Die geforderte Barrierefreiheit gilt nur bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen und nicht bei Bestandsfahrzeugen. Um einer Überalterung der Fahrzeugflotte entgegenzuwirken, ist die Forderung nach einer regelmäßigen Ersatzinvestition notwendig und legitim. Die entsprechenden Kosten sind im Angebot der Verkehrsunternehmen bei der Vergabe zu kalkulieren. Bis 2016 besteht die Förderrichtlinie des Landkreises, wonach auf Antrag durch Verkehrsunternehmen auch Busse mit einem festen Satz gefördert werden können. Mehrfach wurde durch den Aufgabenträger die voraussichtlichen Investitionen bis 2016 bei den Verkehrsunternehmen abgefragt. Von den Verkehrsunternehmen können jederzeit Anmeldungen auf Fahrzeugförderung bis 2016 beim Aufgabenträger eingereicht werden, die dann bei den Förderentscheidungen der jeweiligen Jahre berücksichtigt werden.</p> <p>8. Das bzw. die Verkehrsunternehmen, welche den Zuschlag erhalten, sind angehalten, den Kooperationsvertrag mit der VBB GmbH zu unterzeichnen. Sie haben dann die gleichen Rechte und Pflichten gegenüber dem VBB, die jetzt die VGP innehat.</p> <p>9. Die Organisation des Winterdienstes ist nicht</p>

Anzuhörender	Datum	Anmerkung	Abwägung
			Bestandteil des NVP, sondern die Fragen sind zwischen Kommune und Verkehrsunternehmen separat zu regeln.
Ostprignitz-Ruppiner Verkehrsgesellschaft (ORP)	13.12.2013	1. Keine Stellungnahme möglich, da keine Mindestbedienstandards festgelegt wurden.	1. -
Regionalverkehrsbetriebe Westsachsen GmbH	-	1. -	1. -
Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH (PVGS)	19.12.2013	1. Keine Einwände	1. -
Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH	-	1. -	1. -
Deutsche Bahn AG	-	1. -	1. -
ODEG	-	1. -	1. -
EGP	-	1. -	1. -
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB)	16.12.2013	<ol style="list-style-type: none"> <li><b>Kapitel 6.3 – Fahrgastinformation:</b> Vorschlag, noch einen zusätzlicher Punkt in der Aufzählung aufzunehmen: „Regelungen des Fahrgastinformationshandbuches des VBB und seine Ausführungsbestimmungen sind anzuwenden.“</li> <li><b>Kapitel 6.5 - Tarif und Vertrieb:</b> Im Zeitraum sollen neue Vertriebswege für den Vertrieb des VBB-Tarifes entwickelt werden. Die Verkehrsgesellschaft Prignitz verfügt bereits über eingeschränkte Möglichkeiten zur Kontrolle des elektronischen Tickets (eTicketing) welches durch den VBB im Land Brandenburg vorangetrieben wird. Ab 2015 soll die Einführung des elektronischen Fahrscheins „VBB fahrCard“ (eTicketing) im Landkreis Prignitz erfolgen. Das eTicket in Form</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Die Hinweise wurden im NVP ergänzt.</li> <li>Die Hinweise wurden im NVP ergänzt. „Ab 2015 soll die Einführung des elektronischen Fahrscheins „VBB fahrCard“ (eTicketing) im Landkreis Prignitz erfolgen. Das eTicket in Form einer Chip-Karte soll an die Abokunden (VBB-Umweltkarte und Azubi/Schüler) der Verkehrsunternehmen ausgegeben werden und für diese das zuvor eingesetzte Papierticket ersetzen. Weitere Schritte zur Einführung des eTicketing nach den Vorgaben der VDV-</li> </ol>

Anzuhörender	Datum	Anmerkung	Abwägung
		<p>einer Chip-Karte soll an die Abokunden (VBB-Umweltkarte und Azubi/Schüler) der Verkehrsunternehmen ausgegeben werden und für diese Kundengruppe somit das zuvor eingesetzte Papierticket ersetzen. Weitere Schritte zur Einführung des eTicketing nach den Vorgaben der VDV-Kernapplikation werden geprüft und umgesetzt.</p> <p>Ein weiterer neuer Vertriebsweg soll das Handyticketing (Erwerb des Fahrausweises über ein Handy) eingeführt werden. Es wird durch ein zentrales Handyticketsystem des VBB (Vertriebssystem „Handyticket Deutschland“) und mittels des Systems Touch&amp;Travel (Vertriebssystem der DB) ermöglicht, dass Fahrgäste im ÖPNV über das Handy den Bartarif im VBB erwerben können.</p> <p>Personalbediente Vorverkaufsstellen und Automaten müssen für Fahrgäste hinsichtlich des Fahrausweiserwerbs gut erkennbar sein. Insbesondere die Möglichkeiten zum Erwerb von VBB-Fahrausweisen sollten erläutert ausgewiesen werden.</p> <p>Bei Einführung von Mobilitätsangeboten im VBB sollen die Möglichkeiten zu dessen Anwendung im Landkreis genutzt werden.</p> <p>Weiterentwicklung des Tarifes: Im Mittelpunkt der in der Laufzeit des NVP 2014-2018 durchzuführenden Analysen zum VBB-Tarif sollen die Aspekte Neukundengewinnung, Kundenbindung, Nutzungs- und Erlösintensivierung stehen. Dazu wird zusammen mit dem VBB nach</p>	<p><i>Kernapplikation werden geprüft und umgesetzt.“</i></p> <p><i>„Als ein weiterer neuer Vertriebsweg soll das Handyticketing (Erwerb des Fahrausweises über ein Handy) eingeführt werden. Es ermöglicht durch ein zentrales Handyticketsystem des VBB (Vertriebssystem „Handyticket Deutschland“) und mittels des Systems Touch&amp;Travel (Vertriebssystem der DB) den Erwerb eines VBB-Fahrausweises (Bartarifs) über das Handy. Die VGP ist jedoch noch kein Vertragspartner des „HandyTickets Deutschland“.</i></p> <p><i>„Personalbediente Vorverkaufsstellen und Automaten müssen für Fahrgäste hinsichtlich des Fahrausweiserwerbs gut erkennbar sein. Insbesondere die Möglichkeiten zum Erwerb von VBB-Fahrausweisen sollten erläutert ausgewiesen werden. Bei Einführung von Mobilitätsangeboten im VBB sollen die Möglichkeiten zu dessen Anwendung im Landkreis genutzt werden.“</i></p> <p><i>„Die während der Geltungsdauer des Nahverkehrsplanes durchgeführten Analysen zum VBB-Tarif haben die Aspekte Neukundengewinnung, Kundenbindung, Nutzungs- und Erlösintensivierung als Schwerpunkt. Dazu wird zusammen mit dem VBB nach Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des Tarifes gearbeitet. Des Weiteren sollen die Potenziale multimodaler Mobilitätsangebote für den ÖPNV in Vorschläge</i></p>

Anzuhörender	Datum	Anmerkung	Abwägung
		<p>Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des Tarifes gearbeitet. Des Weiteren sollen die Potenziale multimodaler Mobilitätsangebote für den ÖPNV in Vorschläge zur Weiterentwicklung der Tarife einbezogen werden.</p> <p>3. Anstriche am Ende von <b>Kapitel 6.5:</b> Diese Punkte sollten thematisch in Kapitel 6.3 einsortiert werden, da sie nicht in den Bereich Tarif und Vertrieb gehören.</p>	<p><i>zur Weiterentwicklung der Tarife einbezogen werden.“</i></p> <p>3. Es ist richtig, dass die Anstriche thematisch unter Punkt 6.3 fallen, werden aber trotzdem im Kapitel 6.5 belassen, um das Thema „VBB“ zusammenhängend zu behandeln.</p>
<b>3. Weiter Einrichtungen</b>			
IHK	16.12.2013	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Der Bus wird im Regionalverkehr gegenwärtig für 70% der Fahrten für den Ausbildungsverkehr genutzt. Wünschenswert wäre im Hinblick auf den demografischen Wandel in der Region, dass der Busverkehr zukünftig für die Zielgruppe der älteren Menschen attraktiver wird. Gerade für diese Zielgruppe sollte der Busverkehr eine Alternative zum Pkw darstellen.</li> <li>2. Im Entwurf wird auf den steigenden Motorisierungsgrad im Landkreis hingewiesen, die Schlussfolgerung, dass dadurch die Zahl der Einwohner, die auf den ÖPNV angewiesen sind, sinkt, ist jedoch zu hinterfragen. Ein gutes, flexibles ÖPNV-Angebot kann auch Pkw-Besitzer dazu veranlassen, den ÖPNV zumindest zeitweise zu nutzen.</li> <li>3. Für die Feinerschließung des Landkreises mit Rufbussen sollten wie bisher regional Bus- und Taxi- bzw. Mietwagenunternehmen eingesetzt werden. Es ist auch denkbar, modellhaft die Ausgabe von Transportgutscheinen zu erproben.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eine Attraktivität des ÖPNV für die älteren Menschen wird im NVP durch entsprechende qualitative Anforderungen und eine Umsetzung der Barrierefreiheit versucht, umzusetzen. Mit einer Ausweitung der Bedienzeiten im NVP versucht der Landkreis eine Angebotsverbesserung für den Jedermannverkehr zu erreichen.</li> <li>2. Erfahrungsgemäß sinkt mit steigendem Motorisierungsgrad die Anzahl der Einwohner, die auf den ÖPNV angewiesen sind. Wahlnutzer sind wesentlich schwerer für den ÖPNV zu gewinnen als Zwangsnutzer.</li> <li>3. Die Durchführung des ÖPNV mit kleineren Fahrzeugen ist eine Sache der Umlaufplanung des Verkehrsunternehmens, ebenso, ob Taxi- und Mietwagenunternehmen eingesetzt werden. Hier können im NVP nur allgemeine Aussagen getroffen werden. Diese wurden hierzu im Kapitel B-3.2.4 getroffen. Die Einführung eines Bürgerbusses ist nicht angedacht.</li> </ol>

Anzuhörender	Datum	Anmerkung	Abwägung
		<p>Nicht wünschenswert sind Modelle, wie z. B. der Bürgerbus.</p> <p>4. Große Arbeitsstätten und Gewerbegebiete sollten bestmöglich an den ÖPNV angebunden sein. Es werden zwar Gebiet aufgelistet, aber nicht mit Maßnahmen oder Vorschlägen untersetzt.</p> <p>5. Im NVP wird nicht auf die Verknüpfung der ÖPNV-Verkehre mit den angrenzenden Landkreisen bzw. Bundesländern eingegangen, diese sollten aber auch gut erreichbar sein.</p> <p>6. Kulturelle Events sollten durch den ÖPNV auch gut erreichbar sein (Bsp. Eiblandfestspiele). Beherbergungsbetriebe sollten v.a. im Sommer mit dem ÖPNV gut erreichbar sein.</p> <p>7. Um den Fahrradtourismus weiter zu fördern, sollten Konzepte für die Fahrradmitnahme in den Bussen entwickelt werden.</p> <p>8. Die Rentabilität des ÖPNV muss auch nach 2018 gesichert sein. Dafür können z.B. Modellprojekte aus Brandenburg (Uckermark) oder aus dem Ausland (Skandinavien) Vorbild sein.</p>	<p>4. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass eine Anbindung des Gewerbeparks „Prignitz“ in Falkenhagen an den ÖPNV von den Beschäftigten nicht angenommen wurde. Daher sollten Maßnahmen bzw. konkrete Vorschläge nicht in den NVP aufgenommen werden, sondern es sollte dem Verkehrsunternehmen überlassen bleiben, eine Anbindung der großen Arbeitsstätten ans ÖPNV-Netz zu realisieren.</p> <p>5. Auf Verknüpfungen mit Nachbarlandkreisen bzw. Nachbarländern einzugehen, würde den Rahmen des NVP sprengen. Vorrangig sind Verknüpfungen im eigenen Landkreis zu sichern und nachrangig kann auf Verknüpfungen in Nachbarkreisen geachtet werden.</p> <p>6. Hierzu wurde im Kapitel D-1 eingegangen.</p> <p>7. Das Kapitel 4.3.1 wurde dahingehend präzisiert.</p> <p>8. Die Rentabilität des ÖPNV nach 2018 ist nicht Thema des aktuellen NVP. Trotzdem wird dies natürlich außerhalb des NVP vorausschauend betrachtet.</p>
HWK	18.12.2013	1. Keine Einwände	1. -
Behindertenbeauftragte LK Prignitz	16.12.2013	1. Kapitel 5.2/5.3: Wichtig sind hörende und sehende Informationen, die gleichzeitig gegeben werden sollen.	1. Eine entsprechende Aussage ist in Kapitel 5.2 verfasst („Die Fahrzeuge sollten möglichst mit großen, deutlich sichtbaren und kontrastreichen optischen sowie verständlichen akustischen Informationseinrichtungen im Fahrzeugin-

Anzuhörender	Datum	Anmerkung	Abwägung
		2. Kapitel 6.1: Informationsmaterial und Fahrpläne sollten z.B. an den Haltestellen DIN-gerecht angebracht werden.	<p>nerm...ausgestattet sein.“)</p> <p>2. Der Hinweis wurde entsprechend ergänzt.</p>
SB Schulverwaltung, Kultur und Sport	13.12.2013	1. In der Abbildung A-6 ist in Wittenberge eine Grundschule zu viel eingezeichnet, in Glöwen fehlt ein Grundschulstandort.	1. Die Abbildung wurde korrigiert.
<b>4. Herstellung des Einvernehmens</b>			
Landkreis Ortprignitz-Ruppin	13.12.2013	<p>1. Redaktionelle Hinweise per Telefon</p> <p>2. Kapitel 2.3.2, letzter Satz: Warum wurden nicht alle Verknüpfungspunkte aufgeführt?</p> <p>3. Wann soll der Stadtverkehr Pritzwalk eingeführt werden?</p> <p>4. Kapitel 4.1.2. doppelt sich mit dem Kapitel 3.3.2</p>	<p>1. Hinweise wurden eingearbeitet.</p> <p>2. Die Aussage beruht auf der Mitteilung der DB AG nach der 2. Arbeitsberatung.</p> <p>3. Es wurde ein Hinweis ergänzt: „Der Stadtverkehr ist während der Laufzeit des NVP einzurichten“</p> <p>4. Das doppelte Kapitel 4.1.2. wurde entfernt</p>
Landkreis Ludwigslust-Parchim	-	1. -	1. -
Landkreis Stendal	16.12.2013	1. Keine Einwände oder Hinweise	1. -
Landkreis Lüchow-Dannenberg	11.12.2013	1. Kein Hinweis auf Anbindung bzw. Verknüpfung des ÖPNV mit den Fähren Schnackenburg-Lütkenwisch und Pevestorf-Lenzen im Nahverkehrsplan. Daher die Bitte um Aufnahme einer näheren Beschreibung und Mitteilung des Umsetzungsstandes der Rufbusanbindung für Lütkenwisch und Lenzen.	1. Im Nahverkehrsplan werden entsprechende Aussagen ergänzt.
Landkreis Havelland	09.12.2013	1. In der Entwurfsfassung des NVP konnte keine Aussage zur Direktanbindung an die Landeshauptstadt Potsdam entnommen werden. Sollte künftig keine Direktverbindung vorgesehen werden, wird um eine Mitteilung gebeten, ab wann	<p>1. Bei Einstellung der Direktverbindung nach Potsdam wird der Landkreis Havelland rechtzeitig informiert.</p> <p>2. -</p>

Anzuhörender	Datum	Anmerkung	Abwägung
		das bisherige Angebot – übernimmt auch Beförderungseleistungen im Havelland – eingestellt bzw. zurückgezogen wird. 2. Keine weiteren Anmerkungen.	
Landeshauptstadt Potsdam	-	1. -	1. -