

# **Nahverkehrsplan ab 2024 Landkreis Prignitz**

---

Anhang

# Nahverkehrsplan für den Landkreis Prignitz ab 2024

**Auftraggeber:**

Landkreis Prignitz  
Geschäftsbereich II - Wirtschaft, Bau und Kataster  
Berliner Straße 49  
19348 Perleberg

---

**Kontakt:**

Sb Wirtschaft und  
Infrastruktur  
T +49 3876 713 704  
oepnv@lkprignitz.de

**Auftragnehmer:**

IGES Institut GmbH  
Friedrichstraße 180  
10117 Berlin  
www.iges.de

---

**Kontakt:**

Bereich Mobilitätsberatung  
T +49 30 230 809 0  
iges@iges.com

Beschlussfassung  
Berlin, 25. April 2024

---

# Anhang

---

- A1** Verwaltungsstruktur im Landkreis Prignitz
  - A2** Bevölkerung im Landkreis Prignitz
  - A3** Derzeitiger Angebotsumfang im SPNV
  - A4** Derzeitiger Angebotsumfang im kommunalen ÖPNV
  - A5** Derzeitiges Fahrgastaufkommen im SPNV
  - A6** Allgemeinbildende Schulen im Landkreis Prignitz
  - A7** Erschließungsqualität im Landkreis Prignitz auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen
  - A8** Wesentliche Bedarfe und Hinweise aus Sicht der kreisangehörigen Kommunen (zusammenfassende Auswahl)
  - A9** Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des Nahverkehrsplans Landkreis Prignitz ab 2024
-

## A1 Verwaltungsstruktur im Landkreis Prignitz

Tabelle 1: Verwaltungsstruktur im Landkreis Prignitz

<b>Kommunen nach Ämtern und amtsfreien Städten und Gemeinden</b>			
<b>Amt Bad Wilsnack/Weisen</b>			
Bad Wilsnack	Breese	Ledge/Quitzebel	Rühstätt
Weisen			
<b>Amt Lenzen-Elbtalaue</b>			
Cumlosen	Lanz	Lenzerwische	Lenzen (Elbe)
<b>Amt Meyenburg</b>			
Gerdshagen	Halenbeck-Rohlsdorf	Kümmernitztal	Marienfließ
Meyenburg			
<b>Amt Putlitz-Berge</b>			
Berge	Gülitz-Reetz	Pirow	Triglitz
Putlitz			
<b>Stadt Perleberg (amtsfrei)</b>			
<b>Stadt Pritzwalk (amtsfrei)</b>			
<b>Stadt Wittenberge (amtsfrei)</b>			
<b>Gemeinde Groß Pankow (amtsfrei)</b>			
<b>Gemeinde Gumtow (amtsfrei)</b>			
<b>Gemeinde Karstädt (amtsfrei)</b>			
<b>Gemeinde Plattenburg (amtsfrei)</b>			

## A2 Bevölkerung im Landkreis Prignitz

Tabelle 2: Bevölkerung im Landkreis Prignitz 2021 sowie Veränderung gegenüber 2016

Amt/amtsfreie Kommune	Bevölkerung 2016	Bevölkerung 2021	Veränderung zu 2016 [%]
Amt Bad Wilsnack/Weisen	6.082	6.062	-0,3
Amt Lenzen-Elbtaube	4.075	3.931	-3,5
Amt Meyenburg	4.226	4.177	-1,2
Amt Putlitz-Berge	4.904	4.701	-4,1
Groß Pankow (Prignitz)	3.962	3.746	-5,5
Gumtow	3.404	3.339	-1,9
Karstädt	6.013	5.898	-1,9
Perleberg	12.367	12.007	-2,9
Plattenburg	3.412	3.290	-3,6
Pritzwalk	12.050	11.741	-2,6
Wittenberge	17.318	16.682	-3,7
<b>Landkreis Prignitz</b>	<b>77.813</b>	<b>75.574</b>	<b>-2,9</b>

Daten: Landkreis Prignitz 2022d, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) 2022a.  
Anmerkung: Datenstand zum Stichtag 31.12. Datenstand Anteile der Bevölkerungsgruppen zum 31.12.2021.

### A3 Derzeitiger Angebotsumgang im SPNV

Tabelle 3: Angebotsumfang SPNV im Landkreis Prignitz (Fahrplanjahr 2021/2022)

Linien-Nr.	Linie und Laufweg	Zugangsstellen	Richtung	Fahrtenanzahl			Takt [min]	Bemerkungen
				Mo-Fr	Sa	So/F		
RE 2	Cottbus - Berlin - Wittenberge - Wismar	Glöwen   Bad Wilsnack   Wittenberge   Karstädt	Cottbus - Wismar	19	19	18	60	9 Fahrten bis Wittenberge
			Wismar - Cottbus	19	19	18		10 Fahrten ab Wittenberge
RE 6	Wittenberge - Neuruppin - Kremmen - Berlin-Gesundbrunnen	Wittenberge   Weisen   Perleberg   Groß Pankow   Pritzwalk	Wittenberge - Berlin-Gesundbrunnen	15	12	12	60	1 Fahrt ab Perleberg (Mo-Fr)
			Berlin-Gesundbrunnen - Wittenberge	19	14	14		
RB 73	Neustadt (Dosse) - Kyritz (- Pritzwalk)	Wutike   Bölzke   Sarnow   Pritzwalk	Neustadt - Kyritz (- Pritzwalk)	16	4	4		Mo-Fr 12 Fahrten sowie Sa, So/F 1 Fahrt nur Abschnitt Neustadt - Kyritz
			(Pritzwalk -) Kyritz - Neustadt	16	4	4		
RB 74	(Pritzwalk (West)) - Pritzwalk - Meyenburg	Pritzwalk (West)   Pritzwalk   Pritzwalk-Hainholz   Falkenhagen Gewerbepark Prignitz   Brügge (Prignitz)   Meyenburg	Pritzwalk (West) - Meyenburg	5	3	3		2 Fahrten ab Pritzwalk West
			Meyenburg - Pritzwalk (West)	5	3	3		1 Fahrt bis Pritzwalk West
S 1 Mittelbe	Wittenberge - Stendal - Magdeburg - Schönebeck	Wittenberge	Wittenberge - Schönebeck	19	10	10	60 (Sa, So/F 120)	Einige Fahrten nur bis/ab Stendal
			Schönebeck - Wittenberge	19	10	10		

Daten: VBB 2022a sowie Daten der Verkehrsunternehmen, Fahrplanstand Februar 2022.

## A4 Derzeitiger Angebotsumfang im kommunalen ÖPNV

Tabelle 4: Angebotsumfang kommunaler ÖPNV im Landkreis Prignitz (Fahrplanjahr 2021/2022)

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Grundtakt [min]	Bemerkungen
				Mo-Fr S (F)	Sa	So/F		
901	Pritzwalk Bahnhof - Hainholzmühle - Krankenhaus - Pritzwalk Bahnhof	ARGE Prignitz Bus	Bahnhof - Hainholzmühle - Bahnhof	14 (14)	4	4	Mo-Fr 60	Stadtverkehr Pritzwalk
			Bahnhof - Bürgerplatz - Hainholzmühle - Bahnhof	14 (14)	4	4		
902	Pritzwalk - Schönebeck (PR) - Grumtow/Vehlow - Demerthin - Kyritz	ARGE Prignitz Bus	Pritzwalk - Kyritz	17 (15)	5	5	Mo-Fr 120 (Sa,So/F 120)	Mo-Fr 1 Fahrt und Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus
			Kyritz - Pritzwalk	16 (15)	5	5		
903	Pritzwalk - Falkenhagen - Gerdshagen - Meyenburg	ARGE Prignitz Bus	Pritzwalk - Meyenburg	9 (5)	5	5	Sa,So/F 120 bzw. 240	Sa, So/F: alle Fahrten als Rufbus
			Meyenburg - Pritzwalk	10 (5)	3	2		Mo-Fr S 1 Fahrt nur Mi; Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus
904	Pritzwalk - Triglitz - (Lockstädt -) Putlitz - (Neu Sagast - Berge)	ARGE Prignitz Bus	Pritzwalk - Putlitz (- Berge)	11 (8)	6	6	Mo-Fr 60 (Sa,So/F 120)	Mo-Fr 4 bzw. 2 Fahrten als Rufbus; Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus und nur im Abschnitt Pritzwalk - Putlitz
			(Berge -) Putlitz - Pritzwalk	14 (11)	6	6		
905	Pritzwalk - Mesendorf - Tüchen - Lindenberg	ARGE Prignitz Bus	Pritzwalk - Lindenberg	9 (7)	5	4	Sa,So/F 120	Mo-Fr 5 Fahrten als Rufbus
			Lindenberg - Pritzwalk	7 (6)	5	4		Mo-Fr 4 Fahrten als Rufbus

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Grundtakt [min]	Bemerkungen
				Mo-Fr S (F)	Sa	So/F		
912	Meyenburg - Frehne - Stepenitz - Neu Redlin	ARGE Prignitz Bus	Meyenburg - Neu Redlin	6 (6)	5	4	Sa,So/F 120	Mo-Fr teilweise als Rufbus, Mo-Fr F 1 Fahrt nur Mo+Mi+Fr; Sa, So/F als Rufbus; Zwischenhalte nur zum Ausstieg
			Neu Redlin - Meyenburg	7 (6)	5	4		Mo-Fr teilweise als Rufbus; Mo-Fr S 1 Fahrt nur Mi; Zwischenhalte nur zum Einstieg
913	(Meyenburg -) Schmolde - Meyenburg	ARGE Prignitz Bus	(Meyenburg -) Schmolde - Meyenburg	4 (1)	5	4	Sa,So/F 120	Mo-Fr F nur Do; Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus und nur im Abschnitt Schmolde - Meyenburg
			Meyenburg - Schmolde (- Meyenburg)	4 (5)	5	4		Mo-Fr teilweise als Rufbus; Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus und nur im Abschnitt Meyenburg - Schmolde
915	Halenbeck - Sadenbeck - Pritzwalk	ARGE Prignitz Bus	Halenbeck - Pritzwalk	6 (6)	5	4	Sa,So/F 120	Mo-Fr F 4 Fahrten und Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus
			Pritzwalk - Halenbeck	8 (6)	5	4		Mo-Fr teilweise und Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus
917	Pritzwalk - Kuhbier - Groß Langerwisch - Pritzwalk	ARGE Prignitz Bus	Pritzwalk - Kuhbier (- Pritzwalk)	9 (7)	5	4	Mo-Fr 60/120 (Sa,So/F 120)	Mo-Fr teilweise als Rufbus und nur im Abschnitt Pritzwalk - Groß Langerwisch; Mo-Fr 1

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Grundtakt [min]	Bemerkungen
				Mo-Fr S (F)	Sa	So/F		
			(Pritzwalk -) Kuhbier - Pritzwalk	6 (7)	5	4		Fahrt nur Di+Do; Mo-Fr F 1 Fahrt nur Mo+Mi +Fr; Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus und nur im Abschnitt Pritzwalk - Groß Langerwisch; Zwischenhalte nur zum Ein-/ Ausstieg
919	Pritzwalk - Giesensdorf (PR) (- Groß Pankow/Bullendorf/Hoppenrade)	ARGE Prignitz Bus	Pritzwalk - Giesensdorf (PR) (- Groß Pankow/Bullendorf) Groß Pankow/Bullendorf -) Giesensdorf (PR) - Pritzwalk	7 (6) 6 (6)	5	4	Mo-Fr ca. 120 (Sa,So/F 120)	Mo-Fr teilweise als Rufbus, Mo-Fr teilweise Zwischenhalte nur zum Ein- oder Ausstieg; Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus und nur im Abschnitt Pritzwalk - Giesendorf (PR)
920	Klein Woltersdorf - Wolfshagen (PR) - Groß Pankow	ARGE Prignitz Bus	Klein Woltersdorf - Groß Pankow	17 (10)	5	4	Sa,So/F 120	Mo-Fr teilweise als Rufbus; Mo-Fr F 1 Fahrt nur Mo+Mi als Rufbus; Mo-Fr 1 Fahrt nur Di+Fr; Mo-Fr 1 Fahrt nur an Mo+Mi; Sa, So/F alle Fahrten

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Grundtakt [min]	Bemerkungen
				Mo-Fr S (F)	Sa	So/F		
								als Rufbus und nur im Abschnitt Wolfshagen - Groß Pankow
			Groß Pankow - Klein Woltersdorf	21 (11)	5	4		Mo-Fr teilweise als Rufbus; Mo-Fr S 1 Fahrt nur Di; Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus und nur im Abschnitt Groß Pankow - Wolfshagen; Zwischenhalte nur zum Ein- oder Ausstieg
			Demerthin - Kehrberg	8 (6)	5	4		Mo-Fr teilweise als Rufbus und nur im Abschnitt Demerthin - Wutike Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus; Zwischenhalte nur zum Ein-/ Ausstieg
923	Demerthin - Vehlow - Wutike - Kehrberg	ARGE Prignitz Bus	Kehrberg - Demerthin	9 (6)	5	4	Mo-Fr 120 (Sa,So/F 120)	Mo-Fr teilweise als Rufbus und nur im Abschnitt Wutike - Demerthin; Mo-Fr S 3 Fahrten als Linientaxi; Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus und nur im Abschnitt Wutike - Demerthin; Zwischenhalte nur zum Ein- oder Ausstieg

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Grundtakt [min]	Bemerkungen																						
				Mo-Fr S (F)	Sa	So/F																								
924	Demerthin - Döllen - Kunow - Neu Schreckow - Krampfer	ARGE Prignitz Bus	Demerthin - Krampfer	7 (7)	5	4	Mo-Fr 120 (Sa,So/F 120)	Mo-Fr teilweise als Rufbus; Mo-Fr F 1 Fahrt nur Di+Fr; Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus und nur im Abschnitt Demerthin - Kletzke; Zwischenhalt nur zum Ein-/Ausstieg																						
			Krampfer - Demerthin	7 (7)	5	4			925	Demerthin - Gumtow - Schönha- gen (bei Döllen) - Görike - Barent- hin	ARGE Prignitz Bus	Demerthin - Barenthin	8 (6)	5	4	120	Mo-Fr teilweise als Rufbus; Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus; Zwischenhalte nur zum Aus- stieg	Barenthin - Demerthin	8 (6)	5	4	Mo-Fr teilweise fahrten als Rufbus; Mo-Fr S 1 Fahrt als Li- nientaxi; Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus; Zwischenhalte nur zum Ausstieg	931	Pritzwalk - Beveringen - Kemnitz (- Blumenthal) - Grabow	ARGE Prignitz Bus	Pritzwalk - Grabow	9 (8)	5	4	120
925	Demerthin - Gumtow - Schönha- gen (bei Döllen) - Görike - Barent- hin	ARGE Prignitz Bus	Demerthin - Barenthin	8 (6)	5	4	120	Mo-Fr teilweise als Rufbus; Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus; Zwischenhalte nur zum Aus- stieg																						
			Barenthin - Demerthin	8 (6)	5	4		Mo-Fr teilweise fahrten als Rufbus; Mo-Fr S 1 Fahrt als Li- nientaxi; Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus; Zwischenhalte nur zum Ausstieg																						
931	Pritzwalk - Beveringen - Kemnitz (- Blumenthal) - Grabow	ARGE Prignitz Bus	Pritzwalk - Grabow	9 (8)	5	4	120	Mo-Fr teilweise als Rufbus und nur im Abschnitt Pritzwalk - Kemnitz; Mo-Fr S 1 bzw. 2 Fahrten als Linientaxi; Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus und nur im Abschnitt Pritzwalk - Kem- nitz; Zwischenhalt nur zum Ein- / Ausstieg																						
			Grabow - Pritzwalk	9 (8)	5	4																								

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Grundtakt [min]	Bemerkungen
				Mo-Fr S (F)	Sa	So/F		
932	Baek - Gütlitz - Karlshof (bei Putlitz) - Putlitz	ARGE Prignitz Bus	Baek - Putlitz	1 (2)	/	/	120	Mo-Fr F Fahrten nur Mo+Do als Rufbus und nur Abschnitt Karlshof - Putlitz
			Putlitz - Baek	4 (2)	/	/		Mo-Fr F Fahrten nur Mo+Do als Rufbus und nur Abschnitt Putlitz - Karlshof; Mo-Fr S 1 Fahrt nur Abschnitt Putlitz - Karlshof
933	Putlitz - Nettelbeck - Jännersdorf - Steffenshagen - Pritzwalk	ARGE Prignitz Bus	Putlitz - Pritzwalk	6 (2)	/	/	120	Mo-Fr F nur Di+Fr als Rufbus und nur Abschnitt Putlitz - Nettelbeck (- Putlitz)
			Pritzwalk - Putlitz	6 (/)	/	/		
934	Pritzwalk - Kammermark - Preddöhl - Schmolde - Meyenburg	ARGE Prignitz Bus	Pritzwalk - Meyenburg	9 (6)	5	4	120	Mo-Fr teilweise als Rufbus; Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus und nur im Abschnitt Pritzwalk - Preddöhl; Zwischenhalte nur zum Ein-/ Ausstieg
			Meyenburg - Pritzwalk	9 (6)	5	4		
935	(Klein Linde -) Seddin - Wolfshagen - Rohlsdorf (bei Perleberg) - Perleberg	ARGE Prignitz Bus	Seddin - Perleberg	3 (1)	/	/	120	Mo-Fr je 1 Fahrt nur Do als Rufbus nur Do
			Perleberg - Seddin	5 (2)	/	/		
936			Vettin - Pritzwalk	8 (6)	5	4	120	

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Grundtakt [min]	Bemerkungen
				Mo-Fr S (F)	Sa	So/F		
	Vettin - Kehrberg - Seefeld (PR) - Buchholz - Pritzwalk	ARGE Prignitz Bus	Pritzwalk - Vettin	7 (6)	5	4		Mo-Fr teilweise als Rufbus und nur im Abschnitt Kehrberg - Pritzwalk; Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus und nur im Abschnitt Kehrberg - Pritzwalk; Zwischenhalte nur zum Ein-/Ausstieg
937	Rambow (bei Kleinow) - Viesecke - Lindenberg (PR) - Kunow (PR) - Glöwen	ARGE Prignitz Bus	Rambow - Glöwen	1 (/)	/	/		Mo-Fr S 1 Fahrt nur Mo-Do, S 2 Fahrten nur Abschnitt Lindenberg (PR) - Rambow (bei Kleinow)
			Glöwen - Viesecke (- Rambow)	5 (/)	/	/		
939	Jännersdorf - Mertensdorf - Pritzwalk	ARGE Prignitz Bus	Jännersdorf - Pritzwalk	3 (/)	/	/		
			Pritzwalk - Jännersdorf	3 (/)	/	/		
941	Perleberg, ZOB - Wittenberger Str. - Krankenhaus - Zentrum - ZOB - Schwarzer Weg - ZOB	ARGE Prignitz Bus	Ringverkehr	12 (12)	/	/	60	Stadtverkehr Perleberg
942	(Rathaus -) ZOB - Bahnhof - Schwimmhalle - Einkaufszentrum	ARGE Prignitz Bus	ZOB - Einkaufszentrum	13 (13)	9	8	60	Stadtverkehr Wittenberge
			Einkaufszentrum - ZOB	13 (13)	9	8		
944	Wittenberge - Lanz - Lenzen		Wittenberge - Lenzen	16 (16)	7	6	Mo-Fr 60	PlusBus Prignitzer Elbtalau

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Grundtakt [min]	Bemerkungen
				Mo-Fr S (F)	Sa	So/F		
		ARGE Prignitz Bus	Lenzen - Wittenberge	16 (16)	7	6	(Sa,So/F 120)	Mo-Fr je 1 Fahrt als Rufbus
945	Wittenberge - Weisen - Perleberg	ARGE Prignitz Bus	Wittenberge - Perleberg	15 (15)	5	5	Mo-Fr 60	
			Perleberg - Wittenberge	17 (15)	5	5	(Sa,So/F 120)	
946	Perleberg - Quitzow - Karstädt	ARGE Prignitz Bus	Perleberg - Karstädt	15 (15)	5	5	Mo-Fr 60	Mo-Fr 1 bzw. 3 Fahrten als Rufbus; Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus
			Karstädt - Perleberg	15 (15)	5	5	(Sa,So/F 120)	
947	Perleberg - Baek - Berge	ARGE Prignitz Bus	Perleberg - Berge	16 (11)	5	5	Mo-Fr S 60	Mo-Fr 4 bzw. 3 Fahrten als Rufbus; 1 Fahrt nur Di+Do; Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus
			Berge - Perleberg	15 (12)	5	5	(Sa,So/F 120)	
948	Berge - NeuhoF - Dallmin - Karstädt	ARGE Prignitz Bus	Berge - Karstädt	9 (6)	5	4	Sa,So/F 120	Mo-Fr 1 Fahrt als Rufbus; Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus und nur im Abschnitt Dallmin - Karstädt; Zwischenhalte nur zum Ein-/Ausstieg
			Karstädt - Berge	8 (6)	5	4		
949	Perleberg - Laaslich - Lanz	ARGE Prignitz Bus	Perleberg - Lanz	10 (7)	5	4	Sa,So/F 120	Mo-Fr teilweise als Rufbus; Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus und nur im Abschnitt Perleberg - Laaslich; Zwischenhalte nur zum Ein-/Ausstieg
			Lanz - Perleberg	10 (7)	5	4		
950			Perleberg - Bad Wilsnack	8 (8)	/	/	120	teilweise als Rufbus

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Grundtakt [min]	Bemerkungen
				Mo-Fr S (F)	Sa	So/F		
	Perleberg - Kleinow - Groß Wenzin - Bad Wilsnack	ARGE Prignitz Bus	Bad Wilsnack - Perleberg	7 (8)	/	/		
951	Karstädt - Bootz - Reckenzin – Klein Warnow - Groß Warnow	ARGE Prignitz Bus	Karstädt - Groß Warnow	6 (6)	6	5	120	Mo-Fr teilweise und Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus
			Groß Warnow - Karstädt	3 (/)	/	/		
952	Karstädt - Groß Warnow - Karstädt	ARGE Prignitz Bus	Karstädt/Groß Warnow - Alt Pröttlin (- Karstädt)	7 (/)	/	/		
			Karstädt - Groß Warnow - Karstädt	6 (6)	6	5	120	Mo-Fr teilweise und Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus
953	Karstädt - Mankmuß - Birkholz - Karstädt	ARGE Prignitz Bus	Karstädt - Mankmuß - Birkholz - Karstädt	5 (1)	/	/		1 Fahrt nur Di+Do, 1 Fahrt Mo-Fr S nur Di
			Karstädt - Birkholz (- Karstädt)	1 (1)	/	/		1 Fahrt Mo-Fr F nur Di+Do
954	Lenzen – Lenzen, Fähre / Lütkenwisch, Fähre / Seedorf / Wootz (- Baarz)	ARGE Prignitz Bus	Lenzen - Lenzen, Fähre	7 (7)	6	6		
			Lenzen - Lütkenwisch, Fähre	5 (6)	5	4	120	Mo-Fr teilweise als Rufbus; Sa, So/F alle Fahrten von Lütkenwisch und Wootz als Rufbus;
			Lenzen - Wootz (- Baarz)	6 (6)	5	4		
			Lenzen - Seedorf	3 (/)	/	/		Zwischenhalte teilweise nur für Ein- oder Ausstieg
			Lenzen, Fähre - Lenzen	7 (7)	6	6	120	

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Grundtakt [min]	Bemerkungen
				Mo-Fr S (F)	Sa	So/F		
			Lütkenwisch, Fähre - Lenzen	7 (7)	5	4		
			(Baarz -) Wootz - Lenzen	7 (6)	5	4		
			Seedorf - Lenzen	3 (/)	/	/		
955	Perleberg - Kleinow (PR) - Krampfer - Klein Gottschow - Hoppenrade (PR) - Lindenberg (PR)	ARGE Prignitz Bus	Perleberg - Lindenberg (PR)	10 (7)	5	4	Sa,So/F 120	Mo-Fr 4 bzw. 3 Fahrten als Rufbus; Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus und nur im Abschnitt Perleberg - Krampfer; Zwischenhalte nur zum Ein-/Ausstieg
			Lindenberg (PR) - Perleberg	7 (6)	5	4		
957	Lenzen - Lanz - Motrich - Wittenberge	ARGE Prignitz Bus	Lenzen - Wittenberge	14 (6)	5	4	ca. 120	Mo-Fr F 2 bzw. 1 Fahrt als Rufbus; Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus und nur im Abschnitt Motrich - Wittenberge sowie Zwischenhalte nur zum Ein- oder Ausstieg
			Wittenberge - Lenzen	13 (5)	5	4		
958	Wittenberge - Breese - Groß Breese - Klein Lüben (- Bad Wilsnack) / Hinzdorf	ARGE Prignitz Bus	Wittenberge - Groß Breese (- Klein Lüben – Bad Wilsnack)	11 (8)	5	4	120	Mo-Fr teilweise sowie Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus; Mo-Fr 4 Fahrten bis Bad Wilsnack; 1 Fahrt Di+Do als Rufbus
			Wittenberge, ZOB - Ölmühle - Süd	6 (9)	5	5		

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Grundtakt [min]	Bemerkungen
				Mo-Fr S (F)	Sa	So/F		
			Wittenberge - Hinzdorf	3 (3)	/	/		Alle Fahrten als Rufbus
			(Bad Wilsnack - Klein Lüben -) Groß Breese - Wittenberge	12 (9)	5	4	120	Mo-Fr teilweise sowie Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus; Zwischenhalte teilweise nur zum Ein- oder Ausstieg; Mo-Fr F 1 Fahrt nur Di+Do
			Wittenberge, Süd - Ölmühle – ZOB - Bahnhof	10 (8)	5	5		
			Hinzdorf - Wittenberge	3 (3)	/	/		Alle Fahrten als Rufbus
960	Bad Wilsnack - Klein Lüben - Rühstädt - Quitzöbel/Bad Wilsnack (- Glöwen)	ARGE Prignitz Bus	Bad Wilsnack - Rühstädt/- Quitzöbel (- Bad Wilsnack)	16 (12)	10	9	120	Mo-Fr F größtenteils sowie Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus; Mo-Fr F 1 Fahrt nur Di+Do
			(Roddan) - Quitzöbel - Bad Wilsnack	12 (10)	11	9		Mo-Fr 1 Fahrt nur Di+Do
971	Karstädt - Strehlen - Klockow (PR) - Karstädt	ARGE Prignitz Bus	Karstädt - Strehlen - Klockow - Karstädt	3 (2)	/	/		Mo-Fr 1 Fahrt nur Di+Do als Rufbus; Mo-Fr F 1 Fahrt nur Di+Do als Rufbus
			Karstädt - Klockow - Strehlen - Karstädt	3 (/)	/	/		

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Grundtakt [min]	Bemerkungen
				Mo-Fr S (F)	Sa	So/F		
972	Bad Wilsnack - Grube - Kletzke - Haaren (- Bad Wilsnack)	ARGE Prignitz Bus	Bad Wilsnack - Kletzke (- Bad Wilsnack)	4 (4)	/	/		Mo-Fr F alle Fahrten als Rufbus
973	Schilde - Weisen - Wittenberge - Breese	ARGE Prignitz Bus	Schilde - Breese	3 (2)	/	/		Mo-Fr 1 Fahrt nur Di+Do
			Breese - Schilde	4 (1)	/	/		Mo-Fr F 1 Fahrt nur Di+Do
974	Berge - Dallmin - Alt Pinnow - Groß Warnow- Reckenzin - Karstädt (PR) - Perleberg	ARGE Prignitz Bus	Berge - Perleberg	8 (1)	/	/		1 Fahrt als Rufbus
			Perleberg - Berge	10 (1)	/	/		Mo-Fr F 1 Fahrt als Rufbus
975	(Lenzen -) Alt Pinnow - Nebelin - Perleberg	ARGE Prignitz Bus	(Lenzen -) Alt Pinnow - Perleberg	3 (1)	/	/		1 Fahrt nur Do als Rufbus
			Perleberg - Alt Pinnow	5 (1)	/	/		
976	(Abbandorf - Bad Wilsnack -) Plattenburg - Groß Leppin - Glöwen	ARGE Prignitz Bus	Plattenburg - Glöwen	7 (7)	5	4	120	Mo-Fr sowie Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus; Mo-Fr S 1 Fahrt im Abschnitt Abbendorf – Bad Wilsnack Glöwen (kein Rufbus)
			Glöwen - Plattenburg/Bad Wilsnack bzw. Glöwen - Zichtow - Glöwen	16 (9)	5	4		Mo-Fr F sowie Sa, So/F alle Fahrten als Rufbus; Mo-Fr F 2 Fahrten nur Di+Do als Linientaxi; Mo-Fr S 1 Fahrt nur Di+Do und 1 Fahrt nur Mo-Do
977			Perleberg - Glöwen	7 (/)	/	/		1 Fahrt nur Mo-Do

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Grundtakt [min]	Bemerkungen
				Mo-Fr S (F)	Sa	So/F		
	Perleberg - Groß Werzin - Plattenburg - Glöwen	ARGE Prignitz Bus	Glöwen - Perleberg	6 (/)	/	/		
978	Lockstädt - Groß Linde - Perleberg	ARGE Prignitz Bus	Lockstädt - Perleberg	2 (2)	/	/		1 Fahrt nur Di+Do sowie 1 Fahrt nur Di+Do F
			Perleberg - Lockstädt	4 (2)	/	/		
Linien in Aufgabenträgerschaft anderer Gebietskörperschaften								
200	Salzwedel - Arendsee - Seehausen - Wittenberge	PVGS	Salzwedel - Wittenberge	4 (4)	4	4		Weitere Fahrten bis/ab Seehausen (Landkreis Stendal); 2 Fahrten als Rufbus
			Wittenberge - Salzwedel	4 (4)	4	4		
582	Dömitz - Kietz / Seedorf - Lenzen	VLP	Dömitz - Lenzen	4 (/)	/	/		
			Lenzen - Dömitz	4 (/)	/	/		
595	Grabow - Groß Warnow - Alt Pinnow - Milow - Lenzen	VLP	Grabow - Lenzen	10 (4)	/	/		2 Fahrten nur Grabow - Alt Pröttlin; Mo-Fr S 1 Fahrt nur Grabow - Milow (innerhalb Landkreis Ludwigslust-Parchim); Fahrten teilweise direkt Grabow - Milow
			Lenzen - Grabow	8 (2)	/	/		1 Fahrt ab Milow; Fahrten teilweise direkt Milow - Grabow

Linien-Nr.	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Fahrtenanzahl			Grundtakt [min]	Bemerkungen
				Mo-Fr S (F)	Sa	So/F		
703	Kyritz - Berlitt - Barenthin - Breddin	ORP	Kyritz - Breddin	7 (5)	/	/	120	Mo-Fr S 1 Fahrt und Mo-Fr F 3 Fahrten mit Kleinbus
			Breddin - Kyritz	8 (4)	/	/		3 Fahrten mit Kleinbus
717	Kyritz - Drewen - Wutike - Vehlow - Gantikow - Kyritz	ORP	Ringlinie	8 (3)	/	/	Mo-Fr S 120	1 Fahrt als Rufbus; 2 Fahrten mit Kleinbus
735	Meyenburg - Plau am See - Krakow am See	VLP	Meyenburg - Krakow am See	7 (7)	7	6	120	Sa, So/F 1 Fahrt nur Meyenburg - Plau am See
			Krakow am See - Meyenburg	7 (7)	7	6		Mo-Fr und So/F 1 Fahrt nur Plau am See - Meyenburg
745	Wittstock - Freyenstein - Ackerfelde / Buddenhagen - Griffenhagen - Meyenburg	ORP	Wittstock - Meyenburg	6 (6)	/	/	120	Weitere Fahrten bis Ackerfelde (Landkreis Ostprignitz-Ruppin)
			Meyenburg - Wittstock	6 (6)	/	/		
900	(Stendal - Tangermünde - Schönhausen -) Havelberg - Glöwen	stendalbus	(Stendal -) Havelberg - Glöwen	14 (14)	7	8	Mo-Fr 60 (Sa,So/F 120)	Umstieg in Havelberg für Fahrten von/nach Stendal
			Glöwen - Havelberg (- Stendal)	14 (14)	7	8		
911	Havelberg - Glöwen	stendalbus	Havelberg - Glöwen	4 (3)	3	/	120	Mo-Fr teilweise und Sa alle Fahrten als Rufbus; weitere Fahrten im Bereich Havelberg (Landkreis Stendal)
			Glöwen - Havelberg	4 (3)	3	/		

Daten: VBB 2022a sowie Daten der Verkehrsunternehmen, Fahrplanstand Februar 2022

## A5 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im SPNV

Tabelle 5: Fahrgastaufkommen je SPNV-Zugangsstelle 2019-2020

<b>Aufkommen 2019-2020</b> (Summe aus Ein- und Aussteigern je Station)		Montag bis Freitag ohne Feiertage		Sonnabende, Sonntage und Feiertage	
Kreis	Haltestelle	2019	2020	2019	2020
PR	Bad Wilsnack	720	460	560	340
PR	Bölzke	5	5	-	-
PR	Brügge (Prign)	5	5	-	-
PR	Falkenhagen Gewerbepark	5	5	5	-
PR	Glöwen	450	330	350	250
PR	Groß Pankow	100	80	35	30
PR	Karstädt	240	180	220	140
PR	Meyenburg	130	90	25	20
PR	Perleberg	600	400	250	180
PR	Pritzwalk	580	390	280	180
PR	Pritzwalk West	10	10	-	-
PR	Pritzwalk, Hainholz Bhf	5	5	5	-
PR	Sarnow	5	5	-	-
PR	Weisen	25	15	10	10
PR	Wittenberge	3.300	2.400	2.700	1800
PR	Wutike	5	5	5	5

Daten: VBB 2022

## A6 Allgemeinbildende Schulen im Landkreis Prignitz

Tabelle 6: Allgemeinbildende Schulen im Landkreis Prignitz mit Anzahl der Schülerinnen und Schüler

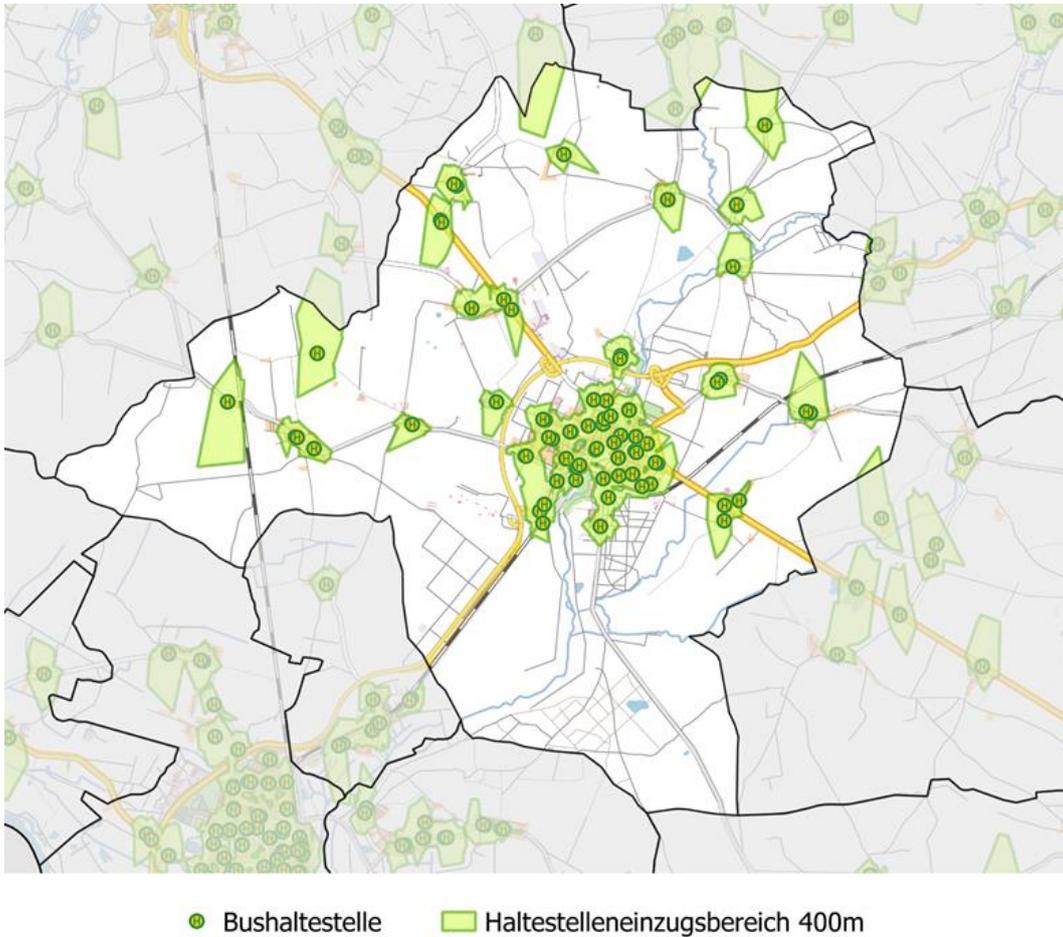
Schulname	Schulträger	Anzahl Schülerinnen und Schüler
<b>Grundschulen</b>		
Friedrich-Ludwig-Jahn-Schule Pritzwalk	Stadt Pritzwalk	334
Herbert-Quandt-Grundschule Pritzwalk	Stadt Pritzwalk	247
Evangelische Stephanus-Grundschule Pritzwalk	Stephanus gGmbH	-
Grundschule „Geschwister Scholl“ Meyenburg	Amt Meyenburg	178
Grundschule Putlitz	Stadt Putlitz	144
Grundschule Berge	Gemeinde Berge	70
Grundschule „Juri Gagarin“ Groß Pankow	Gemeinde Groß Pankow	142
Landweg- Freie Schule Baek Grundschule	Landweg e.V.	51
Rolandschule-Grundschule Perleberg	Stadt Perleberg	284
Grundschule Geschwister Scholl Perleberg	Stadt Perleberg	334
Montessori-Grundschule „Maria Sibylla Merian“	IBiS GmbH	16
Grundschule Karstädt mit Filiale Anne-Frank-Grundschule Groß Warnow	Gemeinde Karstädt	267
Grundschule „Thomas Müntzer“ Kleinow	Gemeinde Plattenburg	60
Grundschule Demerthin	Gemeinde Gumtow	152
Friedrich-Ludwig-Jahn-Grundschule Wittenberge	Stadt Wittenberge	313
Elblandgrundschule Wittenberge	Stadt Wittenberge	339
IBiS-Grundschule „Maria Montessori“ Wittenberge	IBiS GmbH	98
Grundschule „Gijssels van Lier“ Lenzen	Schulverband Lenzen (Elbe)	93
Friedrich-Ludwig-Jahn-Grundschule Lanz	Schulverband Lenzen (Elbe)	64
Elbtalgrundschule Bad Wilsnack	Stadt Bad Wilsnack	141
Grundschule Breese	Gemeinde Breese	128

Schulname	Schulträger	Anzahl Schülerinnen und Schüler
<b>Oberschulen</b>		
Freiherr-von-Rochow-Oberschule Pritzwalk	Landkreis Prignitz	457
Friedrich-Gedike-Oberschule Perleberg	Landkreis Prignitz	371
Oberschule mit Grundschulteil Glöwen	Gemeinde Plattenburg	188
Oberschule Wittenberge	Landkreis Prignitz	328
IBiS-Oberschule „Maria Montessori“ Wittenberge	IBiS GmbH	53
<b>Gymnasien</b>		
Johann-Wolfgang-von-Goethe-Gymnasium Pritzwalk	Landkreis Prignitz	403
Gottfried-Arnold-Gymnasium Perleberg	Landkreis Prignitz	289
Marie-Curie-Gymnasium Wittenberge	Landkreis Prignitz	423
<b>Oberstufenzentrum</b>		
Oberstufenzentrum Prignitz	Landkreis Prignitz	1.134
<b>Förderschulen</b>		
Förderschule „Lernen“ Pritzwalk	Landkreis Prignitz	75
Schule an der Stepenitz Perleberg	Landkreis Prignitz	75
Förderschule „Lernen“ Wittenberge	Landkreis Prignitz	67
Christophorus-Schule Hoppenrade	Christliches Jugenddorfwerk Deutschlands e.V.	129
Albert-Schweitzer-Schule Wittenberge	Landkreis Prignitz	92

Daten: Landkreis Prignitz 2022b und 2022c.

## A7 Erschließungsqualität im Landkreis Prignitz auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen

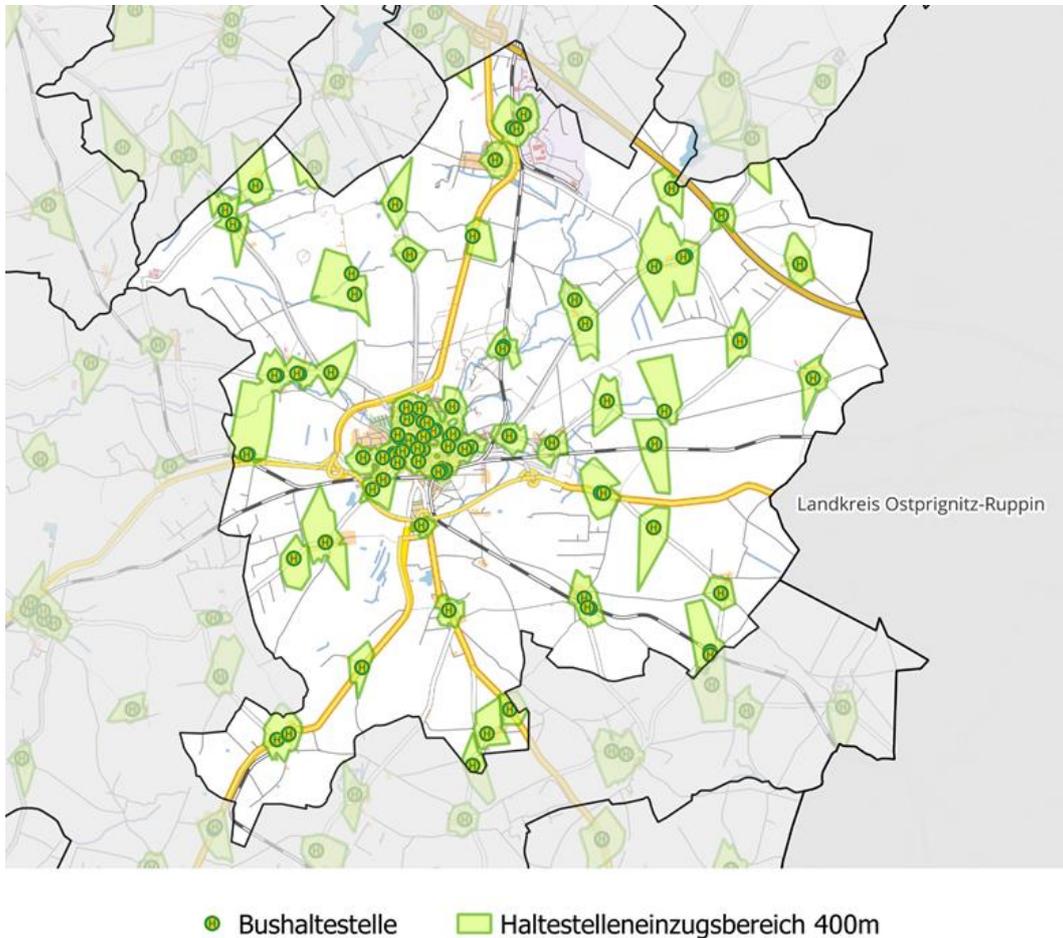
Abbildung 1: Erschließung in der Stadt Perleberg auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



Karte: IGES 2022, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2022.

Anmerkung: Einzugsbereiche in der Stadt Wittenberge 400 m, in den übrigen Bereichen des Landkreises 600 m.

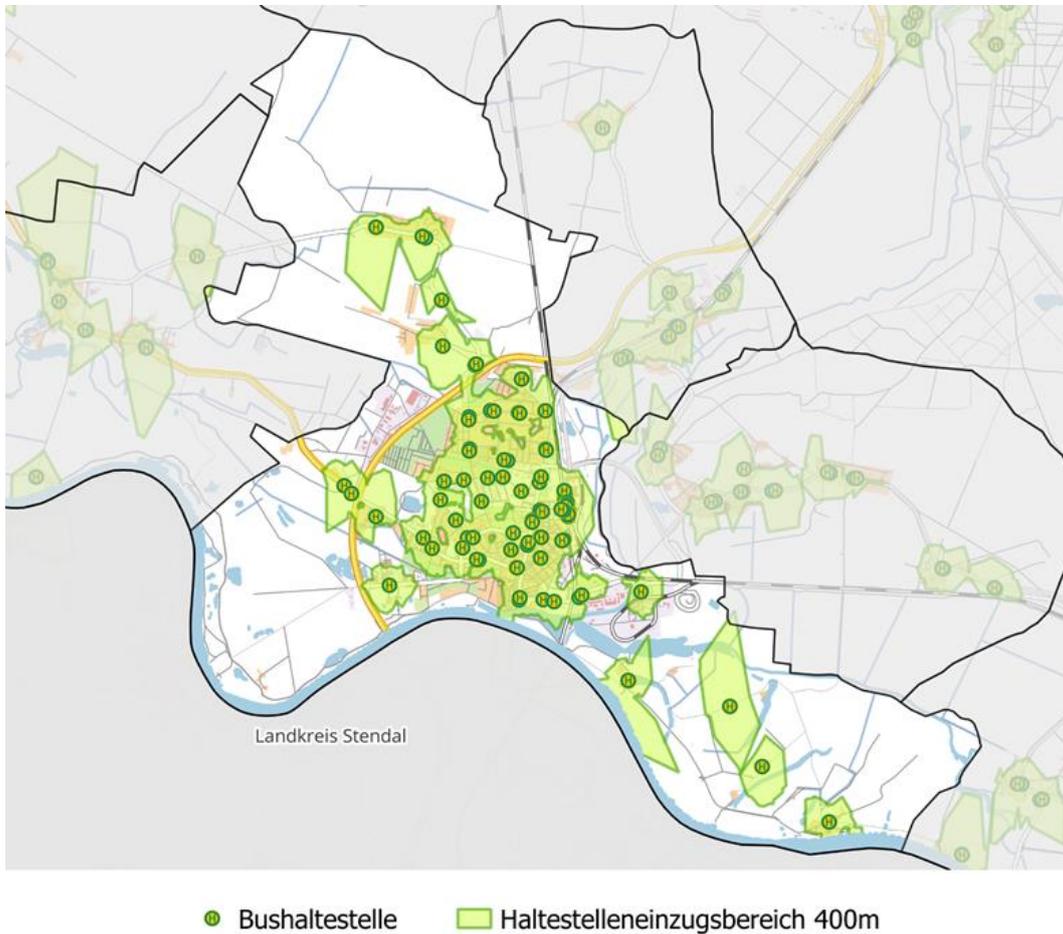
Abbildung 2: Erschließung in der Stadt Pritzwalk auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



Karte: IGES 2022, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2022.

Anmerkung: Einzugsbereiche in der Stadt Wittenberge 400 m, in den übrigen Bereichen des Landkreises 600 m.

Abbildung 3: Erschließung in der Stadt Wittenberge auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



Karte: IGES 2022, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2022.

Anmerkung: Einzugsbereiche in der Stadt Wittenberge 400 m, in den übrigen Bereichen des Landkreises 600 m.

## A8 Wesentliche Bedarfe und Hinweise aus Sicht der kreisangehörigen Kommunen (zusammenfassende Auswahl)

### Angebotsqualität kommunaler ÖPNV

- ◆ Bereitstellung eines ÖPNV-Angebotes zur Anbindung aller Gemeinden und Ortsteile zur Sicherstellung der Erreichbarkeit von Daseinsvorsorgeeinrichtungen, Arbeitsplätzen, kulturellen Einrichtungen etc. unabhängig der Angebote zur Schülerbeförderung
- ◆ Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in Ferienzeiten, z.B. durch Prüfung einer (Teil-)Ausweitung des ÖPNV-Angebotes von Mo-Fr Schule auf Mo-Fr Ferien
- ◆ Sicherstellung der Möglichkeit des Ein- und Ausstiegs an allen Haltestellen bzw. mindestens an einer Haltestelle je Ortsteil
- ◆ Durchführung eines Pilotprojektes im Rahmen der Regionalen Entwicklungsstrategie des Landkreises (RES) ab 2023 zur Berücksichtigung der Bedürfnisse der Einwohnenden und Gäste (z.B. Rufbuskonzept)
- ◆ Entwicklung bzw. Weiterentwicklung von Rufbuskonzepten unter Berücksichtigung des Taxi- und Mietwagengewerbes
- ◆ Sicherstellung der Erreichbarkeit des städtischen Raumes aus den ländlichen Bereichen des Landkreises mit dem kommunalen ÖPNV (z.B. Arbeitsplätze, Daseinsvorsorgeeinrichtungen, kulturelle Einrichtungen etc.)
- ◆ Verbesserung der Anbindung der Ortsteile der Gemeinde Gumtow an die Kreisstadt Perleberg zur Reduzierung der Umstiegserfordernisse in Demerthin und Pritzwalk
- ◆ Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Bereich der Gemeinden Karstädt und Gumtow, z.B. in Form eines Rufbusangebotes (ggf. inkl. der Möglichkeit einer Haustürbedienung)
- ◆ Verbesserung des ÖPNV-Angebotes für die Verbindungsrelation Karstädt – Perleberg
- ◆ Einführung eines ÖPNV-Angebotes auf der Verbindungsrelation Lenzen – Dömitz – Dannenberg, ggf. perspektivisch Erweiterung des PlusBusses (Linie 944) von Lenzen bis Dannenberg
- ◆ Sicherstellung des derzeitigen des ÖPNV-Angebotes in Richtung Plau am See (Linie 735 der VLP)
- ◆ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Orts- und Gemeindeteile der Stadt Pritzwalk, z.B. durch Einführung einer zweiten Stadtverkehrslinie

### Verkehrsträgerverknüpfung

- ◆ Verbesserung der Verknüpfung zwischen Bahn und Bus (Anschlussicherung) sowie Optimierung der Verkehrsträgerverknüpfung (z.B. durch Verkürzung der Wartezeiten)
- ◆ Anschlussicherung zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV an der Haltestelle Karstädt, Bahnhof
- ◆ Anschlussicherung zwischen kommunalem ÖPNV und Fährverkehren an den Fährverbindungen Lütkenwisch – Schnackenburg und Lenzen – Pevestorf
- ◆ Anschlussicherung am Bahnhof Wittenberge nach Umsetzung des Stundentaktes im Schienenpersonenfernverkehr
- ◆ Sicherstellung der Anbindung aller Ortsteile der Gemeinde Gumtow an den Hauptortsteil Gumtow zur Erreichbarkeit der Daseinsvorsorgeeinrichtungen inkl. Anschlussicherung an übergeordnete ÖPNV-Hauptlinien

### Erschließungsqualität

- ◆ Prüfung der Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich des Gewerbegebietes Qitzow

- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Erreichbarkeit des neu geplanten Baugebietes im Ortsteil Dannewalde der Gemeinde Gumtow
- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung der Gewerbe-, Freizeit- und Einzelhandelsstandorte sowie der neu geplanten Wohn- und Gewerbestandorte in der Gemeinde Karstädt
- ◆ Sicherstellung bzw. Verbesserung der ÖPNV- und SPNV-Anbindung des Gewerbepark Prignitz im Ortsteil Falkenhagen der Stadt Pritzwalk
- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung des geplanten neuen Wohn- und Gewerbegebietes im südlichen Bereich der Stadt Pritzwalk
- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung der Gewerbegebiete Nord und Süd der Stadt Wittenberge

#### **Fahrzeugqualität / Umweltqualität**

- ◆ Einsatz von autonomen Fahrzeugen
- ◆ Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, z.B. E-Busse im Stadtverkehr

#### **Informationsqualität, Bedien- und Betriebsqualität**

- ◆ Instandsetzung der DFI-Anlagen im Bereich der Haltestellen Wittenberge, Bahnhof und Wittenberge, ZOB
- ◆ Berücksichtigung von Schwankungen in der Fahrgastnachfrage (z.B. Spitzenzeiten in der HVZ, Großveranstaltungen etc.) bei der bereitgestellten Fahrzeugkapazität

---

Quelle: Vorabeteiligung der Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden zur Erstellung des NVP ab 2024 des Landkreises Prignitz.

---

## **A9 Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des Nahverkehrsplans Landkreis Prignitz ab 2024**

Die eingegangenen Stellungnahmen sind in nachfolgender Reihenfolge nach Hinweisgebern geordnet. Innerhalb der einzelnen Kapitel werden die Stellungnahmen alphabetisch geordnet:

**Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden**

**Aufgabenträger**

**Interessenvertretungen inkl. Umweltverbände**

**Landesplanung**

**Öffentlichkeit**

**Politik**

**Verkehrsunternehmen**

---

## Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden

Ämter / Amts- freie Städte und Gemeinden	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
Gemeinde Plattenburg	2. Struktur- und Bestandsanalyse, Tabelle 5	Als Ausgangsort für die Spaltenbezeichnung wird sicher auf das gesamte Gebiet der Gemeinde Plattenburg abgestellt, oder? Ansonsten wäre das Pendeln von 226 Personen vom Ort Plattenburg nach Perleberg unrealistisch	<b>Kenntnisnahme</b> Die Annahme ist richtig.
	2.1.6 Freizeit- und touristische Schwerpunkte	Im zweiten Absatz auf Seite 36 sind Beispiele für touristische Schwerpunkte genannt. Wir würden uns wünschen, dass auch die Plattenburg dort zur Aufzählung gehört. Sie ist schließlich die älteste noch erhaltene Wasserburg Norddeutschlands.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.3.1 Verkehrsangebot im SPNV, Tabelle 8	Der RE8 fährt nicht durchgängig im 60-Min-Takt, bzw. 120-Min-Takt. Wird hier eine „Nacht“-Versorgung langfristig angestrebt? Die Einbindung der gesamten Prignitz, also auch Karstädt müsste früher erfolgen.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	4.1.3 Verknüpfungspunkte, Tabelle 18	Dort steht hinter Glöwen, Bahnhöfe – also ein e zuviel	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.2.1 Schulstandorte und Entwicklung der Anzahl Schülerinnen und Schüler	Aus der Abbildung ist nicht ersichtlich, dass Glöwen eine Oberschule mit Grundschulteil ist. Erst im Anhang unter A6 auf Seite 22 im Bereich Oberschulen ist vermerkt, dass es eine Oberschule mit Grundschulteil ist.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	A3 Derzeitiger Angebotsumgang im SPNV	Hier haben wir den Hinweis von der Grundschule Kleinow erhalten, dass der Bus vor 7:00 in Kleinow ist. Da die Schule um 07:30 Uhr beginnt, entsteht eine Wartezeit von mehr als 30 Minuten.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b> Die Fahrplangestaltung ist nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans.

Ämter / Amts-freie Städte und Gemeinden	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
Stadt Wittenberge in Abstimmung mit dem KSTWnetz	Allgemeint	Durch die Fortschreibung des Nahverkehrsplans besteht die Gefahr, dass die bisher getakteten Busse durch Rufbusse (ausgenommen Schülerverkehr und Stadtlinien) wegfallen. Dies hätte zur Folge, dass Folgeverkehre (Züge) verpasst werden könnten. Als Beispiel ist anzubringen, dass jeder Bus aus Lenzen um 00:09 min in Richtung Wittenberge fährt um dann u.a. den RE8 in Richtung Berlin oder S-Bahn nach MD pünktlich erreichen zu können.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b>  Die Fahrplangestaltung ist nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans. Die Qualitätskriterien sehen eine bestmögliche Verknüpfung aller Elemente vor.
		Inwieweit besteht für die Bevölkerung eine Garantie, dass sie z.B. den Zug um 14:03 Uhr in Wittenberge pünktlich erreichen? Durch die geplante Flexibilität, könnte es hier zu einer Instabilität der Ankunftszeiten zu Lasten der Nutzer kommen.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b>  Die Fahrplangestaltung ist nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans. Die Qualitätskriterien sehen eine bestmögliche Verknüpfung aller Elemente vor.
		Anbei weitere Hinweise / Bedenken, wenn die Taktung wegfallen sollte:	
		- Wege vom oder zum Kreiskrankenhaus am Wochenende für Entlassungen oder für Besuche	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b>  Eine vollflexible Bedienung ist gerade für Patienten deutlich komfortabler.
		- Grundschulklassen aus Ortsrandlagen (Breese), welche bisher mit regulären Taktungen u.a zur Schwimmhalle kommen, wären hier auf den Rufbus (je nach Klassenstärke, kleiner oder größer ggf. mehrere Busse wären hier notwendig) angewiesen	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b>  Ausflugverkehre sind kein Leistungsbestandteil des ÖPNV; Die Schulen sind über das Leistungsnetz weiterhin an die zentralen Orte angebunden
		- Ankommende Touristen buchen Reisen bis zum Ziel mit dem ÖPNV bis zur Unterkunft > durch einen evtl. im Schienenbetrieb verspäteten Zug entfällt der geplante / gebuchte Rufbus	<b>Kenntnisnahme</b>  Diese Details sind nicht Teil des Nahverkehrsplans

Ämter / Amts- freie Städte und Gemeinden	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Muss der Bucher den Bus bis X Minuten vorher stornieren?</li> <li>○ Wer kommt für die entstehenden Kosten auf?</li> <li>○ Flexibilität um evtl. im Nachgang 30 Minuten später einen Bus nach Hinzdorf oder Lenzen zu bekommen? Wartet dann der Fahrer dort?</li> </ul>	
		<p>- Inwieweit wären die Busse für eine Mitnahme von mehreren körperlich beeinträchtigten Menschen barrierefrei nutzbar, da sie dieses bei der Buchung nicht anzugeben haben.</p>	<p>Bei Buchung des vollflexiblen Verkehres wird es eine Buchungsoption für mobilitätseingeschränkte Personen geben. (4.3. im NVP)</p>
		<p>Im Großen und Ganzen ist zu erwähnen, dass der Stundentakt Deutschland für Wittenberge und sämtliche Nutzer des ÖPNV auch mit Hinblick auf der Bahnsteigerweiterung unerlässlich ist und dies nur durch eine gut getaktete Zuführung / Abführung im folgenden Nahverkehr durch Busse für die Nutzer zufriedenstellend sein wird.</p> <p>Sollte eine Erreichbarkeit zum oder weg vom Bahnhof sich als zu schwer/ umständlich erweisen, würden viele entweder auf den PKW umsteigen oder gar andere Regionen zum niederlassen suchen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Durch die Kombination von Leistungsnetz und vollflexiblem Verkehr hat der Fahrgast ein sehr gutes Angebot, insbesondere an den Halten des SPNV.</p>
		<p>Im Weiteren ist es nicht verständlich, inwieweit der ÖPNV die Fahrer bzw. Anzahl der Busse wirtschaftlich planen kann, sodass für Fahrgäste auch eine zeitnahe/spontane Buchung möglich wäre.</p> <p>Aktuelle Anmeldungen bedürfen schon ab 5 Personen einen Vorlauf von 48 Stunden, dieses Verfahren wäre in der generellen Praxis für Rufbusse unserer Meinung nach für die Nutzer zu weitläufig in der Planung.</p> <p>Die Reduzierung der zeitlichen Taktung von stündlich zu einen 2-Stunden Takt wird generell als kritisch gesehen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Es ist keine frühzeitige Buchung notwendig.</p>

Ämter / Amts- freie Städte und Gemeinden	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	Touristische Hinweise	Die Stadt Wittenberge ist durch viele touristische Angebote (Schwimmhalle, Kultur- und Festspielhaus, diverse Veranstaltungen, Konzerte uvm.) weit über die Stadtgrenze hinaus bekannt und beliebt. Hier wird auch mit Bedenken, die Flexibilität der spontanen Nutzer oder Touristen vor Ort gesehen. Es könnte sich somit eine Einschränkung im Bewegungsradius in der Region führen, welche durch die Nutzer des ÖPNV als unattraktiv empfunden werden können.	<b>Kenntnisnahme</b>  Leistungsnetz und vollflexibler Verkehr ermöglichen gerade eine spontane Nutzung.
	Touristische Hinweise	Es besteht u.a. Sorge, dass die PlusBus Linie in Richtung Lenzen somit den Status verlieren würde. Diese Route wird touristisch durch den KSTW beworben und auch durch die Nutzer in Lenzen genutzt. Hierbei ist es auch schon allein durch den Elberadweg unabdingbar, dass eine Fahrradmitnahme gewährleistet werden kann.	<b>Kenntnisnahme</b>  Das Leitungsnetz entspricht nicht den Anforderungen der VV-PlusBus. Durch den Vollflexiblen Verkehr wird die Angebotsqualität noch über derer des Plusbusses liegen.
	Touristische Hinweise	Des Weiteren wäre ein touristisches saisonales Angebot (Ostern bis Oktober) in Richtung Rühstädt wünschenswert. Hierbei könnten dann die Verbindung von Wittenberge nach Bad Wilsnack via Zug beworben werden und von dort aus weiter in Richtung Rühstädt zum Biosphärenreservat.	<b>Kenntnisnahme</b>  Rühstädt wird mit dem vorliegenden Konzept angebunden
Rosenhagen, Sonja Franke, 14.3.2024	5.1. Maßnahmen im SPNV	Sehr geehrte Damen und Herren, unsere Einwohner möchten Ihnen zum Entwurf des Nahverkehrsplanes Hinweise geben. Diese Hinweise sind mit 197 Unterschriften von fast allen Dorfbewohnern, sowie Freunden und Bekannten der Bewohner untermauert. Wir fordern die Reaktivierung des Bedarfshaltes der RE6 am Bahnhof Rosenhagen ein, da Rosenhagen und die umliegenden Dörfer für Zuzug interessanter wird, wenn die öffentliche Anbindung verbessert wird. Bisher ist keine Tendenz zu erkennen, dass junge Familien in das Dorf ziehen wollen, obwohl Rosenhagen genau das vereint, was gerade sehr gesucht ist: ländliches, ruhiges Leben mit der Option schnell in nächstgelegene Städte zu gelangen – bisher allerdings nur mit dem Auto. Dieser Bedarfshalt macht die Region für potenzielle	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>  Der NVP hat keinen direkten Einfluss auf den SPNV, da dieser vom Land Brandenburg bestellt wird. Der Landkreis wird die Einrichtung eines Bedarfshaltes, sofern hierdurch die Anschlüsse an Knotenpunkten eingehalten werden können, an das Land herantragen.

---

Ämter / Amts- freie Städte und Gemeinden	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Arbeitskräfte attraktiver. Die Politik wirbt momentan damit, alte Bahnstrecken zu reaktivieren. Dazu gehört aus unserer Sicht, den Stopp an stillgelegten Haltestellen wieder anzubieten.	

---

**Aufgabenträger**

Aufgabenträger	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
Landkreis Ostprignitz-Ruppin, Frau Elisabeth Jänsch, 15.03.2024	Seite 54 Absatz 1	Hinweis: die Bahnsteige in Pritzwalk wurden modernisiert und sollten jetzt barrierefrei benutzbar sein	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	Seite 57/58	Hinweis: bei den Tarifen sollten insbesondere für die ein- und ausbrechenden Verkehre ein Hinweis auf das Deutschlandticket erfolgen	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	Seite 93	Hinweis: Ziffer 4.7 auch hier fehlt noch die „kleine Tarifrevolution“ durch das D-Ticket. Somit sind die Hinweise auf die geplanten Weiterentwicklungen des VBB-Tarifs bei Zeitkarten teilweise überholt	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b> Die dauerhafte Fortführung des Deutschlandtickets ist zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP nicht gesichert.
	Seite 110	Hinweise:  Letzter Absatz – auf der Linie RE 8 sieht das Zielnetz 2030+ im LNVP einen 30-Minuten-Takt zw. Nauen und Wittenberge vor. Aktuelle Untersuchungen belegen die Machbarkeit bereits zum Fahrplanjahr 2027. Mit Blick auf die LAGA 2027 in Wittenberge sollte dieses Ziel hier definiert werden.  Für die Linie RB 73 wird aus Sicht des Landkreises OPR der durchgängige 60-Minuten-Takt gefordert, vorzugsweise als RE mit nordwärts Durchbindung Richtung Güstrow/Rostock und südwärts Durchbindung nach Berlin bzw. Direktanschluss in Neustadt/Dosse	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>  Die Forderung gegenüber dem Land auf einen 30 Min-Takt wird aufgenommen  Die Forderung eines 60-Min-Takt auf der RB 73 ist bereits enthalten.

Aufgabenträger	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	Seite 111	Hinweis zum Taktknoten Pritzwalk: ein Ausbau der Strecke Wittenberge – Pritzwalk von Tempo 80 auf 120 würde die Verknüpfung des Zugverkehrs in Pritzwalk mit der Linie Neustadt – Güstrow erleichtern. Zudem könnte der Kreuzungshalt von Groß Pankow nach Pritzwalk verlegt werden und der Taktknoten ebenda gebildet werden.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
Landkreis Stendal (Sachsen-Anhalt), Frau Annett Dehmel, 15.03.2024		Seitens des Landkreises Stendal gibt es keine Anmerkungen oder Hinweise zum NVP.	<b>Kenntnisnahme</b>
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), Herr Kai Dahme, 15.3.2024	Inhaltsverzeichnis	Kapitel 4.1.4 fehlt im Inhaltsverzeichnis	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	Inhaltsverzeichnis	Kapitel 4.8 fehlt im Inhaltsverzeichnis	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	Allgemein	Wieso gibt es ein Kapitel 4.9.1 wenn es kein Kapitel 4.9.2 gibt? Wieso gibt es ein Kapitel 3.5.1 wenn es kein Kapitel 3.5.2 gibt? → Goldene Regel der Nummerierung: Wer A (erste Untergliederungsebene) sagt, muss auch B (mind. eine weitere Untergliederungsebene) sagen	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	Allgemein	Der Bezeichnung „übrigen öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV)“ ist zwar gemäß PBefG die korrekte Bezeichnung. Stattdessen sollte jedoch die Bezeichnung „kommunalen öffentlichen Personennahverkehr (kÖPNV)“ genutzt werden. Die Bezeichnung „kÖPNV“ hat im Gegensatz zu „üÖPNV“ eine neutralere und weniger negative Konnotation. Hierbei wird nicht auf den Betreiber (der auch privat sein kann) sondern vielmehr die Aufgabenträgerschaft eingegangen. Es freut, dass dies in diesem NVP größtenteils so bereits umgesetzt wurde.	<b>Kenntnisnahme</b>

Aufgabenträger	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	1.2.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung	Dass Schwerin das nächstgelegene Oberzentrum ist, ist korrekt. Es stellt sich jedoch die Frage, ob die Bewohner des Lk. Prignitz oberzentrale Funktionen wirklich in Schwerin wahrnehmen oder ob Berlin und Potsdam nicht eher diese Funktion übernehmen	<b>Kenntnisnahme</b> Für einen Großteil der Prignitzer/innen ist Schwerin deutlich besser erreichbar, und daher hier benannt
	1.2.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung	Abbildung 1: Die angedeutete Funktionsteilung zwischen Pritzwalk und Wittstock (Dosse) im benachbarten Landkreis Ostprignitz-Ruppin wird durch die Kartendarstellung nicht deutlich. Es wäre sinnvoll, dass Wittstock (Dosse) auch innerhalb des Kartenausschnitts dargestellt wird und die gestrichelte Linie nicht ins Leere führt.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b> Der Kartenausschnitt ist so gewählt das die Lesbarkeit bestmöglich gewährleistet wird
	1.2.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung	In der Aufzählung der Erreichbarkeiten besteht kein Unterschied zwischen 2. und 4. Anstrich. Dem darunter stehenden Text zufolge müsste es im zweiten Anstrich heißen, dass die Oberzentren binnen 90 Minuten von den benachbarten Mittelzentren zu erreichen sind.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	Allgemein	Mitte: Hier erstmal aufgefallen und daher als Grundsatzanmerkung: Liniennummern des SPNV werden im VBB ohne Leerzeichen geschrieben. Richtig wäre RE2 (statt RE 2), RE8 (statt RE 8), RB17 (statt RB 17) etc. Bitte im gesamten Dokument entsprechend anpassen.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	1.2.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung	Tabelle 1, Maßnahmen ab 2023: Laut Richtlinie 100 lautet die Bezeichnung für den Haltepunkt „Fensterwalde (Niederlausitz)“.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	1.2.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung	Tabelle 1, Maßnahmen ab 2023: Laut Richtlinie 100 wird der Haltepunkt „Berlin-Gesundbrunnen“ mit Bindestrich geschrieben.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>

Aufgabenträger	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	1.2.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung	Tabelle 1: Projekt I2030: „Einbindung des Regionalverkehrs nach Berlin-Gesundbrunnen“ – aktuell verkehrt der Zug nur B-Charlottenburg	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	1.4 Verkehrspolitische Zielsetzungen, S. 22	viertletzter Anstrich: Hierzu zählt auch ein abgestimmtes und einheitliches Erscheinungsbild einschließlich konsistenter Kundeninformation.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	1.4 Verkehrspolitische Zielsetzungen, S. 22	fünfter und sechster Anstrich: In §1 Abs. 6, §2 Abs. 2 und §4 Abs. 4 des ÖPNVG BB heißt es eindeutig, dass die Angebotsgestaltung angebotsorientiert durchgeführt werden muss. Bitte korrigieren.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.1.2 Verkehrsinfrastruktur	Gliederung: Unter dem Abschnitt 2.1.2 Verkehrsinfrastruktur wird vornehmlich Bezug auf die Straßen- und nicht auf die Schieneninfrastruktur genommen. Während das übergeordnete Straßennetz detailliert beschrieben wird, findet die Schieneninfrastruktur erst ab Seite 41 Erwähnung. Diese Gliederung erweckt den Eindruck einer Priorisierung und Hervorhebung des Straßenverkehrsnetzes. Empfehlenswert wäre, entweder auf die Eisenbahninfrastruktur konkreter einzugehen oder den Abschnitt Verkehrsinfrastruktur als letzten Abschnitt des Kapitel 2.1 Struktur- und Bestandsanalyse einzusortieren.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b>  Der Landkreis Prignitz ist Aufgabenträger des straßengebunden ÖPNV. Deshalb steht die Straßenverkehrsinfrastruktur in diesem NVP im Fokus.
	2.3.1 Verkehrsangebot im SPNV	Tabelle 8 Laut Richtlinie 100 wird der Haltepunkt „Berlin-Charlottenburg“ mit Bindestrich geschrieben.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.3.1 Verkehrsangebot im SPNV	Tabelle 8 Laut Richtlinie 100 lautet die Bezeichnung für den Haltepunkt „Flughafen BER“.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>

Aufgabenträger	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	2.3.1 Verkehrsangebot im SPNV	Tabelle 8 Die Linie S1 verkehrt bis zum Haltepunkt „Schönebeck-Bad Salzelmen“.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.3.2 Fernverkehr	Fernverkehr Der durchgehende Stundentakt nach Berlin wird auch ohne den Fernverkehr ausschließlich durch den RE8 erbracht. Der Fernverkehr ergänzt dieses Angebot im 2-Stunden-Takt (ohne tarifliche Integration).	<b>Kenntnisnahme</b> Der Hinweis ist in Tabelle 8 bereits enthalten.
	2.3.2 Fernverkehr	Fernverkehr Nach unserer Kenntnis hält der Flixtrain nicht mehr in Wittenberge	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.3.3 Verkehrsangebot im kommunalen ÖPNV	Abbildung 12: Die hier definierten Netzkategorien, zumindest der Kategorie „Grundnetz“ und „Regionalnetz“ sollten ergänzend einheitliche Bedienzeiten zugeordnet werden. Im Stadtverkehr sollte ein einheitlicher Takt in allen 3 Städten am Wochenende gelten.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b> Abbildung 12 zeigt den Ist-Zustand
	2.3.3 Verkehrsangebot im kommunalen ÖPNV	Abbildung 12: ist es korrekt, dass die Elbfähren im Rahmen des Ergänzungsnetz mit aufgenommen werden (wenn sie als ÖPNV gelten, ist auch ein einheitlicher Tarif anzuwenden, etc.)	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b> Abbildung 12 zeigt den Ist-Zustand
	2.3.3 Verkehrsangebot im kommunalen ÖPNV	Stadtverkehr Wtnbge. RE8 statt RE2	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.3.3 Verkehrsangebot im kommunalen ÖPNV	Mitte Bzgl. flexibler Bedienformen werden beim VBB technische Plattformen entwickelt und betrieben, die eine integrierte Beauskunftung und internetbasierte Bestellwege anbieten (werden). Die Verkehrsunternehmen sollen sich an diesen Systemen beteiligen.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>

Aufgabenträger	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	2.4.3 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im SPNV	Tabelle 11 Bei der Tabelle zum „Fahrgastaufkommen (Summe Ein- und Aussteigende) im SPNV“ fehlt der Zusatz „tägliches“ oder „pro Tag“.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.4.3 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im SPNV	Tabelle 11 Laut Richtlinie 100 wird der Haltepunkt „Pritzwalk-Hainholz“ mit Bindestrich geschrieben.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.4.3 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im SPNV	Tabelle 11 Laut Richtlinie 100 lautet die Bezeichnung für den Haltepunkt „Falkenhagen Gewerbepark Prignitz“.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.4.3 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im SPNV	Kap. 2.4.3: Die aktuellen Fahrgastzahlen für verschiedene Jahre können im Vorfeld der Erarbeitung des NVP beim VBB/Abt. NQ3, Hr. Wawra abgefragt werden. Nachfolgend die Ein- und Aussteigerzahlen für die Stationen in der Prignitz	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b> Der NVP bezieht sich i.d.R. Durchgängig auf Werte des Jahres 2022.
	2.4.4 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im kommunalen ÖPNV	Kapitel 2.4.4.: Die klare Aussage zum Fahrgastaufkommen ist lobenswert und gleichzeitig erschreckend. Die umfangreichen Ausführungen zur Prognose der zukünftigen Fahrgastzahl sind ebenfalls lobend zu erwähnen. Im Ergebnis könnte jedoch eine etwas qualifiziertere, umfangreiche Aussage getätigt werden – idealerweise mit Verweis, an welcher Stelle im Text zu ersehen ist, welche Schlussfolgerungen aus dieser Erkenntnis gezogen werden.	<b>Kenntnisnahme</b> Die Schlussfolgerung ist das neue Verkehrsangebot aus Leistungsnetz und Vollflexiblem Verkehr sowie Schülerverkehrsnetz
	2.5.1 Zugangsstellen zum SPNV (Bahnhöfe und Haltepunkte)	Kap. 2.5.1 Die Aussage ist nicht korrekt – der Bhf Pritzwalk ist mittlerweile vollständig baulich barrierefrei. Bitte herausnehmen.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>

Aufgabenträger	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	2.5.2 Zugangsstellen des kommunalen ÖPNV (Haltestellen)	Fußnote 43 Hierfür ist es notwendig, dass die DFI-Anlagen auch mit den entsprechenden Daten von allen dort verkehrenden Verkehrsunternehmen versorgt werden. Eine kurze Aussage dazu, wer Eigentümer der Anlagen ist und wie die Datenversorgung geregelt wird wäre daher hilfreich.	<b>Kenntnisnahme</b>
	2.6.1 Tarife	2.6.1, 3. Absatz „[...] sowie Wochen-, Monats- und Jahreskarten – auch im Abo - [...]“ ist missverständlich. Es gibt nur das Abo mit monatlicher Abbuchung. Wochen- und Jahreskarten gibt es nicht im Abo. Das Abo mit jährlicher Zahlungsweise ist abgeschafft.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.6.2 Vertrieb	2.6.2 Vertrieb Bitte präzisieren: die App DB Navigator gehört ausschließlich der DB Fernverkehr AG. Selbiges gilt für die DB Vertrieb GmbH.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.6.3 Fahrgastinformation	2.6.3 Fahrgastinformation Die Möglichkeit, Fahrpläne im PDF-Format über die Webseite des VBB abzurufen, besteht nicht mehr.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.6.3 Fahrgastinformation	Störungsinformationen Bitte ergänzen, dass hierzu die Verkehrsunternehmen entsprechende Störungsmeldungen in die vom VBB zentral zur Verfügung gestellten Tools eingeben müssen.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.6.4 Kundenservice und Marketing	Kapitel 2.6.4 > ÖPNV-Erscheinungsbild und Marketing: Hier ist die Anwendung der Regelungen des Handbuchs „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ und seine Ausführungsbestimmungen zu ergänzen.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	3.2.1 Sicherung der räumlichen Mindesterschließung	Kap. 3.2.1 – und 3.2.2, Tabelle 13: Es sollte an dieser Stelle eine Abschätzung getätigt werden, wie viele Einwohnenden bei einem vergleichsweise niedrigen Erschließungsgrad von 80% ohne ÖPNV auskommen müssen. Kurz Überschlagsrechnung: ca. 35.000 Einwohnern im ländlichen Raum (Bev von PR minus der	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b> Jeder Ortsteil wird durch das geplante Angebot durch den ÖPNV erschlossen

Aufgabenträger	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		drei großen Städte), 20% = rund 7.000 Personen ohne akzeptabel erreichbaren ÖPNV-Anschluss.	
	3.3.2 Netzhierarchie für das Netz des kommunalen ÖPNV	Schülernetz Aus der Abbildung zum Schülerverkehrsnetz wird nicht deutlich, welche Relationen im Schülerverkehr angeboten werden sollen. Die Karte suggeriert zumindest ein weiterhin sehr dichtes Liniennetz. In Anbetracht der dafür erforderlichen Kapazitäten würden wir anregen darüber nachzudenken, diese Kapazitäten zu nutzen, um ein zweites, untergeordnetes Liniennetz zu entwickeln, welches wochentags zweistündlich, zu den Schulzeiten ggf. auch stündlich bedient wird. Entsprechende Ansätze werden aktuell in zahlreichen anderen Landkreisen Brandenburgs verfolgt. Dies ermöglicht den Schulen zudem eine flexiblere Gestaltung der Schulanfangs- und insbesondere -endzeiten. Die Vorhaltung großer Kapazitäten im Busverkehr für faktisch drei Fahrten pro Tag (1x zum Schulbeginn, 2x zum Schulende) erscheint nach unserer Einschätzung nicht sinnvoll zu sein.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b> Für einen Ein- oder Zweistundentakt besteht keine Nachfrage
	3.3.2 Netzhierarchie für das Netz des kommunalen ÖPNV	Bedienvorgaben Leistungsnetz Die Bedienvorgabe von 5 Fahrtenpaaren pro Tag ausschließlich in der HVZ ist – auch für einen ländlichen Raum wie die Prignitz – im Vergleich zu anderen Landkreisen extrem niedrig. Auch hier stellt sich die Frage, ob es nicht wirtschaftlicher wäre die hierfür erforderlichen Kapazitäten auch in den Nebenzeiten zu nutzen. Wir würden empfehlen, sich zumindest am Taktbus-Standard zu orientieren, d.h. mindestens ein Zweistundentakt an Wochentagen mit einzelnen Verdichtungen in der HVZ bzw. im Schülerverkehr. Die Vorhaltung großer Kapazitäten im Busverkehr für faktisch fünf Fahrtenpaare pro Tag (1x zum Schulbeginn, 2x zum Schulende) erscheint nach unserer Einschätzung nicht sinnvoll zu sein.  Gilt die Bedienvorgabe auch für die PlusBus-Linie Wittenberge <> Lenzen? Diese würde somit den Status als PlusBus verlieren.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b> Für einen Ein- oder Zweistundentakt besteht keine Nachfrage

Aufgabenträger	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	3.3.5 Einsatz flexibler Bedienformen im kommunalen ÖPNV	<p>Anstriche   Wir begrüßen ausdrücklich die Digitalisierung der flexiblen Bedienformen hinsichtlich der Angebotsinformation und Buchung. Bitte hierzu aufnehmen, dass der VBB zentral Systeme vorhält bzw. aufbaut, über die Fahrtverbindungen unter Einbeziehung vollflexibler Bedienformen verkehrsunternehmensübergreifend beauskunftet und zukünftig auch gebucht werden können. Voraussetzung ist, dass die Verkehrsunternehmen entsprechende Fahrplandaten vollumfänglich bereitstellen und ihre Dispositions-/Buchungssysteme per Schnittstelle anschließen.</p> <p>Bzgl. Produktbezeichnung und Branding gelten die Vorgaben der VBB-Richtlinien Fahrgastinformation.</p>	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	3.3.2 Netzhierarchie für das Netz des kommunalen ÖPNV	„kÖPNV“ statt „üÖPNV“ – s.o.	<b>Kenntnisnahme</b>
	3.3.5 Einsatz flexibler Bedienformen im kommunalen ÖPNV	<p>Kapitel 3.3.5 &gt; Nutzung einer einheitlichen Produktbezeichnung für Angebotsformen des flexiblen ÖPNV; Verwendung eines eigenes Brandings: Folgende Hinweise</p> <p>Nutzung und Kenntlichmachung einer einheitlichen Produktbezeichnung/Gattung Rufbus für Angebotsformen des flexiblen ÖPNV; Verwendung eines eigenes Brandings.</p> <p>Hinweis Branding: Auf den Fahrzeugen und in der Fahrgastinformation wird die Produktkategorie durch das "Lila R" gekennzeichnet. Des Weiteren ist an Fahrzeugen immer ein VBB-Logo zu kennzeichnen. Die Gattung für Bedarfsverkehr ist Rufbus. Die Gattung kann durch einen eigenen Markennamen ergänzt werden.</p>	<b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt</b>

Aufgabenträger	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	3.3.5 Einsatz flexibler Bedienformen im kommunalen ÖPNV	<p>Im Gegensatz zum Angebot im Linienverkehr (vgl. Anmerkung zu Seite 69/70) ist das angestrebte Angebot im flexiblen Verkehr sehr weitgehend. Es wird eine Mobilitätsgarantie für das gesamte Kreisgebiet gegeben und dass mit einer sehr weitreichenden Bedienzeit. Die genaue Ausgestaltung ist dabei noch unklar. Einerseits werden sehr detaillierte Bedienzeiten vorgegeben, andererseits bleibt unklar, welche Relationen genau angeboten werden. Einerseits liest es sich so, als ob alle Relationen innerhalb des Kreisgebiets genutzt werden können, an anderer Stelle ist dann von einer Beschränkung auf das nächstliegende Mittelzentrum die Rede. Zudem sollen Schüler ausgeschlossen werden, was als pauschaler Ausschlussgrund recht schwierig sein dürfte. Hier wäre eher eine Regelung zu finden, dass in zeitlicher Nähe zu bestehenden Linienfahrten die Nutzung des ODV für alle Kundengruppen eingeschränkt wird.</p> <p>Ferner möchten wir zumindest davor warnen, dass ein so weitreichendes Angebot wie das hier beschriebene bei entsprechenden Abrufzahlen zu erheblichen Betriebskosten führen kann. Anders als im Linienverkehr lässt sich im Bedarfsverkehr das Angebot nicht deckeln – insbesondere dann nicht wenn die Betriebszeiten als mögliche Stellgröße schon vorab vorgegeben sind. Wir sehen hier ein erhebliches Kostenrisiko für den Landkreis.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Es ist vorgesehen zu den Bedienzeiten des Schülerverkehrsnetzes den vollflexiblen Verkehr einzuschränken.</b></p>
	3.3.5 Einsatz flexibler Bedienformen im kommunalen ÖPNV	Es fehlt ein Hinweis darauf, dass das ODV-Angebot in den VBB-Tarif integriert ist (wovon wir ausgehen). Ggf. kann mit einem Rufbus-Zuschlag gearbeitet werden. Ferner sollte vorgegeben werden, dass das ODV-Angebot in die VBB-Fahrinfo integriert wird.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	3.3.6 Verbindungsrelationen, Bedienvorgaben und Orientierungswerte für die Stadtverkehre	Stadtverkehr Bitte prüfen, ob die Aussage, dass der Stadtverkehr sich primär aus der Überlagerung einbrechender Regionalverkehre vor dem Hintergrund der oben skizzierten Angebotsreduzierungen im Regionalverkehr aufrecht erhalten werden kann.	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Das Angebot im Stadtverkehr kann bei veränderter Nachfrage angepasst werden.</p>

Aufgabenträger	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	3.3.6 Verbindungsrelationen, Bedienvorgaben und Orientierungswerte für die Stadtverkehre	Tabelle 16: Zumindest an Wochentagen muss eine Bedienung des Stadtverkehrs bis 19:30 oder 20:00 Uhr erfolgen. Hier muss die Flexibilität gewährleistet sein, abends Sport in einem Verein, Unterricht in einer Musikschule oder Freizeitverkehre/Einkaufsverkehre nach der Arbeit durchführen zu können, und trotzdem mit dem öffentlichen Verkehr nach Hause zu kommen. Die Anbindung entsprechender Zentren im Stadtbereich (Sporthalle/-platz, ist dafür natürlich Voraussetzung.	<b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt</b>  Bedienzeit Stadtverkehre Mo-Fr bis 20:00
	3.5 Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem kommunalen ÖPNV	letzter Absatz   Wir begrüßen diesen Ansatz. Unter Verweis zur Anmerkung bzgl. Seite 71 sollte ein solches Buchungssystem nicht als regionale Einzellösung aufgebaut werden, sondern sollte sich an bestehende Systeme andocken. Dadurch können einerseits Synergien bei Kosten gewonnen als auch bei der Vermarktung gewonnen werden. Die VBB-Systeme werden in genau diese Richtung entwickelt und sollten mitgenutzt werden.	<b>Kenntnisnahme</b>
	3.5 Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem kommunalen ÖPNV	Zur Einordnung möchten wir ergänzen, dass bisher die Erwartungen, die an die alternativen Mobilitätsangebote geknüpft sind, nicht erfüllt wurden. Entsprechende Angebote sind außerhalb der Großstädte rar und die Kosten, die aufgerufen werden, um entsprechende Angebote auch in Kleinstädten / ländlichen Räumen anzubieten übersteigen den damit verbundenen Nutzen erheblich. Dessen ungeachtet gilt, dass der VBB dabei gerne unterstützt (siehe Anmerkung in der Zeile darüber). Anmerkung gilt analog für Seite 83f. (Mobilstationen).	<b>Kenntnisnahme</b>
	4.1 Vorgaben zur Vernetzungsqualität: Anschlüsse und Verknüpfungspunkte	4.1.1 zweiter Absatz   Verweis auf die Anmerkungen zu Seite 78. Das angebotsübergreifende, digitale Auskunfts- und Buchungslösung sollte die VBB-Systeme nutzen.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	4.1.2 Anschlussicherung und Anschlussqualität	Echtzeitdaten   Zweiter Anstrich: Das ITCS muss an die zentrale Datendreh Scheibe des VBB gekoppelt sein/werden und die Echtzeitdaten müssen mit den Datenaustauschformaten VDV 453/454 kompatibel sein.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>

Aufgabenträger	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	4.1.2 Anschlussicherung und Anschlussqualität	„kommunalen ÖPNV“ statt „übrigen ÖPNV“ – s.o.	<b>Kenntnisnahme</b>
	4.1.3 Verknüpfungspunkte	Tabelle 18 Wenn von SPNV-Zugangsstellen die Rede ist, sollten die Bezeichnungen nach Richtlinie 100 dargestellt werden:  z.B. „Wittstock (Dosse)“ statt „Wittstock/Dosse“	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	4.1.3 Verknüpfungspunkte	Verknüpfung Fähre Die Aussagen zur zeitlichen Verknüpfung des Busverkehrs mit der Fähre / den Anschlusslinien in Lüchow-Dannenberg widerspricht sich mit der Darstellung, dass nach Lütkenwisch gar kein fahrplangebundener Linienverkehr mehr vorgesehen ist.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	4.1.5 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad	Rad im Regio“ wurde insofern schon auf den RE6 übertragen als dass die Fahrradkapazitäten mit den neuen LINT-Fahrzeugen erhöht wurden und die Abstellbereiche von außen gut sichtbar sind. Insofern wäre zu konkretisieren, welche Forderung hinter dieser Aussage wirklich steht. Anmerkung gilt analog für Seite 93.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	4.1.5 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad	Fahrradmitnahme   Zur besseren Vermarktung und Kommunikation ist die Fahrradmitnahmemöglichkeit auch in den Fahrplandaten für die VBB-Fahrinfo anzugeben. Dies ermöglicht multimodale Routenplanung.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	4.1.5 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad	In Anbetracht, dass der Großteil der Verkehrsleistungen künftig als Rufbus erbracht werden soll wäre zu überdenken, ob die Aussage der grundsätzlichen Fahrradmitnahme im kÖPNV auch in diesen Leistungen gilt.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>

Aufgabenträger	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	4.1.7 Weiterentwicklung von Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsstationen	Kapitel 4.1.7: Hinweis zu Gestaltung von Mobilitätsstationen: Für die Gestaltung/Wiedererkennung hat der VBB ein Design entwickelt. Dieses berücksichtigt auch eine Integration von regionalen Design-Elementen.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	4.2 Infrastrukturqualität Haltestellen	Kapitel 4.2 > Überschrift Schaffung von Wiedererkennbarkeit: Hier ist die Anwendung der Regelungen des Handbuchs „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ und seine Ausführungsbestimmungen zu ergänzen.	<b>Kenntnisnahme</b>
	4.2 Infrastrukturqualität Haltestellen	Haltestellenkataster   Wir empfehlen direkt die VBB-Haltestellendatenbank zu verwenden. Die Vorhaltung paralleler Strukturen ist aus Sicht des VBB nicht erforderlich und sinnvoll.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	4.3 Fahrzeugqualität	Ausstattung   Bzgl. der Fahrgastinformation in Neufahrzeugen sei auf die VBB-Richtlinien Fahrgastinformation verwiesen.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	4.3 Fahrzeugqualität	10% barrierefreie Fahrzeuge ist eine sehr geringe Quote. Vor dem Hintergrund von §8 Abs. 3 empfehlen wir dies als Ausnahme von der vollständigen Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan zu begründen und eine zeitliche Perspektive für die vollständige Umsetzung aufzuzeigen.	<b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt</b>  10% barrierefreie Fahrzeuge gilt nur für den Vollflexiblen Verkehr, da hier bei Bedarf ein entsprechendes Fahrzeug angefordert werden kann. Ein Verweis auf eine Ausnahme von §8 wird ergänzt.
	4.3 Fahrzeugqualität	Kapitel: 4.3 Fahrzeugqualität, Stichpunkt 3: Eine Angabe der % ist nicht zielführend an dieser Stelle, da auch für flexible Angebote eine vollständige Barrierefreiheit aller Fahrzeuge gilt. Wenn Sie dies dispositiv lösen können, dann ist das ok. Es muss	<b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt</b>  Ebenda

Aufgabenträger	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		gesichert sein, dass jede angefragte flexible Fahrt barrierefrei durchgeführt werden kann, wenn die Anforderung besteht.	
	4.3 Fahrzeugqualität	ITCS Das ITCS ist an die zentrale Datendrehscheibe des VBB gemäß technischer Standards anzubinden.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	4.4 Qualität des Betriebsablaufs	Störungsmanagement Hier gilt ebenfalls die Anmerkung zu Seite 97. Es ist der VBB-HIM zu nutzen.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	4.7 Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität	Hinweis: die App DB Navigator befindet sich inzwischen im alleinigen Besitz der DB Fernverkehr AG und wird zum zentralen Vertriebskanal für Fernverkehrstarife umgebaut. Eine Nutzbarkeit für regionale Vertriebsaspekte wird zunehmend schwieriger werden.	<b>Kenntnisnahme</b>
	4.7 Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität	Hinweis: Fahrtberechtigungen im Abonnement, zu einem großen Teil im Schülerverkehr, werden mit der Ausgabe von Chipkarten (VBB-fahrCard) über Vertriebssysteme im digitalen Vertrieb umgesetzt.	<b>Kenntnisnahme</b>
	4.8 Qualität der Fahrgastinformation	Störungsinformationen Präzision beim Anstrich „internetbasiert“:  Es ist der VBB-HIM für die textliche Information zu Fahrplanabweichungen zu nutzen, insbesondere, solange sich der abweichende Fahrplan noch nicht als neue Soll-Daten in der VBB-Fahrplanauskunft befinden. Anwendungsfälle sind: Hinweise auf Baustellen (auch begleitend zu Baustellen, wenn die Soll-Daten in der VBB-	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>

Aufgabenträger	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		<p>Fahrplanauskunft bereits aktualisiert sind – bspw.: begleitende Information zur Umleitung einer Linie oder zu Haltestellenverlegungen).</p> <p>Außerdem ist der VBB-HIM (dort: routingrelevante Meldungen) zu nutzen, wenn kurzfristig Fahrten ausfallen – sei es störungsbedingt (z.B. Havarie, Unfall) oder personalbedingt (z.B. einzelne Busfahrten fallen aus, wegen Krankmeldung von Personal oder Ausfall wegen Streikmaßnahmen) – sofern das Betriebsleitsystem keine Fahrtausfälle zur VBB-Datendrehscheibe transportieren kann.</p>	
	4.9.1 Nachhaltigkeits- und Umweltstandards	Siehe Anmerkung zu Seite 88 (Barrierefreie Fahrzeuge)	<b>Kenntnisnahme</b>
	4.10.2 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit	Informationen über barrierefreie ÖPNV-Angebote: Die Fahrplanauskunftssysteme des VBB erfüllen die Anforderungen zur Berechnung barrierefreier Reiseketten bereits. Vorausgesetzt, dass durch das Verkehrsunternehmen entsprechende Fahrplandaten für Fahrzeuge und Haltestellen bereitgestellt werden.	<b>Kenntnisnahme</b>
	4.10.4 Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung	4.10.4 Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung, Überschrift Bus- und Bahn Begleitservice: soll der Begleitservice nur für Busfahrten gelten oder für den gesamten Nahverkehr im Landkreis? Diese kann man nicht klar aus den Text rauslesen.	<b>Kenntnisnahme</b> Hier wird zunächst der kommunale ÖPNV adressiert
	5.1 Maßnahmen im Schienenverkehr	Kap. 5.1: Es ist an dieser Stelle sicherlich sinnvoll, den Bezug zum finalen LNVP-Dokument herzustellen, als zum Entwurf	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>

Aufgabenträger	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	5.1 Maßnahmen im Schienenverkehr	<p>Kap 5.1, RB73+RB74. Die durch den Landkreis formulierten Forderungen zur Aufnahme von Prüfungen und Umsetzungen im 3. Absatz der S. 110 wurden zur Kenntnis genommen. Wie dem Lk bekannt, führt das Land Brandenburg gemeinsam dem Land Mecklenburg-Vorpommern derzeit eine Potenzialuntersuchung mit anschließender Angebots- und Infrastrukturmaßnahmenkonzeption durch. Bis zum Abschluss dieses Gutachtens ist eine detaillierte Aussage zur Zukunft der Linien RB73+RB74 nicht möglich.</p> <p>Der diesbezüglich formulierte Hinweis auf S. 110/5. Absatz ist begrüßenswert. Seitens des VBB wird darum gebeten, diese Aussage auf den gesamten Korridor RB73+RB74 auszuweiten, sofern eine deutliche Steigerung der Verkehrsleistung umgesetzt wird.</p>	<b>Kenntnisnahme</b>
	5.1 Maßnahmen im Schienenverkehr	Taktverdichtung 60-Min-Takt RE8 bis Karstädt: Es wird auf die am Anfang des Dokumentes dargestellte zukünftige Ausweitung der Verkehre der Linie RB17 (Einzelfahrten) bis Wittenberge sowie die im Kap. 4.1.5 dargestellte Erweiterung auf einen 120-Min-Takt der Linie RB17 ab Wittenberge (i.V.m. dem 120-Min-Takt der Linie RE8 bis Wismar) im Horizont 2030+ verwiesen. Hier der Hinweis, dass eine Umsetzung von Maßnahmen auch deutlich vor dem Jahr 2030 dabei erfolgen kann und das aus betrieblicher Sicht die Verlängerung des RE8 bis Karstädt aufgrund des Taktknotens aktuell nicht möglich ist.	<b>Kenntnisnahme</b>
	5.1 Maßnahmen im Schienenverkehr	Die Station Pritzwalk ist als vollständig baulich barrierefrei einzustufen. Der Hinweis ist daher hier rauszunehmen.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>

### Interessenvertreter inkl. Umweltverbände

Interessenvertreter inkl. Umweltver- bände	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
Verband der Omnibusunternehmen des Landes Brandenburg e.V.		Leider stand nur eingeschränkt Zeit zur Verfügung und erst zu einem sehr späten Zeitpunkt ergab sich die Möglichkeit der Stellungnahme.	<b>Kenntnisnahme</b>
		Der Entwurf ist nicht frei von Wiederholungen (Bsp. P.4.1.2 und 4.4.) und es werden in großen Teilen Inhalte die nicht Bestandteil eines Nahverkehrsplanes sind, wiedergegeben ( P. 3.4. Die kommunale Satzung der Schülerbeförderung ist nicht Bestandteil des NVP- soweit erforderlich wäre auf die dort festgelegten Regelungen zu verweisen)	<b>Kenntnisnahme</b>
		Der Entwurf ist in der Verwendung von Begrifflichkeiten / Fachtermini oft fehlerhaft, es werden z. Bsp. sowohl die Begriffe üÖPNV „klassischer“ ÖPNV und kommunaler ÖPNV verwendet, nur der letzte entspricht der gesetzlichen Einordnung der erste ist sowohl überholt als auch stark abwertend gegen die Unternehmen als auch deren Mitarbeiterschaft und Leistungen und zeigte sich oft bis in die Finanzierung: „was übrig blieb bekam der ÖPNV“ – auch der Begriff „klassisch“ ist eher negativ abwertend belegt.	<b>Kenntnisnahme</b>  Gemäß ÖPNVG BB (vgl. <a href="https://bravors.brandenburg.de/gesetze/oepnvg">https://bravors.brandenburg.de/gesetze/oepnvg</a> ) ist die Bezeichnung als übriger und auch kommunaler ÖPNV zulässig.  „klassischer“ ÖPNV wird im NVP nicht verwendet
		Im sprachlichen Bereich ist dem Entwurf vorzuhalten dass die grammatikalischen Formen des Konjunktivs überwiegen "sollten könnten" überwiegen und legen so den Grundsatz der Unverbindlichkeit und damit wird die Ernsthaftigkeit der Umsetzung von Beginn an fraglich.	<b>Kenntnisnahme</b>
		Es wird dringend empfohlen, analog zu anderen Aufgabenträgern, ein den NVP in der Umsetzung begleitendes Gremium als Beratung des Kreistages bzw. seiner Ausschüsse zu implementieren. ( Bsp. LK OHV, PM, TF,....)	<b>Kenntnisnahme</b>

Interessenvertreter inkl. Umweltver- bände	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Dass der veröffentlichten Entwurf unerklärte farbliche Hervorhebungen zeigt irritiert und erschwert das Lesen.	<b>Kenntnisnahme</b> Die farblichen Hervorhebungen sind am Anfang des Dokumentes erklärt.
	3.3.2 Netzhierarchie für das Netz des kommunalen ÖPNV	Der NVP-Entwurf hat den Mangel im Plan bereits einen Zwei/Drei-Klassen-ÖPNV zu fördern. ÖPNV der Kommunen nach deren finanzieller Leistungsfähigkeit zu organisieren widerspricht sowohl den Grundsätzen vergleichbarer Lebensbedingungen INNERHALB eines Kreises als auch den Grundsätzen jüngster Rechtsprechung des EuGH.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b> Der ÖPNV wird im NVP unabhängig von der finanziellen Leistungsfähigkeit der Kommunen geplant
	3.3.3 Verbindungsrelationen im Leistungsnetz	Auch angesichts der großen Ausdehnung des Landkreises ist die Häufung von Linienwegen oberhalb 50 km i.V. mit den Regelungen des PBefG zum Linienverkehr (50km) als auch ggf. umsatzsteuerlicher Regelungen (7% Nahverkehr 19% Fernverkehr) zu prüfen.	<b>Kenntnisnahme</b> Im NVP werden Verbindungsrelationen beschrieben. Die konkrete Linienführung und damit Ihre Linienlänge wird erst aus dem NVP erarbeite.
	3.3.4 Bedienvorgaben Leistungsnetz	Der richtigen kritischen Einschätzung zum IST-Zustand folgt unerklärlicherweise die Fortschreibung desselben. (der Satzbau ist dringend zu überprüfen!) Die Tab15. Als G	<b>Kenntnisnahme</b> Der Ist Zustand wird nicht fortgeschrieben.
	3.3.5 Einsatz flexibler Bedienformen im kommunalen ÖPNV	Der Entwurf zeigt fortwährend ein falsches Bild von den Leistungsmöglichkeiten einerseits und vor allem finanziellen Folgen andererseits in den flexiblen Bedienformen. Wie an vielen Beispielen und wissenschaftlich belegt, sind die Kosten für den Auftraggeber insbesondere aus den Vorhaltekosten der Systeme dargestellt als Aufwand je beförderten Fahrgast oft ein Vielfaches gegenüber dem Linienverkehr. Die für eine gute Wirtschaftlichkeit erforderlichen Bündelungseffekte werden ignoriert und damit dem MIV eher Vorschub geleistet.	<b>Kenntnisnahme</b> Die Kosten im Linienverkehr sind gegenüber dem flexiblen Verkehr nur geringer bei einer adäquaten Auslastung des Liniennetzes.

Interessenvertreter inkl. Umweltver- bände	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	3.3.6 Verbindungsrelati- onen, Bedienvorgaben und Orientierungswerte für die Stadtverkehre	Die Verwendung der Begrifflichkeit „städtische Ballungsräume“ ist falsch. Bekanntermaßen sind dafür Grenzen 100.000 Ew bzw. über 1000 EW/km <sup>2</sup>	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	3.3.6 Verbindungsrelati- onen, Bedienvorgaben und Orientierungswerte für die Stadtverkehre	Die bestehenden Linienwege sollten besser überprüft werden und die verkehrsplanerisch ungünstigsten Ringerschließung hinterfragt werden. Der NVP gibt vor „sie könnten bei veränderter Nachfrage angepasst werden...“ Das ist der falsche Ansatz für einen NVP 2024 wo es heißen muss was muss verändert werden um höhere Nachfrage zu generieren und MIV zu reduzieren	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b>  Die Linienführung soll beibehalten werden.
	3.3.6 Verbindungsrelati- onen, Bedienvorgaben und Orientierungswerte für die Stadtverkehre	Es muss unbedingt hinterfragt werden „MINDEST“ bedienvorgabe = aus- reichende Bedienung	<b>Kenntnisnahme</b>
	3.4 Anforderungen an die Beförderung von Schülerinnen und Schü- lern	Die Fortsetzung der bisherigen Trennung des kommunalen ÖPNV §42 mit den verschiedenen Formen der Schülerbeförderung einschl. freigestellte Schülerbeförderung sollte als nicht mehr zeitgemäß, meist unwirtschaftlich und Zeichen schlechter Erschließung. Wenn dann noch entgegen der gesellschaftlichen Zielstellung nach besserer Inklusion parallel zum ÖPNVS vielfach Fahrdienste organisiert und finanziert werden ist das Gesamtsystem meist ineffizient.	<b>Kenntnisnahme</b>
	4.1 Vorgaben zur Vernet- zungsqualität: An- schlüsse und Verknüp- fungs-punkte	Überschrift QUALITÄTSKONZEPT danach folgt Vorgaben zur Vernetzung / Grundsätze der Vernetzung – und dann heißt es im Text: alle Elemente ...sollen verknüpft angeboten werden. Das ist weder Vorgabe noch Grundsatz, sondern nur noch Möglichkeit und damit Grundlage schlechter Qualität	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b>  Eine Verknüpfung aller Elemente ist betriebs- bedingt nicht immer möglich

Interessenvertreter inkl. Umweltver- bände	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	4.3 Fahrzeugqualität	Der Verweis auf CVD und SaubFahrzeugBeschG in Verbindung mit der Wortwahl „sollen“ ist gesetzeswidrig. Die Regelungen richten sich sowohl an Verkehrsunternehmen als auch an die Auftraggeber – damit die Pflicht und damit muss es umgesetzt werden.	<b>Kenntnisnahme</b>
	4.3 Fahrzeugqualität	Die abweichende Regelung Altersvorgabe Saubere Fahrzeuge ist inhaltlich völlig falsch. Die Sauberen Fahrzeuge müssen zwingend den anderen Fahrzeugen entsprechen – lediglich für lokal emissionsfreie Fahrzeuge wäre so eine Regelung denkbar.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b>
Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe- Brandenburg, Elisa I- gersheim, 26.02.2024	S. 36, Absatz 2	An dieser Stelle bitte nach dem BUND-Besucherzentrum Burg Lenzen noch das NABU-Besucherzentrum Rühstädt ergänzen. Wir haben zwei Besucherzentren im Biosphärenreservat, die eine touristische Relevanz haben.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	S. 48, Absatz 1	Bei den Ausleihstationen der Donkey Bikes fehlt Rühstädt. Durch die vielfältigen Aktionen hier vor Ort ist der Ausleihpunkt sehr beliebt. Außerdem würde ich in diesem Absatz auf den Lastenrad-Verleih in Wittenberge und Lenzen hinweisen.  - Wittenberge: <a href="https://www.wittenberge.de/news/1/817506/nachrichten/kostenloser-lastenrad-verleih-ab-april.html">https://www.wittenberge.de/news/1/817506/nachrichten/kostenloser-lastenrad-verleih-ab-april.html</a> - Lenzen: <a href="https://dieprignitz.de/?cid=1690454151&amp;highlight=%C2%A0">https://dieprignitz.de/?cid=1690454151&amp;highlight=%C2%A0</a>	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
Ortsvorsteherin Ro- senhagen, Frau Sonja Franke, 14.03.2024	5.1. Maßnahmen im SPNV	Reaktivierung des Bedarfshaltes der RE 6 am Bahnhof Rosenhagen	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>  Der NVP hat keinen direkten Einfluss auf den SPNV, da dieser vom Land Brandenburg bestellt wird. Der Landkreis unterstützt die Einrichtung eines Bedarfshaltes sofern hierdurch die

Interessenvertreter inkl. Umweltver- bände	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
			Anschlüsse an Knotenpunkten eingehalten werden können.
Industrie- und Handelskammer Potsdam, Herr Daniel Anders (Referent für Verkehr   Fachbereich Interessenvertretung), 12.03.2024	S. 26	Aufzählung übergeordnetes Straßennetz = BAB 14 hat keine Anbindung an Wittenberge (B 189)	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b>  Es ist eine Weiterführung bis Wittenberge geplant. Der provisorische Anschluss wird voraussichtlich 2025 fertiggestellt. Und besteht somit zum Zeitpunkt der Umsetzung des NVP.
	S. 29 Erster Abschnitt	Anzahl der Unternehmen im Landkreis viel zu niedrig angesetzt. Allein im Bereich der IHK 5.200 Unternehmen	<b>Hinweis wird berücksichtigt</b>
	S. 36	Tourismuszahlen veraltet, da aus 2021	<b>Hinweis wird berücksichtigt</b>
	S. 97/98	Zustimmung, da, Neuanschaffungen sollen den neuesten Umweltstandards entsprechen, lärmarm und die Fahrer werden geschult, spritsparend zu fahren. Biokraftstoffe sind abzuwarten, ebenso alternative Antriebe, die Flotte soll aber umrüstbar sein.  Dass autonomes Fahren als Option insb. für die On Demand Angebote in Betracht gezogen wird, ist begrüßenswert, insbesondere vor dem Hintergrund des unter 2.4.4. dargestellten aktuellen Fahrgastaufkommens, das ja in der Tendenz eher als weiter sinkend prognostiziert wird (außer Schüler).	<b>Kenntnisnahme</b>

Interessenvertreter inkl. Umweltver- bände	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		<p>Fahrgastaufkommen ist aus Umweltsicht verheerend - <math>\frac{3}{4}</math> der Fahrten fahren max. 5 Fahrgäste mit.</p> <p>Die Ausweitung der alternativen Mobilitätsangebote wie Sharingangebote, die mit dem ÖPNV verknüpft werden und die On Demand Angebote sind sicher sinnvoll. E-Scooter u.ä. sollten vielleicht aufgrund der Demographie ggf. nochmal überdacht werden und müssen wahrscheinlich subventioniert werden.</p>	

## Landesplanung

Landesplanung	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
Technologie- und Gewerbezentrum Prignitz GmbH	1.2.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung	<p>Zu Berücksichtigen ist die für die Bevölkerung strategisch wichtige Lage des Bahnhofs in Wittenberge. Dieser wird 2025 an den Deutschlandtakt angeschlossen. Damit verkürzt / verbessert sich die Reisezeit auf der Strecke Berlin – Wittenberge – Hamburg. Für die Region wird der Bahnhof Wittenberge wird damit zu einem strategischen Verkehrsknotenpunkt von enormer Wichtigkeit.</p> <p>Der Bahnhof Wittenberge wird zum ÖNPV-Verkehrszentrum, alleine schon durch seine Möglichkeit, schnell, sicher und möglichst klimaneutral direkt und immer schneller in die Ballungsräume Hamburg und Berlin zu reisen - Städte in denen Wohnen und Leben immer teurer wird und in denen Wohnraum auch knapp ist und zunehmend noch knapper wird.</p> <p>Für den Pendler wie auch für den Touristen und viele mehr, darf Mobilität nicht am Bahnhof Wittenberge enden, sondern muss mit möglichst, gleicher hoher Reisequalität und -geschwindigkeit nahtlos in die Fläche des Landkreises ausstrahlen.</p> <p>Wir empfehlen, den Landkreis auch weiterhin auf wichtige Verkehrsknotenpunkte und Verkehrsströme zu untersuchen, zu analysieren und zu beschreiben. Das betrifft Verkehrsströme, zwischen den Mittelzentren und zentralen Orte selber, beinhaltet aber z.B. auch alle nicht notfallbezogene Verkehre rund um das Kreiskrankenhaus, Gewerbegebiete sowie der Schulen.</p> <p>Wichtig ist auch dass die Stadt Bad Wilsnack vor allem neue Wohngebiete für Pendler in die Ballungszentren Berlin und Hamburg erschließt und ausweißt. Diese brauchen den ÖNPV und die Schnellzugverbindung vom Bahnhof Wittenberge</p>	<b>Kenntnisnahme</b>
	1.2.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung	Die Mobilität, Geschwindigkeit und Einfachheit einer Nutzung und die Geschwindigkeit, mit der man sich klimaneutral bewegt muss innerhalb (intraregionale Entwicklung) der Mittelzentren das Zusammenwachsen fördern. Die Mittelzentren sind aber gerade auch über die vom Land für eine strategische	<b>Kenntnisnahme</b>

Landesplanung	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		<p>Entwicklung definierten Bahnachsen mit den Ballungszentren Berlin und Hamburg zu verbinden (interregionale Entwicklung).</p> <p>Die Bahnachsen des Regionalplanes Prignitz-Oberhavel dürften dabei von der Zeit eingeholt werden und die Pendlerströme in die Prignitz die direkte, zeitgemäße, komfortable und immer schneller werdende ICE / EC Verbindung Hamburg – Wittenberge – Berlin bevorzugen (wie man es auch aus anderen Ballungsräumen oder als Verbindung zwischen Räumen kennt – Siehe z.B. Mannheim Frankfurt am Main) Köln – Frankfurt am Main etc).</p> <p>Wir sehen auch das wir zunehmend Investorenanfragen haben die Nähe des Bahnhofs Wittenberge Wohnraum erschließen wollen.</p>	
	2.1.3 Bevölkerungsentwicklung	<p>Nach Angaben der Stadt Wittenberge sehen die Bevölkerungszahlen, welche hier vom Landkreis als Einschätzung für die zukünftige Kapazitätsplanung verwendet werden anders aus: sie sind höher und wachsen anstatt zu schrumpfen.</p> <p>Auch bei Perleberg ist eher von einem gleichbleibenden Niveau oder sehr kleinem Wachstum der Bevölkerung auszugehen.</p>	<p><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b></p> <p>Im vorliegende NVP sind offizielle Statistiken zugrunde gelegt.</p>
	2.1.4 Wirtschaftsstruktur, Tabelle 3	<p>Wir halten fest, aus den vorherigen Seiten haben wir gelernt: Die Bevölkerung der Prignitz schrumpft, zudem nimmt die Zahl der Arbeitskräfte ab (Alter). In Tabelle 3 nimmt die Zahl der Erwerbstätigen im Gegensatz zu den anderen Zahlen zu...</p>	<p><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b></p> <p>Tabelle 3 zeigt die Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Prignitz vom Jahr 2015 bis 2021, welche als positiv zu verzeichnen ist. Ein Vergleich zur prognostizierten (negativen) Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2030 kann aus diesem Grund nicht hergestellt werden.</p>
	2.1.5 Verflechtung von Beschäftigten im Landkreis Prignitz (Pendelnde), Abbildung 4	<p>In der für die Verkehrsplanung verwendeten Unterlagen fehlen (geplante) große Gewerbegebiete z.B. in Wittenberge, Breese / Bad Wilsnack.</p>	<p><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b></p> <p>Es gibt keine aktuelle Bauleitplanung für diese Gebiete. Sollte hier eine</p>

Landesplanung	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
			Entwicklung stattfinden, können die Linienwege bei Bedarf angepasst werden.
	2.1.5 Verflechtung von Beschäftigten im Landkreis Prignitz (Pendelnde)	.....“ Des Weiteren bestehen Auspendelndenverknüpfungen aus Wittenberge in die kreisfreien Städte Berlin und Hamburg“. [...?...] aha, die Bundesländer / Ballungszentren sind also kreisfrei....	<p><b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b></p> <p>Die Bezeichnung der Stadtstaaten als Kreisfrei ist formal korrekt, jedoch nicht gebräuchlich.</p>
	2.3.2 Fernverkehr	Analyse nicht vollständig. Es fehlen die geplanten Massnahmen der Infrastrukturverbesserung	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Hier wird der derzeitige Stand beschrieben.</p>
	3.5.1 Unterstützung alternativer Mobilitätsangebote	<p>„Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem kommunalen ÖPNV“ – E-Scooter und E-Roller.</p> <p>Der Einsatz solcher Konzepte ist vorher gut zu untersuchen und zu evaluieren. In vielen Großstädten existieren diese Konzepte schon stehen und großer Kritik und werden teilweise beendet. Das kann nach einer E-Micro-Mobility-Blase ein natürlicher Schrumpfungprozess sein.</p> <p>Dabei ist auch zu untersuchen, ob nicht diese Form der Micromobilität, vor allem die Anzahlfahrergäste reduziert - gerade auf den innerortsvorhanden / angebotenen Busstrecken des ÖPNV. Auf den Kosten im Busverkehr bliebe der Landkreis sitzen. Die Frage wäre dann noch, wer denn die Kosten und Einnahmen des E-Scooter / E-Roller Service zugerechnet bekommt und ob diese einen Deckungsbeitrag für den ÖPNV liefern könnten.</p> <p>E-Roller und E-Bikes werden wohl vor allem auf längeren Strecken eingesetzt, Strecken die man gerade im ländlichen Raum öfter hat.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Detailplanung ist nicht Regelungsinhalt des NVP</p>

Landesplanung	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Insofern kann ein Einsatz solcher Mobilitätslösungen im ländlichen Raum Sinn machen und vielleicht auch rentabel sein. Aber auch hier wäre es empfehlenswert das zu untersuchen und zu evaluieren.	
		<p>Wenn man Mobilität betrachtet ist es vielleicht wichtig auch das Thema Radwege und Radfernwege mit in eine Betrachtung aufzunehmen?</p> <p>Gerade wenn man über Micromobilität mit E-Scootern, E-Bikes und E-Rollern spricht?</p> <p>Perleberg hat für sich ein Radwegkonzept entwickelt. Um über die ILB und die GRWI Richtlinie förderwürdig zu sein. Muss das Perleberger Konzept in einem Kreisentwicklungskonzept für ein Radwegenetz integriert werden. Steht so explizit in der GRW I Richtlinie des Bundes.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Nicht Regelungsinhalt des NVP</p>
	5.2.4 Weiterentwicklung touristischer Verkehre zur Anbindung Freizeit- und touristischer Schwerpunkte	<p>Es sollte überlegt werden, dass Leihradangebot, welches bereits in Perleberg, Wittenberge, Bad Wilsnack und Rühstädt besteht, über den gesamten Landkreis auszuweiten.</p> <p>Wir können beobachten, dass die Leihräder vor allem auch zwischen 19-24 Uhr genutzt werden (konstant zwischen 21% und 25%).</p> <p>Durch unsere Servicepartner von Donkey Republic wissen wir, dass die Prignitzer Leihräder prozentual mehr in den Abendstunden genutzt werden als die Leihräder in anderen Städten (Großstädte). Daraus lässt sich schließen, dass die Räder auch als Alternative zum dann nicht mehr fahrenden ÖPNV genutzt werden. Generell decken sie momentan eher alltägliche und nicht die touristischen Fahrten ab (mehr als die Hälfte der Fahrten bis zu 3 km und weniger als eine halbe Stunde).</p> <p>Daher ist es sinnvoll, darüber nachzudenken, dass Angebot landkreisweit auszubreiten, auch wenn es sich noch nicht selber trägt. Dies tut auch das ÖPNV-Angebot nicht und die Leihräder von Donkey Republic stellen eine doch kostengünstigere Alternative/Ergänzung dar.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Nicht Regelungsinhalt des NVP</p>

## Öffentlichkeit

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
Bürger:in aus Perleberg	5.1. Maßnahmen im SPNV	<p>Bei der Streckensanierung vor Jahren wurde der Bahnsteig am Bahnhof entfernt. Täglich fährt stündlich, der RE 6, in Richtung und Berlin. Somit wäre mit einem Bedarfshalt, wie Bahnhof Weisen, eine gute Anbindung gegeben.</p> <p>Um der Verkehrswende und den Klimazielen gerecht zu werden ist es ein notwendiges Zeichen, zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.</p>	<p><b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b></p> <p>Der NVP hat keinen direkten Einfluss auf den SPNV, da dieser vom Land Brandenburg bestellt wird. Der Landkreis wird die Einrichtung eines Bedarfshaltes, sofern hierdurch die Anschlüsse an Knotenpunkten eingehalten werden können, an das Land herantragen.</p>
Bürger:in aus Rosenhagen	5.1. Maßnahmen im SPNV	<p>Ich möchte sie bitten im Sinne der Mobilitätsstrategie des Landes Brandenburg den Bahnhof Rosenhagen als Bedarfshalt Spiegelhagen/Rosenhagen wieder zu eröffnen. Die Mobilität ist in unserem Ort nicht ausreichend gesichert. Der ÖPNV beschränkt sich in unserem Ort auf einen Bus, der sehr lange unterwegs ist. Das führt dazu, dass junge Familien nicht nach Rosenhagen (zurück)ziehen.</p> <p>Ein Bedarfshalt macht unseren Ort wieder attraktiv. Die Voraussetzungen sind gegeben: Der RE 6 hat die Technik bereits verbaut, da es auf der Strecke weitere Bedarfshalte gibt und in Rosenhagen gibt es zwei Gleise. Außerdem ist darauf zu verweisen, dass die Strecke von Großpankow bis nach Perleberg die längste Strecke ohne Zwischenhalt dieser Linie ist. Es wäre nicht nur ein Bahnhof für Rosenhagen und Spiegelhagen. Auch Fahrgäste aus Groß Gottschow und zum Teil Burghagener nutzten früher diesen Halt.</p>	<p><b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b></p> <p>Ebenda</p>
Bürger:in aus Rosenhagen	5.1. Maßnahmen im SPNV	<p>Ich FORDERE die Reaktivierung des Bedarfshaltes der RE6 am Bahnhof Rosenhagen ein.</p>	<p><b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b></p> <p>Ebenda.</p>

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
Bürger:in aus Rühstädt	5.2. Maßnahmen im kommunalen ÖPNV; 3.3. Vorgaben zur Angebotsqualität	<p>Was die Einbindung Rühstädt in den Bus-Nahverkehr betrifft, sind wir ganz zufrieden.</p> <p>Es wäre zu wünschen, dass die täglichen Verbindungen nach und von Bad Wilsnack erhalten bleiben!</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Teil des Leistungsnetzes</p>
	5.2. Maßnahmen im kommunalen ÖPNV; 3.3. Vorgaben zur Angebotsqualität	<p>Sehr sinnvoll wäre eine tägliche Busverbindung zwischen Rühstädt und den umgebenden Dörfern auch in der Ferienzeit mit Wittenberge.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Teil des Leistungsnetzes</p>
	5.3 Unterstützende Maßnahmen zur ÖPNV-Vermarktung; 4.8 Qualität der Fahrgastinformation	<p>Zu den aushängenden Fahrplänen:</p> <p>-Wenn man in Wittenberge am Bahnhof ankommt und z.B. eine Busverbindung nach Rühstädt sucht, wird man diese nicht finden. Man findet eine Verbindung nach Klein Lüben. Niemand kann erraten, dass der Bus in Wirklichkeit weiterfährt.</p> <p>Auch am Bus selbst erscheint auf der Zielankündigung: Klein Lüben.</p> <p>Das nur ein Beispiel für eine Information, die vielfach so gehandhabt wird und schlicht zu dem Eindruck führt, dass es gar keine Busverbindungen nach...und... gibt.</p> <p>Das muß geändert werden.</p> <p>-Häufiger passiert es, dass Leute vergeblich auf Busse warten und erst zu spät erfahren müssen, dass sie das kleingedruckte „R“ übersehen haben. Es sollte deutlicher auf die Kennzeichnung als „Rufbus“ hingewiesen werden.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Teil des Qualitätskonzeptes</p>

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Versäumen möchte ich nicht, mich dafür zu bedanken, dass die Fahrer von Prignitzbus die Fahrpläne zuverlässig einhalten. Damit haben sie der ODEG einiges voraus. Die Pünktlichkeit der Bahn lässt einiges zu wünschen übrig.	<b>Kenntnisnahme</b>
Bürger:in aus Rosenhagen	5.1. Maßnahmen im SPNV	Ich fordere die Reaktivierung des Bedarfshaltes der RE 6 am Bahnhof Rosenhagen ein. Da die Bahn stündlich durch diesen Bahnhof fährt, ist es hinsichtlich der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes aus meiner Sicht unumgänglich diesen Halt zu reaktivieren, ohne dass die Anzahl der Zu- und Ausstiege das entscheidende Kriterium ist. Der Zusatzhalt wird durch Pendler, Gäste, Familien, Freunde und Touristen aus der gesamten Region sowie überregional angenommen werden.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>  Der NVP hat keinen direkten Einfluss auf den SPNV, da dieser vom Land Brandenburg bestellt wird. Der Landkreis wird unterstützt die Einrichtung eines Bedarfshaltes sofern hierdurch die Anschlüsse an Knotenpunkten eingehalten werden können an das Land herantragen.
Bürger:in	5.1. Maßnahmen im SPNV	Ich fordere die Reaktivierung des Bedarfshaltes der RE 6 am Bahnhof Rosenhagen ein, da ich den Zug für meinen Arbeitsweg nutzen möchte.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>  Ebenda
Bürger:in	5.1. Maßnahmen im SPNV	Ich fordere die Reaktivierung des Bedarfshaltes der RE 6 am Bahnhof Rosenhagen ein, da ich kulturelle Angebote sowohl im Landkreis Prignitz als auch in Großstädten nutzen möchte. Außerdem möchte ich das Angebot des 49 € Tickets nutzen.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>  Ebenda
Bürger:in	5.1. Maßnahmen im SPNV	Ich fordere die Reaktivierung des Bedarfshaltes der RE 6 am Bahnhof Rosenhagen ein, da ich kein Auto besitze und auf die Bahn angewiesen bin.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>  Ebenda
Bürger:in	5.1. Maßnahmen im SPNV	Ich fordere die Reaktivierung des Bedarfshaltes der RE 6 am Bahnhof Rosenhagen ein, da Rosenhagen und die umliegenden Dörfer für Zuzug interessanter werden, wenn die öffentliche Anbindung verbessert wird.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>  Ebenda

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
Bürger:in	5.1. Maßnahmen im SPNV	Ich fordere die Reaktivierung des Bedarfshaltes der RE 6 am Bahnhof Rosenhagen ein, da ich kein Auto besitze und auf die Bahn angewiesen bin.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b> Ebenda
Bürger:in	5.1. Maßnahmen im SPNV	Ich fordere die Reaktivierung des Bedarfshaltes der RE 6 am Bahnhof Rosenhagen ein, da Rosenhagen und die umliegenden Dörfer für Zuzug interessanter werden, wenn die öffentliche Anbindung verbessert wird.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b> Ebenda
Bürger:in	5.1. Maßnahmen im SPNV	Ich fordere die Reaktivierung des Bedarfshaltes der RE 6 am Bahnhof Rosenhagen ein, da ich kulturelle Angebote sowohl im Landkreis Prignitz als auch in Großstädten nutzen möchte. Außerdem möchte ich das Angebot des 49 € Tickets nutzen.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b> Ebenda
Bürger:in Rosenhagen	5.1. Maßnahmen im SPNV	<p>Ich fordere die Reaktivierung des Bedarfshaltes der RE 6 am Bahnhof Rosenhagen ein, da ich den Zug für meinen Arbeits-/Schulweg nutzen möchte.</p> <p>Ich fordere die Reaktivierung des Bedarfshaltes der RE 6 am Bahnhof Rosenhagen ein, da Rosenhagen und die umliegenden Dörfer für Zuzug interessanter werden, wenn die öffentliche Anbindung verbessert wird. Bisher ist keine Tendenz zu erkennen, dass junge Familien in das Dorf ziehen wollen, obwohl Rosenhagen genau das vereint, was gerade sehr gesucht ist: ländliches, ruhiges Leben mit der Option, schnell in nächstgelegene Städte zu gelangen – bisher allerdings nur mit dem Auto. Dieser Bedarfshalt macht die Region für potenzielle Arbeitskräfte attraktiver.</p> <p>Ich fordere die Reaktivierung des Bedarfshaltes der RE 6 am Bahnhof Rosenhagen ein, da ich kulturelle Angebote sowohl im Landkreis Prignitz als auch in Großstädten nutzen möchte. Außerdem möchte ich das Angebot des 49 € Tickets nutzen.</p> <p>Ich fordere die Reaktivierung des Bedarfshaltes der RE 6 am Bahnhof Rosenhagen ein, da die Bahn stündlich durch diesen Bahnhof fährt, ist es hinsichtlich der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes aus meiner Sicht unumgänglich</p>	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b> Ebenda

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		diesen Halt zu reaktivieren, ohne dass die Anzahl der Zu- und Ausstiege das entscheidende Kriterium ist. Der Zusatzhalt wird durch Pendler, Gäste, Familien, Freunde und Touristen aus der gesamten Region sowie überregional angenommen wer. Traurigerweise ist es mir nicht möglich, Familie und Freunde in Rosenhagen zu besuchen, obwohl ich jedes Mal mit dem Zug an der ehemaligen Haltestelle vorbeifahre. Immer wieder ärgere ich mich über die komplizierten Umstände des Abholens, Bringens oder der ewigen Wartezeiten und vielen Umstiege in Busse oder Taxis, um schlussendlich nach Rosenhagen kommen zu können.	
Bürger:in aus Havelberg	5.2. Maßnahmen im kommunalen ÖPNV; 3.3. Vorgaben zur Angebotsqualität; 4.1 Vorgaben zur Vernetzungsqualität: Anschlüsse und Verknüpfungspunkte	Danke für dieses Engagement: Uns würde eine direkte Busverbindung Perleberg-Havelberg gefallen. Man kann direkt von Stadt zu Stadt fahren und alle Ortschaften dazwischen profitieren ebenso davon.	<b>Kenntnisnahme</b> Perleberg und Havelberg sind an das Leistungsnetz angebunden
Bürger:in aus Rosenhagen	5.1. Maßnahmen im SPNV	Für die Bewohner von Rosenhagen fehlt der Anschluss an den Regionalverkehr, obwohl wir einen Bahnhof im Dorf haben. Täglich fährt der RE 6 am Bahnhof Rosenhagen durch, ohne anzuhalten. Sowohl Schüler und Auszubildende könnten hier problemlos nach Perleberg, Wittenberge oder auch andere Orte der Prignitz pendeln, als auch viele Berufstätige. Alles was es dazu bräuchte wäre ein Bedarfshalt in Rosenhagen. Wir wollen alle die Verkehrswende und kommen hier nicht ohne Auto weg, obwohl stündlich ein Zug vorbeifährt!!!	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b> Der NVP hat keinen direkten Einfluss auf den SPNV, da dieser vom Land Brandenburg bestellt wird. Der Landkreis wird unterstützt die Einrichtung eines Bedarfshaltes sofern hierdurch die Anschlüsse an Knotenpunkten eingehalten werden können an das Land herantragen.
Bürger:in aus Rosenhagen	5.1. Maßnahmen im SPNV	Ich fordere die Reaktivierung des Bedarfshaltes der RE 6 am Bahnhof Rosenhagen ein, da die Bahn stündlich durch diesen Bahnhof fährt, ist es hinsichtlich der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes aus meiner Sicht unumgänglich diesen Halt zu reaktivieren, ohne dass die Anzahl der Zu- und Ausstiege das entscheidende Kriterium ist. Der Zusatzhalt wird durch Pendler, Gäste,	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b> Ebenda

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Familien, Freunde und Touristen aus der gesamten Region sowie überregional angenommen werden.	
Bürger:in aus Rosenhagen	5.1. Maßnahmen im SPNV	Ich fordere die Reaktivierung des Bedarfshaltes der RE 6 am Bahnhof Rosenhagen ein, da die Bahn stündlich durch diesen Bahnhof fährt, ist es hinsichtlich der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes aus meiner Sicht unumgänglich diesen Halt zu reaktivieren, ohne dass die Anzahl der Zu- und Ausstiege das entscheidende Kriterium ist.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b> Ebenda
Bürger:in aus Nauen	5.1. Maßnahmen im SPNV	Ich fordere die Reaktivierung des Bedarfshaltes der RE 6 am Bahnhof Rosenhagen ein, da ich kein Auto besitze und auf die Bahn angewiesen bin.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b> Ebenda
Bürger:in aus Demerthin	3. Angebotsvorgaben für den kommunalen ÖPNV	<p>Ein anderes Beispiel: Vor einigen Jahren gab es noch eine direkte Verbindung nach Perleberg. Gerade in den Ferien und der dort stattfindenden Betreuung ist es wenig verständlich warum gerade in dieser Zeit die Buskarten der Kinder bei uns ungültig werden! Denn gerade dann machen wir gerne mit den Hortkindern Ausflüge mit den Bussen. Auch ist in dieser Zeit sehr unverständlich das es wenig Rufbusse gibt. Nur alle drei Stunden!</p> <p>Jetzt stellen sie sich bitte vor, wir wollen im Sommer mit knapp 25 Hortkindern von Demerthin nach Kyritz zum Untersee baden. Mit einem normalen pkw wären das etwa 15 Minuten. Wir brauchen für diese Strecke die ohnehin für die Kinder eigentlich kostenlos sein sollten, mehr als 1,5 Stunden!!!! Und ich rede hier von einer Tour! Von den Kosten dafür ganz zu Schweigen!</p> <p>Den Tierpark in Perleberg können wir mit den Hortkindern oder unseren Kita-kindern schon seit Jahren nicht mehr besuchen ohne hohe Extrakosten oder einen enormen Mehraufwand an Zeit zu haben!</p>	<b>Kenntnisnahme</b> Demerthin liegt am geplanten Leistungsnetz Die Gültigkeit der Bustickets von Schülern obliegt dem Schulamt.

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	3. Angebots-vorgaben für den kommunalen ÖPNV	<p>Anderes Beispiel: In der Schulzeit fährt ein 12er Bus, ein 2er Bus ,etc... was ist denn dazwischen? Um 12:40 Uhr ist bei vielen Kindern in der Schule Unterrichtsschluss. Viele Eltern fragen warum denn kein Buss dann fährt?</p> <p>Ich treffe zudem viele ältere Leute, die auf Busse angewiesen sind. Sie müssen zu Ärzten oder ähnlichem gehen... auf dem Lande muss nunmal das Verkehrsnetz besser ausgebaut werden, da es immer mehr ältere Menschen gibt die kein Auto fahren können oder dürfen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Durch den zukünftigen vollflexiblen Verkehr wird die Erschließung deutlich verbessert.</p>
	3. Angebots-vorgaben für den kommunalen ÖPNV	<p>Noch ein weiterer Punkt: In unserem Hort sind Kinder die separat mit Taxis fahren müssen weil die Heimatorte dieser Kinder nicht angefahren werden.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>
	4.2 Infrastruktur qualität Haltestellen	<p>Vielleicht auch mal die Bushaltestelle selbst kontrollieren...zum Beispiel demerthin: mit knapp 60 Kindern in eine kleine Bushaltestelle bei Regen quetschen? Pfützen...schutzgitter...da gibt es so einiges...</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Qualitätsvorgaben für Haltestellen sind definiert</p>
Bürger:in aus Gumtow	3.3.5 Einsatz flexibler Bedienformen im kommunalen ÖPNV	<p>Ich finde, die der Einsatz flexibler Bedienformen im kommunalen ÖPNV ist ein guter Weg.</p> <p>Wichtig erscheint mir dabei</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- eine absolute Kunden- und Service-Orientierung (man hört da allerlei negatives)</li> <li>- äußerst niedrighschwelliges Angebot (insbesondere Digital)</li> <li>- kurze Reaktionszeiten</li> <li>- günstige Preise</li> <li>- eine Integration in das Deutschlandticket (ggf. mit geringem Aufpreis als Abo-Modell) wäre top</li> </ul>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		- möglichst wenig zeitliche Einschränkungen	
Bürger:in aus Rosenhagen	5.1. Maßnahmen im SPNV	Ich fordere die Reaktivierung des Bedarfshaltes der RE 6 am Bahnhof Rosenhagen ein, da ich selbst nicht mobil bin und auf öffentliche Verkehrsmittel für Arztbesuche und Einkäufe angewiesen bin	<p><b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b></p> <p>Der NVP hat keinen direkten Einfluss auf den SPNV, da dieser vom Land Brandenburg bestellt wird. Der Landkreis wird unterstützt die Einrichtung eines Bedarfshaltes sofern hierdurch die Anschlüsse an Knotenpunkten eingehalten werden können an das Land herantragen.</p>
Bürger:in aus Dergenthin	3.3.5 Einsatz flexibler Bedienformen im kommunalen ÖPNV	Leider ist die Beförderung an den Wochenenden/ Feiertagen und in den Ferien so massiv eingeschränkt, dass man auf den Rufbus angewiesen ist. Ein Angebot, das toll ist, sich jedoch auf mehrere Wochen gerechnet, finanziell bemerkbar macht. Der Komfortzuschlag im Nachbarlandkreis OPR entfällt zum Beispiel. Auch wäre es hilfreich, wenn eine Buchung über ein Buchungstool/ App möglich wäre, da es schon öfter aufgrund der fehlenden Ortskundtschaft der Mitarbeitenden in der Telefonzentrale zu Missverständnissen kam.	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Buchung über ein Buchungstool/ App ist vorgesehen.</li> <li>•</li> </ul>
	4.1.5 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad	Eine Fahrradbox in Wittenberge wäre von Vorteil, da bedingt durch den Fernverkehr teilweise mehrere Tage des Einschließens abzudecken sind. Hierfür wäre es wunderbar, wenn der bezahlte Betrag übertragbar ist auf alle Fahrradboxen im Landkreis/ den angrenzenden Landkreisen.	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen mit Fahrradabstellmöglichkeiten ist laut NVP gefordert.</p>
Bürger:in aus Rosenhagen	5.1. Maßnahmen im SPNV	um unser Dorf attraktiver zu gestalten, möchte ich, dass der Bahnhof wieder geöffnet wird, zur Not auch ein Bedarfshalt.	<p><b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b></p> <p>Der NVP hat keinen direkten Einfluss auf den SPNV, da dieser vom Land Brandenburg bestellt wird. Der Landkreis wird</p>

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
			unterstützt die Einrichtung eines Bedarfshaltes sofern hierdurch die Anschlüsse an Knotenpunkten eingehalten werden können an das Land herantragen.
Bürger:in aus Breese	3. Angebotsvorgaben für den kommunalen ÖPNV	<p>Wir ärgern uns seit Jahren darüber, dass es nicht möglich ist am Wochenende pünktlich von Breese nach Perleberg zu kommen.</p> <p>Unsere Tochter macht eine Ausbildung in der Pflege. Die Patienten müssen natürlich auch am Wochenende, ob Ferien oder nicht, betreut werden.</p> <p>Ihr Frühdienst beginnt immer um 6.00 Uhr. Es ist ihr nicht möglich diesen Dienst anzutreten, da es keinerlei Möglichkeit gibt mit öffentlichen Mitteln rechtzeitig zu erreichen.</p> <p>Es gibt auch wirklich Arbeitnehmer die am Wochenende arbeiten müssen.</p>	<p><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b></p> <p>Die vorliegende Anforderung an den ÖPNV ist hochindividuell und kann nicht durch den Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans bedient werden.</p>
Bürger:in aus Pritzwalk	3. Angebotsvorgaben für den kommunalen ÖPNV	<p>Sie wollen mit dem Nahverkehrsplan eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (1.4 des Planes) bieten.</p> <p>Aus diesem Grund schlagen wir vor, die o.g. Buslinie (Direktverbindung zwischen Pritzwalk, Am Kietz und Kyritz) wieder einzurichten, um den unten Genannten die Nutzung des Busses wieder zu ermöglichen. Zwar arbeiten weitere Kollegen aus Pritzwalk wie wir in Kyritz, die sicher auch gern den Bus nutzen würden, jedoch würde sicher der Einsatz eines kleinen Busses genügen. Wir leisten unsere regelmäßige Arbeitszeit täglich zwischen 7.00 Uhr und 15.30 Uhr, dienstags zwischen 7.00 Uhr und 17.00 Uhr ab.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Verbindung ist Teil des Leistungsnetzes. Die Fahrplangestaltung ist nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans.</p>
Bürger:in	3.3.5 Einsatz flexibler Bedienformen im kommunalen ÖPNV	<p>um das öffentliche Verkehrssystem im ländlichen Raum von Prignitz zu modernisieren und an die spezifischen Bedürfnisse der Bevölkerung anzupassen, schlage ich eine Kombination aus bedarfsorientiertem Transport (Demand-Responsive Transport, DRT) und der Integration moderner Technologien vor.</p> <p>Der bedarfsorientierte Transport ermöglicht eine flexible Anpassung von Routen und Fahrplänen basierend auf der aktuellen Nachfrage. Dies bedeutet, dass Fahrzeuge nur dann eingesetzt werden, wenn es tatsächlich benötigte</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Ist enthalten</p>

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		<p>Fahrten gibt, was die Effizienz des Systems steigert und gleichzeitig unnötige Leerfahrten reduziert. Durch die Nutzung einer mobilen App oder einer Online-Plattform können Bürgerinnen und Bürger Fahrten buchen, wodurch das Verkehrssystem zugänglicher und benutzerfreundlicher wird. Diese Technologie ermöglicht es, Echtzeit-Informationen über Fahrzeugstandorte, voraussichtliche Ankunftszeiten und Verfügbarkeit zu erhalten.</p> <p>Die Kombination dieser Ansätze erlaubt es, ein maßgeschneidertes Verkehrssystem zu entwickeln, das nicht nur effizient und flexibel auf die Bedürfnisse der Nutzer reagiert, sondern auch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel attraktiver macht. Dies kann zu einer Reduzierung von Verkehr und Umweltbelastungen beitragen und gleichzeitig die Lebensqualität im ländlichen Raum von Prignitz verbessern.</p>	
Bürger:in aus Perleberg	4.1.5 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>ich bin 71 Jahre und fahre nahezu täglich mit Rad zwischen 10 ... 20 km.</p> <p>Manche Touren sind aber einfach zu weit. Es wäre deshalb sehr gut, wenn Busse mit Fahrradtransport gekennzeichnet werden. In der VBB-Fahrinfo finde ich dazu keine Angaben, Ich hätte z.B. Lust mal von Perleberg nach Lenzten mit dem Bus zu fahren und von dort zurück mit dem Fahrrad - oder umgekehrt - oder andere Ziele in der Prignitz. Die Fahrradhalter sollten auch so gebaut sein, dass man sein Fahrrad (ich fahre mit einem "normalen" Fahrrad d.h. kein E- Fahrrad) ohne große körperliche Anstrengung auf den Fahrradhalter bekommt d.h. kein schräges Hochschieben. Und dann wäre Zuverlässigkeit oberstes Gebot. Nicht, dass man zum Bus kommt und der bietet trotz Kennzeichnung keine Fahrradmitnahme. Man lässt sich den Tag nur einmal durch den Nahverkehr "versauen" und dann nie wieder.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Anregung ist im Entwurf enthalten</p>

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
Bürger:in aus Plattenburg	4.2 Infrastrukturqualität Haltestellen	Ich würde empfehlen, die Priorität der Haltestellenqualität in den Dörfern anders zu bewerten. Wenn in Zukunft das Zusammenspiel der intermodalen Mobilität gelingen soll, wäre es doch sinnvoll, dafür einen zentralen Ort in den Dörfern zu schaffen (s. 4.1.7 Mobilitätsstationen). Es sollten die jetzigen Haltestellen mehr als Aufenthaltsräume verstanden, an dem man sich während der individuellen Wartezeit vor der Witterung geschützt aufhalten kann. Aber in Zukunft auch ein öffentliches WC, eine E-Ladesäule für E-Bikes, ein kleines Angebot (Automat) an Getränken +Snacks + ggf. kl. Sortiment an Ersatzteilen für Fahrräder + ggf. auch Grundnahrungsmittel für die Einwohner, Stellflächen + Ladepunkte für Sharing-Angebote (Auto, Bikes, Roller) findet. Es sollte jedes Dorf als Ort mit besonderer touristischer Funktion (Kirchen, Architektur der Häuser) verstanden werden. Das würde die Attraktivität in allen Bereichen, auch im Tourismus, verbessern.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b>  Die zusätzlich aufgeführten Punkte sind nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans
Bürger:in aus Plattenburg	2.2.1 Schulstandorte und Entwicklung der Anzahl Schülerinnen und Schüler	Glöwen hat eine Oberschule mit Grundschulteil	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>  Durch das Leistungsnetz und das vollflexible Angebot können Schüler zukünftig ein deutlich verbessertes Angebot nutzen.
Bürger:in aus Plattenburg	3.4 Anforderungen an die Beförderung von Schülerinnen und Schülern	Unbedingte Empfehlung einer dritten Rückfahrt der Schüler nach der 8. Stunde bzw. nach der Ganztagschule	<b>Kenntnisnahme</b>
Bürger:in	5.1. Maßnahmen im SPNV	Ich fordere die Reaktivierung des Bedarfshaltes der RE 6 am Bahnhof Rosenhagen ein, da Rosenhagen und die umliegenden Dörfer für Zuzug interessanter werden, wenn die öffentliche Anbindung verbessert wird.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>  Der NVP hat keinen direkten Einfluss auf den SPNV, da dieser vom Land Brandenburg bestellt wird. Der Landkreis wird unterstützt die Einrichtung eines Bedarfshaltes sofern hierdurch die Anschlüsse

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
			an Knotenpunkten eingehalten werden können an das Land herantragen.
Bürger:in	5.1. Maßnahmen im SPNV	Ich fordere die Reaktivierung des Bedarfshaltes der RE 6 am Bahnhof Rosenhagen ein, da die Bahn stündlich durch diesen Bahnhof fährt, ist es hinsichtlich der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes aus meiner Sicht unumgänglich diesen Halt zu reaktivieren, ohne dass die Anzahl der Zu- und Ausstiege das entscheidende Kriterium ist.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b> Ebenda
Bürger:in	5.1. Maßnahmen im SPNV	Ich fordere die Reaktivierung des Bedarfshaltes der RE 6 am Bahnhof Rosenhagen ein.  Da die Bahn stündlich durch diesen Bahnhof fährt, ist es hinsichtlich der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes aus meiner Sicht unumgänglich diesen Halt zu reaktivieren, ohne dass die Anzahl der Zu- und Ausstiege das entscheidende Kriterium ist. Der Zusatzhalt wird durch Pendler, Gäste, Familien, Freunde und Touristen aus der gesamten Region sowie überregional angenommen werden.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b> Ebenda
Bürger:in	5.1. Maßnahmen im SPNV	Ich fordere die Reaktivierung des Bedarfshaltes der RE 6 am Bahnhof Rosenhagen ein, da Rosenhagen und die umliegenden Dörfer für Zuzug interessanter werden, wenn die öffentliche Anbindung verbessert wird.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b> Ebenda
Bürger:in	5.1. Maßnahmen im SPNV	um unser Dorf attraktiver zu gestalten, möchte ich, dass der Bahnhof wieder geöffnet wird, zur Not auch ein Bedarfshalt.  Rosenhagen wird schon seit Jahrzehnten von der wirtschaftlichen Entwicklung seitens der Stadt, des Landes und des Kreises ausgeschlossen.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b> Ebenda

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
Bürger:in aus Perleberg	3. Angebotsvorgaben für den kommunalen ÖPNV	<p>zzt. Grundnetz – 6 Linien im Stundentakt werktags (Regionalnetz weitere 5 Linien)</p> <p>Neue Planung : Leistungsnetz – 13 Linien, mind. 5 Fahrten täglich, darunter auch Perleberg – Pritzwalk (Parallelverkehr zum RE6), Karstädt–Lenzen oder Perleberg – Kyritz (zzt. nicht als Linien vorhanden); Pritzwalk – Kyritz nicht mehr mit Schlenker über Dannenwalde – Gumtow – punktuell eine Rückkehr zum Zustand bis 2016; Nichtantastung der (meistens leeren) Stadtverkehre; Prinzip Gießkanne anstatt Konzentration auf die wichtigsten Linien?</p> <p>Ich plädiere dafür, die Inanspruchnahme linienweise zu betrachten und auf den wichtigsten Linien des bisherigen Grundnetzes den Stundentakt beizubehalten; aus der Perspektive von Fahrgästen, die die Wahl zwischen ÖPNV und privaten Verkehrsmitteln haben, werden Verbindungen mit weniger als Stundentakt nicht als zur Verfügung stehendes Angebot wahrgenommen;</p> <p>Vorteile des Konzeptes seit 2016: Bus 945 versetzt mit Prignitz-Express, dadurch ungefährender Halbstundentakt Perleberg – Wittenberge, Bedienung auch von Tierpark, Krankenhaus und Innenstadt/Amtsgericht in Perleberg– wesentlich besser nachgefragt als der „eigentliche“ Perleberger Stadtbus; Seit 2018 Plusbus 944 Wittenberge – Lenzen mit Fahrradtransport und Einbindung in den Nullknoten am Bahnhof Wittenberge; Linie 946 Perleberg – Karstädt mit Anschluss zum RE8 nach Schwerin/Wismar; Nachteile Putlitz vergleichsweise schlecht angebunden v. a. in den Schulferien, während in das deutlich kleinere Berge stündlich der (meist leere) Bus 947 fährt? Übrige Buslinien (Regionalnetz/Ergänzungsnetz) außerhalb der Schulzeiten meist ohne Fahrgäste; Rufbusse nur bis zum späten Nachmittag und mit geringer Zuverlässigkeit</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Durch die Kombination Leistungsnetz und Schülerverkehrsnetz sind mind. 8 Fahrtenpaare geplant, in der HVZ wird somit ein Stundentakt angestrebt.</b></p> <p><b>In der folgenden Fahrplangestaltung werden die Knotenpunkte an den SPNV Zugangsstellen berücksichtigt.</b></p> <p><b>Durch halbflexible Services können Bündelungseffekte nicht ausreichend genutzt werden. Die „Umwege“ für Bündelungseffekte werden beschränkt, so sind Verknüpfungen mit dem SPNV möglich.</b></p>

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		<p>Ich erkenne an, dass eine Fortführung des Status Quo mit vielen leeren Busfahrten nicht zu rechtfertigen ist. Tendenziell ist der neue Ansatz richtig – Aber nur noch Linien mit 5 Fahrten an Wochentagen, Ausweitung und Modernisierung des Rufbussystems und Aufgabe aller bisherigen Linien im Stundentakt – das klingt für mich danach, das Kind mit dem Bade auszuschütten. Durch die Aufgabe der Taktlinien verlöre man mehr Fahrgäste, als man durch eine Vermehrung der Rufbusse gewinnt.</p> <p>Bei einem deutlich ausgeweiteten Rufbusverkehr bestünde die Gefahr, dass man mehr Geld ausgibt, um weniger Fahrgäste zu transportieren.</p> <p>Voll flexibles Rufbussystem bis 22:00 bzw. 24:00 mit Zugang per App usw. klingt attraktiv, aber ohne feste Linienwege und Orientierung an Taktknoten ist eine Zuverlässigkeit nicht unbedingt gegeben, weil kein Fahrzeug an zwei Orten zugleich sein kann und Fahrgäste nicht abschätzen können, ob sie zur passenden Zeit am nächsten Bahnhof eintreffen bzw. von dort abfahren können – daher lieber „halb flexibel“, aber dafür kalkulierbar.</p> <p>(Sh. „On-Demand-Verkehr als Allheilmittel des ÖPNV im ländlichen Raum?“, Der Fahrgast (Pro Bahn) 3/2023)</p>	
Bürger:in aus Pritzwalk	3.3 Vorgaben zur Angebotsqualität	der Stadtverkehr Pritzwalk ist lückenhaft, viele Haltestellen werden nur einmal pro Stunde angefahren und ich fahre zum Einkaufen immer große Umwege. Ich habe zwar Anschluss nach Perleberg, nicht aber nach Wittstock.	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die bestehenden Linienwege der Stadtverkehre sollen hierbei grundsätzlich fortgeführt werden. Sie können jedoch</p>

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		<p>Auch zum Einkauf ist eine Abfahrt pro Stunde zu wenig. Ich muss immer lange warten.</p> <p>Deshalb wünsche ich mir einen Stadtbuss, der mindestens zweimal pro Stunde fährt und mit dem ich meine täglichen Wege zur Arbeit und zum Einkaufen erledigen kann. Weil die Bundesbahn nach Wittstock und Wittenberge zu unterschiedlichen Zeiten fahren, muss der Bus zweimal pro Stunde zum Bahnhof fahren. In anderen Städten, wie Parchim oder Arnstadt fährt der Stadtverkehr auch alle 30 Minuten.</p> <p>Meine Tochter kommt abends mit dem letzten Zug aus Berlin, aber leider fährt dann kein Bus mehr zu mir.</p>	<p>bei veränderter Nachfrage angepasst werden.</p>
Bürger:in Krams	3.3 Vorgaben zur Angebotsqualität	<p>In unseren Ort fahren täglich zwischen 15 – 20 große Busse hinein und wieder heraus.</p> <p>Nahezu alle sind leer!! Wir brauchen sie nicht! Denn wo sie hinfahren, das entspricht nicht unserem Interesse.</p> <p>Will man hingegen zum Bahnhof Glöwen (ein von sehr vielen genutzter Bahnhof, um nach Berlin zu kommen) gibt es keine akzeptable Verbindung. Bestenfalls einmal am Tag und dann braucht der Bus für die Strecke (mit dem Auto 12-15 Minuten) ganz 1 1/2 oder über 2 Stunden. Zurück geht es gleich gar nicht.</p> <p>Überhaupt spielt die Anbindung an die Regionalbahn RE8 in Ihrem Papier kaum eine Rolle.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die vorgesehenen flexiblen Angebote können Abhilfe schaffen</p>

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
Bürger:in aus Putlitz	3.3 Vorgaben zur Angebotsqualität	<p>Ich komme aus Putlitz und fahre regelmäßig einerseits beruflich andererseits auch mal mit der Familie zum Einkaufen nach Berlin.</p> <p>Das zukünftig Putlitz nur noch 5-mal am Tag angefahren werden soll, finde ich schon als eine sehr große Verschlechterung.</p>	<b>Kenntnisnahme</b>
	3.3 Vorgaben zur Angebotsqualität	<p>Wünschenswert und auch fair wäre ein PlusBus nach Pritzwalk wie er auch nach Lenzen fährt. Mir erschließt sich nicht, wieso Lenzen heute mit weniger Einwohnern einen Stundentakt hat, und Putlitz nur sporadisch angefahren wird, zumal man viele Fahrten auch vorher bestellen muss, sodass man auch nicht spontan fahren kann. Andererseits soll dafür Geld ausgegeben werden, dass zwischen Perleberg und Pritzwalk oder zwischen Pritzwalk und Wittstock öfter ein Bus fahren soll, wobei dort doch schon der Zug fährt, und zwischendurch sowieso nur kleine Dörfer liegen.</p>	<b>Kenntnisnahme</b> Durch das Zusammenspiel von Leistungsnetz, Schülerverkehrsnetz und vollflexiblen Angebote entsteht insgesamt ein besseres Angebot auf den genannten Relationen.
	3.3 Vorgaben zur Angebotsqualität	Ein anderer Punkt ist, dass man lange nach Pritzwalk fährt, weil der Bus immer vergleichsweise kleine Dörfer wie Lockstädt abklappert. Könnte der Bus nicht direkt über die L111 nach Pritzwalk fahren?	<b>Kenntnisnahme</b> Die Relationen sind zunächst nur als Korridore zu verstehen
Bürger:in	2.3 Netz und Angebotsentwicklung im Öffentlichen Verkehr	<p>das aktuelle ÖPNV-Angebot ist enttäuschend. Die Verkehrsverbindungen über die Landesgrenze sind schlecht, die Anschlüsse zwischen der Linie 735 und der RB 74 sind teilweise mit langen Wartezeiten verbunden und manchmal verpasst man den Anschluss, weil Bus und Bahn nicht miteinander sprechen. Für den Tourismus Richtung Mecklenburgische Seenplatte ist das Verkehrsangebot nicht akzeptabel.</p> <p>Zwischen Meyenburg und Pritzwalk gibt es keinen Stundentakt, obwohl der uns vom Landkreis vor Jahren versprochen wurde. Zudem sind die Fahrten</p>	<b>Kenntnisnahme</b>

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		unregelmäßig und teilweise sehr umwegreich. Manchmal ist im Kleinbus auch kein Sitzplatz frei, weil der Bus voll Schüler ist. Ich wünsche mir, dass ich im Studentakt eine verlässliche Fahrtmöglichkeit habe.	
Bürger:in aus Meyenburg	1.2.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung	Bahnhof Pritzwalk – Neubau Reisendensicherungsanlage: Ist in 2022/23 durch DB Netz erfolgt und fertiggestellt, Bahnsteig 2 und 3 mit Ankunft und Abfahrt RB 73/74 Neustadt (Dosse) – Kyritz – Meyenburg – Plau (- Güstrow/Rostock) sind damit erstmals für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und Fahrgäste mit Kinderwagen oder Fahrrädern zu erreichen; Maßnahme kann daher aus dieser Tabelle entnommen werden	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.3.1 Verkehrsangebot im SPNV	<p>RB 73, Anm. 2: 60-Min-Takt bis Kyritz, Mo-Fr 180 bzw. 240-Min-Takt bis Pritzwalk – Einzelfahrten</p> <p>RB 74, Takt: 120-180-Min-Takt (Mo-Fr), 240 am Wochenende</p> <p>Der Begriff Einzelfahrten erweckt den falschen Eindruck eines nicht abgestimmten und unübersichtlichen Angebotes, es findet aber auf beiden Linien Taktverkehr statt, wobei die Taktfrequenz erhöht werden sollte (Vgl. S. 109, 110)</p>	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.3.2 Fernverkehr	Textfehler: In Richtung Berlin Hamburg wird dadurch ein durchgängiger 60-Min-Takt bzw. eine Fahrt die Stunde von ICE/IC/EC und RE erreicht. In Richtung Berlin besteht stündliches RE-Angebot und zusätzlich ein 120-Min-Takt DB-Fernverkehr, Flixtrain ohne Anhalt in Wittenberge seit 2023	<b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt</b>

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	2.3.3 Verkehrsangebot im kommunalen ÖPNV	<p>Text ergänzen: Im Nahverkehrsplan 2014-18 wird auf Vermeidung von Parallelverkehr des kommunalen ÖPNV und der SPNV-Angebote geachtet (Ressourcenschonung, da wo kein SPNV-Angebot: kommunaler ÖPNV). Nur zwischen Perleberg und Wittenberge (Mittelzentrum in Funktionsteilung) sowie zwischen Pritzwalk und Meyenburg findet seit 2016/17 tw. räumlicher Parallelverkehr statt, aber zeitlich getrennt zur Ergänzung des jeweiligen SPNV-Angebotes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wittenberge – Perleberg SPNV und ÖPNV (945) jew. 60-Min-Takt ☒ wird so durchgeführt, das zwischen beiden Städten Mo-Fr ein 30-Min-Takt besteht, Bus in Perleberg durchgebunden zum Kreiskrankenhaus, in Wittenberge zum Berufsschulstandort und Gewerbegebiet Süd, somit sind diese Nachfrageschwerpunkte ohne Umstieg erreichbar (wird nachgefragt und ist beizubehalten, keine Reduktion auf 5 Fahrtenpaare in HVZ!)</li> <li>2. Pritzwalk – Meyenburg SPNV und ÖPNV Mo-Fr jew. 120-Min-Takt ☒ wird so durchgeführt, das zwischen den Städten ein 60-Min-Takt besteht (Ausnahme: 1x 120-Min-Lücke am Vormittag), zudem zwischen den Städten räumlich abweichender Fahrtweg</li> <li>3. Kyritz – Pritzwalk bislang kein Parallelverkehr wg. räumlich getrenntem Fahrtweg ☒ Bus (902) zumeist über Demerthin – Gumtow – Dannenwalde, SPNV nördlich Kyritz erschließt auch Orte des Landkreises OPR (Blumenthal, Rosenwinkel)</li> </ol>	<b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt</b>
	2.3.3 Verkehrsangebot im kommunalen ÖPNV	Stadtverkehr Perleberg: da 60-Min-Takt, kann Linie 941 nur den Anschluss an den SPNV in/aus Richtung Wittenberge herstellen. Der Anschluss in/aus Richtung Pritzwalk (- Wittstock – Neuruppin) aus dem Stadtgebiet erfolgt über Linie 945,	<b>Kenntnisnahme</b>

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		<p>die im Stadtgebiet von Wittenberge und Perleberg auch Stadtverkehrsfunktionen übernimmt und in Perleberg deutlich stärker von Fahrgästen frequentiert wird als Linie 941</p> <p>Stadtverkehr Wittenberge: Linien 944 und 945 haben neben Linie 942 auch Stadtverkehrsfunktionen aufgrund Linienführung und 60-Min-Takt, Linie 942 allein erschließt nicht das gesamte Stadtgebiet</p>	
	2.3.6 Fahrzeugeinsatz im kommunalen ÖPNV	elektronische Haltestellenansage in Fahrzeugen ist vorhanden	<p><b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b></p> <p>Einige Fahrzeuge sind während der Erstellung des NVP ausgestattet worden.</p>
	2.4.2 Pkw-Bestand und Motorisierung	<p>Die hohe Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs im Landkreis Prignitz ist bedingt durch die Notwendigkeit des Besitzes und der Nutzung eines privaten KFZ zur Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes, höherer Bestand an zugelassen PKW und niedrigere Arbeitslosenquote im Vergleich 2015 und 2021 belegen dies – insbesondere Gewerbegebiete in Wittenberge, Perleberg, Pritzwalk (Falkenhagen) tw. gar nicht per ÖPNV oder SPNV zu erreichen oder nur zu einer zu 1 von 2 Schichtwechselzeiten (Arbeitsaufnahme ja, Arbeitsende nein - siehe S. 112, 5.2.2)</p>	<b>Kenntnisnahme</b>
	2.4.4 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im kommunalen ÖPNV	<p>Fahrzeugeinsatz auf Linie 944 (Plusbus) ist nicht deutlich erhöht, 60-Min-Takt kann und wird mit 2 Fahrzeugen/Umläufen durchgeführt; Andere Plusbuslinien wie 711 oder 764 des Landkreises ORP bedingen auch 2 Umläufe, andere Linien des Landkreises Prignitz wie 902, 945, 946, 947 werden derzeit auch Mo-Fr mit 2 Umläufen gefahren – wie Linie 944; Aussage "deutlich erhöhter Fahrzeugeinsatz" ist somit nicht zutreffend und zu berichtigen.</p>	<p><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b></p> <p>Die Linie 944 wird zusätzlich zur Verkehrslinien Linie 957 eingesetzt.</p>

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Geringe Nachfrage auch durch Nichtnutzbarkeit des Status-Quo-ÖPNV im Landkreis Prignitz für Angestellte in Schichtarbeit (Krankenhaus, Gewerbegebiete) bedingt.	
	2.4.4 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im kommunalen ÖPNV	Einfluss-Faktoren der Fahrgastnachfrage/Ergebnisse: Wenn eine konstante Nutzungsintensität des kommunalen ÖPNV unterstellt wird, weshalb ist Reduktion aller bestehender Taktverkehre (60-Min) auf 5 Fahrtenpaare HVZ beabsichtigt, zumal auf Basis von 5 Jahre alte Fahrgastzahlen aus 2019/20 (vor Deutschlandticket!) – unplausibel	<b>Kenntnisnahme</b> Die Fahrgastnachfrage ist konstant gering. Es werden in Kombination von Leistungsnetz und Schülerverkehrsnetz 8 Fahrtenpaare vorgesehen
	2.5.1 Zugangsstellen zum SPNV (Bahnhöfe und Haltepunkte)	SPNV-Zugangsstelle Pritzwalk ist seit 2023 komplett stufenfrei erreichbar (zuvor Bahnsteig 2, 3 nicht, vgl. Hinweis zu S. 19)	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.5.1 Zugangsstellen zum SPNV (Bahnhöfe und Haltepunkte)	vorhandene DFI können, wenn funktionstüchtig, nur Soll-Fahrplandaten anzeigen	<b>Kenntnisnahme</b>
	2.5.3 Verkehrsträgerverknüpfung	Fahrradabstellanlage am Bahnhof Meyenburg ist vorhanden, bei B+R fehlt ein X	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.6.2 Vertrieb	Die genannten stationären Verkaufsstellen der ARGE prignitzbus werden lediglich in Bad Wilsnack (Stadtinformation Bahnhofsgebäude) und Perleberg („Mobilitätszentrale“, ehemals Sitz der VGP -2016) an zentralen und fahrgastrelevanten Orten unterhalten, mit Angabe von Öffnungszeiten. Die Standorte Lenzen und Pritzwalk sind Busabstellplätze, jeweils in Stadtrandlage, die für Fahrgäste schwierig	<b>Kenntnisnahme</b>

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		erreichbar sind und keine angegebenen, regulären Öffnungszeiten haben. Bisher nicht genannt, aber in zentraler Lage und nachgefragt sind die stationären Fahr-scheinverkaufsstellen von SPNV-Betreibern am Bahnhof in Wittenberge (ODEG (Rosenthal)) und Pritzwalk (HANS) - s. S.94 4.7	
	2.6.3 Fahrgastinformation	Haltestellenfahrpläne im PDF-Format können für Linien der ARGE prignitzbus weder auf der eigenen Internetpräsenz noch beim VBB erstellt und heruntergeladen werden. Liniennetzpläne für den Landkreis Prignitz sind auf der VBB-Homepage nicht vorhanden.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.7.1 Erfolgskontrolle derzeitiger NVP und Bewertung des vorhandenen Verkehrsangebotes	<p>„Netz- und Angebotsstruktur des kommunalen ÖPNV hat sich in den vergangenen Jahren verbessert [...] wesentliches Element Taktverkehre“ ≠S.70 künftig höchste Kategorie Leistungsnetz mit 9 Verbindungsrelationen ohne Taktverkehr und 5 Fahrtenpaaren in der HVZ</p> <p>→Auf S. 60 getroffene (und zutreffende) Feststellung der Angebotsverbesserung im Zeitraum 2016-2024, v.a. durch Vertaktung der nachfragestarken Linien und Aufgabe von Bahnparallelverkehr (Perleberg – Pritzwalk) widerspricht der ab S. 67 vorgeschlagenen künftigen Angebotsgestaltung mit 9(!) HVZ-Linien mit jew. nur 5 Fahrtenpaaren, Aufgabe Taktverkehr und (Wieder-)Aufnahme Parallelverkehr SPNV/ÖPNV. Der ÖPNV im Lk Prignitz ist auf nachfragestarken Achsen vertaktet beibehalten (z.B. 944, 945, 946), Vgl. S. 109, 110</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Kapitel 2 stellt die derzeitige Situation dar</p>
	2.7.1 Erfolgskontrolle derzeitiger NVP und Bewertung des vorhandenen Verkehrsangebotes	<p>„vorangegangene Analyse“ – Welche? Ist die Fahrgastzählung des derzeitigen Betreibers von 2019/20 (S. 52, 2.4.4) gemeint?</p> <p>Oder bezieht sich dieser Abschnitt ausschließlich auf den liniengebundenen Rufbusverkehr?</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Bezug auf Kapitel 1 und 2</p>

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	2.7.2 Handlungsbedarf aus Sicht des derzeitigen Verkehrsangebots	„Ausweitung der Vertaktung – Weiterentwicklungsbedarf“ ist zutreffend, widerspricht aber der auf S. 67-70 aufgeführten Ausgestaltung der künftig höchsten Ebene im ÖPNV im Lk Prignitz: 9 Linien nur mit 5 Fahrtenpaaren zur HVZ statt bisher 60-Min-Taktverkehr Mittelzentrum in Fkt.teilung Wittenberge - Perleberg derzeit alle 30 Min. versetzt durch SPNV/ÖPNV verbunden und erschlossen – künftig?	<b>Kenntnisnahme</b> Es werden in Kombination von Leistungsnetz und Schülerverkehrsnetz 8 Fahrtenpaare vorgesehen
	2.7.2 Handlungsbedarf aus Sicht des derzeitigen Verkehrsangebots	Verbesserung der Anbindung bestehender Gewerbegebiete“, insbesondere zu Schichtwechsel, Arbeitsaufnahme u. -ende (auch S. 112, 5.2.2) (z.B.: Wittenberge Betriebe im Gewerbegebiet Nord westlich B189 800-1000 m von nächsten Bushaltestellen entfernt, Gewerbegebiet Falkenhagen und Möbelwerk Meyenburg zu 06 Uhr und 22 Uhr nicht erreichbar)	<b>Kenntnisnahme</b>
	2.7.2 Handlungsbedarf aus Sicht des derzeitigen Verkehrsangebots	Bitte anpassen: [...] Zugleich sollen Verbindungen der einwohnerstarken Zentren und, wenn kein SPNV-Angebot besteht oder ein den SPNV ergänzender Taktverkehr nachfragt ist*, auch zwischen diesen einwohnerstarken Zentren einem verlässlichen Fahrplan unterliegen, der insbesondere die Anschlussicherung zum SNV gewährleistet. *30-Min-Takt Wittenberge – Perleberg SPNV/ÖPNV und Erreichbarkeit Kreiskrankenhaus in Perleberg aus dem Wittenberger Stadtgebiet ohne Umstieg statt mit 2x Umstieg wie ab S. 67 geplant (Nutzung 2x Stadtverkehr Wittenberge + Perleberg und SPNV RE6)	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b> sinngemäß enthalten
	3.1 Elemente des Angebotskonzeptes	Übernahme der Netzhierarchie aus dem bestehenden NVP 2014 kann im Leistungsnetz mit 5 Fahrtenpaaren in der HVZ auf S. 68 und S. 70 nicht festgestellt werden – fehlt dort im Unterschied zum Bestandsnetz des ÖPNV seit 2016, das auf dem Nahverkehrsplan 2014-2018 aufbaut.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b> Die Netzhierarchie aus 2014 wird nicht weiterentwickelt. Die Netzebenen des NVP sind integral und nicht hierarchisch.
	3.1 Elemente des Angebotskonzeptes	Vermeidung von Parallelverkehr SPNV/ÖPNV gemäß Nahverkehrsplan 2014-2018 fehlt im markierten Absatz und im Leistungsnetz auf S. 68/70 finden sich diverser, unwirtschaftlicher Parallelverkehr – daher bitte hier ergänzen, dass Parallelverkehr SPNV/ÖPNV nur bei Verknüpfung und angepasstem Takt (z.B. versetzt 30-Min-Takt bei SPNV alle 60 Min.)	<b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt</b> Das Leistungsnetz basiert nicht auf Vorgaben aus dem NVP 2014-2018.



Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		<p>Wochenendverkehr dieser Linie beibehalten statt extra Stadtverkehr Perleberg Sa+S; Abschnitt Pritzwalk – Perleberg ist seit Stundentakt des RE6 unnötiger Bahnparallelverkehr und wurde daher 2016 beendet, SPNV RE6 im 60-Min-Takt ausreichend, bei funktionierender Verknüpfung am Bhf. Perleberg bzw. Pritzwalk</p> <p>3 Putlitz – Berge – Karstädt – Lenzen Beibehalt des bisherigen Angebotes zur Anbindung von Berge an den SPNV in Karstädt, in Pritzwalk Durchbindung mit Relation 8 vornehmen: Linienverlauf: Pritzwalk – Putlitz – Meyenburg/ - Berge – Karstädt. Abschnitt Lenzen – Karstädt ist bisher nicht vorhanden und angesichts der vorgeschlagenen Abschwächung des Plusbus 944 Lenzen – Wittenberge nicht nachvollziehbar, da Anschluss zum SPNV in Wittenberge wesentlich besser als in Karstädt und nur dort auch SPNV-Verknüpfung möglich ist, daher Entfall auf dieser Relation und Stärkung der auch touristisch relevanten Relation 7 Lenzen – Wittenberge</p> <p>4 Grabow – Karstädt – Perleberg – Kyritz Perleberg – Demerthin – Kyritz zeitlich versetzt mit Relation 1 auf Abschnitt Guntow – Kyritz und Verknüpfung mit SPNV in Kyritz sinnvoll, Abschnitt Karstädt – Perleberg wie bisher in höherer Taktfrequenz und tw. Durchbindung mit Relation 2 (945) prüfen, Grabow – Karstädt fragwürdig da SPNV-Parallelangebot und außerhalb Lk-Grenze</p> <p>5 Berge – Groß Pankow Berge und Baek sowie weitere Dörfer dieses Abschnitts sind nach Perleberg orientiert (947), Linienführung nach Groß Pankow nur für Wolfshagen und Seddin sinnvoll</p> <p>6 Bad Wilsnack – Kletzke – Perleberg Abschnitt Kletzke – Perleberg bereits in Relation 4, Nachfrage für doppeltes Angebot zwischen Kletzke und Perleberg nicht erkennbar (60-Min-Takt 2016 beendet)</p>	<p>Im NVP sind Verbindungsrelationen beschrieben, keine Linienwege.</p>

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		<p>7 Dömitz – Lenzen – Wittenberge – Glöwen beinhaltet Plusbus 944, der hat aber nachgefragtes und häufigeres Angebot als 5 HVZ-Fahrtenpaare und sollte statt der parallelen Linie Lenzen – Karstädt (Relation 3) mit 60-Min-Takt erhalten werden; Durchbindung nach Dömitz und Bad Wilsnack zumindest zu Tourismuszwecken prüfen; Abschnitt (Bad Wilsnack –) Legde – Glöwen keine erkennbare Nachfrage, da durch Wald nördlich Truppenübungsplatz und Bahnparallelverkehr</p> <p>8 Meyenburg – Putlitz – Pritzwalk Abschnitt Putlitz – Pritzwalk mit Relation 3 durchbinden, damit gemäß Nachfrage und Konzeption Putlitz – Pritzwalk mit doppeltem Angebot als die Nebenäste nach Putlitz – Meyenburg bzw. Berge – Karstädt verkehren kann</p> <p>9 Havelberg – Glöwen – Pritzwalk – Wittstock Havelberg – Glöwen ist durch Sachsen-Anhalt in 60-/120-Min-Takt vorhanden (Plusbus 910), wenn dann Verknüpfung mit dieser Linie in Glöwen und Führung über Kunow – Lindenberg, Lindenberg – Pritzwalk derzeit Linie 905; Abschnitt Pritzwalk – Wittstock (Dosse) ist nicht nachvollziehbarer SPNV-Parallelverkehr und führt auf Gebiet des Lk Prignitz bei vorgeschlagener Linienführung nur durch Waldgebiete (B 189), Kemnitz und Beveringen sind effizienter durch Stadtverkehrserweiterung (901) mit Pritzwalk anzubinden</p> <p>Leistungsnetz S.68, 70 ohne Verknüpfung mit SPNV und ohne Unterteilung in Hauptlinien (60-Min-Takt) und Nebenlinien (120-Min-Takt/HVZ) äußerst unplausibel und muss verändert werden, gemäß S. 112 5.2.1</p>	
	3.3.6 Verbindungsrelationen, Bedienvorgaben und Orientierungswerte für die Stadtverkehre	Stadtverkehr Perleberg erfolgt auch durch die aus Wittenberge bis zum Kreiskrankenhaus und Tierpark durchgebundene Linie 945, diese ist wesentlich stärker nachgefragt als Linie 941 und statt dieser auch am Wochenende und zu Tagesrandzeiten zu betreiben (Mo-Fr beide Linien, Sa+S nur Linie 945, zudem Durchbindung 945 – 946 via Stadtgebiet Perleberg prüfen)	<b>Kenntnisnahme</b>

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	3.3.6 Verbindungsrelationen, Bedienvorgaben und Orientierungswerte für die Stadtverkehre	Bedienvorgaben Stadtverkehre: Statt in Wittenberge und Perleberg je 1 Stadtverkehrslinie am Wochenende mit je 2 Fahrzeugen und mind. 2 Fahrpersonalen im 120-Min-Takt zu betreiben, sodass Fahrgäste aus dem Stadtgebiet Wittenberge ins Stadtgebiet Perleberg 2x umsteigen müssen, sollte die Linie 945 (2) Wittenberge – Perleberg Krankenhaus weiterhin auch am Wochenende im Taktverkehr bedient werden, somit das Krankenhaus Perleberg umsteigefrei und mit dem gleichen Aufwand wie für 2 Stadtverkehre erschlossen: 120-Min.-Takt von 8-22 Uhr ggf. nachmittäglicher Überlappung zu 60-Min-Takt, mit 2 Fahrzeugen und 2 Fahrpersonalen.	<b>Kenntnisnahme</b>
	4.1.1 Grundsätze zur Vernetzung von öffentlicher Mobilität	Maßnahmen zur Stärkung einer Klima- und umweltgerechten Mobilität erfordern im Landkreis Prignitz weiterhin einige ÖPNV-Buslinien ganztägig im Taktverkehr, wie Plusbus 944 (1. eingestellte Plusbuslinie Brandenburgs?), 945, 946.	<b>Kenntnisnahme</b>
	4.7 Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität	an zentralen Verknüpfungspunkten wie Bahnhof Wittenberge und Pritzwalk Erhalt des personenbedienten Verkaufs von und Beratung zu Fahrausweisen	<b>Kenntnisnahme</b>
	5.1 Maßnahmen im Schienenverkehr	bzgl. Erhalt und Ausbau SPNV (Berlin – Nauen –) Neustadt (Dosse) – Kyritz – Pritzwalk – Meyenburg – Plau am See – Krakow am See – Güstrow (– Rostock) und Einführung Stundentakt erfolgt interner Verweis auf 3.3.3, S. 66, 67 – Grundnetz I Problem ist das dort als höchste Kategorie im Leistungsnetz nur 5 Fahrten in der HVZ vorgesehen sind und kein ganztägig vertakteter Linienverkehr, entsprechend muss im Leistungsnetz eine höherwertige Kategorie (> 5 Fahrtenpaare HVZ) mit ganztägigem Taktverkehr gemäß Plusbuskriterien eingerichtet werden, für bestehende und zu erhaltene Linien wie Plusbus 944 und 945 (Lenzen – Wittenberge, Wittenberge – Perleberg), ansonsten ist diese Forderung auf S. 109 und 110 unglaubwürdig und nicht plausibel	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	5.2.1 Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Bedienungshäufigkeit	Einkürzung des Plusbusangebots der Linie 944 Lenzen – Wittenberge (Elberadweg) auf 5 Fahrtenpaare (Verlust Plusbusstatus) in der HVZ wäre entgegengesetzt zur genannten Zielstellung der Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Tourismusziele, sondern eine eklatante Verschlechterung – entsprechend ist Linie 944 als Plusbus zu erhalten – entsprechende höchste Linienkategorie (ganztägiger	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b>

---

Öffentlichkeit	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Taktverkehr) auch außerhalb der Stadtverkehre ist zu ergänzen (mindestens für Linien 944 und 945)	Insbesondere für den Tourismus ist der vollflexible Verkehr attraktiver als ein Liniengebundener 60 min. Takt.

---

**Politik**

Politik	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
Wählergruppe Horizonte Lenzen, Fr. Wibke Behrens, 14.3.2024	2. Angebots-, Nachfrage- und Strukturdatenentwicklung	Sind neben der Online-Umfrage im Juli 2023 noch weitere Bedarfsumfragen z. B. in Firmen, Pendlerparkplätzen, Bahnhöfen usw. gemacht worden?	<b>Kenntnisnahme</b> Es fand eine Beteiligung der Kommunen im Rahmen einer Frühbeteiligung und eine Beteiligung aller relevanter Stakeholder in Workshopformaten statt.
	2.6 Tarife, Vertrieb, Fahrgastinformation und Marketing	Wie hoch wäre die Bereitschaft ein „Jobticket“ zukaufen, wenn es ein besseres Nahverkehrskonzept gebe?	<b>Kenntnisnahme</b>
	2.6 Tarife, Vertrieb, Fahrgastinformation und Marketing	Ist ein spezielles Seniorenticket angedacht worden?	<b>Kenntnisnahme</b> Das VBB-Abo65+ ist nutzbar
	3.3.2 Netzhierarchie für das Netz des kommunalen ÖPNV	Welche Möglichkeiten sind eingeplant für Sonderfahrten, z. B. Theaterbesuche und ähnliche Kulturveranstaltungen enden in der Regel nach 22.30 Uhr?	<b>Kenntnisnahme</b> Durch das vollflexible Angebot wird die Bedienqualität auch an Abendstunden deutlich verbessert.
	6. ÖPNV-Management, ÖPNV-Leistungserbringung, Investition und Finanzierung	Rufbus hört sich praktisch und attraktiv an, doch wer hält Fahrzeuge und das Personal bereit und wer trägt dafür die Kosten?	<b>Kenntnisnahme</b> Vgl. 6. ÖPNV-Management, ÖPNV-Leistungserbringung, Investition und Finanzierung

Politik	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	6. ÖPNV-Management, ÖPNV-Leistungserbringung, Investition und Finanzierung	Die Mitnahme von Fahrrädern ist in einer Touristenregion wichtig. Dafür braucht es eventuell mehr Personal, Versicherung/ Haftungsrisiken, Zeit; Gibt es dazu einen Plan? Wer übernimmt dafür die Kosten?	<b>Kenntnisnahme</b> Vgl. 6.ÖPNV-Management, ÖPNV-Leistungserbringung, Investition und Finanzierung
	3.3.2 Netzhierarchie für das Netz des kommunalen ÖPNV	Regelfahrpläne sind sehr wichtig, besondere Verbindungen müssen nicht täglich angeboten werden	<b>Kenntnisnahme</b>
	3.3.2 Netzhierarchie für das Netz des kommunalen ÖPNV	Ist darauf geachtet worden, das Parallelverkehr vermieden wird?	<b>Kenntnisnahme</b> Wurde berücksichtigt
	3.3.2 Netzhierarchie für das Netz des kommunalen ÖPNV	Lenzen, eine Stadt, in der der Tourismus sehr wichtig ist, liegt zwischen mehreren Bundesländern. Sind regelmäßige (nicht zwingend tägliche) Verbindungen nach Dömitz, Dannenberg, Grabow, Ludwigslust in der Planung berücksichtigt worden.	<b>Kenntnisnahme</b> Wurde berücksichtigt

## Verkehrsunternehmen

Verkehrs-un- ternehmen	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
Busunterneh- men Gutzmann	1.4 Verkehrspolitische Ziel- setzungen	<p>Nachfrageorient. Leistungsangebot, liegen dazu Werte und Analysen, Nachfragepotential, Personengruppen, Nachfragezeiten vor um das umsetzen zu wollen bei überwiegend ländlicher Struktur.</p> <p>Welche Voraussetzungen der Infrastruktur (Ladeinfrastruktur, Servicestandorte etc.) werden dafür notwendig sein und welche Anschluss Finanzierungen an geförderter Maßnahme (Auslauf) müssen angestrebt werden für diese Umsetzung solcher hohen Zielvorgaben bei den Gemeinden, Kommunen, Unternehmen etc., da der LK das als regionalspezifische Zielsetzung anstrebt.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Inhalte des ÖPNVG BB werden hierzu Grunde gelegt.</p>
	1.4 Verkehrspolitische Ziel- setzungen	<p>1.4. Stärkere Berücksichtigung Nachfrage Tourismusverkehr/ Naherholung.</p> <p>Dazu Analyse Ministerium Regionalwirtschaft = 22% mehr Übernachtungen 2022( Naturtourismus). Beachtet man aber die ZIELGRUPPE der Analyse, dann ist es der MIV ( Campingbranche und Campingtourismus ), die diese Steigerung ermöglicht haben.</p> <p>MAZ Artikel vom 09.03.2024 von Sebastian Krause „Tourismus boomt im LK“</p> <p>Gibt es Analysen, Werte, Zielgruppendaten, Personengruppen vom LK selbst ! um Vorgabe zu rechtfertigen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Besonders für den MIV-geprägten Bereich der touristischen Verkehre, kann durch ein vollflexibles Angebot eine attraktive Alternative geschaffen werden.</p>
	2.3.4 Verkehrsangebot im Fährverkehr	Finanzierung der Fähren, Teilkostendeckung etc. Sitzung Ausschuss LK mit beschäftigten, dann erst Diskussion NVP führen.	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Beschreibung des aktuellen Angebots</p>
	2.3.5 Alternative Mobili- tätsangebote - Sharing und Mitfahrplattformen	<p>Angebotsanalyse Stand = keine Rolle, sporadisch ,findet nicht statt, im Aufbau</p> <p>Hat man dafür Konzepte, Ansatzpunkte, Lösungen, Finanzierungen , Standortwahl und- genehmigungen etc. im Gepäck. Derzeit ist es doch vor Ort so, dass Landflucht besteht. Weiterhin muss beachtet werden: digitale Infrastruktur ist ein MUSS , Kooperation aller Akteure ist ein Grundpfeiler, Beteiligung und</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Vorgaben für Entwicklung werden in Kapitel 3 benannt.</p>

Verkehrs-un- ternehmen	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Interesse der Bürger „vor ORT“ entscheidender Fakt, indiv. Rahmenbedingungen der Kommunen bereiten die meisten Schwierigkeiten und letztendlich aus Förderprogrammen nicht mögliche Anschlussfinanzierungen, die das alles beim ERFOLGSFAKTOR der Umsetzung in Frage stellen. Große Ziele ABER die Umsetzungsmöglichkeiten vorab klären	
	3.3.5 Einsatz flexibler Bedienformen im kommunalen ÖPNV	<p>RB Konzept Stand = liniengebundene Fahrtwege , lange Fristen Voranmeldung ( stimmt nicht , da 90 min vor Fahrtantritt ) ??? was heißt LANGE ? da man ja die Qualitätsstandards des bisherigen NVP übernehmen will. Zukunft : VOLLSTÄNDIG NEUES BEDIENKONZEPT zu entwickeln ist die Entscheidung LK. Zielsetzung = Flächenbetrieb.</p> <p>Aspekte erklären woraus resultierend ist die Entscheidung diese Bedienform zu favorisieren entstanden ? es gibt mehr Schwächen dieser Angebotsform, als Stärken. Fahrgastzahlen, lange Umwege, Bedienung schwerer bündelbar V-Wege und das Finanzierungsrisiko an oberster Prioritätsstelle. Erfahrungswerte , Effizienz,Prämissen, etc. aus anderen Landkreisen heranziehen, wie z.B. LUCH Mobil Einsatz, welcher bis zum 30.04.2024 im LK Ostprignitz-Ruppin als Versuch neben dem Linienverkehr im Einsatz ist</p>	<b>Kenntnisnahme</b>
	2.6.4 Kundenservice und Marketing	Kein Anspruch auf Fahrradmitnahme, dieser erfolgt nach Dringlichkeit und Aufkommen, entspricht nicht der Aussage, da Voraussetzungen im ÖPNV KOM derzeit gegeben sind und entsprechende Nachrüstungen in den Fahrzeugen UN getätigt. Laut NVP grundsätzliche Mitnahme ermöglichen.	<b>Kenntnisnahme</b>  Eine Mitnahme von Fahrrädern ist entsprechend der Regularien des VVB vorgesehen.
	4.9 Zukunftskonzept	<p>Saubere Fahrzeuge = 45% Stand 12/25 und bis 12/30 = 65% der Flotte Ziel.</p> <p>Bleibt als Investitionen, welche im großen Rahmen zu tätigen wären ein „ unbeherrschbares Ziel“, da weitere Entwicklungen Technik, Infrastruktur, Schaffung der entsprechenden Voraussetzungen für Standort, Unterbringung – u.a. Unwegbarkeiten – in der Schwebe sind und auch Abklärung und Prüfung welchen</p>	<b>Kenntnisnahme</b>  Umsetzung ist gesetzliche Vorgabe

Verkehrs-un- ternehmen	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Weg bei der Antriebstechnik KOM NEU die praktikabelste, innovativste, nicht die teuerste und funktionalste Lösung für vor ORT Unternehmen darstellt.	
Reisedienst Westprignitz GmbH Rüdiger-Gott- schalk, Frank 11.3.2024	4.9.2 Optionen und Mög- lichkeiten der Automatisie- rung und Autonomisierung des ÖPNV	Das ist noch Wunschenken LK .Fakt ist für uns Unternehmen - als sehr interes- santen, für die Zukunft problemlösender Aspekt, wie Fachkräftemangel teils lös- bar, klimatechnisch hochaktuelle Aspekte könnten umgesetzt werden etc., aber die Agenda dazu ist nicht aus dem Blickwinkel zu verlieren.	<b>Kenntnisnahme</b>
	S.70, Tabelle 15	Bedienung im Leistungsnetz – nur 5 Fahrtenpaare ? Das ist dann aber kein Taktfahr- plan. Da der getaktete SPNV verknüpft werden soll, verstehe ich den Ansatz nicht.	<b>Kenntnisnahme</b>  Die Fahrten im Leistungsnetz und Schü- lerverkehrsnetz sollen mit dem SPNV verknüpft werden.
	S.75 Tabelle 16	Taktung SV 120 min. – Das ist nicht wirklich ein kundenfreundlicher Takt. Dazwi- schen sind alternative Bedienformen aber zulässig. Wer bitte fährt dann mit dem Stadtverkehr, wenn er sich 10 min. später „On demand“ eine persönliche Beförderung ab/an Haustür bestellen kann?	<b>Kenntnisnahme</b>  On-Demand-Angebote bestehen nur im ländlichen Raum. Stadtverkehre sind nicht Bestandteil. On-Demand ist kein Tür-Zu-Tür Verkehr.
	Generell On demand - Verkehre	Die On-demand Verkehre sind quasi „Taxis“, nur preiswerter: Bestellung, Fahrt ab/an Haustür zu (fast) jeder Zeit  Kostenplanung unmöglich. Fährt niemand mit – hohe Vorhaltekosten, fahren viele mit, dann Dienstplanung unmöglich, Einhaltung Lenk- und Ruhezeiten – schwierig.	<b>Kenntnisnahme</b>  On-Demand ist kein Tür-Zu-Tür Verkehr.
Generell On demand - Verkehre	Was passiert bei starker Beanspruchung des Systems haftungsrechtlich, wenn z.B. ein Fahrgast seinen Anschlusszug nicht schafft?	<b>Kenntnisnahme</b>  Im On-Demand-Verkehr besteht kein Verbindlicher Anspruch auf Zielerrei- chung zum Zeitpunkt X.	

Verkehrs-un- ternehmen	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	Generell On demand - Verkehre	Inanspruchnahme zu nächtlicher Zeit von Jugendlichen – Welcher Fahrer wird sich das antun? Wie wird die Sicherheit von Fahrpersonalen, Fahrgästen und Fahrzeugen sicher gestellt?	<b>Kenntnisnahme</b> Es gelten Beförderungsbedingungen
	Plusbus	Findet im NVP keine Erwähnung. Werden diese Verkehre weiter gefördert?	<b>Kenntnisnahme</b> Das Leistungsnetz erfüllt nicht die Anforderungen der VV PlusBus. Eine Fortführung des PlusBus-Konzeptes ist nicht vorgesehen.
3.5.1 3.5. Letzter Abschnitt		Hier wünsche ich mir mehr Objektivität und gesunden Menschenverstand. Wenn jetzt auch noch E-Roller, private Mitfahrgelegenheiten u.a. mit vernetzt werden sollen, dann ist das fern jeder Realität. Wer würde sein Kind in den nächstbesten freien PKW setzen ?!  ... demografischen Wandel... Ich stelle mir alte Menschen auf dem E-Roller vor, die dann mit der App digital beim Busfahrer bezahlen.  Junge Leute wollen selbst fahren, wann sie wollen, wohin und mit wem sie fahren. Also für wen sollen die Angebote sein?	<b>Kenntnisnahme</b>
3.5.		Einbindung vorhandener Fahrzeugflotten (Wohlfahrtsverbände, Beförderungsunternehmen der Lebenshilfe) unterliegen Arbeitszeitgesetzen. Frühe oder späte Touren und Wochenendfahrten kollidieren mit den Lenk- und Ruhezeiten. Sie sind somit nicht verfügbar.	<b>Kenntnisnahme</b>
	On demand	In dieser Form nicht kalkulierbar, sehr technisch. Wie hoch sind die Anschaffungskosten für die Umsetzung eines solchen Systems? Wie hoch sind die Folgekosten? Wie technisch gebildet müssen die Personale sein? Wie abhängig sind wir von den Betreibern? Und sind die Erlöse dann so groß, dass es wirklich sinnvoll ist?	<b>Kenntnisnahme</b> Eine Kostenschätzung wurde intern Vorgenommen.

Verkehrs-unternehmen	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Die Menschen brauchen einfache Lösungen. Vor lauter Flexibilisierung wird hier m.E. die Wirtschaftlichkeit und Praktikabilität leichtfertig verspielt. Und wieviel Emissionen werden eingespart? Und inwieweit ist das relevant?	
Omnibusbetrieb Hülsebeck (OHB), Herr Kai-Uwe Hülsebeck 15.03.2024	Seite 12 Rechtliche Grundlage ÖPNVG BB	<p>Im §2 Ziel und Grundsätze steht unter Satz 5 „Der ÖPNV ist unter Einbeziehung aller Verkehrsträger als ganzheitliches System zu planen und durchzuführen. Hierzu wird zwischen den Aufgabenträgern ein integraler Taktfahrplan angestrebt. Parallele Streckenführungen sollen vermieden werden. Sonderlinienverkehre im Sinne § 43 des PBefG sind, soweit möglich und wirtschaftlich sinnvoll in den öffentlichen Linienverkehr nach § 42 des PBefG zu integrieren.</p> <p>Anmerkung: Dieser § findet im gesamten Dokument keine konkrete Berücksichtigung bzw. wurde bewusst umschrieben. Ein „integraler Taktfahrplan“ als bewährte Grundlage eines effizienten und ökonomischen ÖPNV wird für ein „Voll-flexibles Angebot“ (Seite 70 Tabelle 15) fallen gelassen.</p> <p>Die Integration der Sonderlinienverkehre als Potentiale und die entstehenden Synergieeffekte wäre als erste Hausaufgabe zu erledigen, da durch die Bündelung der Personenkilometerpreis sinkt und im Gegenzug durch den Abbau von Parallelverkehren Kapazitäten frei werden. Die zweite Hausaufgabe ist eine Bedarfsermittlung potentieller Fahrgäste (Befragungen an den Bahnhöfen, Einkaufsmärkte, Firmen in Gewerbegebieten, Kulturelle Einrichtungen etc.).</p>	<b>Kenntnisnahme</b>
	Seite 12 Rechtliche Grundlage ÖPNVG BB	<p>§ 7 Nahverkehrsbeiräte</p> <p>(1) Bei den Aufgabenträgern gemäß § 3 können Nahverkehrsbeiräte gebildet werden. Sie beraten die Aufgabenträger bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben. Die Nahverkehrsbeiräte können die Organisation der Beteiligung und Anhörung bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne gemäß § 9 unterstützen.</p> <p>(2) Die Aufgabenträger können die Bildung und Arbeitsweise der Nahverkehrsbeiräte sowie die Mitgliedschaft regeln. Bei der Zusammensetzung der</p>	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>

Verkehrs-un- ternehmen	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		<p>Nahverkehrsbeiräte sollen möglichst die Interessenvertreter aller am öffentlichen Personennahverkehr Beteiligten berücksichtigt werden.</p> <p>Anmerkung: Warum gibt dieses Gremium nicht zu diesem wichtigen Thema nicht bzw. lässt man sich von „außen“ mit einem finanziellen Aufwand beraten?</p>	
	<p>Seite 78 2.3.6 Fahrzeugeinsatz</p>	<p>Monitore zur Fahrgastinfo: beim OHB sind 8 Fahrzeuge ausgestattet. Der Datensatz zum Fahrtverlauf wird allerdings nicht auf dem ibis Datenbus bereitgestellt.</p> <p>Haltestellenansage: Diese war mit dem ATRON System aktiv und läuft auf dem neuen IVU System auch.</p>	<b>Kenntnisnahme</b>
	<p>Seite 70 3.3.3 Tabelle 14 / 3.3.4 Ta- belle 15</p>	<p>Sollen in Zukunft diese „landkreisübergreifenden“ Verbindungsrelationen mit den hinterlegten Bedienvorgaben tatsächlich angeboten werden? (geringe Taktung, Vollflexibel = hohe Vorhaltekosten vs. Realistischer Umsetzbarkeit)</p>	
	<p>Seite 71 3.3.4 Einsatz flexibler Be- dienformen im kommuna- len ÖPNV</p>	<p>Dieses Bedienkonzept kann nur „experimentelle Ergänzung“ sein, da hohe Vorhaltekosten und realistische Umsetzbarkeit nicht tragbar sind.</p> <p>Aktuelle Beispiele aus z.B. Mainz Artikel im „Roten Renner“ vom 11.03.24 zeigen, daß der On-Demand-Service zum Sommer eingestellt wird.</p> <p>Das Rufbuskonzept wird im LK PR bereits praktiziert. Ist dies praktikabel bzw. die Leistungserbringung tatsächlich so kurzfristig möglich?</p> <p>Unsere Einschätzung ist, daß in den Ferien und Wochenenden bzw. durch besondere Anreize (9,-EUR Ticket) das System an seine Belastungsgrenze stößt und Unzufriedenheiten bei den Fahrgästen die Folge sind.</p>	<b>Kenntnisnahme</b>
	<p>Seite 78 3.5.1</p>	<p>„Hieraus ergeben sich Kostenreduktionen im ÖPNV und zugleich eine Reduzierung von Emissionen.“ Ist leider eine Hypothese und für den Betrachter irreführend!</p>	<b>Kenntnisnahme</b>

Verkehrs-unternehmen	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	Seite 81 4.1.4 vs. Seite 69	<p>Verknüpfung ÖPNV und Elbfähren: Für welchen Nutzer ist diese Reisekette ange-dacht? Die Nutzung im Sinne der Daseinsvorsorge scheidet aus.</p> <p>Auf Seite 69 letzter Absatz steht „Die Ämter und amtsfreien Kommunen können auf Wunsch darüberhinausgehende Beförderungsleistungen mit dem Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV vereinbaren. Es handelt sich dabei in der Regel um zusätzli-che Beförderungsleistungen, für die im gewünschten Leistungsumfang ein finanziel-ler Ausgleich erforderlich ist.“ Dieser Ansatz ist aus meiner Sicht fairer Weise anzu-wenden und ein Kostenübernahme aus einem „Tourismus-Topf“ anzuwenden.</p>	<b>Kenntnisnahme</b>
	Seite 83 4.1.5	<p>Die Fahrradmitnahme im KOM ist nicht möglich, da es keine zugelassenen Trans-portsicherungen gibt, welche Beschädigungen am KOM bzw.</p> <p>Fahrrad in allen Betriebssituationen verhindern. Die Beförderung von „normalen“ Fahrrädern ist auf Hecklastträgern am KOM möglich. Dies ist aufgrund der Erfah-rungen der letzten Jahre (Erschwerung Abfahrkontrolle Motorraum, zeitaufwändi-ge Fahrzeugwäsche per Hand, zeitaufwändige Be-, Entladung nur durch Fahrer, verlassen des Fahrerplatz / Kasse, Verspätungsfolge etc.) mit dem Verweis auf VBB Tarif §11 Beförderung von Sachen (2) ..... Die Mitnahme von Fahrrädern in Omni-bussen, Obussen und Straßenbahnen ist nicht gestattet, es sei denn, dass diese Verkehrsmittel dafür hergerichtet und entsprechend gekennzeichnet sind, abzu-schaffen. Die Erfahrung der letzten Jahre hat auch gezeigt, daß die geringe Nutzung der Fahrradmitnahme ausschließlich touristische Hintergründe hatte. Mit dieser Er-kenntnis gilt es die Touristischen Akteure ins Boot zu holen und dort moderne App Bike Sharing Dienste zu installieren.</p>	<b>Kenntnisnahme</b>
	Seite 89	Fahrzeugausstattung: Fahrradmitnahme im Innenraum nicht möglich.	<b>Kenntnisnahme</b>
	Seite 90	<p>Fahrzeugalter: Aufgrund der hohen Anschaffungskosten (SL Diesel ca. 250.000,-EUR netto, SL Elektro &gt;450.000,-EUR netto) ist das max.</p> <p>Fahrzeugalter bzw. Flottendurchschnittsalter betriebswirtschaftlicher bzw. nachhal-tiger zu formulieren.</p>	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b>

Verkehrs-un- ternehmen	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	Seite 116 6.1.2	Warum wird unter „Aufgaben Aufgabenträger“ nicht die Erbringung von Verkehrsleistung aufgeführt? Diese Option sollte den politischen Entscheidungsträgern nicht vorenthalten werden.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b>  Die Entscheidung wird nicht NVP getroffen.
ARGE prignitzbus; Fr. Sarah Fretter, 16.3.2024	Allgemein	Die Datengrundlagen bilden teilweise deutlich unterschiedliche Zeiträume ab, was für eine Vergleichbarkeit nicht optimal ist. Wir gehen davon aus, dass die jeweils aktuellste Datengrundlage verwendet wurde, und sich darin die verschiedenen Stichtage ergeben.	<b>Kenntnisnahme</b>
	2.1.4 Wirtschaftsstruktur	Wurden die neu geplanten Wohngebiete im Pritzwalker Umland Beveringen und Eggersdorf ebenfalls berücksichtigt?	<b>Kenntnisnahme</b>  Das Leistungsnetz verbindet ausschließlich zentrale Orte. Neue Gebiete können jederzeit durch den vollflexiblen Verkehr erreicht werden.
	2.2.1 Schulstandorte und Entwicklung der Anzahl Schülerinnen und Schüler	Auswertung basiert auf Basis des Schuljahres 2021/2022, aufgrund der hohen Zuwächse im Schuljahr 2022/2023 im Zuge des Ukraine-Krieges wäre eine Berücksichtigung aus unserer Sicht hilfreich.	<b>Kenntnisnahme</b>
	2.2.2 Beförderung von Schülerinnen und Schülern	Warum nimmt man hier Bezug auf den NVP 2014 - 2018 und nicht auf den derzeit gültigen NVP?	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b>  Der NVP 2014-2018 ist aktuell gültig.
	2.2.2 Beförderung von Schülerinnen und Schülern	Berücksichtigung von schulnotwendigen Beförderungserfordernissen, z.B. Schwimmverkehre	<b>Kenntnisnahme</b>

Verkehrs-un- ternehmen	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	2.2.2 Beförderung von Schülerinnen und Schülern	Warum sollen durchgehend 2 Rückfahrten vorgehalten werden? Jeder Schüler fährt zur Schule mit 1 Hinfahrt hin und nach seinem Stundenplan nach 1 Heimfahrt wieder zurück. Hier sollten Überlegungen hinsichtlich flexiblerer Ausgestaltungen der Buskapazitätsgröße/Fahrpersonale/Zubringerleistungen angestellt werden.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.2.2 Beförderung von Schülerinnen und Schülern	Abbildung 10 stellt Beziehungen zwischen Schulstandort und Wohnort grafisch dar, vielleicht wäre an dieser Stelle eine Tabelle, auch als Anlage, aussagekräftiger.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b>  Die Datengrundlage kann aus Datenschutzgründen nur aggregiert dargestellt werden.
	2.2.2 Beförderung von Schülerinnen und Schülern	Nicht nur Schüler aus der Sekundarstufe nutzen gemeindeüberschreitende Verflechtungen. (Karstädt nach Blumenthal Grundschule) Verflechtungen bestehen mit der ORP, und auch Ströme aus dem OPR-Kreis in den Landkreis Prignitz. Wie sind diese aufgezeigt? Bestehen auch Verflechtungen zu Schwerin, Neuruppin, Ludwigs- lust und Stendal? Wie sind diese dargestellt? Verweis 1.2.3. Oberzentren/Mittelzentren, wie Schwerin, Neuruppin, Stendal"	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b>  Die Datengrundlage kann aus Datenschutzgründen nur aggregiert dargestellt werden.
	2.2.2 Beförderung von Schülerinnen und Schülern	Das Angebot innerhalb des Landkreises basiert maßgeblich auf den Anforderungen des Schülerverkehrs, hier ist die Schülersatzung als maßgebliches Rahmenwerk flexibilitätseinschränkend.	<b>Kenntnisnahme</b>
	2.3.3 Verkehrsangebot im kommunalen ÖPNV	Abbildung 11 wird der Stand 02/2022 dargestellt; der Anhang A4 Fahrplanjahr 2021/2022	<b>Kenntnisnahme</b>
	2.3.3 Verkehrsangebot im kommunalen ÖPNV	Betriebsleistung Auch hier sollten dem Landkreis aktuellere Zahlen vorliegen.	<b>Kenntnisnahme</b>

Verkehrs-un- ternehmen	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	2.3.6 Fahrzeugeinsatz im kommunalen ÖPNV	Das hier aufgeführte Durchschnittsalter ist für uns nicht nachvollziehbar.	<b>Kenntnisnahme</b>
	2.3.6 Fahrzeugeinsatz im kommunalen ÖPNV	Die Aussage, dass in den im Einsatz befindlichen Fahrzeuge keine elektronische Haltestellenansage vorhanden sind, ist nicht korrekt? Mit Umbau der Bordrechner im Juli 2022 sind alle Linienbusse mit einer elektronsichen Haltestellensage ausgestattet.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.3.6 Fahrzeugeinsatz im kommunalen ÖPNV	Diese Aussage ist ebenfalls nicht korrekt, bisher sind insgesamt 14 Fahrzeuge mit Monitoren zur dynamischen Fahrtverlaufsanzeige ausgestattet.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.3.6 Fahrzeugeinsatz im kommunalen ÖPNV	Wir bitten die Anzahl Fahrzeuge, die zur Fahrradmitnahme geeignet sind auf 13 Fahrzeuge zu korrigieren.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.4.4 Derzeitiges Fahrgast-aufkommen im kommunalen ÖPNV	Es wird Bezug auf die Zählergebnisse von 2019/2020 genmmen, wir hatten Daten aus der VBB-Erhebung aus 2022/2023 zur Verfügung gestellt. Sind diese in den NVP mit eingeflossen?	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b>  Die zur Verfügung gestellten Daten waren nicht auswertbar.
	2.5.2 Zugangsstellen des kommunalen ÖPNV (Haltestellen)	Erschließungsqualität durch Haltestellen im Landkreis Prignitz ausreichende Erschließung von Haltestellen sollten auch die neu zu bebauenden ausgeschriebenen Wohngebiete (Pritzwalker Umland Beveringen und Eggersdorf lt. Pkt. 2.1.4.) und Gewerbegebiet Falkenhagen und A 14 mit berücksichtigen	<b>Kenntnisnahme</b>  Die bedarfsgerechte Anpassung ist im NVP erhalten.

Verkehrs-unternehmen	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	2.6.3 Fahrgastinformation	Mit der Einführung der IVU-Ticketboxen Juli 2022 sind alle Linienbusse so ausgestattet, dass eine elektronische Haltestellenansage erfolgt. (sh. Pkt. 2.3.6.)	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	2.6.4 Kundenservice und Marketing	Die Aussage, dass eine Fahrradmitnahme nur gestattet ist, wenn die entsprechend gekennzeichnet und hergerichtet sind, ist nicht korrekt. Grundsätzlich ist eine Fahrradmitnahme möglich, hängt jedoch von den vorhandenen Platzkapazitäten ab und davon ob, diese Plätze bereits durch z.B. mobilitätseingeschränkte Personen belegt sind.	<b>Kenntnisnahme</b> Es wird hier auf die VBB Beförderungsbedingungen verwiesen.
	2.7 Mängelfeststellung und Handlungsbedarfe: Stärken und Schwächen vorhandenes Angebot sowie Erfolgskontrolle derzeitiger NVP	Die Aussage, dass das Rufbuskonzept keine breite Akzeptanz in der Bevölkerung findet und dies insbesondere in der langen Voranmeldezeit und dem gebundenen Linienweg liegt, halten wir als Pauschalaussage für falsch. Uns liegen keine Beschwerden oder Hinweise zu einer zu langen Voranmeldezeit vor. Wir bitten daher um Erläuterung im NVP auf welcher Basis diese Einschätzung erfolgt.	<b>Kenntnisnahme</b> Dies u.a. ein Ergebnis der Beteiligungsformate.
	2.7 Mängelfeststellung und Handlungsbedarfe: Stärken und Schwächen vorhandenes Angebot sowie Erfolgskontrolle derzeitiger NVP	Zitat: "Daher hat sich der Landkreis Prignitz entschieden, ein vollständig neues Bedienkonzept zu entwickeln". Bezieht sich das auf die heutige Situation? Auf welche Beschlusslage (Entscheidung) wird hier abgestellt? Was ist mit "vollständig neues Bedienkonzept" gemeint?	<b>Kenntnisnahme</b> Das Bedienkonzept wird auf Grundlage dieses NVP entwickelt.
	2.7 Mängelfeststellung und Handlungsbedarfe: Stärken und Schwächen vorhandenes Angebot sowie Erfolgskontrolle derzeitiger NVP	Es wird auf eine Flexibilisierung insb. des Rufbusangebotes hingewiesen, dies ist erst seit kurzer Zeit gesetzlich zulässig, was als maßgeblich Grund für das aktuelle Rufbuskonzept gilt.	<b>Kenntnisnahme</b>
	3.2.1 Sicherung der räumlichen Mindesterschließung	Sinngemäßes Zitat: Alle Orts- und Siedlungsteile sollen durch den ÖPNV erschlossen werden - als erschlossen gilt, wenn 80 % der Einwohnenden bzw. der Beschäftigten in einer zumutbaren Entfernung zur Haltestelle gemeldet sind. Die Aussage muss konkretisiert werden. Dabei muss Einigkeit über die Folgen dieser Definition bestehen.	<b>Kenntnisnahme</b>

Verkehrs-un- ternehmen	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	3.2.1 Sicherung der räumli- chen Mindesterschließung	Abbildung 19 On-Demand - Aus arbeitsmarktlicher Sicht erscheint das vorgeschlagene Zeitfenster als nicht umsetzbar. Kosten vs. Nutzen!	<b>Kenntnisnahme</b>
	3.3.2 Netzhierarchie für das Netz des kommunalen ÖPNV	Abbildung 21: Schülerbeförderungsnetz mangelhafte Darstellung, da die Einzugsbereiche der Schulen fehlen	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b>
	3.3.2 Netzhierarchie für das Netz des kommunalen ÖPNV	Für Bedienung im klassischen Leistungsnetz sind Fahrten in der HVZ ausreichend, am Wochenende ist ein voll-flexibles Angebot als ausreichend definiert. Dies halten wir nicht für angemessen. PlusBus-Linie Lenzen - Wittenberg fehlt in der Betrachtung.	<b>Kenntnisnahme</b>
	3.3.5 Einsatz flexibler Be- dienformen im kommunalen ÖPNV	Fragen: - flächendeckend aufgrund der Landkreisgröße ggf. nicht darstellbar - Kosten - Nutzen! - insbesondere am Wochenende bis 24 aus arbeitsmarktrechtlichen Gründen kaum umsetzbar - flexibles Angebot muss innerhalb der gängigen Schülerbeförderungszeiten deutlich eingeschränkt/ausgesetzt werden. - wie soll Beförderung von Schülern ausgeschlossen werden? - eine Anmeldung sollte nur internet- oder appbasiert möglich sein. - Anmeldezeit ""jederzeit"" - betrieblich komplex und sollte eingeschränkt werden. - Anmeldung auch telefonisch - sollte raus, ansonsten muss bei vollflexibel dann immer Kontaktmöglichkeiten notwendig, wegen Kommunikation mit Kunden - Das vollflexible Fahrplanangebot sollte einem gesonderten lokalen Tarifprodukt unterliegen (Einnahmerisiko Deutschlandticket beachten)	<b>Kenntnisnahme</b>

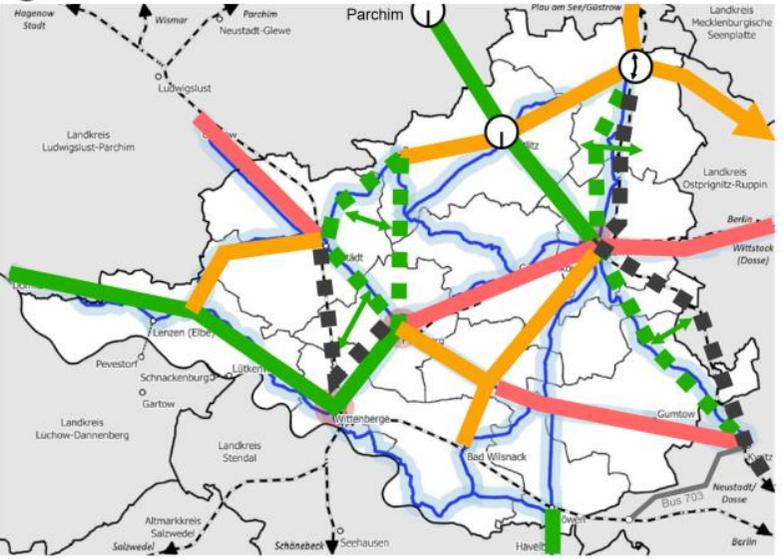
Verkehrs-un- ternehmen	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	3.4 Anforderungen an die Beförderung von Schülerinnen und Schülern	Zitat: Angebot der Schülerbeförderung wird von 1000 Anspruchsberechtigten nicht genutzt, wir bitten um Untersetzung dieser Aussage. Welche Konsequenzen ergeben sich hieraus für eine flexiblere Schülerbeförderung?	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b> Herleitung ist dargestellt
	3.4 Anforderungen an die Beförderung von Schülerinnen und Schülern	Was ist unter Absatz "zur Steigerung der Qualität, insb. der Flexibilität, wird jedoch ausdrücklich außerhalb der Bedienzeit dieses Schülerbeförderungsnetzes des Leistungsnetzes sowie in Ergänzung dessen eine flexible Bedienform angeboten?	<b>Kenntnisnahme</b> Schulen sind nicht nur über das Schülerbeförderungsnetz erreichbar.
	3.5 Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem kommunalen ÖPNV	einheitliche Auskunfts- und Buchungsplattform für Buchung on-demand, bis hin zu Ridepooling, hier sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen zu beachten.	<b>Kenntnisnahme</b>
	3.5 Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem kommunalen ÖPNV	der zeitliche Aspekt muss mit betrachtet werden, denn das Aufsetzen von Fahrrädern sowie auch das wieder Absetzen ist ein Zeitfaktor, den man nicht unterschätzen sollte. Und im Vergleich der im Punkt 2.5.3. Verkehrsträgerverknüpfung aufgeführten P+R und B+R muss man dieses zeitlich mit einordnen	<b>Kenntnisnahme</b>
	4.1.5 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad	Fahrradmitnahme im kommunalen ÖPNV Die Pflicht einer Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen kann nicht angeordnet werden Was bedeutet Fahrradmitnahme ist grundsätzlich zu ermöglichen?	<b>Kenntnisnahme</b>
	4.3 Fahrzeugqualität	Die Anforderungen an Fahrzeuge sollten immer im Zusammenspiel einer Kosten-Nutzen-Abwägung betrachtet werden, hier wären folgende Punkte zu nennen: kontaktlose Bezahlungsfunktion, Fahrausweisentwerter, Abbiegeassistenten sowie Videosicherheitssysteme, LSA-Beeinflussung	<b>Kenntnisnahme</b>

Verkehrs-un- ternehmen	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	4.4 Qualität des Betriebsablaufs	Digitales Datenmanagement: auch hier sollte eine Kosten-Nutzen-Abwägung erfolgen, ggf. ist zu konkretisieren in welchem Maße diese Daten durch das VU zu gewährleisten sind, z.B. Fahrplan-App für Echtzeitdaten oder Ein- Und Aussteigendenzahlen	<b>Kenntnisnahme</b>
	4.4 Qualität des Betriebsablaufs	angemessene Kapazität für Sonder- oder Großveranstaltungen - wir bitten um Konkretisierung?	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt</b>
	4.6 Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst	Wir möchten hier auf die Herausforderungen des Fachkräftemangel hinweisen, Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst wird in einigen Bereichen nur noch eingeschränkt gewährleistet werden können (z.B. Sprachkenntnisse) kann man nur als Vorsorgebetrachtung mit aufnehmen, da in den VU Konzepte bereits vorhanden sind.	<b>Kenntnisnahme</b>
	4.6 Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst	Möglichkeit flexibler Arbeitszeitmodelle setzt voraus, dass Fahrplanmasse vernünftige Dienstplangestaltung hergibt	<b>Kenntnisnahme</b>
	4.6 Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst	Fußnote 61 zu Führerscheinklasse D; Führerschein kann bereits mit 21 erworben werden, Voraussetzung beschleunigte Grundqualifikation, oder alternativ über Ausbildung zum Berufskraftfahrer, dann auch schon mit 18 Jahren	<b>Der Hinweise wird berücksichtigt.</b>
	4.7 Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität	Ausweitung Fahrradtarife - Voraussetzung hierfür ist Mitnahme von Fahrrädern	<b>Kenntnisnahme</b>

Verkehrs-un- ternehmen	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	4.7 Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität	Automatisierter Vertrieb im Fahrzeug - wir bitten um Konkretisierung, was hierunter zu verstehen ist. Automaten im Bus?	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b> Sachverhalt ist dargestellt
	4.7 Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität	Check-in/Check-out Verfahren - geht nur mit VBB. Generell sollte man eine Verschlankung des Tarifangebotes prüfen.	<b>Kenntnisnahme</b>
	4.8 Qualität der Fahrgastinformation	Statt einer Ausweitung von DFIs innerhalb des Landkreises könnte man den Einsatz digitaler Haltestellenaushänge vorsehen. Im Sinne der Barrierefreiheit wären diese eine attraktive Alternative.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b> Sachverhalt ist dargestellt
	5.3 Unterstützende Maßnahmen zur ÖPNV-Vermarktung	Markenbildung und einheitliches Erscheinungsbild von ÖPNV-Informationen, sowohl ÖPNV als auch SPNV - wie soll das umgesetzt werden?	<b>Kenntnisnahme</b> Sachverhalt ist dargestellt
	5.3 Unterstützende Maßnahmen zur ÖPNV-Vermarktung	Auch hier sollte in einer Kosten-Nutzen-Analyse abgewägt werden, welche Maßnahmen zur Erfassung von Leistungs- und Erlösdaten sinnvoll sind.	<b>Kenntnisnahme</b>
	6.7 Investitionsbedarfsplanungen Fahrzeuge und ÖPNV-Infrastruktur	Das Fahrgastaufkommen im On-Demand Verkehr wird auf bis zu 440 Fahrgäste geschätzt, daraus ergibt sich ein Fahrzeugbedarf i.H.v. 24 Fahrzeugen. Auf welcher Basis wurden diese Zahlen ermittelt?	<b>Kenntnisnahme</b> Es wurden vergleiche mit bestehenden On-Demand Services vorgenommen.

Verkehrs-unternehmen	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	Anhang	A 4 - Istdarstellung unseres Fahrplanangebotes vom Jahr 2021/2022	<b>Kenntnisnahme</b>
	Anhang	A 6 - Auflistung sämtlicher im Landkreis Prignitz befindlichen Schulen mit der entsprechenden Schüleranzahl, jedoch fehlt die Spalte der Fahrschüler und auch das Zeitfenster Stand vom .... Fehlt	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b> Zahlen liegen nicht vor
		A 7 -Abbildungen 1 - 3 der Stadtverkehre Perleberg, Pritzwalk, Wittenberge Linienverlauf fehlt	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b> Linienverlauf für diese Darstellung nicht relevant.
Deutsche Eisenbahn Service AG, Herr Dr. Ralf Böhme, 15.3.2024	Allgemein	Hierarchisierung des Verkehrsangebotes, d.h. einerseits attraktive Verkehrsangebote auf nachfragestärkeren Hauptstrecken zur Anbindung oder Verbindung von ländlichen Zentren und andererseits akzeptable Grundversorgung außerhalb der der o.g. Hauptstrecken z.B. durch Einsatz von Rufbussen	<b>Kenntnisnahme</b>
	Allgemein	Beachtung der Verhältnismäßigkeit, d.h. die Finanzierung der Grundversorgung sollte nicht die Finanzierung der o.g. Hauptstrecken gefährden.	<b>Kenntnisnahme</b>
	Allgemein	Die PlusBus-Linien sollten ausgebaut werden, insbesondere die vorhandenen Plus-Bus-Linien sollten fortgeführt werden.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b> Es besteht keine ausreichende Nachfrage um das PlusBus Angebot auszubauen.

Verkehrs-un- ternehmen	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	Allgemein	Zur Herstellung der Benutzbarkeit des ÖPNV sollte der Linienbusverkehr, entsprechend wie der SPNV nach dem Planungsprinzip des Integralen Taktfahrplan mit starker Ausrichtung an Knoten und Anschlüssen ausgerichtet werden, auch um dessen Attraktivität zu sichern und dem Bahnverkehr Fahrgäste zuzuführen.	<b>Kenntnisnahme</b>
	3.3.4 Bedienvorgaben Leistungsnetz	Beispielsweise verkehren auf der Plusbuslinie 944 Wittenberge – Lenzen im Status Quo 16 Fahrtenpaare/Tag, zukünftig sollen es 5 Fahrtenpaare sein. Die vorhandene PlusBus-Linie 944 und die PlusBus-ähnliche Linie 945 sollen deshalb mindestens mit der gleichen Fahrtenzahl weitergeführt werden und neue PlusBus-Linien sollen eingeführt werden, um ein starkes attraktives Grundnetz als Zubringer zum SPNV anzubieten.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b>  Es besteht keine ausreichende Nachfrage um das PlusBus Angebot auszubauen.  Durch das Geplante Angebot besteht immer eine Verknüpfung mit dem SPNV.
	3.3.4 Bedienvorgaben Leistungsnetz	Um bei begrenzten finanziellen Mitteln möglichst viele potentielle Fahrgäste zu erreichen, wovon immer ein Teil auch auf die Bahn umsteigt, ist auf Relationen, auf denen viele Fahrgäste zu erwarten sind, ein dichter getaktetes Angebot sinnvoll, während auf erwartbar weniger nachfragestarken Relationen auch eine geringere Taktfrequenz möglich ist. Abbildung 2 zeigt Überlegungen unsererseits, wie eine entsprechende Hierarchisierung ausgestaltet sein könnte	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt</b>  Das geplante Angebot deckt die Nachfrage ab. Durch Kombination aus Schülerverkehrsnetz und Leistungsnetz wird in den nachfragestarken Zeiten ein optimales Angebot geschaffen.

Verkehrs-unternehmen	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		<p> <span style="color: green;">█</span> Vorschlag 1h-Takt  <span style="color: orange;">█</span> Vorschlag 2h-Takt  <span style="color: red;">█</span> Vorschlag Beibehaltung bisheriges Angebot, da Bahnparallelverkehr  <span style="color: green;">█</span> 1h-Takt durch Überlagerung zweier  <span style="color: green;">█</span> Strecken im 2h-Takt  <span style="color: green;">█</span> (grün=Bus, schwarz=Zug)                      } wichtiger Anschluss                      ⊕ Taktknoten                 </p>  <p><i>Abbildung 2: Vorschläge/Ideen der DESAG für eine Netzhierarchisierung</i></p>	
	<p>4.1.2 Anschlusssicherung und Anschlussqualität</p>	<p>Landes- und kreisgrenzüberschreitende Verbindungen sind für einen benutzbaren ÖPNV besonders relevant, da die Fahrtwünsche der Einwohner über Grenzen hinweg gehen. Diese sollten mit den Linien der Nachbarlandkreise verknüpft sein. Gerade für die RB 74 sind die einbrechenden Verkehre aus Mecklenburg-</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Der vorliegende Entwurf sieht eine optimale Verknüpfung mit dem SPNV vor.</p>

Verkehrs-unternehmen	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Vorpommern (Linie 735) für deren Fortbestehen essenziell. Dafür muss insbesondere diese Linie 735 optimal mit der Bahn verknüpft werden.	
	4.1.2 Anschlussicherung und Anschlussqualität	Die Buslinien sollen an den Zugangsstellen des im Takt verkehrenden Eisenbahnverkehrs mit diesem verknüpft werden. Um attraktive Übergangszeiten zu ermöglichen, ist eine Vertaktung und Anschlussoptimierung im Rahmen einer Erstellung eines Integralen Taktfahrplans essenziell. Dafür ist zu prüfen an welchen Zugangsstellen Infrastrukturmaßnahmen notwendig sind, um kurze Fußwege zwischen Bus und Bahn zu ermöglichen.	<b>Kenntnisnahme</b>  Der vorliegende Entwurf sieht eine optimale Verknüpfung mit dem SPNV vor.
	3.3.5 Einsatz flexibler Bedienformen im kommunalen ÖPNV	Die On-Demand-Netzebene sollte hauptsächlich als Zubringer zu den Bus- und Zuglinien fungieren und nicht parallel zum regulären Bus- und Zugverkehr Fahrgäste befördern. Dabei sollten On-Demand-Verkehre vor allem in den Tagesrandlagen das Busangebot ergänzen bzw. der Erschließung der „letzten Meile“ dienen – für eine Steigerung der Anbindungsqualität kleiner(er) Ortschaften (wie in Nachbarlandkreisen bereits erfolgreich realisiert.) Deshalb sind an allen SPNV-Zugangshaltstellen (u.a. Brügge und Falkenhagen) die infrastrukturellen Voraussetzungen für den Halt der On-Demand-Verkehre zu schaffen sowie in der On-Demand-Software Parallelverkehre zur Bahn auszuschließen	<b>Kenntnisnahme</b>
	6. ÖPNV-Management, ÖPNV-Leistungserbringung, Investition und Finanzierung	Das kürzlich beschlossene Mobilitätsgesetz Brandenburg sieht eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im ländlichen Raum vor. Die künftige Finanzierung des ÖPNV-Angebotes wird in der Folge überarbeitet. Nach uns vorliegenden ersten Informationen ist es absehbar, dass hochwertige fahrplanmäßige Busverbindungen (PlusBus) durch das Land Brandenburg finanziell bessergestellt werden. Daraus ist nach gegenwärtigen Stand aus unserer Sicht ableitbar, dass mit einem Nahverkehrsplan, der diese sich abzeichnende Entwicklung planerisch vorbereitet, ein Brandenburger Landkreis potenzielle Finanzierungsvorteile für sich generieren kann. Das lässt aber gleichzeitig umgekehrt durchaus den Schluss zu, dass mit einer überdurchschnittlichen Orientierung auf On-Demand-Angebote ein Brandenburger Landkreis derartigen Optionen nicht erschließen könnte.	<b>Kenntnisnahme</b>

Verkehrs-un- ternehmen	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	3.3.4 Bedienvorgaben Leistungsnetz	<p>Auf mehreren Relationen des Leistungsnetzes (NVP-Entwurf Seite 68) sind Parallelverkehre mit der Bahn ersichtlich, die dazu führen, dass der Bus der Bahn Fahrgäste wegnimmt, wodurch gerade die kleineren Bahnstrecken (RB 73 und 74) noch stärker gefährdet werden.</p> <p>Auf Relationen auf denen die Bahn einen attraktiven Takt und eine hohe Reisegeschwindigkeit anbietet, wird empfohlen, die Relation in das On-Demand-Netz aufzunehmen und die Kilometerleistung auf wichtige Relationen zu verlagern (siehe Punkt I).</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die dargestellten Relationen sind als Korridore zu verstehen. Parallelverkehre sind nicht vorgesehen.</p>
		<p>Auf Relationen bei denen die Bahn nicht den gewünschten Takt erbringt, empfehlen wir die gewünschte Taktung durch die Überlagerung von Bus und Bahn zu erreichen, wobei immer in den Stunden kein Bus verkehrt, in denen die Bahn verkehrt. Dies betrifft folgende Bahn-Bus-Relationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Pritzwalk – Meyenburg: Bus verkehrt nur in den Stunden in denen RB 74 nicht verkehrt, dadurch Überlagerung zu Stundentakt;</li> <li>-Pritzwalk – Kyritz: Bus verkehrt nur in den Stunden in denen RB 73 nicht verkehrt, dadurch Überlagerung zu Stundentakt;</li> <li>-Karstädt – Perleberg: Überlagerung zu Stundentakt aus 2h-Takt Bahnverbindung RE 8 / RE 6 über Wittenberge und 2h-Takt Direktbus (gleiche Fahrzeiten).</li> </ul> <p>Um einen einheitlichen merkbaren Takt zu ermöglichen, sind Maßnahmen zu treffen, die ähnliche Fahrzeiten zwischen Bus und Bahn ermöglichen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>
		<p>Unter der Annahme, dass der Bahnfahrplan des RE 6 und der 2. RegionalExpress Berlin –Rostock in Pritzwalk einen Knoten zur Minute 30 bilden, ergeben sich für die Abstimmung des straßengebundenen ÖPNV mit dem Bahnverkehr eine Reihe von Anpassungsbedarfen.</p> <p>Im Rahmen des Konzeptes „2. RegionalExpress Berlin – Rostock“, der über Neustadt (Dosse),Pritzwalk und Meyenburg führen soll, entwickelt sich Pritzwalk als Halbknoten zu einer der zentralen ÖPNV-Drehscheiben der Prignitz. Zur Minute 30 treffen sich dann in Pritzwalk die Züge aller Himmelsrichtungen, sodass zwischen allen Richtungen schnell und einfach umgestiegen werden kann.</p> <p>Der vollständige Knoten zur Minute 30 ermöglicht einen vollständigen Knoten des Busverkehrs, so dass Anschlüssen zwischen allen Buslinien und allen Bahnlinien in</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>

Verkehrs-un- ternehmen	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		<p>allen Richtungen hergestellt werden können. Die infrastrukturellen Voraussetzungen sind durch den neuen Busbahnhof dafür schon hervorragend gegeben.</p> <p>Von diesem Knoten zur Minute 30 profitiert nicht nur der Bahnverkehr, sondern auch die Effizienz des Busverkehrs. Wie in ähnlich gelagerten Fällen (z.B. im „Spree-Neiße-Takt im Landkreis Spree-Neiße“) lässt sich durch einen solchen Knoten der Aufwand für die Schülerbeförderung reduzieren, weil die Fahrten verstärkt für unterschiedliche Fahrtbeziehungen genutzt werden können.</p> <p>Deshalb empfehlen wir, dass der Landkreis in der Fortschreibung seines Nahverkehrsplanes verbindlich erklären sollte, die oben geschilderte Anpassung des straßengebundenen ÖPNV unmittelbar mit dem Start des Konzeptes „2. RegionalExpress Berlin – Rostock“ umzusetzen</p>	