

Nahverkehrsplan ab 2024 Landkreis Prignitz

Beschlussfassung

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

Hervorhebungen für einen effektiven Überblick

Im Folgenden sind die wesentlichen und besonders relevanten Schwerpunkte im Text farblich hervorgehoben.

Inhalt

1.	Politische Zielstellungen und Rahmenbedingungen	12
1.1	Rechtliche Grundlage und Inhalte des NVP	12
1.2	Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben	13
1.2.1	Rechtlicher Rahmen für den kommunalen ÖPNV	13
1.2.2	Rahmenvorgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern	15
1.2.3	Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung	16
1.3	Rahmenvorgaben aus übergeordneten, kreislichen oder kommunalen Planungen und Konzepten	20
1.4	Verkehrspolitische Zielsetzungen	21
2.	Angebots-, Nachfrage- und Strukturdatenentwicklung	25
2.1	Struktur- und Bestandsanalyse	25
2.1.1	Raum- und Verwaltungsstrukturen	25
2.1.2	Verkehrsinfrastruktur	26
2.1.3	Bevölkerungsentwicklung	27
2.1.4	Wirtschaftsstruktur	29
2.1.5	Verflechtung von Beschäftigten im Landkreis Prignitz (Pendelnde)	31
2.1.6	Freizeit- und touristische Schwerpunkte	36
2.2	Schulen und Schülerverkehr	37
2.2.1	Schulstandorte und Entwicklung der Anzahl Schülerinnen und Schüler	37
2.2.2	Beförderung von Schülerinnen und Schülern	39
2.3	Netz und Angebotsentwicklung im Öffentlichen Verkehr	41
2.3.1	Verkehrsangebot im SPNV	41
2.3.2	Fernverkehr	42
2.3.3	Verkehrsangebot im kommunalen ÖPNV	42
2.3.4	Verkehrsangebot im Fährverkehr	47
2.3.5	Alternative Mobilitätsangebote - Sharing und Mitfahrplattformen	47
2.3.6	Fahrzeugeinsatz im kommunalen ÖPNV	48
2.4	Mobilitätsnachfrage	49
2.4.1	Verkehrsverhalten und Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)	49
2.4.2	Pkw-Bestand und Motorisierung	49
2.4.3	Derzeitiges Fahrgastaufkommen im SPNV	51
2.4.4	Derzeitiges Fahrgastaufkommen im kommunalen ÖPNV	52

2.5	Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte	54
2.5.1	Zugangsstellen zum SPNV (Bahnhöfe und Haltepunkte)	54
2.5.2	Zugangsstellen des kommunalen ÖPNV (Haltestellen)	54
2.5.3	Verkehrsträgerverknüpfung	56
2.6	Tarife, Vertrieb, Fahrgastinformation und Marketing	56
2.6.1	Tarife	56
2.6.2	Vertrieb	58
2.6.3	Fahrgastinformation	58
2.6.4	Kundenservice und Marketing	59
2.7	Mängelfeststellung und Handlungsbedarfe: Stärken und Schwächen vorhandenes Angebot sowie Erfolgskontrolle derzeitiger NVP	60
2.7.1	Erfolgskontrolle derzeitiger NVP und Bewertung des vorhandenen Verkehrsangebotes	60
2.7.2	Handlungsbedarf aus Sicht des derzeitigen Verkehrsangebots	61
3.	Angebotsvorgaben für den kommunalen ÖPNV	63
3.1	Elemente des Angebotskonzeptes	63
3.2	Vorgaben zur Erschließungsqualität	64
3.2.1	Sicherung der räumlichen Mindesterschließung	64
3.2.2	Haltestelleneinzugsbereiche	65
3.3	Vorgaben zur Angebotsqualität	65
3.3.1	Grundansatz zur Definition einer ausreichenden Verkehrsbedienung	65
3.3.2	Netzhierarchie für das Netz des kommunalen ÖPNV	66
3.3.3	Verbindungsrelationen im Leistungsnetz	70
3.3.4	Bedienvorgaben Leistungsnetz	70
3.3.5	Einsatz flexibler Bedienformen im kommunalen ÖPNV	71
3.3.6	Verbindungsrelationen, Bedienvorgaben und Orientierungswerte für die Stadtverkehre	73
3.4	Anforderungen an die Beförderung von Schülerinnen und Schülern	75
3.5	Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem kommunalen ÖPNV	78
4.	Qualitätskonzept - Qualitätsvorgaben für den kommunalen ÖPNV	79
4.1	Vorgaben zur Vernetzungsqualität: Anschlüsse und Verknüpfungspunkte	79
4.1.1	Grundsätze zur Vernetzung von öffentlicher Mobilität	79
4.1.2	Anschlussicherung und Anschlussqualität	79
4.1.3	Verknüpfungspunkte	80
4.1.4	Verknüpfung zwischen ÖPNV und Elbfährverkehren	81
4.1.5	Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad	82
4.1.6	Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV (inkl. Taxi)	83
4.1.7	Weiterentwicklung von Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsstationen	83

4.2	Infrastrukturqualität Haltestellen	84
4.3	Fahrzeugqualität	87
4.4	Qualität des Betriebsablaufs	89
4.5	Dienstleistungsqualität	91
4.6	Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst	91
4.7	Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität	92
4.8	Qualität der Fahrgastinformation	93
4.9	Zukunftskonzept	96
4.9.1	Nachhaltigkeits- und Umweltstandards	96
4.9.2	Optionen und Möglichkeiten der Automatisierung und Autonomisierung des ÖPNV	97
4.10	Anforderungen zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV sowie Ausnahmeregelungen	98
4.10.1	Rechtsgrundlagen	98
4.10.2	Attraktivitätssteigerung durch Barrierefreiheit	99
4.10.3	Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit	104
4.10.4	Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung	104
4.11	Anforderungen und Maßnahmen in Notfällen	106
5.	Zielkonzept – Maßnahmenplan für den ÖPNV	107
5.1	Maßnahmen im Schienenverkehr	107
5.2	Maßnahmen im kommunalen ÖPNV	110
5.2.1	Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Bedienungshäufigkeit	110
5.2.2	Verbesserung der Anbindung von Gewerbegebieten	110
5.2.3	Prüfung der ÖPNV-Anbindung neuer und bestehender Wohngebiete sowie von Standorten der Daseinsvorsorge	111
5.2.4	Weiterentwicklung touristischer Verkehre zur Anbindung Freizeit- und touristischer Schwerpunkte	112
5.2.5	Weitere Maßnahmen im Bereich des Kreisgebietes	112
5.3	Unterstützende Maßnahmen zur ÖPNV-Vermarktung	113
6.	ÖPNV-Management, ÖPNV-Leistungserbringung, Investition und Finanzierung	114
6.1	ÖPNV-Management und ÖPNV-Organisation	114
6.1.1	Nahverkehrsbeirat	114
6.1.2	Aufgabenträgerorganisation und Koordination	114
6.1.3	Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation	114
6.2	Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg	116
6.3	Controlling und Qualitätssteuerung	117
6.4	Linienbündelung	118
6.5	Vorgesehene Form der Leistungsvergabe	118
6.6	Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und finanzieller Handlungsrahmen des kommunalen ÖPNV	118
6.6.1	Finanzierungssystematik für den kommunalen ÖPNV	118

6.7	Investitionsbedarfsplanungen Fahrzeuge und ÖPNV-Infrastruktur	120
7.	Literaturverzeichnis	122
Abbildungen		7
Tabellen		8
Abkürzungsverzeichnis		10

Abbildungen

Abbildung 1:	Zentrale Orte und Raumkategorien im Landkreis Prignitz	17
Abbildung 2:	Raum- und Verwaltungsstruktur im Landkreis Prignitz	25
Abbildung 3:	Übergeordnete Straßen- und Schieneninfrastruktur im Landkreis Prignitz	26
Abbildung 4:	Gewerbegebiete im Landkreis Prignitz	30
Abbildung 5:	Einpendelnde in den Landkreis Prignitz	32
Abbildung 6:	Auspendelnde aus dem Landkreis Prignitz	33
Abbildung 7:	Pendelnde innerhalb des Landkreises Prignitz	34
Abbildung 8:	Schulstandorte allgemeinbildende Schulen im Landkreis Prignitz im Schuljahr 2021/2022	38
Abbildung 9:	Prognose der Schülerzahlen je Schuljahr im Landkreis Prignitz	39
Abbildung 10:	Quelle-Ziel-Beziehungen zwischen Schulstandort und Wohnort der Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2021/2022	40
Abbildung 11:	Status quo ÖPNV-Netz im Landkreis Prignitz (Übersicht)	43
Abbildung 12:	Derzeitige Netzkategorien des kommunalen ÖPNV im Landkreis Prignitz	44
Abbildung 13:	Entwicklung der Betriebsleistung im kommunalen ÖPNV	45
Abbildung 14:	Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)	49
Abbildung 15:	Entwicklung des Motorisierungsgrades 2015 bis 2021	51
Abbildung 16:	Erschließungsbedarfe auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen	55
Abbildung 17:	Ebenen zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im kommunalen ÖPNV	64
Abbildung 18:	Wesentliche Planungsprämissen zur Festlegung von Netzhierarchie und Bedienstandards	66
Abbildung 19:	Netzebenen im Landkreis Prignitz	67
Abbildung 20:	Leistungsnetz	68
Abbildung 21:	Schülerbeförderungsnetz	69
Abbildung 22:	Mögliche Gestaltung flexibler Bedienformen	71
Abbildung 23:	Stadtverkehr Perleberg	73
Abbildung 24:	Stadtverkehr Pritzwalk	74
Abbildung 25:	Stadtverkehr Wittenberge	74

Abbildung 26:	Finanzierungsgrundsätze für den kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg	119
---------------	---	-----

Tabellen

Tabelle 1:	Maßnahmen des LNVP zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs	19
Tabelle 2:	Bevölkerungsprognose nach Ämtern und amtsfreien Kommunen im Landkreis Prignitz	28
Tabelle 3:	Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Prignitz	31
Tabelle 4:	Top 10 der aufkommensstärksten Ein- und Auspendelndenströme des Landkreises Prignitz	35
Tabelle 5:	Top 10 der aufkommensstärksten Pendelndenströme innerhalb des Landkreises Prignitz	35
Tabelle 6:	Entwicklung Gästeankünfte 2015 bis 2023 im Landkreis Prignitz	37
Tabelle 7:	Schulen und Schülerzahlen im Schuljahr 2021/2022	37
Tabelle 8:	Status quo der SPNV-Angebote 2022 im Landkreis Prignitz	41
Tabelle 9:	Verkehrsunternehmen und Liniengenehmigungen inkl. Laufzeit	45
Tabelle 10:	Bestand an zugelassenen Pkw im Landkreis Prignitz 2021 sowie Veränderung gegenüber 2015	50
Tabelle 11:	Tägliches Fahrgastaufkommen (Summe Ein- und Aussteigende) im SPNV	51
Tabelle 12:	Wichtige derzeitige Verknüpfungspunkte mit dem kommunalen ÖPNV im Landkreis Prignitz	56
Tabelle 13:	Haltestelleneinzugsbereiche zur Sicherung der räumlichen Mindesterschließung	65
Tabelle 14:	Verbindungsrelationen der Netzebene Leistungsnetz	70
Tabelle 15:	Vorstellung zur Bedienqualität des Leistungsnetzes	70
Tabelle 16:	Bedienvorgaben Stadtverkehre	75
Tabelle 17:	Empfehlung für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern	77
Tabelle 18:	Verkehrsrelevante Orte am Leistungsnetz des Landkreises Prignitz	81
Tabelle 19:	Haltestellenkategorien nach Ein- und Aussteigendenzahlen	85
Tabelle 20:	Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie	86

Tabelle 21:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV	100
Tabelle 22:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen	101
Tabelle 23:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunft- und Informationssystemen	102
Tabelle 24:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit im Betrieb und in der Unterhaltung der Infrastruktur	103

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
Abs.	Absatz
AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
Art.	Artikel
B	Bundesstraße
B+R	Bike and Ride
BAB	Bundesautobahn
BbgBGG	Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz)
BbgSchulG	Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz)
BER	Flughafen Berlin-Brandenburg
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BKG	Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
BU	Berliner Umland
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EG	Europäische Gemeinschaft
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz)
EU	Europäische Union
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
GVBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
KAG BB	Kommunalabgabengesetz für das Land Brandenburg
LBV	Landesamt für Bauen und Verkehr
LEP HR	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg
LNVP	Landesnahverkehrsplan Brandenburg
LSA	Lichtsignalanlage
MiD	Mobilität in Deutschland
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg

Abkürzung	Erläuterung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG BB	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
ÖPNVfV	Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung)
ORP	Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
POI	Points of Interest („ <i>interessanter Ort</i> “)
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)
SPfV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TSI PRM	Technische Spezifikation für die Interoperabilität. Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität
üÖPNV	Übriger öffentlicher Personennahverkehr (= kommunaler ÖPNV)
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VO	Verordnung
VVBV	Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren
VVPlusBus	Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren
WMR	Weiterer Metropolenraum
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1. Politische Zielstellungen und Rahmenbedingungen

1.1 Rechtliche Grundlage und Inhalte des NVP

Das ÖPNVG BB bildet die rechtliche Grundlage des vorliegenden Nahverkehrsplans des Landkreises Prignitz. Das ÖPNVG BB regelt den öffentlichen Personennahverkehr auf Schienen, Straßen und Gewässern. Dies beinhaltet sowohl den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch den übrigen öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV).

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im SPNV obliegt nach § 3 Abs. 1 ÖPNVG BB dem Land Brandenburg. In Verbindung mit Abs. 4 ÖPNVG BB ist das Land Brandenburg damit Aufgabenträger des SPNV. Demgegenüber ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im üÖPNV entsprechend § 3 Abs. 3 ÖPNVG BB die freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. In Verbindung mit Abs. 4 ÖPNVG BB sind die Landkreise und kreisfreien Städte **Aufgabenträger des üÖPNV bzw. des kommunalen ÖPNV**.

Der kommunale ÖPNV im Landkreis Prignitz wird entsprechend § 1 ÖPNVG BB bestimmt und umfasst die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr sowie in alternativen Bedienungsformen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Im Landkreis Prignitz umfasst dies damit alle Buslinienverkehre in Form des konventionellen Linienverkehrs und in Form des Bedarfsverkehrs.

Mit der Erarbeitung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum ab 2024 nutzt der Landkreis Prignitz als Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV die Möglichkeit, entsprechend § 8 ÖPNVG BB einen Nahverkehrsplan u.a. mit folgenden Inhalten aufzustellen:

- ◆ Angaben zu Bestand und zur zukünftigen Entwicklung der Netz- und Linienentwicklung bzw. Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots,
- ◆ Angaben zu Bestand und zur erwarteten Entwicklung des Fahrgastaufkommens sowie
- ◆ Angaben zum Investitions- und Finanzierungsbedarf.

1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben

1.2.1 Rechtlicher Rahmen für den kommunalen ÖPNV

Folgende rechtliche Grundlagen und sonstige Vorgaben bilden wichtige Rahmenbedingungen für die Gestaltung des kommunalen ÖPNV im Landkreis Prignitz:

- ◆ Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonentransportsdienste,
- ◆ Verordnung (EU) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personentransportsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates,
- ◆ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1960), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822),
- ◆ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG BB) vom 26. Oktober 1995 (GVBl.I/95, [Nr. 20], S.252), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. Dezember 2017 (GVBl.I/17, [Nr. 30]),
- ◆ Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG) vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691),
- ◆ Mobilitätsdatenverordnung vom 20. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4728), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Juli 2022 (BGBl. I S. 1039),
- ◆ Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S.1467,1468), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 23. Mai 2022 (BGBl. I S. 760),
- ◆ Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz - BbgBGG) vom 11. Februar 2013 (GVBl.I/13 [Nr. 05]), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (GVBl.I/18, [Nr. 38], S.16).

Weitere übergeordnete Rechtsgrundlagen insbesondere zur Sicherung der Finanzierung des kommunalen ÖPNV bestehen mit folgenden Gesetzen:

- ◆ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 16. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2352),
- ◆ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S.100), zuletzt geändert durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S.1328),
- ◆ Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung - ÖPNV-FV) vom

03. Januar 2005 (GVBl.II/05, [Nr. 02], S.42), zuletzt geändert durch Verordnung vom 18. Januar 2018 (GVBl.II/18, [Nr. 4]),
- ◆ Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren (VVBV) vom 12. Dezember 2013 (ABl./14, [Nr. 01], S.3), zuletzt geändert durch Erlass des MIL vom 8. Juni 2017 (ABl./17, [Nr. 27], S.606),
 - ◆ Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (VVPlusBus) vom 24. August 2018 (ABl./18, [Nr. 37], S.843).

Im September 2015 haben sich Bund und Länder darauf geeinigt, die Regionalisierungsmittel bis zum Jahr 2030 fortzuschreiben. Die Mittel wurden ab 2016 auf jährlich acht Milliarden Euro erhöht und in den Folgejahren jährlich mit einer Rate von 1,8 % dynamisiert. Die Aufteilung der Mittel auf die Bundesländer erfolgt nach dem „Kieler Schlüssel“ (Verteilung des Geldes nach Einwohnendenzahl und Zugkilometern), auf den sich die Länder im Oktober 2014 geeinigt hatten. Durch die Einbeziehung der Einwohnendenzahlen erhalten die ostdeutschen Länder mittelfristig sinkende Mittel. Bei einem Bund-Länder-Spitzengespräch wurde am 16. Juni 2016 eine Einigung erzielt. Demnach wird der Bund die Mittel um jährlich 200 Millionen Euro aufstocken, womit die ostdeutschen Länder ihr Verkehrsangebot nicht einschränken müssten. Mit dem „Achten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes“ sollen im Jahr 2022 eine Milliarde Euro mehr für den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs vom Bund bereitgestellt werden. Zudem soll ab 2023 die jährliche Dynamisierungsrate der sogenannten Regionalisierungsmittel von 1,8 Prozent auf drei Prozent erhöht werden. Durch die Erhöhung erhalten die Länder in den Jahren 2022 bis 2031 17,3 Milliarden mehr an Regionalisierungsmitteln. Für die Einführung des Deutschlandtickets sollen die Länder mittel Verlustausgleich unterstützt werden. Mit dem „Neunten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes“ werden den Ländern für die Jahre 2023 bis 2025 1,5 Milliarden Euro jährlich – insgesamt 4,5 Milliarden Euro zur Verfügung gestellt.

Während sich Bund und Länder Ende September 2015 auch auf eine Fortführung des Bundesprogramms der Gemeindeverkehrsfinanzierung (Bundes-GVFG) im bisherigen Umfang nach 2019 verständigt hatten, gibt es für die 2019 ausgelaufene Förderung nach dem EntflechtG keine einheitliche Folgeregelung. Brandenburg hat seitdem in seinen Finanzplänen des Landes Brandenburg die Förderung von Investitionen in den SPNV und kommunalen ÖPNV nach Außerkrafttreten des EntflechtG ab 2020 aus Landesmitteln festgelegt¹.

¹ Vgl. Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg 2018 und 2020.

1.2.2 Rahmenvorgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Der Landkreis Prignitz ist Träger der Beförderung von Schülerinnen und Schülern und als solcher ist eine weitere wesentliche rechtliche Grundlage für den Nahverkehrsplan das Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz - BbgSchulG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 02. August 2002 (GVBl.I/02, [Nr. 08], S.78), zuletzt geändert durch Gesetz vom 05. April 2022 (GVBl.I/22, [Nr. 7]).

Der Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern kommt als integraler Bestandteil des kommunalen ÖPNV-Angebots im Landkreis Prignitz eine besondere Bedeutung zu.

Satzung zur Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Entsprechend § 112 BbgSchulG ist der Landkreis Prignitz Träger der Beförderung von Schülerinnen und Schülern und hat dies in eigener Verantwortung durch Satzung zu regeln. Im Landkreis Prignitz wird dies durch die Satzung des Landkreises Prignitz zur Schülerbeförderung in der Fassung der 9. Änderungssatzung vom 03. Dezember 2020 (in Kraft ab: 01.01.2021) umgesetzt.

Als gleichzeitiger Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV bemüht sich der Landkreis Prignitz – auch gegenüber dem Aufgabenträger des SPNV (Land Brandenburg) – darum, dass die Fahrpläne und Beförderungsleistungen der öffentlichen Verkehrsmittel in seinem Gebiet den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schülern hinreichend Rechnung tragen.

Die Beförderung von Schülerinnen und Schülern soll entsprechend § 112 Abs. 2 BbgSchulG sowie entsprechend § 2 Abs. 5 ÖPNVG BB in Verbindung mit § 43 Ziffer 2 in den ÖPNV eingegliedert werden. Diese Vorgabe wurde im Landkreis Prignitz bereits weitgehend umgesetzt.

Schulentwicklungsplanung des Landkreises Prignitz

Die Schulentwicklungsplanung ist entsprechend dem BbgSchulG eine pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Die Schulentwicklungsplanung schafft gemäß § 102 BbgSchulG eine planerische Grundlage für ein möglichst wohnungsnahes und alle Bildungsgänge umfassendes Schulangebot.

Die aktuell gültige Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung des Landkreises Prignitz für einen Planungszeitraum 2022 - 2027 wurde auf Basis der von den landkreisangehörigen Kommunen sowie den Schulträgern von Schulen in öffentlicher und freier Trägerschaft zur Verfügung gestellten Daten aufgestellt. Der Schulentwicklungsplan weist u.a. das bestehende Schulnetz sowie den künftigen Schulbedarf aus.

1.2.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung

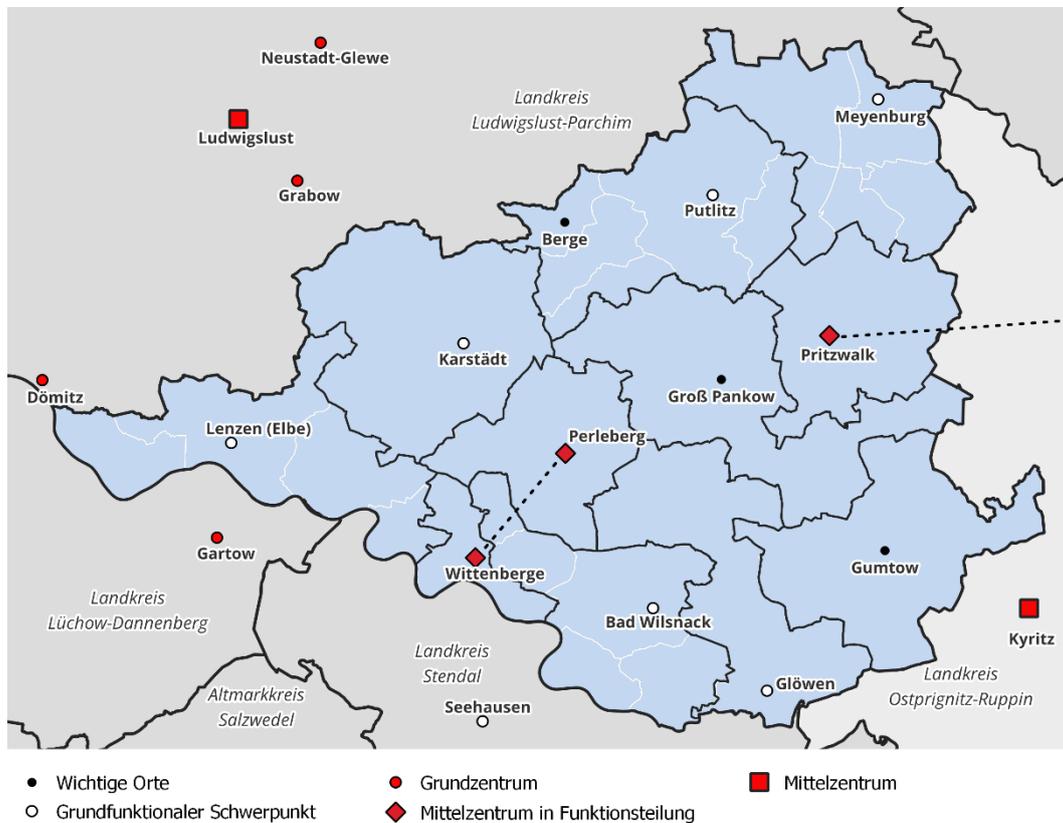
Landesentwicklung

Seit 2019 gilt der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR). Dieser konkretisiert als überörtliche und zusammenfassende Planung die Grundsätze der Raumordnung des am 1. Februar 2008 in Kraft getretenen Landesentwicklungsprogramms 2007 (LEPro 2007) und setzt einen Rahmen für die künftige räumliche Entwicklung in der Hauptstadtregion. Der LEP HR schreibt ein System Zentraler Orte sowie Vorgaben zur Sicherung der großräumigen und überregionalen Erreichbarkeiten und Verkehrsverbindungen fest.

Der LEP HR weist **Wittenberge und Perleberg sowie Pritzwalk** und Wittstock/Dosse (Landkreis Ostprignitz-Ruppin) jeweils als **Mittelzentren in Funktionsteilung** aus. Das dem Landkreis Prignitz nächstgelegene **Oberzentrum** ist **Schwerin** (vgl. Abbildung 1). Darüber hinaus sind **Ludwigslust** und **Stendal** und **Neuruppin** als **Mittelzentren** wichtige Zentrale Orte für den Landkreis.

Des Weiteren wird im LEP HR die Hauptstadtregion, die sich aus den Ländern Berlin und Brandenburg zusammensetzt, in verschiedene Strukturräume gegliedert. Es wird nach den drei Strukturräumen Berlin (BE), Berliner Umland (BU) sowie Weiterer Metropolitanraum (WMR) unterschieden (vgl. Abbildung 1). Der Landkreis Prignitz gehört dabei vollständig dem Strukturraum WMR an (überwiegend ländlich strukturiert).

Abbildung 1: Zentrale Orte und Raumkategorien im Landkreis Prignitz



Karte: IGES 2022, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2021.
 Datengrundlage: LEP HR 2019, Regionalplan Prignitz-Oberhavel 2020.

Darüber hinaus definiert der LEP HR mit Bezug zu den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung Erreichbarkeitsziele. Diese sind als **anzustrebende Zielwerte** zu verstehen:

- ◆ Erreichbarkeit Mittelzentren aus Wohnstandorten mit ÖPNV: ≤ 45 Minuten
- ◆ Erreichbarkeit Oberzentren aus Wohnstandorten mit ÖPNV: ≤ 90 Minuten
- ◆ Erreichbarkeit von Mittelzentren zu benachbarten Mittelzentren mit ÖPNV: ≤ 65 Minuten
- ◆ Erreichbarkeit von Oberzentren zu benachbarten Oberzentren mit dem ÖPNV: ≤ 150 Minuten

Die Erreichbarkeit von Schwerin als nächstgelegenes Oberzentrum aus den Mittelzentren (max. 90 Minuten) wird durch das bestehende Angebot im SPNV und kommunalen ÖPNV abgesichert. Die Erreichbarkeit zwischen den Mittelzentren ist ebenfalls innerhalb der geforderten Werte (max. 65 Minuten) sichergestellt.

Ergänzend zu den zentralen Orten werden im Regionalplan Prignitz-Oberhavel grundfunktionale Schwerpunkte ausgewiesen. Diese sollen der Grundversorgung

der Bevölkerung dienen und bedarfsorientiert Wohnen und Angebote der Daseinsvorsorge unterhalb der Ebene der Mittelzentren bündeln². Im Landkreis Prignitz sind dies die Kommunen Bad Wilsnack, Glöwen, Karstädt, Lenzen (Elbe), Meyenburg und Putlitz (vgl. Abbildung 1). Neben den grundfunktionalen Schwerpunkten werden in diesem Nahverkehrsplan auch die wichtigen Orte Berge, Groß Pankow und Gumtow unter dem Begriff wichtige Orte mitgedacht.

Mobilitätsbezogene Ziele der Landesentwicklungsplanung

Der vorliegende NVP berücksichtigt weiterhin folgende Grundsätze und Ziele:

- ◆ Mittelzentren als ÖPNV-Knotenpunkte (Schnittstellen zwischen Schienenverkehr und kommunalem ÖPNV),
- ◆ Sicherstellung einer ÖPNV-Anbindung von Siedlungsnutzungen und regional bedeutsamen Versorgungsschwerpunkten,
- ◆ Sicherstellung einer angemessenen Bedienungsqualität des ÖPNV zur Erreichbarkeit der Ziele des zentralörtlichen Systems auch für nichtmotorisierte Bevölkerungsteile,
- ◆ Sicherstellung der Verbindungsqualitäten und der Erreichbarkeiten als Voraussetzungen für die Gestaltung eines attraktiven ÖPNV bzw. die Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsangebote,
- ◆ Vorrangige Stärkung des ÖPNV zur Reduzierung der Belastungen durch den Straßenverkehr sowie zur Sicherung der Erreichbarkeit auch für nichtmotorisierte Bevölkerungsgruppen (insbesondere auch die zunehmende Zahl älterer Menschen),
- ◆ Ermöglichung einer guten Zugänglichkeit zu ÖPNV-Angeboten zur Minderung der Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr (MIV).

Landesnahverkehrsplan Brandenburg

Die ausreichende Bedienung im SPNV im Landkreis Prignitz ist laut § 3 Abs. 1 ÖPNVG BB grundsätzlich Aufgabe des Landes Brandenburg. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg erstellt auf Grundlage von § 7 ÖPNVG BB alle fünf Jahre einen aktualisierten Landesnahverkehrsplan (LNVP). Dieser enthält unter anderem Zielstellungen zur Gestaltung der landesbedeutsamen Netz- und Linienentwicklung insbesondere für den SPNV. Der LNVP 2023 bis 2027 ist am 14. September 2023 in Kraft getreten.

Daneben werden Zielkonzepte zur Weiterentwicklung des integrierten Verkehrssystems, z.B. zur Verbesserung eines abgestimmten Verkehrsangebotes zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV sowie zum Anschlussmanagement Bahn/Bus, definiert. Der LNVP weist u.a. die in Tabelle 1 dargestellten und für den NVP relevanten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs aus. Dabei werden im LNVP auch konkrete Maßnahmen zur Entwicklung der Infrastruktur in der Hauptstadtregion im Rahmen des Projektes i2030 beschrieben.

² Vgl. LEP HR 2019.

Tabelle 1: Maßnahmen des LNVP zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs

Maßnahmenkategorie	Maßnahmen
Weiterentwicklung des liniengebundenen Busverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Umsetzung von Taktsystemen inkl. Taktverdichtungen ◆ Ausweitung Angebot im Spät- und Wochenendverkehr ◆ Bevorrechtigungen und Beschleunigungen des ÖPNV, u.a. Errichtung Busspuren sowie Installation von ÖPNV-Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen ◆ Schülerverkehre und Fahrplanabstimmung: Fahrplanbasierte Flexibilisierung von Schulanfangszeiten sowie Systematisierung des Schülerverkehrs zur Integration in regulären ÖPNV ◆ Angebots- und Fahrplanabstimmung zwischen SPNV und ÖPNV ◆ Anschlussmanagement: Einsatz von ITCS (Intermodal Transport Control System, deutsch: Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL)) zur Überwachung und Sicherung von Anschlüssen
Maßnahmen ab 2023	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Neue Linienführung RE2 Nauen – Cottbus; Übernahme des Nordostastes im Abschnitt Wismar – Wittenberge – Berlin durch neue Linie RE 8 ◆ Neue Linie RE 8 Wismar – Wittenberge – Berlin – Flughafen BER und RE 8 Berlin – Elsterwerda/Finsterwalde (Niederlausitz) (nach Inbetriebnahme Dresdner Bahn Durchbindung der Linie auf Laufweg Wismar – Wittenberge – Berlin – Elsterwerda/ Finsterwalde (Niederlausitz)) ◆ RE 8 Bedienung im 60-Min-Takt; Abschnitt Wismar – Wittenberge mit Bedienung im 120-Min-Takt ◆ RE6 Wittenberge – Berlin; Neuer Endpunkt Berlin-Charlottenburg statt bisher Berlin-Gesundbrunnen
Maßnahmen ab 2027	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Linie RE 8 mit Bedienung Wismar – Wittenberge – Berlin – Elsterwerda/Finsterwalde (Niederlausitz) nach Inbetriebnahme Dresdner Bahn ◆ RB17 Wismar – Ludwigslust – Wittenberge: Verlängerung von Einzelfahrten der RB17 bis Wittenberge ◆ Taktknoten: SPNV-Zugangsstelle Wittenberge als Anschlussknoten zur Minute 0
Projekt i2030	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Untersuchung des Korridors PrignitzExpress / Velten (Einbindung Regionalverkehr über die Kremmener Bahn) ◆ Einbindung des Regionalverkehrs nach Berlin-Gesundbrunnen
Horizont 2030+	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 60-Min-Takt Wittenberge – Karstädt (– Wismar)
SPNV-Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Strecke Berlin – Hamburg: Bahnhof Wittenberge: Weitere Bahnsteigkante, zusätzliche Weichenverbindungen, Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik ◆ Erhöhung Bahnsteig auf 76 cm in Bad Wilsnack und Glöwen ◆ Strecke Wittenberge – Wittstock (Dosse) – Neuruppin West: Neubau 3 Durchlässe, Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik

Quelle: MIL 2018 und MIL 2022.

Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg

Anfang Februar 2017 beschloss das Kabinett die Mobilitätsstrategie 2030 zur Sicherung der Mobilität im Land Brandenburg, deren Fokus auf der Stärkung des umweltfreundlichen Verkehrs, insbesondere des Schienennahverkehrs, liegt. Die Mobilitätsstrategie 2030 des Landes wurde am 29. August 2023 vom Kabinett beschlossen.

Die Strategie ist das Leitbild für die Mobilitätspolitik der Landesregierung bis zum Jahr 2030. Es wird eng verknüpft mit den Zielen für die Stadtentwicklung und den Wohnungsbau und den Festlegungen des LEP HR.

Die Mobilitätsstrategie zielt u.a. auf einen einheitlichen Takt im Nahverkehr auf der Schiene und auf die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs sowie des Rad- und Fußverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr ab. Der Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehr soll bis 2030 von bisher 47,0 % (2008) auf mehr als 50,0 % angehoben werden. Im Koalitionsvertrag der Brandenburg-Koalition wurde 2019 festgelegt, dass die Mobilitätsstrategie hinsichtlich der angestrebten Anteile des Umweltverbundes am Gesamtverkehr (60,0 % bis 2030) überarbeitet werden soll³.

Die acht Kernziele der Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg lauten:

- ◆ Die Europäische Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg mobilisieren,
- ◆ Mobilität in allen Landesteilen bedarfsgerecht sichern,
- ◆ Mobilität als aktive Wachstums- und Strukturpolitik ausgestalten,
- ◆ Infrastrukturen bedarfsgerecht anpassen, erhalten und entwickeln,
- ◆ Zielgruppen- und bedürfnisgerechte Mobilität sichern,
- ◆ Mobilität umweltfreundlich gestalten,
- ◆ Digitalisierung nutzen, Mobilitätslösungen kommunizieren und vernetzen,
- ◆ Mobilität sozial gerecht und verkehrssicher gestalten.⁴

1.3 Rahmenvorgaben aus übergeordneten, kreislichen oder kommunalen Planungen und Konzepten

Neben Aspekten der Raumordnung und Bauleitplanung liegen weitere Rahmen- und Einzelplanungen vor, die als verkehrspolitische Vorgaben und Entwicklungslinien zu berücksichtigen sind und Einfluss auf die Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV des Landkreises Prignitz haben bzw. haben könnten. Bei der Erstellung des NVP wurden daher u.a. die nachfolgenden Planungen und Konzepte berücksichtigt:

- ◆ Derzeit gültiger Nahverkehrsplan des Landkreises Prignitz,
- ◆ Nahverkehrspläne der angrenzenden Landkreise,

³ Vgl. https://www.brandenburg.de/media/bb1.a.3833.de/Koalitionsvertrag_Endfassung.pdf zuletzt abgerufen am 13.04.2022.

⁴ Vgl. MIL 2017.

- ◆ Korridoruntersuchungen des VBB⁵,
- ◆ Bike+Ride / Park+Ride im Land Brandenburg⁶,
- ◆ Verkehrskonzept für die Region Prignitz-Ruppin⁷,
- ◆ Berichte der Raumbewertung - Kreisprofil Prignitz⁸,
- ◆ Regionales Energiekonzept 2021 - Prignitz-Oberhavel⁹,
- ◆ Weitere Konzepte der Städte und Gemeinden, u.a.:
 - Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2017 der Stadt Wittenberge¹⁰,
 - Integriertes Verkehrskonzept Bahnhofsumfeld Wittenberge¹¹,
 - Nahversorgungskonzept 2030 für die Stadt Wittenberge¹²,
 - Integriertes Stadtentwicklungskonzept Stadt Perleberg¹³,
 - Kommunales Energiekonzept Stadt Perleberg¹⁴,
 - Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2030 und Energetisches Quartierskonzept „Stadtkern und Therme“ Bad Wilsnack¹⁵,
 - Integriertes Stadtentwicklungskonzept Lenzen 2035 (derzeit in Erarbeitung)¹⁶.

1.4 Verkehrspolitische Zielsetzungen

Der Landkreis Prignitz orientiert sich bei der Gestaltung des kommunalen ÖPNV an den **Grundsätzen gemäß § 2 ÖPNVG BB**. Die wesentlichen Grundsätze werden nachfolgend zusammengefasst:

- ◆ Die Sicherstellung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- ◆ Der ÖPNV soll der Verbesserung der Mobilität der Bevölkerung, der Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen, dem Umweltschutz und der Verkehrssicherheit dienen.

⁵ Vgl. VBB (Hrsg.) 2017.

⁶ Vgl. VBB (Hrsg.) 2020.

⁷ Vgl. SPV Spreepfad Verkehr GmbH 2013.

⁸ Vgl. LBV 2018.

⁹ Vgl. Regionale Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel (Hrsg.) 2021.

¹⁰ Vgl. Stadt Wittenberge (Hrsg.) 2017.

¹¹ Vgl. StadtLabor, Träger + Mothes GbR 2020.

¹² Vgl. Consilium GmbH 2019.

¹³ Vgl. B.B.S.M. Brandenburgische Beratungsgesellschaft für Stadterneuerung und Modernisierung mbH 2015.

¹⁴ Vgl. seecon Ingenieure GmbH 2015.

¹⁵ Vgl. BIG Städtebau GmbH 2018.

¹⁶ Vgl. BÜRO BLAU - räume. bildung. dialoge. gemeinnützige GmbH 2020.

- ◆ Der ÖPNV soll so gestaltet werden, dass er eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellt. Durch Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV soll der MIV zurückgeführt werden.
- ◆ Bei der Aufstellung von Landes- und Regionalentwicklungsplänen sowie bei der Bauleitplanung ist darauf hinzuwirken, dass eine verkehrsgerechte Zuordnung von Wohnbereichen zu Arbeits- und Ausbildungsstätten, wie insbesondere Schulen sowie eine angemessene Anbindung dieser Bereiche an öffentliche und private, gewerbliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und an Erholungsbereiche mit Verkehrsmitteln des ÖPNV auf möglichst kurzen Wegen erfolgt.
- ◆ Der ÖPNV ist unter Einbeziehung aller Verkehrsträger als ganzheitliches System zu planen und durchzuführen.
- ◆ An geeigneten Haltepunkten sollen Parkplätze (P+R-Anlagen) und Abstellanlagen für Fahrräder (B+R-Anlagen) geschaffen werden.
- ◆ Das Leistungsangebot des ÖPNV ist grundsätzlich angebotsorientiert zu gestalten. In ländlichen Räumen soll eine angemessene Bedienung mit Leistungen des ÖPNV gewährleistet werden.
- ◆ Insbesondere das in § 2 ÖPNVG BB genannte angebotsorientierte Leistungsangebot des ÖPNV gilt es schrittweise zu entwickeln und auszubauen.
- ◆ Der ÖPNV soll als einheitliches System verfügbar sein. Die Verkehrsbedienung durch die einzelnen Verkehrsträger soll im Rahmen von gegenseitig abgestimmten Fahrplänen, mit gesicherten Übergängen und kurzen Anschlusszeiten an verkehrlichen Knotenpunkten erfolgen. Hierzu zählt auch ein abgestimmtes und einheitliches Erscheinungsbild einschließlich konsistenter Kundeninformation
- ◆ In Gebieten und Zeiten geringer Nachfrage sollen auch alternative Bedienformen des ÖPNV, wie beispielsweise Linientaxi, Rufbus oder Bürgerbus genutzt werden.
- ◆ Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Leistungsangebotes des ÖPNV sollen die spezifischen Bedürfnisse von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen berücksichtigt werden.
- ◆ Zur Wahrung der verkehrlichen Verflechtungen, die sich über die Gebietsgrenzen eines Aufgabenträgers hinaus erstrecken, soll das Nahverkehrsangebot möglichst lückenlos und einheitlich gestaltet werden.

Mobilität ist eine unverzichtbare Voraussetzung, um die Teilnahme aller Menschen am gesellschaftlichen Leben und den Zugang zu Ausbildungs- und Arbeitsplätzen, zu zentralen und unverzichtbaren Dienstleistungen der täglichen Versorgung oder aber im Gesundheitswesen zu sichern sowie die Erreichbarkeit touristischer Infrastrukturen attraktiv zu gestalten. Die zentrale Bedeutung von Mobilität und Erreichbarkeit nimmt im Landkreis dabei weiterhin stetig zu.

Zusätzlich zu den oben genannten gesetzlichen Vorgaben des ÖPNVG BB definiert der Landkreis Prignitz folgende weiterführende regionalspezifische Zielsetzung:

gen¹⁷, die zu einer Verbesserung der Mobilitätsversorgung der Bevölkerung im gesamten Landkreis beitragen sollen. Die Erreichung dieser regionalspezifischen Zielsetzungen ist dabei in einem Gesamtkontext zu sehen, da der NVP nicht alleinig für die Umsetzung dieser Ziele verantwortlich ist.

- ◆ Steigerung des Modal Split-Anteils des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) von derzeit ca. 43,5 %¹⁸ auf über 50,0 %¹⁹ bis zum Jahr 2030, wobei nach Möglichkeit ein Modal-Split Anteil von 60,0 % angestrebt wird²⁰,
- ◆ Erreichung der CO₂-Neutralität der Fahrzeugflotte im kommunalen ÖPNV bis zum Jahr 2030 (auch bilanzielle CO₂-Neutralität möglich) durch den konsequenten Umbau der Fahrzeugflotte unter Berücksichtigung der Vorgaben der Clean Vehicles Directive (= Richtlinie (EU) 2019/1161)²¹ sowie des SaubFahrzeugBeschG (u.a. Einsatz sauberer bzw. emissionsfreier Antriebsformen und Kraftstoffe und somit konsequente Unterstützung klimapolitischer Ziele),
- ◆ Definition landkreisweiter Mindestbedienstandards und Sicherung einer flächenhaften Erreichbarkeit auch im ländlichen Raum,
- ◆ Sicherung und Schaffung integrierter Bahn-, Bus- und Bedarfsverkehre,
- ◆ Stärkung der Rückgratfunktion der SPNV-Angebote, insbesondere durch Erhalt aller SPNV-Strecken und Zugangsstellen,
- ◆ Stärkung der grundfunktionalen Schwerpunkte (u.a. Verbindungs- und Verknüpfungsfunktion untereinander und darüber hinaus)
- ◆ Verbesserung der multimodalen Vernetzung von Schienen- und Busverkehr untereinander sowie mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Radverkehr durch verknüpfende Infrastrukturen und Systeme zur Anschlussicherung,
- ◆ Einsatz bedarfsgesteuerter flexibler Verkehrsangebote in Räumen und Zeiten mit geringer Nachfrage
- ◆ Sicherstellung der Angebotsqualität für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern,

¹⁷ Im Rahmen der Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren wurden die regionalspezifischen Ziele in der Dialogveranstaltung am 03.07.2023 vorgestellt und validiert.

¹⁸ Vgl. MiD 2018b, Nennung Mittelwert aus den Ergebnissen Small Area Schätzung der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) für den Landkreis Prignitz (vgl. Kapitel 2.4.1).

¹⁹ Vgl. MIL 2017 (S. 37).

²⁰ Im Koalitionsvertrag der Brandenburg-Koalition wurde 2019 festgelegt, dass die Mobilitätsstrategie des Landes hinsichtlich der angestrebten Anteile des Umweltverbundes am Gesamtverkehr (60,0 % bis 2030) überarbeitet werden soll (Vgl. https://www.brandenburg.de/media/bb1.a.3833.de/Koalitionsvertrag_Endfassung.pdf zuletzt abgerufen am 13.04.2022). Es ist jedoch zu beachten, dass der Landkreis Prignitz mit 43,5 % Modal Split-Anteil des Umweltverbundes unter den 47,0 % des Landes Brandenburg liegt.

²¹ Zielwert ist ein Anteil von mindestens 45 % „sauberer Fahrzeuge“ an allen neu zu beschaffenden Fahrzeugen bis zum 31. Dezember 2025. Bis 31. Dezember 2030 sollen mindestens 65 % aller neu zu beschaffenden Fahrzeuge „saubere Fahrzeuge“ sein. Dabei soll im Sinne des Gesetzes je Zeitraum die Hälfte der neu zu beschaffenden Fahrzeuge emissionsfrei sein.

- ◆ Fortsetzung der Bestrebungen zur Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV sowie
- ◆ Stärkere Berücksichtigung der Nachfrage im Freizeit- und Tourismusverkehr und Stärkung der ÖPNV-Anbindung relevanter Ziele des touristischen und Freizeitverkehrs.

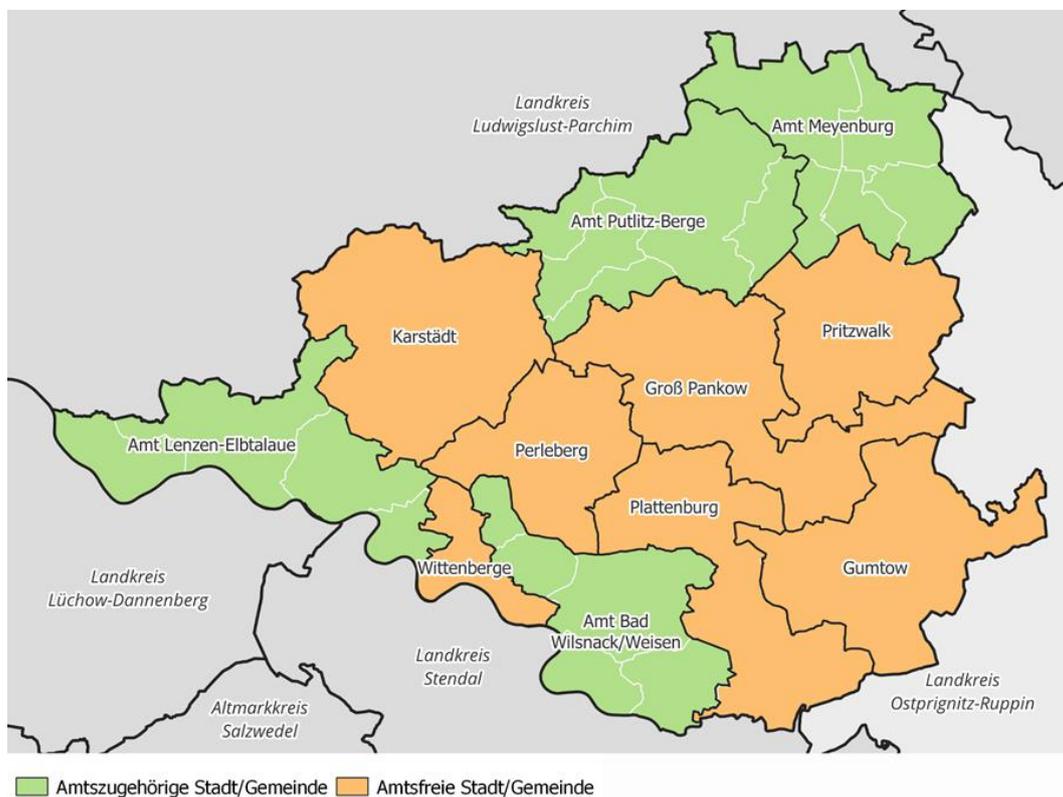
2. Angebots-, Nachfrage- und Strukturdatenentwicklung

2.1 Struktur- und Bestandsanalyse

2.1.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen

Der Landkreis Prignitz liegt im Nordwesten des Landes Brandenburg und gliedert sich in 26 kreisangehörige Kommunen. Diese sind verwaltungsmäßig in 7 amtsfreie Kommunen und 4 Ämter mit 19 zugehörigen Kommunen gegliedert (vgl. Abbildung 2). Sitz der Kreisverwaltung ist Perleberg. Eine Übersicht aller Ämter und deren zugehörigen Gemeinden ist in Anhang A1 dargestellt.

Abbildung 2: Raum- und Verwaltungsstruktur im Landkreis Prignitz



Karte: IGES 2022, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2021.
Datengrundlage: LEP HR 2019.

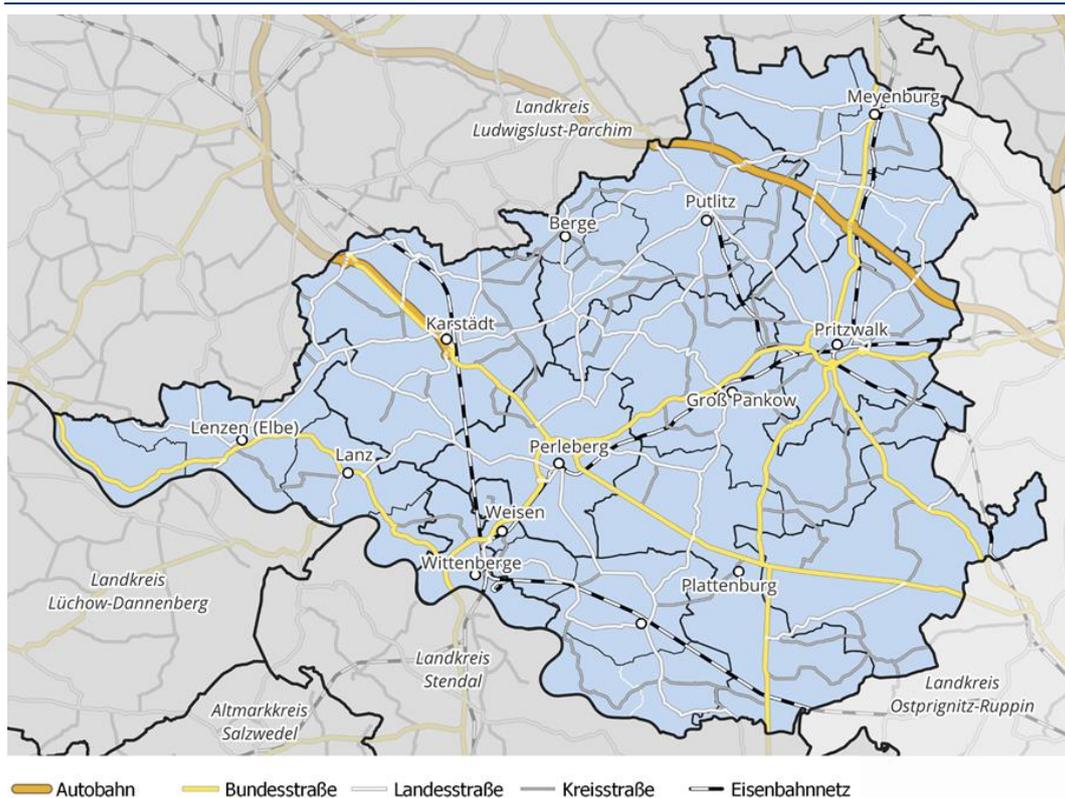
Mit einer Fläche von ca. 2.139 km² gehört der Landkreis Prignitz zu den flächenmäßig größeren Landkreisen im Land Brandenburg.²²

²² Vgl. LBV 2018.

2.1.2 Verkehrsinfrastruktur

Der Landkreis Prignitz wird von einem Netz aus Bundesautobahnen (BAB) und Bundesstraßen (B) im Bereich des **übergeordneten Straßennetzes** erschlossen (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Übergeordnete Straßen- und Schieneninfrastruktur im Landkreis Prignitz



Karte: IGES 2022, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020. © OpenStreetMap Mitwirkende 2021.

Folgendes übergeordnetes Straßennetz erschließt den Landkreis:

- ◆ BAB 24 (Kremmen -) Pritzwalk - Putlitz (- Wittenburg - Hamburg)
- ◆ BAB 14 (Wismar - Ludwigslust -) Karstädt - B 5 - B 189 (- Colbitz - Magdeburg - Nossen)²³
- ◆ B 5 (Hamburg - Ludwigslust -) Groß Warnow - Karstädt - Perleberg - Gumtow (- Berlin - Frankfurt (Oder))
- ◆ B 103 (Rostock - Plau am See -) Meyenburg - Anschlussstelle zur BAB 24 - Pritzwalk - Vehlow (- Kyritz)
- ◆ B 107 Pritzwalk - Garz - Glöwen (- Havelberg - Chemnitz)

²³ Es ist eine Weiterführung bis Wittenberge geplant. Der provisorische Anschluss wird voraussichtlich 2025 fertiggestellt.

- ♦ B 189 (Wittstock/Dosse - Anschlussstelle zur BAB 24 - Heiligengrabe -) Pritzwalk - Groß Pankow - Perleberg - Weisen - Wittenberge (- Seehausen (Altmark) - Magdeburg)
- ♦ B 195 (Zarrentin - Dömitz -) Lenzerwische - Lenzen (Elbe) - Lanz - Cumlosen - Wittenberge

Das Bundesfernstraßennetz wird durch Landes- und Kreisstraßen verdichtet bzw. ergänzt. Von dem übergeordneten Straßennetz ausgehende Gemeindestraßen dienen der Feinerschließung und bilden zusätzliche Verbindungen auf der untergeordneten Straßennetzebene, die nicht bereits durch übergeordnete Straßenverbindungen abgebildet werden, z.B. zwischen Ortsteilen einer Gemeinde.

Der Landkreis Prignitz ist darüber hinaus über verschiedene Streckenabschnitte an den **Schienerverkehr mit Personenverkehr** angebunden (vgl. Abbildung 3 und vgl. auch Tabelle 8 in Kapitel 2.3.1).

2.1.3 Bevölkerungsentwicklung

Zum Stichtag 31.07.2023 lebten ca. 75.990 Einwohnende im Landkreis Prignitz. Die bevölkerungsreichste Kommune ist Wittenberge mit 16.961 Einwohnenden, gefolgt von Perleberg mit 12.093 Einwohnenden und Pritzwalk mit ca. 11.724 Einwohnenden.

Die Bevölkerungsdichte liegt bei ca. 35 EW/km² (Stand 31.07.2023). Damit weist der Landkreis nicht nur im brandenburgischen, sondern auch im gesamt-deutschen Vergleich (zusammen mit dem Altmarkkreis Salzwedel), die niedrigste Bevölkerungsdichte auf.²⁴

Im Jahr 2021 war die Altersstruktur des Landkreises wie folgt zusammengesetzt: Der Anteil der Bevölkerung im Alter von 0 bis unter 15 Jahre liegt bei 11,8 %, von 15 bis 64 Jahre bei 58,9 % und der Anteil der Bevölkerung im Alter 65 Jahre und älter bei 29,3 %.²⁵

Zukünftige Bevölkerungsentwicklung mit Berücksichtigung relevanter Altersgruppen

In der aktuellen Bevölkerungsprognose²⁶ bis 2030 für das Land Brandenburg erfolgt die Betrachtung von drei Varianten für den Landkreis Prignitz. Dabei gehen alle Varianten von einem deutlichen Rückgang der Bevölkerung aus: Untere Variante ca. -10,0 %, mittlere Variante ca. -8,0 % und obere Variante ca. -7,0 % (vgl. auch Tabelle 2).

Die Prognose geht für alle Ämter und amtsfreien Kommunen von einem Bevölkerungsrückgang aus (vgl. Tabelle 2). Dabei werden die stärksten Rückgänge für die

²⁵ Vgl. LBV 2022.

²⁶ Vgl. LBV 2021.

Ämter Lenzen-Elbtalaue (-14,6 %) und Meyenburg (-9,1 %) sowie die Gemeinde Plattenburg (-10,5 %) erwartet.

In der Altersstruktur sind entsprechend der Bevölkerungsentwicklung leichte Veränderungen zu erwarten. Den vorliegenden Prognosedaten der mittleren Variante nach entwickelt sich die Gruppe der unter 15-Jährigen, die für den Schüler- und Ausbildungsverkehr von zentraler Bedeutung ist, relativ konstant. Erwartet wird ein leichter Rückgang um ca. -0,4 % bis zum Jahr 2030. Bei der Gruppe der 15- bis unter 65-Jährigen wird eine Abnahme um ca. -5,8 % und bei der Gruppe der Älteren ab 65 Jahre eine deutliche Zunahme um ca. 6,2 % erwartet.²⁷

Tabelle 2: Bevölkerungsprognose nach Ämtern und amtsfreien Kommunen im Landkreis Prignitz

Amt/amtsfreie Kommune	Bevölkerung 2021	Bevölkerung 2030	Veränderung zu 2021 [%]	Anteil [%] < 15 Jahre 2030	Anteil [%] ≥ 65 Jahre 2030
Amt Bad Wilsnack/Weisen	6.062	5.880	-3,0	12,2	38,7
Amt Lenzen-Elbtalaue	3.931	3.358	-14,6	11,0	41,8
Amt Meyenburg	4.177	3.796	-9,1	11,7	35,7
Amt Putlitz-Berge	4.701	4.405	-6,3	10,0	34,7
Groß Pankow (Prignitz)	3.746	3.526	-5,9	11,0	34,3
Gumtow	3.339	3.088	5,6	10,2	29,9
Karstädt	5.898	5.468	-7,3	11,2	33,0
Perleberg	12.007	11.163	-7,0	13,2	32,8
Plattenburg	3.290	2.946	-10,5	11,9	38,3
Pritzwalk	11.741	10.831	-7,8	10,6	36,0
Wittenberge	16.682	15.543	-6,8	11,0	36,4
Landkreis Prignitz	75.574	70.005	-6,8	11,4	35,5

Daten: Landkreis Prignitz 2022d, LBV 2021. Basisjahr der Prognose ist 2019. Dargestellt ist die mittlere Variante der Bevölkerungsprognose.

²⁷ Vgl. LBV 2021 und LBV 2022.

2.1.4 Wirtschaftsstruktur

Handels-, Industrie- und Gewerbeschwerpunkte

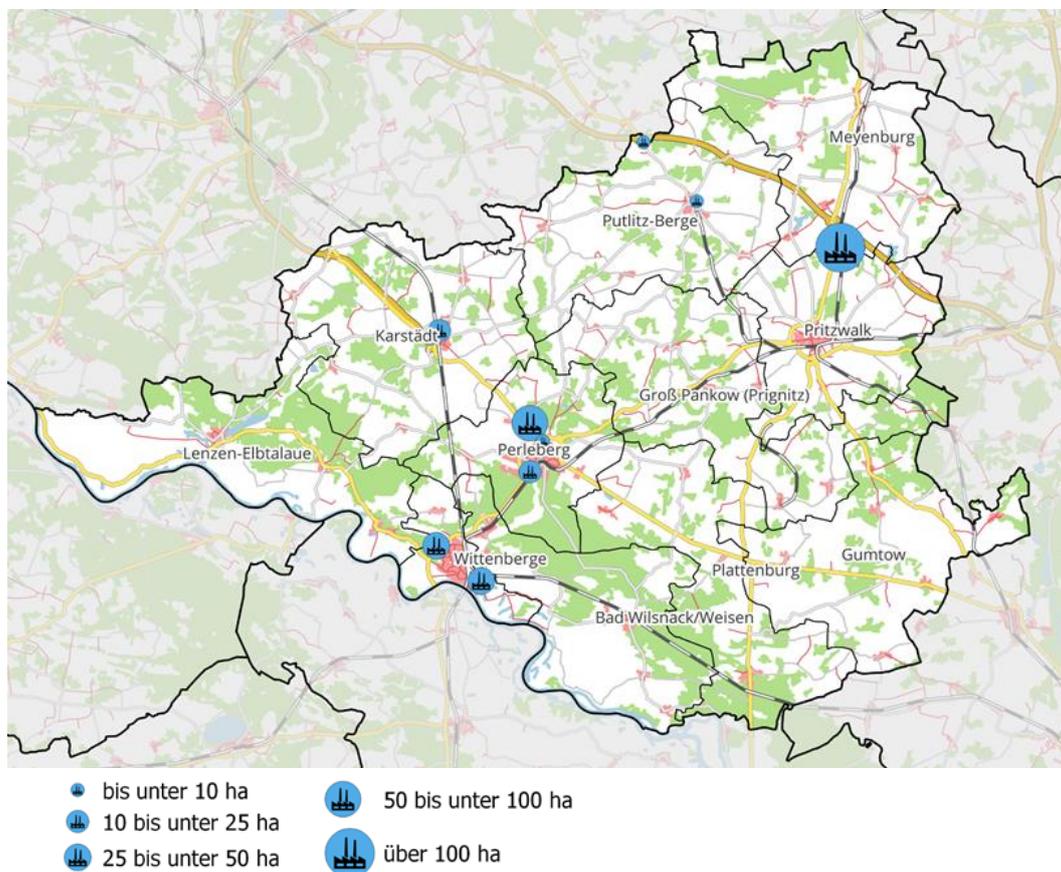
Im Landkreis bestanden im Jahr 2023 1.146 Handwerksbetriebe, sowie 5.157 Unternehmen die der IHK angehören.²⁸ Von hoher Relevanz sind für den Landkreis Prignitz vor allem die Wirtschaftsbereiche verarbeitendes Gewerbe (21,7 % aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten), Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kfz (10,8 %), Heime und Sozialwesen (13,7 %) sowie das Gesundheitswesen (8,3 %). Der größte Wirtschaftssektor ist der Dienstleistungssektor. In diesem sind ca. 64,3 % aller Beschäftigten tätig.²⁹

Die Mehrzahl der Gewerbestandorte im Landkreis Prignitz konzentriert sich in den zentralen Orten im Regionalen Wachstumskern Prignitz (Perleberg, Wittenberge, Karstädt) sowie im Bereich Pritzwalk / Falkenhagen in der Nähe der BAB 24. Darüber hinaus gehört der Binnenhafen Wittenberge zum Regionalen Wachstumskern Prignitz. Eine Übersicht über die Gewerbestandorte bzw. Gewerbegebiete wird in Abbildung 4 dargestellt.

²⁸ Vgl. IHK Potsdam 2023.

²⁹ Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2022c.

Abbildung 4: Gewerbegebiete im Landkreis Prignitz



Karte: IGES 2022, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2021.

Daten: Landkreis Prignitz 2022e und LBV 2019.

Arbeitsmarktentwicklung

Der Landkreis Prignitz weist eine über mehrere Jahre konstant positive Entwicklung bei der Beschäftigungszahl auf (vgl. Tabelle 3). Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erhöht sich ausgehend vom Jahr 2015 bis zum Jahr 2020 um ca. 3,2 %. Gleichzeitig sinkt die Arbeitslosenquote im Jahresdurchschnitt auf ca. 7,8 % im Jahr 2020.

Tabelle 3: Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Prignitz

Jahr	Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	Arbeitslosenquote (Jahresdurchschnitt)
2015	26.506	11,5 %
2016	26.758	10,6 %
2017	26.800	9,1 %
2018	27.085	7,8 %
2019	27.177	7,3 %
2020 ¹	27.344	7,8 %
2021 ¹	28.320	7,5 %

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2022a. Jahr 2021: Bundesagentur für Arbeit 2022c und Landkreis Prignitz 2022a.

Anmerkung: ¹ Der leichte Anstieg der Arbeitslosenquote im Vergleich zum Jahr 2019 lässt sich vermutlich auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie zurückführen.

2.1.5 Verflechtung von Beschäftigten im Landkreis Prignitz (Pendelnde)

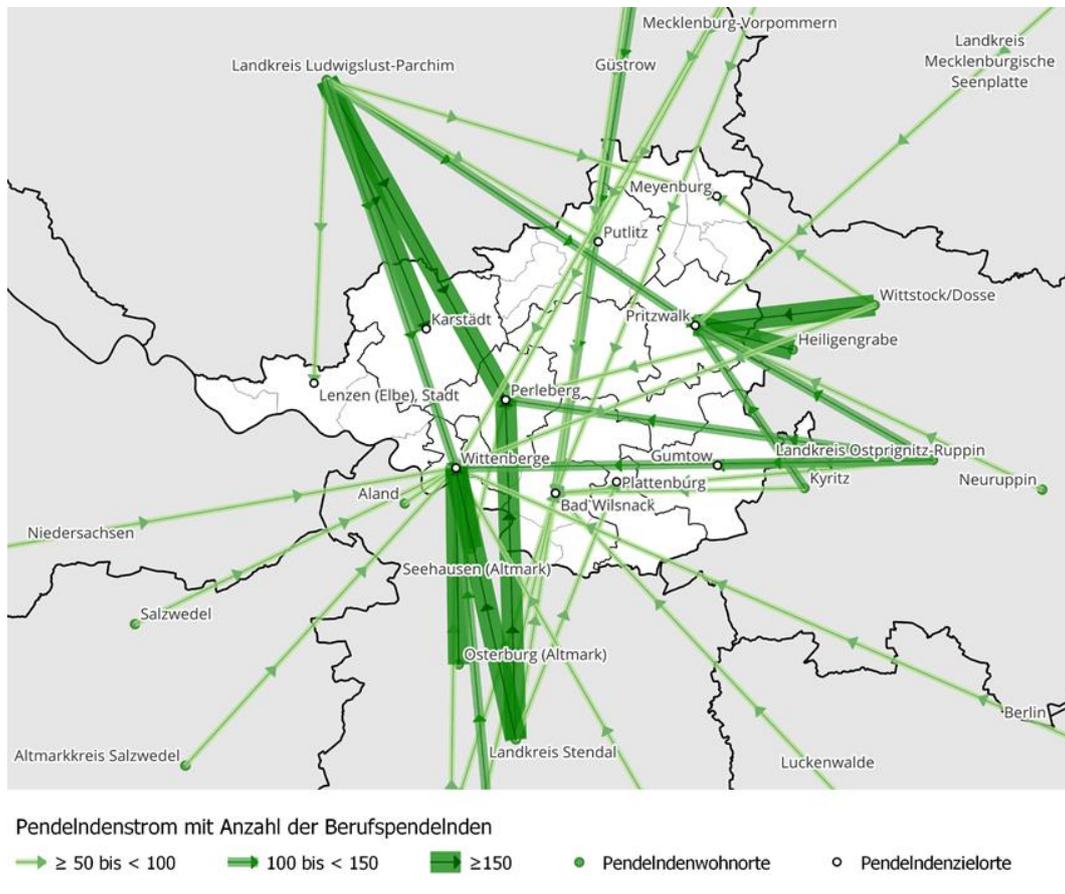
Wichtige Kenngrößen für den Mobilitätsbedarf können aus den Verkehrsverflechtungen von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten abgeleitet werden (Pendelnde). Die Analyse der Pendelndendaten für den Landkreis Prignitz erfolgt auf Grundlage von Daten der Bundesagentur für Arbeit zu Anzahl, Wohn- und Arbeitsort der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Datenstand 30.06.2021).

Ein- und Auspendelnde

Insgesamt werden in den Pendelndendaten ca. 6.145 Einpendelnde sowie ca. 7.494 Auspendelnde ausgewiesen. Etwa 25,7 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis Prignitz haben somit ihren Arbeitsort außerhalb des Landkreises. Der Landkreis weist damit eine eher niedrige Auspendelndenquote im Land Brandenburg auf.³⁰

³⁰ Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2022a.

Abbildung 5: Einpendelnde in den Landkreis Prignitz



Karte: IGES 2022, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2021.

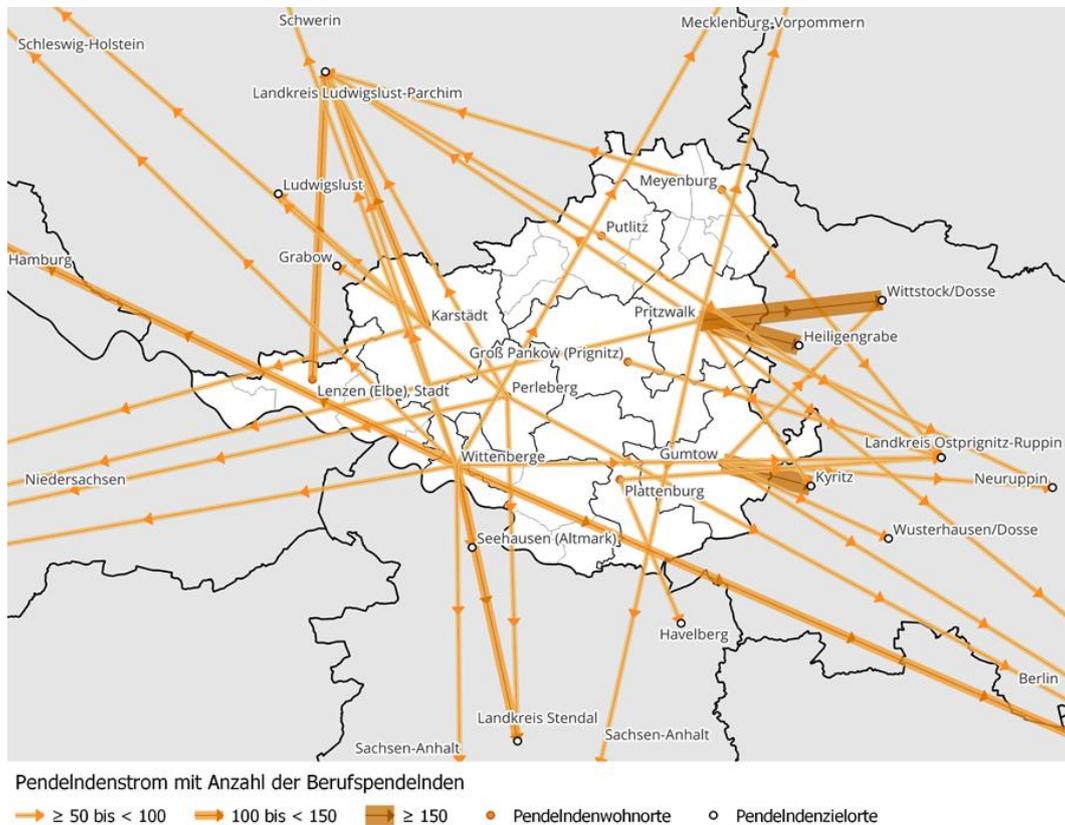
Daten: Bundesagentur für Arbeit 2022b.

Anmerkung: Es werden Pendelndenströme ab 50 Pendelnde auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Kommunen dargestellt.

Die stärksten Pendelndenströme in den Landkreis hinein sind aus dem Landkreis Ostprignitz-Ruppin und dem Altmarkkreis Salzwedel in die Kommunen Pritzwalk und Wittenberge zu verzeichnen. Weiterhin gibt es Verflechtungen aus dem Landkreis Stendal in Richtung Wittenberge sowie aus den Landkreisen Rostock und Ludwigslust-Parchim in Richtung Bad Wilsnack, Karstädt und Perleberg (vgl. Abbildung 5 und auch Tabelle 4).

Bei den Auspendelnden bestehen die stärksten Verknüpfungen aus dem Landkreis nach Ostprignitz-Ruppin und zwar von den Kommunen Gumtow und Pritzwalk aus (vgl. Abbildung 6 und auch Tabelle 4). Des Weiteren bestehen Auspendelndenverknüpfungen aus Wittenberge in die Städte Berlin und Hamburg. Weiterhin sind Auspendelndenverknüpfungen zum Landkreis Ludwigslust-Parchim vorhanden, vor allem auf der Verbindung von Karstädt nach Ludwigslust (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Auspendelnde aus dem Landkreis Prignitz



Karte: IGES 2022, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2021.

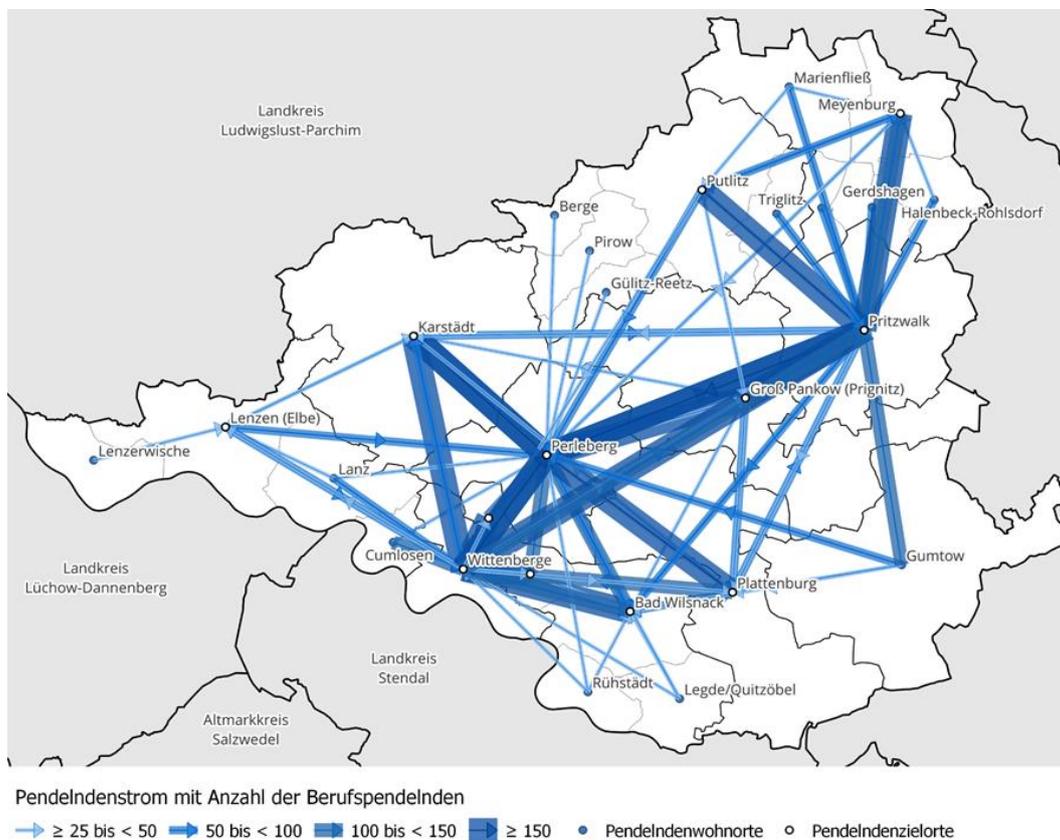
Daten: Bundesagentur für Arbeit 2022b.

Anmerkung: Es werden Pendelndenströme ab 50 Pendelnde auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Kommunen dargestellt.

Pendelnde innerhalb des Landkreises Prignitz (Binnenpendelnde)

Aufgrund der räumlichen Lage des Landkreises Prignitz sind die kreisinternen Pendelndenverflechtungen stärker ausgeprägt als die Ein- und Auspendelndenströme in benachbarte Kreise. Innerhalb des Landkreises pendeln derzeit ca. 10.470 Personen. Die Pendelndenverflechtungen innerhalb des Landkreises sind dabei stark auf die zentralen Orte ausgerichtet (vgl. Abbildung 7 und Tabelle 5).

Abbildung 7: Pendelnde innerhalb des Landkreises Prignitz



Karte: IGES 2022, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2021.
 Daten: Bundesagentur für Arbeit 2022b.
 Anmerkung: Es werden Pendelndenströme ab 25 Pendelnde auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Kommunen dargestellt.

Aufkommenstarke Pendelndenbeziehungen des Landkreises Prignitz

In Tabelle 4 sind die zehn aufkommenstärksten Ein- und Auspendelndenströme sowie in Tabelle 5 die zehn aufkommenstärksten Pendelndenströme innerhalb des Landkreises Prignitz dargestellt.

Tabelle 4: Top 10 der aufkommensstärksten Ein- und Auspendelndenströme des Landkreises Prignitz

Ausgangsort	Zielort	Anzahl Pendelnde
Wittstock/Dosse	Pritzwalk	379
Gumtow	Kyritz	272
Pritzwalk	Heiligengrabe	187
Wittstock/Dosse	Wittenberge	177
Seehausen (Altmark)	Pritzwalk	172
Pritzwalk	Wittstock/Dosse	166
Osterburg (Altmark)	Wittenberge	159
Wittenberge	Berlin	134
Kyritz	Pritzwalk	129
Wittenberge	Hamburg	119

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2022b.

Tabelle 5: Top 10 der aufkommensstärksten Pendelndenströme innerhalb des Landkreises Prignitz

Ausgangsort	Zielort	Anzahl Pendelnde
Wittenberge	Perleberg	886
Perleberg	Wittenberge	663
Karstädt	Perleberg	472
Groß Pankow (Prignitz)	Pritzwalk	372
Pritzwalk	Perleberg	307
Breese	Wittenberge	278
Putlitz	Pritzwalk	246
Plattenburg	Perleberg	226
Perleberg	Karstädt	209
Karstädt	Wittenberge	201

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2022b.

2.1.6 Freizeit- und touristische Schwerpunkte

Der Landkreis Prignitz wird unter der gleichnamigen Tourismusregion vermarktet, welche auch Teile des Landkreises Ostprignitz-Ruppin beinhaltet. Zur Region zählen zahlreiche Seen, Flussläufe und Moore sowie das UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe-Brandenburg. Die touristischen Schwerpunkte im Landkreis liegen im Natur-, Kultur-, Wasser- und Aktivtourismus. Weiterhin verlaufen touristisch vermarktete Rad- und Wanderwege wie die Lenzerwische-Tour, die Elbdörfertour, die Grenzlandtour, die Bischofstour, der Königsweg oder der Plattenburgweg im bzw. durch den Landkreis. Dies wird ergänzt durch ein ausgebautes Netz an touristischen Fernradwegen wie z.B. der Havel-Radweg, der Elberadweg, der Elbe-Müritz Rundweg, die Tour Brandenburg und der Vier-Länder-Grenzradweg.³¹

Die Reiseregion besitzt verschiedene Freizeit- und touristische Schwerpunkte. Dazu gehören z.B. die historischen Stadtkerne, das Europäische Storchendorf Rühstädt, das Rambower Moor, das Großsteingrab Mellen, das Königsgrab Seddin, die Burg Lenzen, das Schloss Meyenburg, das Schlossmuseum Wolfshagen, das Oldtimer- und Technikmuseum sowie das DDR-Geschichtsmuseum im Dokumentationszentrum Perleberg, die Museumsfabrik Pritzwalk sowie das Stadtmuseum „Alte Burg“, der historische Lokschuppen, die Plattenburg als älteste noch erhaltene Wasserburg Norddeutschlands und die Alte Ölmühle in Wittenberge.³² Darüber hinaus existieren zwei Besucherzentren im Biosphärenreservat, das BUND Besucherzentrum Burg Lenzen und das NABU-Besucherzentrum Rühstädt.

Tourismusentwicklung

Die Entwicklung der Gästeankünfte im Landkreis Prignitz weist in den letzten Jahren eine konstant positive Entwicklung auf: Im Vergleich zum Jahr 2015 lagen sowohl die Gästezahlen als auch die Übernachtungszahlen im Jahr 2019 um ca. 13,7 % bzw. 13,8 % höher. Ab dem Jahr 2022 erreichen die Gästezahlen als auch die Übernachtungszahlen ein höheres Vor-Corona-Niveau. (vgl. Tabelle 6)

³¹ Vgl. Tourismusverband Prignitz e.V. 2022.

³² Vgl. Tourismusverband Prignitz e.V. 2022.

Tabelle 6: Entwicklung Gästeankünfte 2015 bis 2023 im Landkreis Prignitz

Jahr	Gästezahlen	Veränderung zum Vorjahr [%]	Übernachtungszahlen	Veränderung zum Vorjahr [%]
2015	115.758	-	251.270	-
2016	119.332	+3,1	262.128	+4,3
2017	124.079	+4,0	270.912	+3,4
2018	126.828	+2,2	275.513	+1,7
2019	131.593	+3,8	285.853	+3,8
2020 ¹	87.542	-33,5	236.603	-17,2
2021 ¹	96.845	+10,6	282.053	+19,2
2022	134.165	+38,5	372.676	+32,1
2023	147.477	+9,9	385.699	+3,5

Daten: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) 2022b. Datenstand jeweils zum Stichtag 31.12.

Anmerkung: ¹ Aufgrund der COVID-19-Pandemie sind die Zahlen aus dem Jahr 2020 und teilweise auch aus dem Jahr 2021 nicht bzw. für 2021 nur bedingt vergleichbar mit der vorherigen Entwicklung der Jahre 2015-2019.

2.2 Schulen und Schülerverkehr

2.2.1 Schulstandorte und Entwicklung der Anzahl Schülerinnen und Schüler

Mit Stand Schuljahr 2021/2022 gibt es im Landkreis Prignitz insgesamt 35 allgemeinbildende Schulen. Davon befinden sich 30 Schulen in öffentlicher und 5 Schulen in freier Trägerschaft (vgl. Tabelle 7).

Tabelle 7: Schulen und Schülerzahlen im Schuljahr 2021/2022

Schulform	Anzahl Schulen ¹	Zahl Schülerinnen und Schüler
Grundschulen	21 davon 3 in freier Trägerschaft	3.554
Oberschulen	5 davon 1 in freier Trägerschaft	1.298
Gymnasien	3	1.115
Oberstufenzentrum²	1	1.134
Förderschulen	5 davon 1 in freier Trägerschaft	438
Gesamtanzahl im Landkreis	35	7.569³

Daten: Landkreis Prignitz 2022b und 2022c.

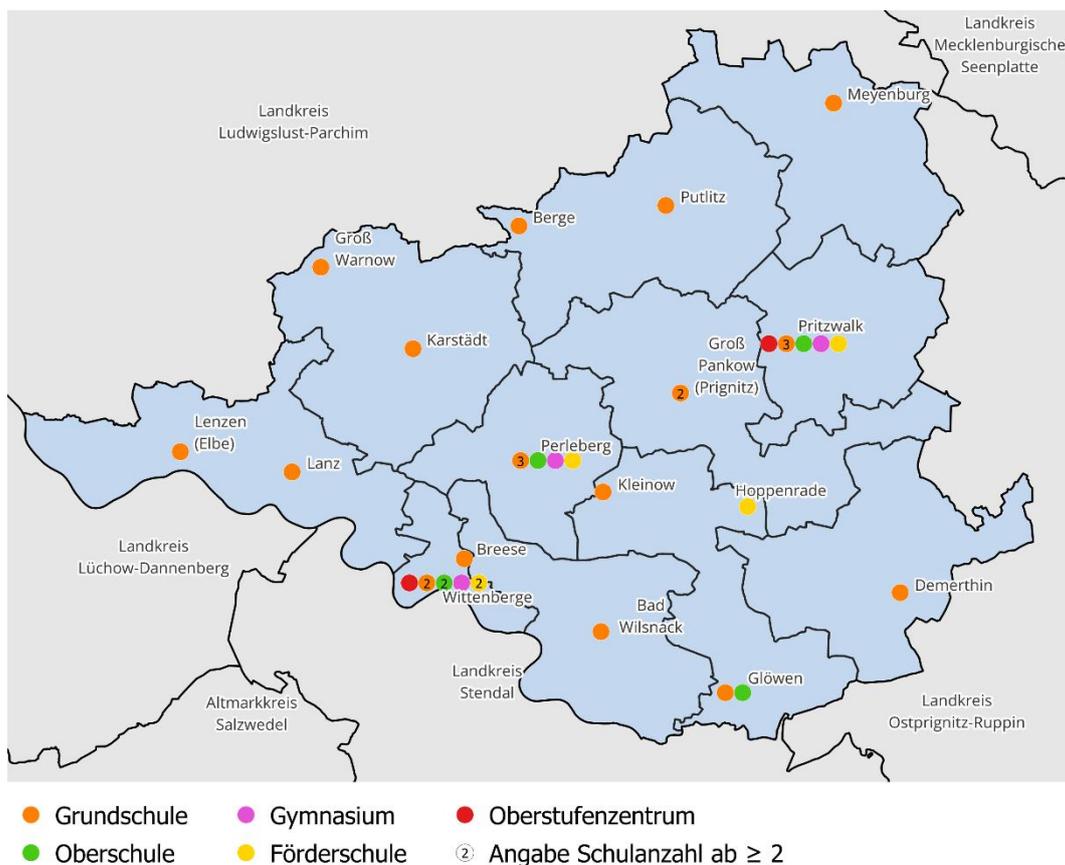
Anmerkung: ¹ Ohne Außenstandorte von Schulen.

² Das Oberstufenzentrum hat zwei Standorte in Wittenberge und Pritzwalk.

³ Die Gesamtanzahl beinhaltet 30 Schülerinnen und Schüler des zweiten Bildungsweges.

Abbildung 8 zeigt die räumliche Verteilung der Schulstandorte der allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Prignitz. Eine Übersicht über alle Schulen mit Zuordnung von Schultypen, Schulträgern sowie Schülerzahlen wird im A7 dargestellt.

Abbildung 8: Schulstandorte allgemeinbildende Schulen im Landkreis Prignitz im Schuljahr 2021/2022



Karte: IGES 2022, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2021.
 Daten: Landkreis Prignitz 2022b sowie Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg 2022.
 Anmerkungen: Darstellung inkl. Außenstandorte (z.B. Außenstandort des Oberstufenzentrums in Pritzwalk).

Prognostizierte Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte

Die Anzahl der Schülerinnen und Schüler an allgemeinbildenden Schulen des Landkreises Prignitz hat sich in den letzten Jahren konstant positiv entwickelt. Bis zum Schuljahr 2026/2027 wird von einem weiteren Anstieg des Gesamtschüleraufkommens ausgegangen. Dabei wird bei den Schülerzahlen der Primarstufe ein leichter

Zuwachs bis zum Schuljahr 2023/2024 prognostiziert; anschließend erwartet die Prognose ein Rückgang der Schülerzahlen der Primarstufe (vgl. Abbildung 9).³³

Abbildung 9: Prognose der Schülerzahlen je Schuljahr im Landkreis Prignitz



Daten: Landkreis Prignitz 2022c.

Anmerkung: Gesamtschüleraufkommen: Darstellung inkl. Berufsschülerinnen und Berufsschüler sowie Schülerinnen und Schüler des zweiten Bildungsweges.

In Pritzwalk wurde zum Schuljahr 2022/2023 eine evangelische Grundschule neu eröffnet. Der Standort liegt zunächst in der Nähe des Oberstufenzentrums (Haltestellen Pritzwalk, Museum bzw. Pritzwalk, Grünstr.) und soll zu einem späteren Zeitpunkt in die Nähe der Kirche (ebenfalls Haltestelle Pritzwalk, Grünstr.) verlegt werden.³⁴ Schulschließungen sind innerhalb der nächsten fünf Jahre nicht vorgesehen.

2.2.2 Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Die Satzung des Landkreises Prignitz zur Schülerbeförderung legt fest, dass die Beförderung von Schülerinnen und Schülern grundsätzlich mit dem öffentlichen Personennahverkehr zu erfolgen hat (§ 1 Abs. 1 der Satzung).

Entsprechend den Festlegungen des NVP 2014 - 2018 sollen nach Möglichkeit je Schulstandort dabei mindestens eine Hinfahrt und in der Regel zwei Rückfahrten angeboten werden.

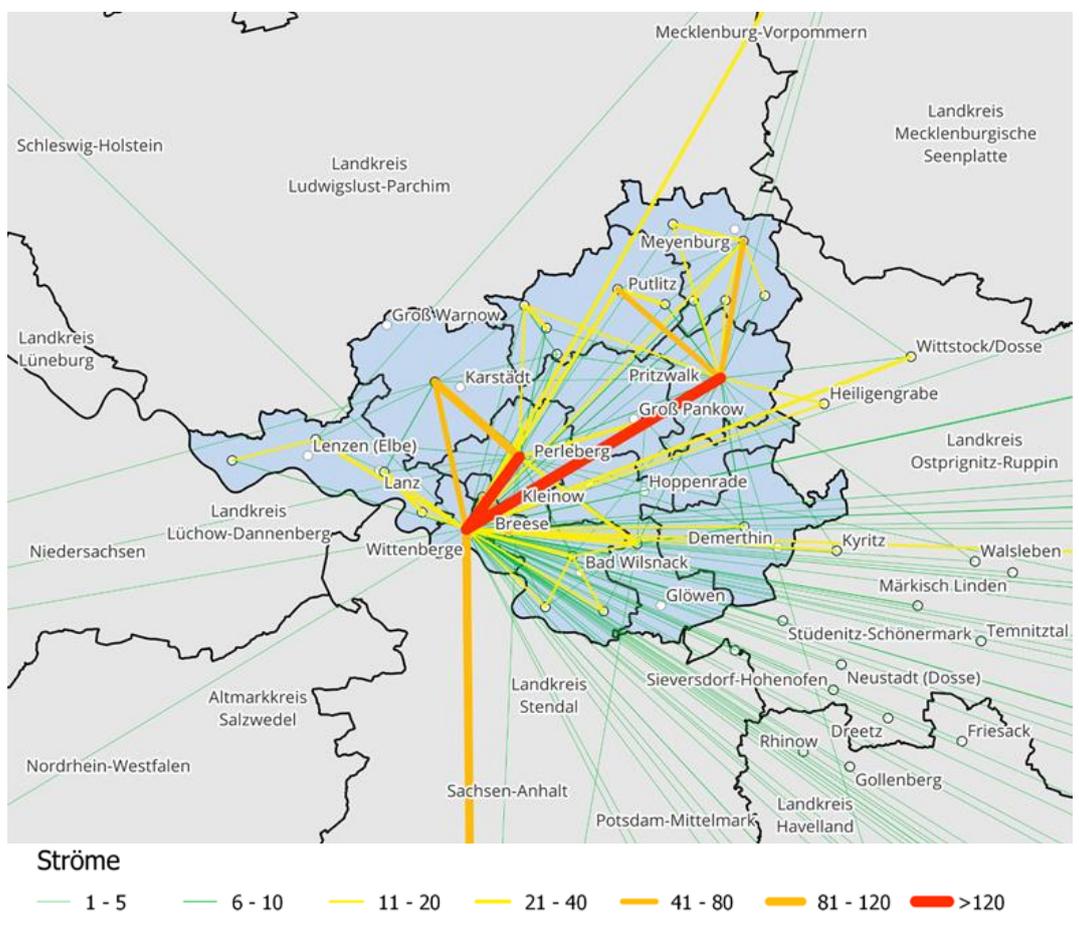
³³ Vgl. Landkreis Prignitz 2022b und 2022c.

³⁴ Vgl. Landkreis Prignitz 2022b.

Verflechtungen in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Insbesondere bei Schulen in freier Trägerschaft sowie bei öffentlichen Schulen in unmittelbarer Nähe zu angrenzenden Gebietskörperschaften, stammt ein Teil der Schülerinnen und Schüler aus anderen Landkreisen (insbesondere Ostprignitz-Ruppin und Stendal). In Abbildung 10 erfolgt die Darstellung der einzelnen Quelle-Ziel-Beziehungen zwischen Schulstandort und Wohnort der Schülerinnen und Schüler. Innerhalb des Landkreises bestehen dabei vor allem starke Verflechtungen zu den Schulstandorten in Wittenberge, Perleberg und Pritzwalk sowie weiteren größeren Kommunen, da dort die meisten Standorte der weiterführenden Schulen sowie der Förderschulen liegen.

Abbildung 10: Quelle-Ziel-Beziehungen zwischen Schulstandort und Wohnort der Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2021/2022



Karte: IGES 2022, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2021.
 Daten: Landkreis Prignitz 2022b.

Insgesamt werden die gemeindeüberschreitenden Verflechtungen hauptsächlich durch die Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe bestimmt, wohingegen der überwiegende Teil der Grundschülerinnen und Grundschüler innerhalb ihrer Wohnortkommune die Schule besucht.

2.3 Netz und Angebotsentwicklung im Öffentlichen Verkehr

2.3.1 Verkehrsangebot im SPNV

Der SPNV liegt in der Verantwortung des Landes Brandenburg als Aufgabenträger entsprechend § 3 Abs. 1 ÖPNVG BB und umfasst die in Tabelle 8 dargestellten Verkehre. Eine Übersicht über das konkrete derzeitige Leistungsangebot des SPNV im Landkreis Prignitz wird im Anhang A3 dargestellt. Die SPNV-Leistungen werden durch die DB Regio AG, die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) und die Hanseatische Eisenbahn GmbH (HANS) auf Basis verkehrsvertraglicher Regelungen mit den jeweils betroffenen Ländern Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt erbracht.

Tabelle 8: Status quo der SPNV-Angebote 2022 im Landkreis Prignitz

Angebot	Netz	Betreiber	Takt	Laufzeit
RE6 Wittenberge – Perleberg – Neuruppin – Hennigsdorf – Berlin-Spandau – Berlin-Charlottenburg	Nordwestbrandenburg	DB Regio AG	60 Min	12/2016 – 12/2028
RE8 Wismar –Schwerin – Wittenberge – Berlin – Flughafen BER	Elbe-Spree	ODEG	60 Min ¹	12/2022 – 12/2034
RB17 Wismar – Schwerin – Ludwigslust (– Wittenberge) (ab Dezember 2024)	Elbe-Spree	ODEG	Einzel-fahrten	12/2024 – 12/2034
RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz (– Pritzwalk)	Prignitz	HANS	60 Min ² (Mo-Fr)	– 12/2025
RB74 Pritzwalk – Meyenburg	Prignitz	HANS	120-180-Min-Takt (Mo-Fr),	– 12/2025
S1 (S-Bahn Mittelelbe) Wittenberge – Stendal – Magdeburg – Schönebeck-Bad Salzelmen	Elektronetz Nord (Sachsen-Anhalt)	DB Regio AG	60 Min ³	12/2013 – 12/2028

Daten: VBB 2022a, MIL 2018 und MIL 2022.

Anmerkung: ¹ Der Abschnitt Wismar – Wittenberge wird im 120-Min-Takt bedient.

² 60-Min-Takt bis Kyritz, Mo-Fr 180 bzw. 240-Min-Takt bis Pritzwalk. Sa, So/F drei von vier Fahrtenpaaren bis Pritzwalk.

³ Bedienung am Wochenende im 120-Min-Takt.

2.3.2 Fernverkehr

Im Landkreis Prignitz besteht an der Zugangsstelle Wittenberge, Bahnhof ein Anschluss zum Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Dabei bestehen alle 120 Minuten Fahrtmöglichkeiten jeweils in Richtung Berlin und Hamburg. In Richtung Berlin wird dadurch ein durchgängiger 60-Min-Takt bzw. eine Fahrt die Stunde von ICE/IC/EC und RE erreicht.

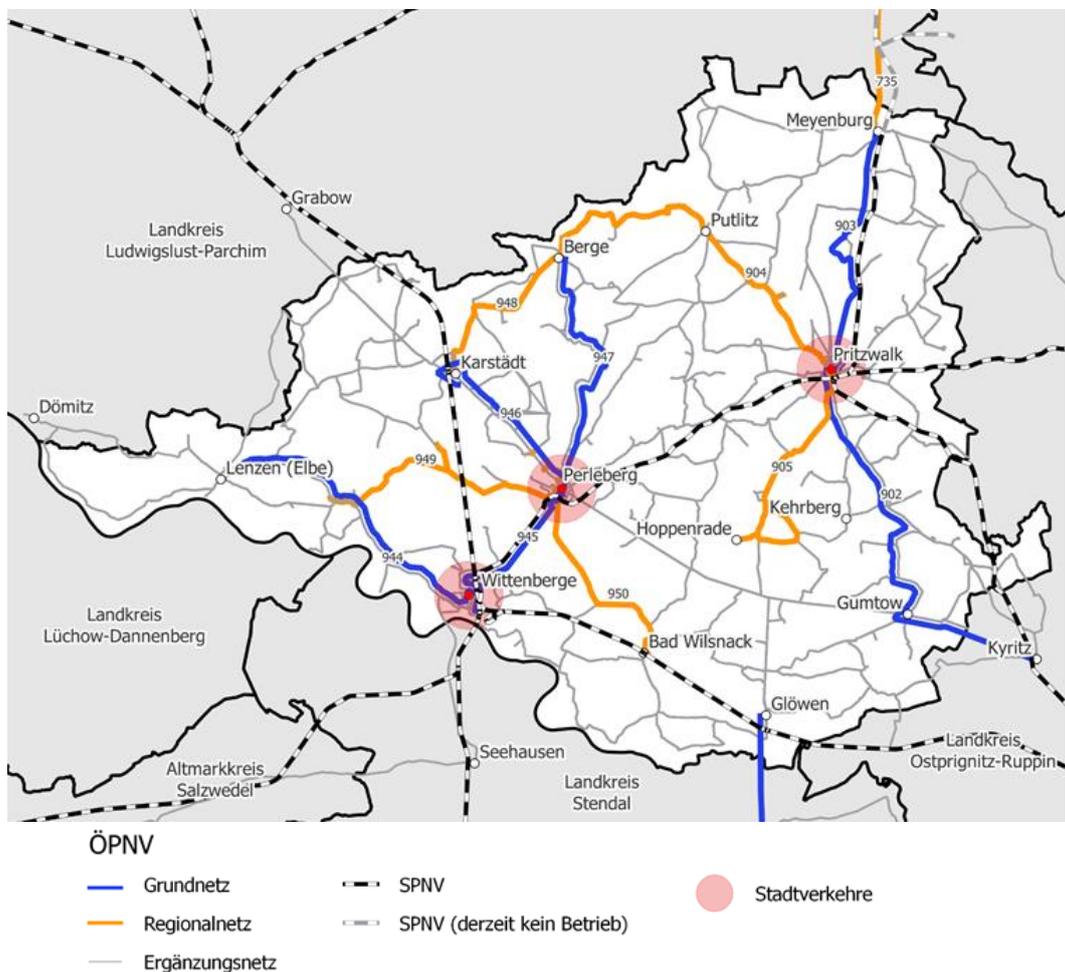
Des Weiteren verkehren Einzelzüge auf der Verbindung Rostock – Schwerin – Wittenberge – Magdeburg – Leipzig mit Halt an der Zugangsstelle Wittenberge, Bahnhof.

Im Landkreis Prignitz gibt es derzeit keine Zugangsstelle des Fernbuslinienverkehrs.

2.3.3 Verkehrsangebot im kommunalen ÖPNV

In Abbildung 11 wird das derzeitige Liniennetz (kommunaler ÖPNV sowie SPNV) des Landkreises Prignitz dargestellt. In Anhang A4 erfolgt eine detaillierte Darstellung nach Linien, Betreibern und zur Angebotshäufigkeit in den Bedienungszeiträumen Montag - Freitag (Schultage), Montag - Freitag (Ferientage), Samstag und Sonntag. Soweit vorhanden werden derzeitige Taktfolgezeiten sowie Elemente flexibler Bedienformen dargestellt.

Abbildung 11: Status quo ÖPNV-Netz im Landkreis Prignitz (Übersicht)



Karte: IGES 2023. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2022.

Daten: VBB 2022a, Fahrpläne der Verkehrsunternehmen, Stand Februar 2022.

Die Angebote des kommunalen ÖPNV lassen sich gemeinsam mit den SPNV-Angeboten entsprechend der im aktuell gültigen Nahverkehrsplan formulierten Kategorien Grundnetz, Regionalnetz und Ergänzungsnetz einteilen. Die Netzkategorien weisen jeweils unterschiedliche Bedienstandards auf und werden durch verschiedene Verbindungsrelationen charakterisiert (vgl. Abbildung 12). Die Angebotshäufigkeit sowie die Bedienungszeiträume unterscheiden sich dabei je Netzkategorie. Die Bedienung am Wochenende erfolgt auf vielen Fahrten bzw. Fahrtabschnitten als Rufbusangebot. Parallelverkehr von kommunalen ÖPNV und SPNV-Angeboten wird vermieden.

Abbildung 12: Derzeitige Netzkategorien des kommunalen ÖPNV im Landkreis Prignitz

Grundnetz	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV: Verbindung mit zentralen Orten innerhalb und außerhalb des Landkreises • Regionalbus: <ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung des SPNV-Netzes mit fest definierten Verbindungsachsen • Bedienung Mo-Fr 60-Min-Takt und Sa, So/F 120-Min-Takt
Regionalnetz	<ul style="list-style-type: none"> • Regionalbus: <ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung Grundnetz auf fest definierten Relationen (Regionalachsen) • Flächenerschließung durch Integration des Schülerverkehrs in den Linienverkehr • Bedienung Mo-Fr 120-Min-Takt und Sa, So/F 3 Fahrtenpaare • Stadtbus: <ul style="list-style-type: none"> • Bedienung der Städte Perleberg, Pritzwalk und Wittenberge • Bedienung Mo-Fr 60-Min-Takt und Sa, So/F teilweise 120-Min-Takt
Ergänzungsnetz	<ul style="list-style-type: none"> • Flexible Bedienformen: <ul style="list-style-type: none"> • Erschließung der Fläche durch Integration flexibler Bedienformen auf Fahrtwegen der Linien und in definierten Bedienräumen • Zuführung zu ausgewiesenen Umstiegspunkten • Elbfähren: Verknüpfung mit dem angrenzenden Landkreis Lüchow-Dannenberg (Anmerkung: Zuständigkeiten beim jeweiligen Bundesland)

Darstellung: IGES 2023. Datengrundlage: Landkreis Prignitz (Hrsg.) 2014.

Verkehrsunternehmen und Liniengenehmigungen

Im kommunalen ÖPNV bedient das konzessionierte Verkehrsunternehmen zum Stand April 2022 insgesamt 47 Linien. Weitere Verkehrsunternehmen bieten Verkehrsleistungen im kreisübergreifenden Verkehr an, wobei die Liniengenehmigungen in Aufgabenträgerschaft angrenzender Landkreise liegen (vgl. Tabelle 9).

Tabelle 9: Verkehrsunternehmen und Liniengenehmigungen inkl. Laufzeit

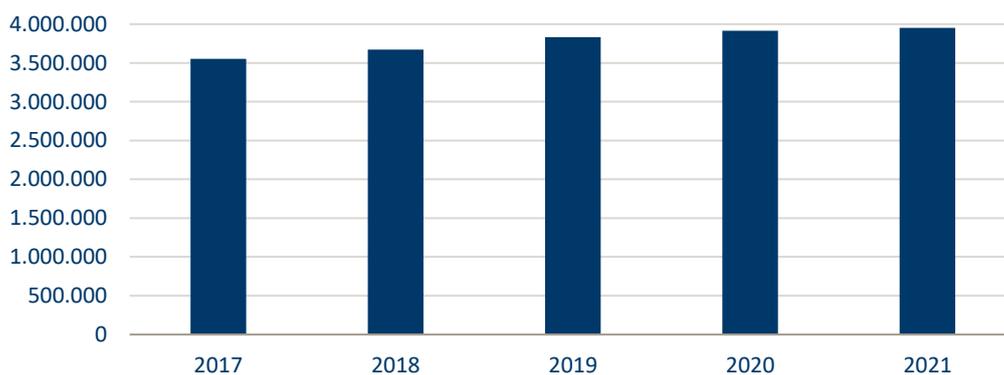
Verkehrsunternehmen	Linien	Laufzeit bis
Landkreis Prignitz		
ARGE prignitzbus (prignitzbus)	47	31.07.2026
Landkreis Ludwigslust-Parchim		
Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH (VLP)	3	31.10.2026
Landkreis Ostprignitz-Ruppin		
Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH (ORP)	3	31.07.2026
Altmarkkreis Salzwedel		
Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH (PVGS)	1	09.07.2027
Landkreis Stendal		
stendalbus GmbH	2	31.07.2028

Daten: Landkreis Prignitz sowie Angaben der weiteren Aufgabenträger.

Betriebsleistung

Im Jahr 2021 betrug die Betriebsleistung des/der Verkehrsunternehmen/s im Landkreis Prignitz insgesamt ca. 3,95 Mio. Kilometer (vgl. Abbildung 13).

Abbildung 13: Entwicklung der Betriebsleistung im kommunalen ÖPNV



Daten: ARGE prignitzbus 2022. Darstellung ohne Betriebsleistung einbrechender Linien aus den angrenzenden Landkreisen.

Innergemeindliche Verkehre

Im **Stadtverkehr Perleberg** verkehrt die Linie 941 (ZOB – Wittenberger Str. – Krankenhaus – Jobcenter – Zentrum – ZOB – Schwarzer Weg – ZOB) von Montag bis

Freitag zwischen ca. 06:00 und 18:00 Uhr im 60-Min-Takt. An Wochenenden findet derzeit keine Bedienung statt. Die Linie wird mit einem Kleinbus bedient. Es erfolgt ein Anschluss an den SPNV in Richtung Wittenberge und Berlin an der SPNV-Zugangsstelle Perleberg, Bahnhof. Des Weiteren verkehren mehrere Regionalverkehrslinien (z.B. Linien 945, 946, 947, 949, 950) mit Start und Ziel an der Haltestelle Perleberg, ZOB und tragen somit teilweise ebenfalls zur Erschließung im Stadtbereich bei.

Die Linie 901 verkehrt als **Stadtverkehr Pritzwalk** von Montag bis Freitag im 60-Min-Takt und am Wochenende und an Feiertagen mit 4 Fahrtenpaaren. Sie erschließt das Stadtgebiet von Pritzwalk in den Korridoren Bahnhof – Hainholzmühle – Museum – Krankenhaus – Bahnhof sowie Bahnhof – Bürgerplatz – Hainholzmühle – Bahnhof. An der SPNV-Zugangsstelle Pritzwalk, Bahnhof besteht Anschluss an den RE6 sowie die RB73 und RB74. Die Linie wird mit einem Kleinbus bedient. Mehrere Regionalverkehrslinien (z.B. Linien 902, 903, 904, 905) beginnen und enden an der Haltestelle Pritzwalk, Bahnhof und übernehmen damit teilweise Erschließungsfunktionen in der Stadt.

Im **Stadtverkehr Wittenberge** erschließt die Linie 942 auf der Verbindungsrelation ZOB – Bahnhof – Gesundheitszentrum – Schwanenteich – Einkaufszentrum den Stadtbereich. Die Linie verkehrt von Montag bis Freitag zwischen ca. 06:00 und 18:00 Uhr sowie an Wochenenden und Feiertagen zwischen ca. 08:00 bzw. 09:00 Uhr und 17:00 bzw. 18:00 Uhr jeweils im 60-Min-Takt. Die Bedienung erfolgt mit einem Kleinbus. Es erfolgt ein Anschluss an den RE8, den RE6 sowie die S1 an der SPNV-Zugangsstelle Wittenberge, Bahnhof. An der Haltestelle Wittenberge, Auguststr. besteht Anschluss an den PlusBus nach Lenzen (Linie 944). Des Weiteren verkehren mehrere Regionalverkehrslinien (z.B. Linien 944, 945, 957) von den Haltestellen Wittenberge, Bahnhof und Wittenberge, ZOB und tragen somit teilweise ebenfalls zur Erschließung des Stadtgebietes bei.

PlusBus

PlusBus-Linien sind höherwertige Linien des kommunalen ÖPNV, die insbesondere die in der VVPlusBus vorgegebenen Merkmale erfüllen. Die wesentlichen Vorgaben dieser Vorschrift werden nachfolgend zusammengefasst:

- ◆ Regelmäßiger Taktverkehr: Montag bis Freitag mindestens 15 Fahrtenpaare im Stundentakt zwischen 05:30 bzw. 06:30 Uhr und 19:30 Uhr bzw. 20:30 Uhr über die gesamte Linienlänge,
- ◆ Wochenendbedienung: über beide Tage mindestens zwölf Fahrtenpaare (Samstag mindestens sechs und an Sonn- und Feiertagen mindestens fünf Fahrtenpaare),
- ◆ Bahn-Bus-Verknüpfung muss grundsätzlich an mindestens einem SPNV-Zugangspunkt mit Umsteigezeiten von maximal 15 Minuten in Verknüpfung der Hauptrelationen gesichert sein,
- ◆ Anbindung von mindestens einem Mittel- oder Oberzentrum der Landesplanung, Linien, die nur innerhalb des Berliner Tarifbereichs C fahren, müssen

- mindestens zwei Zentren der Landesplanung miteinander verbinden (Mittel- und Oberzentren), die nicht mit direkten SPNV-Linien verbunden sind,
- ◆ Geradlinige direkte Linienführung ohne Stichfahrten, ein einheitlicher Linienverlauf über alle Fahrten und der Hin- und Rückweg über gleiche Linienstrecken,
 - ◆ Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen.

Derzeit verkehrt mit dem PlusBus **Prignitzer Elbtalau** (**Linie 944**) eine PlusBus-Linie im Landkreis Prignitz. Der PlusBus verbindet seit 2018 die Städte Wittenberge und Lenzen (Elbe) über die Gemeinde Lanz. Während der Saison (April bis Oktober) können bis zu fünf Fahrräder über eine erweiterte Fahrradmitnahme transportiert werden.³⁵

Flexible Bedienformen

Flexible Bedienformen werden vor allem am Wochenende sowie in Räumen und Zeiten geringer Nachfrage von Montag bis Freitag angeboten. Die Vermarktung erfolgt als Rufbus. Die Nutzung erfordert eine vorherige telefonische Anmeldung mit einer Voranmeldefrist von 90 Minuten. Die Beförderung erfolgt zum VBB-Tarif zusätzlich Komfortzuschlag (ein Euro pro Person und Fahrt) und von Haltestelle zu Haltestelle auf festgelegten Linien. Internetbasierte Bestellwege werden derzeit nicht angeboten.³⁶ Der VBB entwickelt technische Plattformen, die eine integrierte Beauskunftung und internetbasierte Bestellwege anbieten werden. Die Verkehrsunternehmen sollen sich an diesen Systemen beteiligen.

2.3.4 Verkehrsangebot im Fährverkehr

Im Bereich des Amtes Lenzen-Elbtalau besteht derzeit Fährverkehr auf den beiden Verbindungen Lütkenwisch – Schnackenburg (Landkreis Lüchow-Dannenberg) und Lenzen – Pevestorf (Landkreis Lüchow-Dannenberg). Es werden ganzjährig Fahrten angeboten, wobei das Angebot in der Saison von Anfang Mai bis Ende August zwischen 06:00 und 21:00 Uhr (Mo-Fr) bzw. 08:00 und 21:00 Uhr (Sa, So/F) eine Stunde länger verkehrt als außerhalb der Saison. Es gilt ein Haustarif.³⁷

2.3.5 Alternative Mobilitätsangebote - Sharing und Mitfahrplattformen

Carsharing spielt in der Mobilität des Landkreises Prignitz bis dato kaum eine Rolle. Aktuell gibt es weder Angebote stationsbasierter Carsharing-Betreiber noch Angebote im freefloat-Betrieb. Die Carsharing-Angebote beschränken sich auf wenige

³⁵ Vgl. <https://www.vbb.de/vbb-themen/buskonzepte/plusbus/plusbus-linien/plusbus-prignitzer-elbtalau/>, zuletzt abgerufen am 11.04.2022.

³⁶ Vgl. <https://www.prignitz-bus.de/regionalverkehr/rufbus/index.html>, zuletzt abgerufen am 13.04.2022.

³⁷ Vgl. <https://www.amtlenzen.de/seite/630581/tarife.html>, zuletzt abgerufen am 19.04.2022.

Anbieter, bei denen private Pkw über Internetportale wie getaround zur Vermietung angeboten werden.

Fahrradverleihmöglichkeiten werden auf lokaler Ebene, z.B. im Umfeld touristischer Ziele bzw. durch Beherbergungsbetriebe, angeboten. Ein einheitliches Bike-sharing-System im Landkreis befindet sich im Aufbau. Seit dem Sommer 2021 können die orangenen Leihräder des Anbieters Donkey Republic in Rühstädt, Wittenberge, Perleberg und Bad Wilsnack ausgeliehen werden. Lastenrad-Verleih wird derzeit kostenfrei in Wittenberge³⁸ und Lenzen³⁹ angeboten. Der Verleih von E-Scootern bzw. E-Tretrollern findet im Landkreis aktuell nicht statt.

Mitfahrgelegenheiten, z.B. über internetbasierte Pendelndenportale, werden bis dato nur sporadisch angeboten und beziehen sich überwiegend auf Strecken zu zentralen Orten (z.B. nach Berlin).

2.3.6 Fahrzeugeinsatz im kommunalen ÖPNV

Derzeit werden im kommunalen ÖPNV des Landkreises 86 Fahrzeuge eingesetzt⁴⁰. Überwiegend kommen Standardbusse sowie Kleinbusse zum Einsatz. Das Durchschnittsalter beträgt 5,5 Jahre⁴¹.

Der Anteil von barrierefrei zugänglichen Niederflurfahrzeugen liegt zurzeit bei ca. 81 % (70 niederflurige Fahrzeuge). Somit sind 19 % der Fahrzeuge derzeit nicht barrierefrei zugänglich. Zur Erreichung der Zielstellung eines vollständig barrierefreien ÖPNV entsprechend § 8 Abs. 3 PBefG besteht somit weiterer Handlungsbedarf und wird daher bei den Qualitätsanforderungen an die Fahrzeuge im kommunalen ÖPNV aufgegriffen.

Etwa 88 % der eingesetzten Fahrzeuge (76 Fahrzeuge) verfügen über eine elektronische, einzeilige Fahrtziel- und Haltestellenanzeige. Ein Teil der Fahrzeuge ist bisher mit Monitoren zur dynamischen Fahrtverlaufsanzeige ausgestattet. Eine elektronische Haltestellenansage ist vorhanden. Ca. 87 % der Fahrzeuge (75 Fahrzeuge) besitzen eine Klimaanlage. Einige Fahrzeuge verfügen darüber hinaus über einen Heckträger für Fahrräder (13 Fahrzeuge).

³⁸ Vgl. <https://www.wittenberge.de/news/1/817506/nachrichten/kostenloser-lastenrad-verleih-ab-april.html>, zuletzt abgerufen am 19.03.2024.

³⁹ Vgl. <https://dieprignitz.de/?cid=1690454151&highlight=%C2%A0>, zuletzt abgerufen am 19.03.2024.

⁴⁰ Datenstand März 2022, Angabe inkl. Fahrzeuge von Subunternehmen.

⁴¹ Fahrzeugalter zum Stand 31.12.2021.

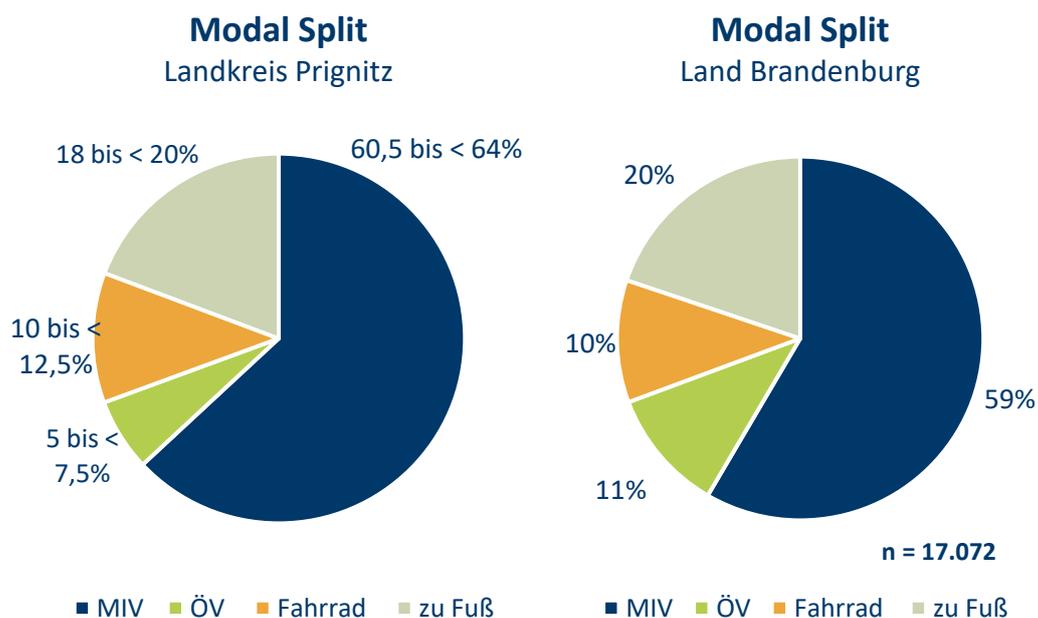
2.4 Mobilitätsnachfrage

2.4.1 Verkehrsverhalten und Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)

Zur Beschreibung der Ausgangssituation wird auf die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2017 verwiesen, in deren Rahmen zwischen Juni 2016 und September 2017 u.a. 17.072 Wege im Land Brandenburg erhoben wurden. Daraus ergibt sich für den Modal Split von Brandenburg, dass 59,0 % der Wege mit dem MIV, 11,0 % mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV), 10,0 % mit dem Fahrrad und 20,0 % zu Fuß zurückgelegt werden.

Die Small Area Schätzung der MiD geht für den Landkreis Prignitz von einer teilweise abweichenden Verkehrsmittelnutzung aus: Bis zu 64,0 % der Wege werden mit dem MIV (als Fahrende und Mitfahrende), 18,0 bis 20,0 % zu Fuß, bis zu 7,5 % mit dem ÖV sowie bis zu 12,5 % mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Abbildung 14: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)



Quelle: IGES 2023. Datengrundlagen: MiD 2018b (links) und MiD 2018a (rechts).

2.4.2 Pkw-Bestand und Motorisierung

Kraftfahrzeugbestand und Motorisierungsgrad sind wichtige Indikatoren zur Einschätzung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung. Die Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen lässt maßgeblich auf die hohe Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs schließen.

Der Bestand an zugelassenen Pkw ist im Landkreis Prignitz von 2015 bis 2021 um ca. 4,6 % angestiegen. Damit war der Anstieg im Landkreis Prignitz geringer als im gesamten Land Brandenburg. Mit Ausnahme einer geringfügigen Abnahme im Amt Meyenburg (-0,9 %), ist in allen übrigen Ämtern und amtsfreien Kommunen der Bestand an zugelassenen Pkw angestiegen. Die höchsten Steigerungen verzeichnen dabei die Stadt Wittenberge (+11,0 %), das Amt Bad Wilsnack/Weisen (+6,0 %) und die Stadt Perleberg (+4,7 %) (vgl. Tabelle 10).

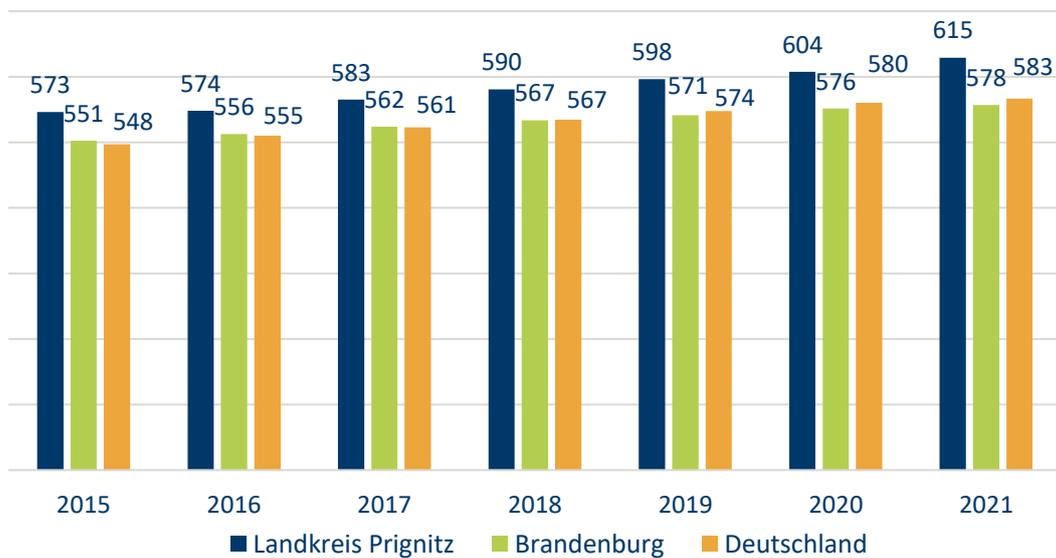
Tabelle 10: Bestand an zugelassenen Pkw im Landkreis Prignitz 2021 sowie Veränderung gegenüber 2015

Amt/amtsfreie Kommune	Pkw-Bestand 2015	Pkw-Bestand 2021	Veränderung zu 2015 [%]
Amt Bad Wilsnack/Weisen	3.796	4.022	+6,0
Amt Lenzen-Elbtalaue	2.554	2.582	+1,1
Amt Meyenburg	2.615	2.591	-0,9
Amt Putlitz-Berge	3.104	3.199	+3,1
Groß Pankow (Prignitz)	2.399	2.458	+2,5
Gumtow	2.156	2.227	+3,3
Karstädt	3.676	3.744	+1,8
Perleberg	6.627	6.937	+4,7
Plattenburg	2.089	2.157	+3,3
Pritzwalk	6.892	7.077	+2,7
Wittenberge	8.549	9.493	+11,0
Landkreis Prignitz	44.457	46.487	+4,6
Land Brandenburg	1.369.736	1.468.651	+7,2

Daten: KBA 2022.

Der Motorisierungsgrad (Anzahl Pkw je 1.000 Einwohnende) im Landkreis Prignitz verzeichnet zwischen 2015 und 2021 eine deutliche Steigerung (von 573 Pkw je 1.000 Einwohnende im Jahr 2015 auf 615 Pkw je 1.000 Einwohnende im Jahr 2021). Diese Steigerung ist stärker ausgeprägt als die Gesamtwerte für das Land Brandenburg sowie die Bundesrepublik Deutschland (vgl. Abbildung 15).

Abbildung 15: Entwicklung des Motorisierungsgrades 2015 bis 2021



Quelle: IGES 2023. Eigene Berechnung.
 Datengrundlage: Statistisches Bundesamt 2021, KBA 2022.

2.4.3 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im SPNV

Ein- und Aussteigendenzahlen für die Zugangsstellen zum SPNV des Landkreises Prignitz liegen u.a. für das Jahr 2019 vor. Tabelle 11 gibt einen Überblick über die Summe der Ein- und Aussteigenden von Montag bis Freitag (ohne Feiertage).

Tabelle 11: Tägliches Fahrgastaufkommen (Summe Ein- und Aussteigende) im SPNV

Zugangsstelle	Regionalverkehr	Zugangsstelle	Regionalverkehr
Bad Wilsnack	500 - 1.000	Perleberg	500 - 1.000
Bölzke	< 50	Pritzwalk	500 - 1.000
Brügge (Prignitz)	< 50	Pritzwalk West	< 50
Falkenhagen Gewerbepark Prignitz	< 50	Pritzwalk-Hainholz	< 50
Glöwen	300 - 500	Sarnow	< 50
Groß Pankow	100 - 300	Weisen	< 50
Karstädt	100 - 300	Wittenberge	> 1.000
Meyenburg	100 - 300	Wutike	< 50

Daten: VBB 2022b. Datenstand 2019, Werte entsprechend Anforderungen des Datengebers gerundet bzw. kategorisiert.

Die Betrachtung der Ein- und Aussteigendenzahlen des Jahres 2020 zeigt die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die SPNV-Nachfrage: So lag das Fahrgastaufkommen als Summe der Ein- und Aussteigenden im Landkreis Prignitz je nach Zugangsstelle teilweise ca. 25 bis 36 % unter dem Fahrgastaufkommen des Jahres 2019.⁴²

2.4.4 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im kommunalen ÖPNV

Durch die ARGE prignitzbus wurden im Jahr 2019/2020 (außerhalb der Corona Pandemie) auf 3.354 Fahrten die Fahrgäste gezählt. Die Auswertung kommt zu folgendem Ergebnis: Knapp 1/3 aller Fahrten wurden von keinem einzigen Fahrgast genutzt. Die Hälfte aller Fahrten hatten nur 1 bis 2 Fahrgäste und 3/4 der Fahrten 5 oder weniger Fahrgäste. Nur 13 % aller Fahrten wurden von 11 oder mehr Fahrgästen genutzt, wobei hier der Großteil auf Fahrten mit bis zu 20 Fahrgästen (6,7 %) entfällt. Insgesamt ist die Auslastung der Busse noch geringer, als dies hier dargestellt wird, da bei der Auswertung nicht berücksichtigt wurde, dass die Fahrgäste i.d.R. nicht den gesamten Linienweg nutzen. Auf der Linie des PlusBusses 944 konnten aufgrund des besseren Angebotes mehr Fahrgäste erreicht werden. Diese stehen jedoch auch einem deutlich erhöhten Fahrzeugeinsatz gegenüber. Eine erhöhte Auslastung gegenüber anderen Bedienkonzepten konnte nicht erreicht werden.

Im Landkreis kommt der Zielgruppe Schülerinnen und Schüler eine sehr hohe Bedeutung für den kommunalen ÖPNV zu. So wurde im Zeitraum der Fahrgastzählung ermittelt, dass ca. 93% der Fahrgäste auf die Hauptverkehrszeit entfallen. Wenngleich hier auch Berufspendler erfasst sind, so ist damit die Beförderung von Schülerinnen und Schülern die tragende Säule aus Sicht des derzeitigen Fahrgastaufkommens.

Prognostizierte Entwicklung der Fahrgastnachfrage im kommunalen ÖPNV

Aussagen zur zukünftigen Nachfrageentwicklung im kommunalen ÖPNV unterliegen vielfältigen Einflüssen. Gleichzeitig bestehen jedoch Einschränkungen in der Verfügbarkeit von Datengrundlagen für eine Prognose, so dass nur grobe Trends abgeschätzt werden können.

Die Abschätzung der zu erwartenden Fahrgastentwicklung erfolgt dabei auf Basis einer qualitativen Prognose, die sich auf den kommunalen ÖPNV bezieht und dabei ein Angebotsniveau ohne grundlegende Abweichungen zur heutigen Situation berücksichtigt. Die qualitative Prognose ermöglicht das Aufzeigen der zu erwartenden Trends, nicht jedoch die exakte Vorhersage von Entwicklungen.

Es wird einerseits ein potenzieller Handlungsbedarf aufgezeigt; andererseits wird die Bedeutung von Einflussfaktoren herausgearbeitet, auf die der NVP typischerweise kaum Einfluss hat (externe Einflussfaktoren wie z.B. die Bevölkerungsent-

⁴² Vgl. VBB 2022b.

wicklung). Weiterentwicklungen des Angebotskonzepts im ÖPNV werden im Rahmen der qualitativen Prognose nur berücksichtigt, wenn sie bereits politisch oder unternehmerisch festgelegt wurden und ihre Umsetzung als sicher gelten kann.

Eine *Modellierung von pandemiebedingten Effekten erfolgt nicht*, da hierfür keine belastbaren Prognoseparameter vorliegen (etwa aus Erhebungen etc.). Grundsätzlich ist jedoch festzustellen, dass aufgrund der COVID-19-Pandemie zunächst ein **Prozess der Fahrgastrückgewinnung** stattfinden muss, um zunächst wieder das Fahrgastzahlenniveau von vor der Pandemie erreichen zu können.

Einfluss-Faktoren der Fahrgastnachfrage: Die Nachfrage nach ÖPNV-Fahrten hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. Von zentraler Bedeutung sind dabei Bevölkerungszahl und -struktur, die Raum- und Siedlungsstruktur, Angebots- bzw. Fahrpreise, Wirtschaftssituation, die relative Attraktivität des MIV sowie Sondereinflüsse, wie z.B. die von Touristen ausgeübte Nachfrage. Der Ansatz der Status quo-Prognose unterstellt dabei eine konstante Nutzungsintensität des kommunalen ÖPNV.

In der vorliegenden Analyse werden ausschließlich demographische Entwicklungen (vgl. auch Kapitel 2.1.3), d.h. Änderungen der Einwohnendenzahlen und der Altersstruktur, berücksichtigt. Für die Dominanz dieser Faktoren sprechen folgende Argumente:

- ◆ Prognosen der siedlungsstrukturellen und wirtschaftlichen Entwicklung, die z.B. für Pendelndenzahlen von hoher Bedeutung sind, gehen bereits in die hier berücksichtigten Bevölkerungsprognosen ein.
- ◆ Aktuelle Erwartungen gehen für den Planungsraum von einem etwa gleichbleibenden Level des Tourismus mit leicht positiver Wachstumstendenz aus.
- ◆ Die relative Attraktivität des MIV steigt zwar leicht aufgrund der trendmäßigen Steigerung des Motorisierungsgrades, wird aber wegen der gleichzeitig erwarteten Entwicklung der Kraftstoffpreise insgesamt eher konstant bleiben.

Erwartete Entwicklung der Einwohnendenzahl und Altersstruktur: Insgesamt wird in der Bevölkerungsprognose für den Landkreis Prignitz von einem Bevölkerungsrückgang zwischen 2021 und 2030 um ca. 6,8 % ausgegangen (vgl. auch Kapitel 2.1.3). Bei der prognostizierten Entwicklung der einzelnen Altersgruppen wird der Anteil der Altersgruppe der bis unter 15-Jährigen, die für den Schüler- und Ausbildungsverkehr von zentraler Bedeutung ist, bis zum Jahr 2030 hingegen nur sehr leicht zurückgehen (-0,4 %).

Ergebnisse: Insbesondere aufgrund der nur leicht rückläufigen Entwicklung der für den kommunalen ÖPNV besonders relevanten Altersgruppe der bis unter 15-Jährigen ist mittel- bis langfristig von einer relativ konstant bleibenden Fahrgastnachfrage, jedoch mit abnehmender Tendenz, auszugehen.

2.5 Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte

2.5.1 Zugangsstellen zum SPNV (Bahnhöfe und Haltepunkte)

Der Landkreis Prignitz wird durch 16 Zugangsstellen zum SPNV erschlossen. Davon sind derzeit sieben Zugangsstellen vollständig mit barrierefreien Zuwegungen ausgestattet (Rampen oder Aufzüge). Bis zum Jahr 2026 sollen die Bahnsteighöhen an den Zugangsstellen Bad Wilsnack und Glöwen auf 76 cm angehoben werden.⁴³

Entsprechend Bundesverkehrswegeplans (BVWP) soll die Zugangsstelle Wittenberge ausgebaut werden und im Rahmen des Deutschlandtaktes eine weitere Bahnsteigkante, zusätzliche Weichenverbindungen und eine Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik erhalten. Hierfür wurde das Projekt „Knoten Wittenberge“ in das Bundesprogramm „Klimaschutzpaket-Halbstundentakt“ aufgenommen.⁴⁴ Seit dem Strecken- und Fahrplanwechsel im SPNV am 13. Dezember 2015 ist die Zugangsstelle Wittenberge als „Nullknoten“ eingerichtet.

2.5.2 Zugangsstellen des kommunalen ÖPNV (Haltestellen)

Der Landkreis Prignitz verfügt derzeit über **ca. 584 Haltestellen** mit **ca. 1.089 Haltestellenpositionen** im kommunalen ÖPNV.

Einheitliche Kriterien für die Ausstattung der Haltestellen ergeben sich grundsätzlich aus der VBB-Haltestellenkategorisierung und den zugehörigen Mindestausstattungsmerkmalen je Haltestellenkategorie. Dabei werden die Haltestellenkategorien A, B, C1, C2 und C3 unterschieden (vgl. Kapitel 4.1.7).

Im Landkreis Prignitz wird die ÖPNV-Zugangsstelle Wittenberge, Bahnhof der Kategorie A zugeordnet. Die Kategorie B umfasst die ÖPNV-Zugangsstellen Wittenberge, ZOB, Perleberg, ZOB und Pritzwalk, Bahnhof sowie weitere SPNV-Zugangsstellen im Landkreis mit mehr als 250 Ein- und Aussteigenden.

Alle weiteren ÖPNV-Zugangsstellen des Landkreises Prignitz sind den Haltestellenkategorie C1 bis C3 zugeordnet. Haltestellen, die derzeit nicht bedient werden, sind keiner Kategorie zugeordnet.

Dynamische Fahrgastinformation

Im Landkreis bestehen derzeit an einzelnen Haltestellen Standorte von Anlagen zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI)⁴⁵. Dazu gehören

- ◆ Karstädt (PR), Bahnhof,

⁴³ Vgl. MIL 2022.

⁴⁴ Vgl. MIL 2022 und <https://mil.brandenburg.de/mil/de/presse/detail/~15-06-2021-finanzierung-fuer-den-ausbau-des-bahnhofs-wittenberge-steht>, zuletzt abgerufen am 16.05.2022.

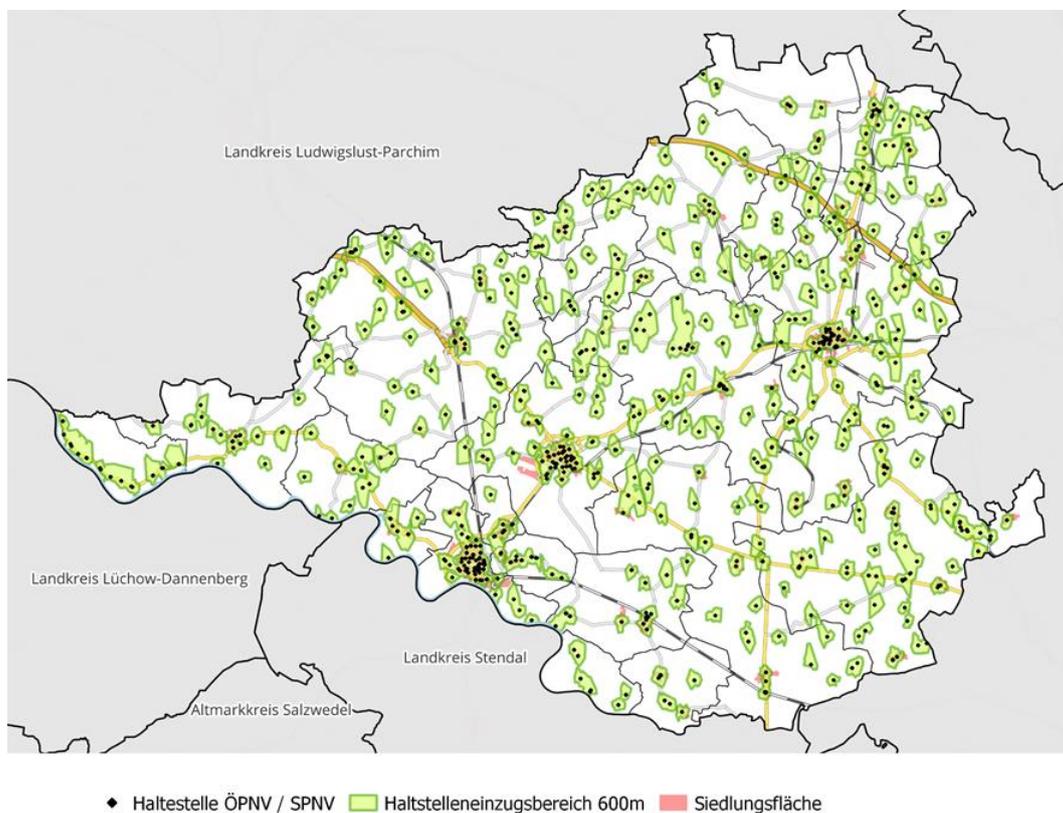
⁴⁵ DFI-Anlagen können, im Gegensatz zu z.B. Fahrplanaushängen, auch Echtzeitinformationen wie etwa Verspätungen oder ähnliches anzeigen und ermöglichen somit eine bessere Fahrplankommunikation gegenüber dem Kunden.

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

Erschließungsqualität durch Haltestellen im Landkreis Prignitz

Die derzeitige räumliche Abdeckung der Haltestelleneinzugsbereiche wird nachfolgend anhand der in Kapitel 4.2 definierten Festlegungen zur Erschließungsqualität für den Landkreis Prignitz geprüft (vgl. Abbildung 16). Eine detailliertere Darstellung der Erschließungsqualität auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen für die Städte Perleberg, Pritzwalk und Wittenberge wird in Anhang A8 dargestellt.

Abbildung 16: Erschließungsbedarfe auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



Karte: IGES 2023. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2022.

Anmerkung: Einzugsbereiche in den Kommunen Perleberg, Pritzwalk und Wittenberge 400 m, in den übrigen Bereichen des Landkreises 600 m.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass der überwiegende Teil der Siedlungsgebiete im Landkreis ausreichend durch Haltestellen des ÖPNV und SPNV erschlossen ist und somit zukünftig nur teilweise zusätzlicher Erschließungsbedarf besteht. Dies gilt sowohl für bestehende Wohn- und Gewerbeflächen als auch z.B. bei der zukünftigen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung. Sichtbare Bedarfe werden z.B. in einzelnen Bereichen der Städte Wittenberge, Perleberg und Pritzwalk oder aber in

einzelnen Bereichen der Kommunen Karstädt, Putlitz und Plattenburg (Ortsteil Glöwen) erkennbar. Auf konkrete Erschließungsbedarfe wird – sofern aus Sicht des Landkreises erforderlich – in Kapitel 5 eingegangen.

2.5.3 Verkehrsträgerverknüpfung

Wichtige Verknüpfungspunkte im Landkreis Prignitz sind derzeit insbesondere Zugangsstellen zum SPNV. Dabei sind Handlungsbedarfe v.a. bei der Verknüpfung der ÖPNV-Angebote untereinander erkennbar. Eine Übersicht von wichtigen Verknüpfungspunkten des kommunalen ÖPNV mit anderen Verkehrsträgern und den derzeitigen Verknüpfungsmöglichkeiten wird in Tabelle 12 dargestellt.

Tabelle 12: Wichtige derzeitige Verknüpfungspunkte mit dem kommunalen ÖPNV im Landkreis Prignitz

Zugangsstelle	SPNV	Kommunaler ÖPNV	P+R	B+R
Bad Wilsnack, Bahnhof	x	x	x	x
Glöwen, Bahnhof	x	x	x	x
Groß Pankow, Bahnhof	x	x	x	x
Karstädt, Bahnhof	x	x	x	x
Meyenburg, Bahnhof	x	x	x	
Perleberg, ZOB	x	x	x	x
Pritzwalk, Bahnhof	x	x	x	x
Weisen, Bahnhof	x			x
Wittenberge, Bahnhof	x	x	x	x
Wittenberge, ZOB		x	x	x

Daten: IGES 2022, VBB 2022a.

An den Haltestellen Lütkenwisch, Fähre und Lenzen, Fähre bestehen zudem Verknüpfungen mit dem Fährbetrieb der beiden Elbfähren nach Schnackenburg und Pevestorf im Landkreis Lüchow-Dannenberg.

2.6 Tarife, Vertrieb, Fahrgastinformation und Marketing

2.6.1 Tarife

VBB-Tarif

Die Verkehrsunternehmen im Landkreis Prignitz wenden einheitlich die Tarifbestimmungen sowie die Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB-Tarif) an.

Der VBB-Tarif ist als Flächenzonentarif in Form von Tarifwaben, Landkreisen und Tarifbereichen ausgebildet. Alle Haltestellen des Landkreises sind entsprechenden Tarifwaben zugeordnet, wobei jede Tarifwabe meist mehrere Haltestellen beinhaltet.

Der VBB-Tarif bietet ein vereinheitlichtes Kernsortiment an Fahrausweisen an, das Einzelkarten, Mehrfahrtenkarten, 24-Stunden-Karten, Gruppenkarten sowie Monatskarten umfasst. Diese Fahrausweise werden für den gesamten Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg vertrieben.

Zusätzlich zum Fahrausweissortiment des VBB bietet die ARGE prignitzbus für den Freizeit- und Tourismusbereich mit dem Thermenticket Bad Wilsnack ein spezielles Ticketprodukt an. Das Ticket gilt Mo-Fr für eine Hin- und eine Rückfahrt auf allen prignitz-bus-Linien sowie einen Aufenthalt in der Therme.⁴⁶

Ein- und ausbrechende Tarife

Ausnahmen von der oben genannten Anwendung des VBB-Tarifs betreffen folgende Verbindungen:

- ◆ Verkehre der stendalbus GmbH in den Landkreis Stendal mit Anwendung des „stendalbus“-Tarifs,
- ◆ Verkehre der PVGS in den Altmarkkreis Salzwedel mit Anwendung des Nahverkehrstarif westliche Altmark sowie
- ◆ Verkehre der VLP in den Landkreis Ludwigslust-Parchim mit Anwendung der Tarifbestimmungen der Verkehrsgemeinschaft Westmecklenburg (VWM).

Im SPNV gilt auf den Strecken des schienengebundenen Nahverkehrs auf Fahrten nach Mecklenburg-Vorpommern sowie nach Sachsen-Anhalt der Tarif des Deutschlandtarifverbundes (DTV-Tarif). Gleichzeitig können mit dem Länderticket Brandenburg-Berlin Fahrten im Nahverkehr der Länder Berlin und Brandenburg zurückgelegt werden. Auf Fahrten mit dem SPNV nach Mecklenburg-Vorpommern können teilweise sowohl das Mecklenburg-Vorpommern-Ticket (z.B. von Wittenberge oder Karstädt) als auch das Stadt-Land-Meer-Ticket (nach Wismar) verwendet werden.

Das Deutschlandticket hat im gesamten VBB-Bereich sowie auch in allen länder-übergreifenden Regionalverkehren Gültigkeit.

Tarife im Fährverkehr

Auf den beiden Fährverbindungen zum Landkreis Lüchow-Dannenberg wird ein Haustarif angewendet⁴⁷.

⁴⁶ Vgl. <https://www.prignitz-bus.de/regionalverkehr/tarife/index.html>, zuletzt abgerufen am 07.06.2022.

⁴⁷ Vgl. <https://www.amtlenzen.de/seite/440844/f%C3%A4hren.html>, zuletzt abgerufen am 19.04.2022.

2.6.2 Vertrieb

Der Vertrieb von Fahrausweisen erfolgt vornehmlich in den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV (Verkauf bei den Beschäftigten im Fahrdienst) sowie über Fahr-scheinvorverkaufstellen des Verkehrsunternehmens ARGE prignitzbus an verschiedenen Standorten im Landkreis (Bad Wilsnack, Lenzen, Perleberg, Pritzwalk).

Daneben können Fahrausweise über die VBB-App „Bus&Bahn“ oder über die App „DB Navigator“ der Deutschen Bahn als Handytickets erworben werden. Zusätzlich können VBB-Abos auch über die Website der Deutschen Bahn⁴⁸ erworben werden.

Des Weiteren besteht automatenbasierter Vertrieb durch Fahrausweisautomaten an einzelnen Zugangsstellen zum SPNV.

2.6.3 Fahrgastinformation

Fahrplankommunikation

Einheitlich gestaltete Fahrplaninformationen werden aktuell über linienbezogene Fahrpläne des Verkehrsunternehmens ARGE prignitzbus angeboten⁴⁹. Im Internet sind Liniennetzpläne über die Webseite des VBB abrufbar. Hier werden auch verbindungsbezogene Fahrplanauskünfte angeboten. Mobile Fahrplaninformationen sind u.a. über die derzeitigen vom VBB versorgten Apps (z.B. VBB-App Bus&Bahn) verfügbar.

Weiterhin können Fahrplanauskünfte beim VBB, im Kultur-, Sport- und Tourismusbetrieb Wittenberge sowie beim Verkehrsunternehmen ARGE prignitzbus telefonisch, per E-Mail und an den Betriebshöfen erfragt werden.

An den Haltestellen ist jeweils das Fahrtenangebot mindestens mit Liniennummer, Abfahrtzeit und Fahrtziel veröffentlicht. Dynamische Informationssysteme an Haltestellen des kommunalen ÖPNV zur Anzeige von Echtzeit-Fahrplandaten sind im Landkreis derzeit nur punktuell vorhanden.

Echtzeitinformationen

Die ARGE prignitzbus betreibt ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS = Intermodal Transport Control System)⁵⁰ zur Übermittlung von Echtzeitinformationen zum Fahrzeugstandort. Echtzeitinformationen werden über die derzeitigen vom VBB versorgten Apps für die ÖPNV-Nutzenden angeboten. Darüber hinaus können Echtzeitinformationen über die Homepage <https://www.vbb.de/> abgerufen werden.

⁴⁹ Es sollen dabei die gemeinsamen Richtlinien der im VBB zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen zur Gestaltung der Fahrgastinformation eingehalten werden.

⁵⁰ Früher rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL).

Informationen in den Fahrzeugen

Für Fahrplaninformationen während der Fahrt sind ca. 88 % der eingesetzten Fahrzeuge mit elektronischen, einzeiligen Fahrtziel- und Haltestellenanzeigen ausgestattet. Einige der Fahrzeuge ist bisher mit Monitoren zur dynamischen Fahrtverlaufsanzeige ausgestattet. Eine elektronische Haltestellenansage ist vorhanden. Weiterhin stehen die Beschäftigten im Fahrdienst für Auskünfte zur Verfügung. Anschlussinformationen und Echtzeitinformationen werden bisher nicht in den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV dargestellt. Demgegenüber ist dies in Fahrzeugen des SPNV bereits umgesetzt.

Störungsinformationen

Derzeit werden Informationen zu Störungen internetbasiert (z.B. www.vbb.de) und über die vom VBB versorgten Apps übermittelt, sofern es sich nicht um Verspätungen handelt, die als Echtzeitinformationen gehandhabt werden. Hierzu müssen die Verkehrsunternehmen entsprechende Störungsmeldungen in die vom VBB zentral zur Verfügung gestellten Tools eingeben.

2.6.4 Kundenservice und Marketing

Maßnahmen aus den Bereichen Kundenservice und Marketing sind wichtig zur Kundenbindung und Kundengewinnung für den ÖPNV. Sie sind als permanenter Prozess wirksam zu etablieren. Nachfolgende Maßnahmen werden derzeit angewendet.

ÖPNV-Erscheinungsbild und Marketing

Bei der Gestaltung von Fahrzeugen, Haltestellen und Fahrgastinformationen wird neben dem Corporate Design des Verkehrsunternehmens auch das Corporate Design des VBB angewendet. Weiterhin sind die Regelungen des Handbuchs „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ und seine Ausführungsbestimmungen anzuwenden.

Fundsachenbearbeitung und Mobilitätstrainings

Die ARGE prignitzbus bzw. deren Subunternehmer bewahren in den Fahrzeugen verlorene Gegenstände bis zu sechs Monate nach Fund auf. Hierzu können Fahrgäste das jeweilige Verkehrsunternehmen telefonisch oder per E-Mail kontaktieren.

Darüber hinaus wird zum Beginn des Schuljahres eine Busschule für Erstklässler des Landkreises Prignitz angeboten. Es werden u.a. Inhalte zu den Themen Schulsicherheits sowie richtiges Verhalten im Bus und an Haltestellen vermittelt.

Fahrradmitnahme und kommunaler ÖPNV

Im VBB-Tarifgebiet können Fahrräder in S-, U- und Regionalbahnen sowie auf Fähren im gesamten Verkehrszeitraum mitgenommen werden, sofern es der vorhandene Platz erlaubt.

Die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen und Straßenbahnen ist nicht gestattet, außer diese sind entsprechend gekennzeichnet und hergerichtet. Im Zweifelsfall entscheidet das Personal, ob die Mitnahme eines Fahrrads gestattet ist. Ist wenig Platz vorhanden, haben Rollstuhlfahrende und Kinderwagen Vorrang. Ein Anspruch auf Mitnahme des Fahrrads besteht nicht.⁵¹

Für die Fahrradmitnahme ist ein Fahrausweis Fahrrad zu erwerben.⁵²

2.7 Mängelfeststellung und Handlungsbedarfe: Stärken und Schwächen vorhandenes Angebot sowie Erfolgskontrolle derzeitiger NVP

2.7.1 Erfolgskontrolle derzeitiger NVP und Bewertung des vorhandenen Verkehrsangebotes

Die im NVP 2014 - 2018 definierten Standards für den kommunalen ÖPNV wurden umfassend umgesetzt. So wurde die Netzhierarchie bestehend aus Grund-, Regional- und Ergänzungsnetz inkl. der höherwertigen Verbindungsachsen für den Jedermannverkehr eingeführt. Die Netz- und Angebotsstruktur des kommunalen ÖPNV hat sich dadurch im Landkreis Prignitz in den vergangenen Jahren verbessert und ausgeweitet. Ein wesentliches Element der Angebotsmaßnahmen ist die Ausgestaltung in Form von Taktverkehren. Taktverkehre werden derzeit insbesondere auf den Linien im Grund- und Regionalnetz (Montag bis Freitag mindestens ein 60-Min-Takt und an Wochenenden 120-Min-Takt bzw. teilweise 120-Min-Takt im Regionalnetz) sowie auf Linien im Bereich der Stadtverkehre (z.B. 60-Min-Takt) angewendet.

Die Flächenerschließung (Ergänzungsnetz) wurde außerhalb der Beförderung von Schülerinnen und Schülern durch die Einführung eines Rufbusangebotes verbessert (z.B. Fahrtmöglichkeiten am Wochenende). Flexible Bedienformen sind im Landkreis seitdem begrenzt vorhanden und werden bisher vor allem in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage (z.B. an Wochenenden) angeboten. Sie werden dabei als Rufbus vermarktet, für den die Nutzung eine vorherige telefonische Anmeldung mit einer Voranmeldefrist von 90 Minuten erfordert. Die Beförderung erfolgt zum VBB-Tarif plus Komfortzuschlag (ein Euro pro Person und Fahrt) und von Haltestelle zu Haltestelle auf festgelegten Linien. Die Fahrten können derzeit nur telefonisch bestellt werden (vgl. auch Kapitel 2.3.3). Informationen zum Fahrplanangebot sind z. B. über die Homepage der ARGE prignitzbus verfügbar. Fahrten des Rufbusses sind als Verkehrshinweise mit einem „R“ in den jeweiligen Fahrplänen gekennzeichnet. Es ist festzustellen, dass das Rufbuskonzept keine breite Akzeptanz in der Bevölkerung erfährt. Dies liegt insbesondere an den langen Fristen zur Voranmeldung und den liniengebundenen Fahrtwegen.

⁵¹ Vgl. VBB 2022c.

⁵² Vgl. <https://www.vbb.de/tickets/fahrradkarten/>, zuletzt abgerufen am 13.04.2022.

Sofern einzelne Maßnahmen bzw. (Qualitäts-)Standards des bisherigen NVP noch nicht umgesetzt sind, werden diese im Rahmen der vorliegenden Erstellung des NVP ab 2024 auf Übernahme geprüft.

Die vorangegangene Analyse zeigt, dass das derzeitige Konzept eines klassischen Linienverkehrs bezogen auf die Anzahl der Nutzer kostenintensiv.

2.7.2 Handlungsbedarf aus Sicht des derzeitigen Verkehrsangebots

Eine integriert ausgerichtete Verkehrsorganisation mit einer differenzierten Gestaltung der Teilangebote nach deren Funktion sowie wenn möglich eine **Ausweitung der Vertaktung** ist noch nicht in allen Teilen des Landkreises umgesetzt. Es besteht daher Weiterentwicklungsbedarf.

Im Bereich der flexiblen Bedienformen wird insbesondere Handlungsbedarf in der **Steigerung der Attraktivität** des Angebotes gesehen. Oftmals ist bei Rufbusfahrten im Linienverlauf nur ein Einstieg oder Ausstieg möglich, was aufgrund der fehlenden Flexibilität nicht kundenfreundlich ist. Darüber hinaus wird Handlungsbedarf in der weiteren **Flexibilisierung und Digitalisierung des Angebotes sowie in der Integration in das Angebot des Linien-ÖPNV bzw. des SPNV**, bezogen auf Umsteigehinweise in Fahrplänen, Verknüpfungsstellen und Anschlussicherung, gesehen. Des Weiteren sollten die Möglichkeiten der Ausweitung flexibler Bedienformen auf weitere Bereiche des Landkreises geprüft werden.

Weiterhin ist die **Vernetzung von öffentlichen und individuellen Verkehrsangeboten** bisher nur sehr eingeschränkt in zeitgemäßer Form umgesetzt, so dass die Verkehrsträgerverknüpfung, aber auch die weitere **Optimierung von gesicherten Umstiegs- und Anschlussmöglichkeiten**, Handlungsschwerpunkte erkennbar werden lässt.

Darüber hinaus besteht insbesondere Handlungsbedarf bezüglich

- ◆ der **Weiterentwicklung bestehender Angebote mit flexibler Bedienung** bzw. der Einführung von On Demand-Verkehren in weiteren Bereichen des Landkreises,
- ◆ der Sicherstellung der **Erreichbarkeit von Wohnbau- und Gewerbeentwicklungen** durch eine **verbesserte Erschließung**,
- ◆ der **Verbesserung der Anbindung bestehender Gewerbegebiete**,
- ◆ der **Ausweitung des touristischen ÖPNV-Angebotes**,
- ◆ der **Verbesserung der Netz- und Fahrplanabstimmung und Anschlussgestaltung**,
- ◆ des **weiteren barrierefreien Haltestellenausbaus**,
- ◆ des **weiteren Ausbaus der Hauptverknüpfungspunkte** zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV sowie zwischen Individualverkehr und ÖPNV,
- ◆ des Ausbaus der **Verknüpfung von Radverkehr und kommunalem ÖPNV** sowie

- ♦ dem **weiteren Ausbau von DFI-Anlagen** an Haltestellen u.a. zur **Verbesserung der Fahrgastinformation zu ÖPNV-Angeboten inkl. Sicherstellung des dauerhaften Betriebes dieser Anlagen.**

Insgesamt ist somit das Verkehrsangebot im Landkreis integriert weiterzuentwickeln. Die Angebote müssen flexibler und damit kundenorientierter werden, um alle Ortsteile bedarfsgerecht anzubinden. Zugleich sollen Verbindungen der einwohnerstarken Zentren einem verlässlichen Fahrplan unterliegen, der insbesondere die Anschlusssicherung an den Zugangsstellen zum SPNV gewährleistet.

Handlungsbedarf aus Sicht der kreisangehörigen Kommunen

Im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsprozesses bei der Erstellung des NVP haben alle Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden des Landkreises die Möglichkeit erhalten, aus ihrer Sicht aktuell bestehende Bedarfe im ÖPNV zur Kenntnis zu bringen. Alle Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden haben diese Möglichkeit wahrgenommen. Im Anhang A9 werden die wesentlichen Rückmeldungen zusammenfassend beigefügt.

3. Angebotsvorgaben für den kommunalen ÖPNV

3.1 Elemente des Angebotskonzeptes

Der NVP definiert als strategisches ÖPNV-Planungsinstrument das zukünftige Angebot des kommunalen ÖPNV hinsichtlich Angebotsumfang und Angebotsqualität im geplanten Gültigkeitszeitraum.

Dabei definiert der Landkreis Prignitz als Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV die Qualität und Quantität der Versorgung unter Maßgabe von angebots- und bedarfsorientierten Entwicklungspfaden sowie Berücksichtigung der Finanzierbarkeit jeweils selbst. Begründet liegt dies darin, dass keine übergeordneten allgemein- oder rechtsverbindlichen Vorgaben für die Qualität und Quantität von Leistungen des kommunalen ÖPNV im Sinne einer ausreichenden Versorgung bzw. als Teil der Daseinsvorsorge existieren. Der Aufgabenträger orientiert sich deshalb u.a. an

- ◆ den eigenen verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen,
- ◆ den derzeitigen und zukünftig erwarteten demografischen, strukturpolitischen und touristischen Entwicklungen,
- ◆ dem derzeitigen und erwarteten Fahrgastaufkommen,
- ◆ den Vorhaben der Raumordnung und der Regional-/Landesplanung,
- ◆ den vorherrschenden Wegebeziehungen von Pendelnden sowie Schülerinnen und Schülern, wichtigen Relationen für den Tourismus und die Naherholung und von weiteren Kundengruppen sowie
- ◆ den Vorgaben für die Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern.

Nachfolgende Mindestvorgaben sichern aus Sicht des Landkreises Prignitz eine ausreichende Bedienung im kommunalen ÖPNV ab. Dies wird ergänzt durch die Vorgaben des Qualitätskonzeptes entsprechend Kapitel 4.

Das Angebotskonzept beinhaltet folgende nebeneinander wirkende Elemente, um aus Sicht des Landkreises Prignitz die Sicherstellung einer ausreichenden, bedarfsgerechten Bedienung im kommunalen ÖPNV unter Beachtung des Wirtschaftlichkeits- und Sparsamkeitsgrundsatzes zu definieren (vgl. Abbildung 17.)

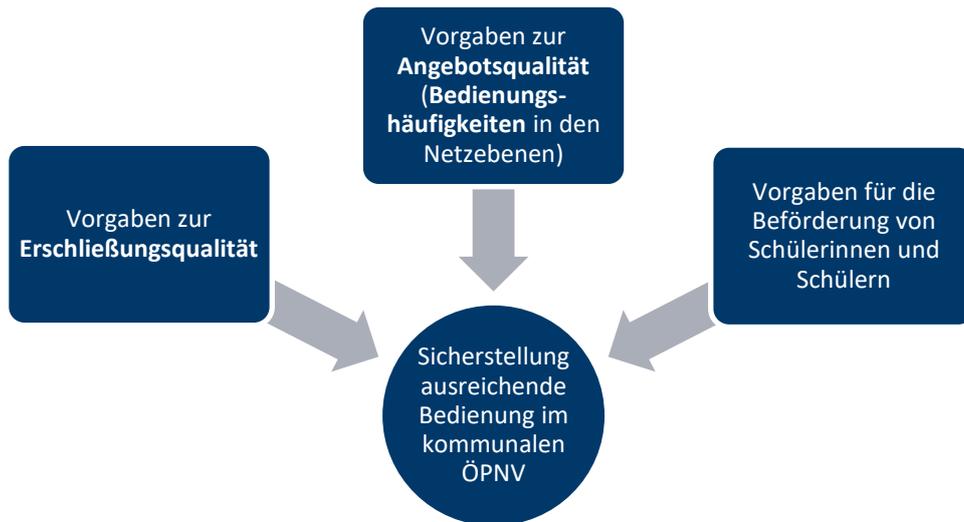
Erschließungsqualität: Zum einen wird als erstes Element des Angebotskonzeptes die räumliche Erschließung unter Berücksichtigung der zentralen Orte definiert.

Angebotsqualität / Bedienhäufigkeit: Weiterhin erfolgt unter Orientierung an Verbindungsrelationen des kommunalen ÖPNV die Festlegung von konkreten Vorgaben zu Mindestbedienhäufigkeiten auf Basis einer einheitlichen Netzkonzeption.

Beförderung von Schülerinnen und Schülern: Da die Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern als Pflichtaufgabe des Landkreises zu berücksichtigen ist und Schülerinnen und Schüler die bisher größte einzelne Kundengruppe im kommunalen ÖPNV ausmachen, erfolgt zur Definition der Mindestbedienqualität in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern eine Verknüpfung mit dem dazu bestehenden Instrument der Satzung des Landkreises Prignitz

zur Schülerbeförderung. Die Verzahnung von NVP und Satzung sichert ab, dass neben den Vorgaben der Erschließungs- und Angebotsqualität grundsätzlich die Beförderung der Schülerinnen und Schüler abgesichert ist.

Abbildung 17: Ebenen zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im kommunalen ÖPNV



Quelle: IGES 2023.

Vernetzungsqualität: In Ergänzung zum Angebotskonzept werden im Qualitätskonzept Vorgaben zur Absicherung eines koordinierten und miteinander verknüpften ÖPNV-Angebots definiert. Dies beinhaltet konkrete Verknüpfungspunkte sowie Vorgaben zur Anschlusssicherung (vgl. Kapitel 4.1).

3.2 Vorgaben zur Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität wird durch räumliche Mindesterschließungsvorgaben zur Anbindung der Städte und Gemeinden bzw. Ortsteile sowie deren Siedlungsteile und Verkehrsziele bestimmt. Sie bildet im Sinne des NVP ab 2024 weiterhin ein maßgebendes Kriterium für die Beurteilung der Zugangsmöglichkeiten zum kommunalen ÖPNV.

3.2.1 Sicherung der räumlichen Mindesterschließung

Alle Orts- und Gemeindeteile sollen durch den ÖPNV erschlossen werden.

Weiterhin sollen Arbeitsplatzschwerpunkte sowie Einrichtungen mit einem entsprechenden Quell- bzw. Zielpotenzial durch den ÖPNV erschlossen werden.

Ein Orts- bzw. Siedlungsteil bzw. ein Arbeitsplatzschwerpunkt gilt als erschlossen, wenn 80 % der Einwohnenden bzw. der Beschäftigten in einem zumutbaren fußläufigen Haltestelleneinzugsbereich (vgl. Tabelle 13) gemeldet sind bzw. ihren Arbeitsplatz haben.

Die Erschließung kann sowohl mit Verkehrsmitteln des SPNV als auch des kommunalen ÖPNV erfolgen. Im kommunalen ÖPNV können dabei sowohl konventionelle als auch flexible Bedarfsverkehre (On-Demand) eingesetzt werden.

Bei der Planung neuer Wohn- und Gewerbeflächen sind durch den zuständigen Baulastträger und/oder die planende und genehmigende kreisangehörige Kommune vorab die ÖPNV-Anbindung und ggf. eine Erschließung durch neu einzurichtende Haltestellen bzw. neue Streckenabschnitte für den kommunalen ÖPNV zu berücksichtigen.

3.2.2 Haltestelleneinzugsbereiche

Tabelle 13 gibt eine Übersicht über die anzustrebenden Einzugsbereiche sowie die tatsächlichen Wegezeiten von Haltestellen im kommunalen ÖPNV.

Tabelle 13: Haltestelleneinzugsbereiche zur Sicherung der räumlichen Mindesterschließung

Gebietskategorie ¹	Beschreibung	Luftlinie	Ungefähre Wegezeit ¹
Mittelzentren	Stadtverkehre	400 m	7 min
Sonstiges Gebiet	Orts- bzw. Gemeindeteile (ohne Mittelzentren, Stadtverkehre)	600 m	10 min

Quelle: IGES 2023.

Anmerkung: ¹ Zugrunde gelegt ist eine Gehgeschwindigkeit von 1m/s (entspricht langsamen Gehen, z.B. mit Rollator oder Kinderwagen).

Begründete Ausnahmen von den Vorgaben für die in Tabelle 13 anzustrebenden Haltestelleneinzugsbereiche sind zulässig, sofern lokale Gegebenheiten, wie z.B. die Beschaffenheit der Verkehrsinfrastruktur, eine Erfüllung der Vorgabe verhindern.

3.3 Vorgaben zur Angebotsqualität

3.3.1 Grundansatz zur Definition einer ausreichenden Verkehrsbedienung

Da in Deutschland keine allgemeinverbindlichen Bedienstandards oder anzuwendende Indikatoren bzw. Vergleichswerte für den öffentlichen Verkehr existieren, hat der Landkreis als Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV entsprechend ÖPNVG BB im Rahmen des eigenen Wirkungskreises selbst zu definieren, wie eine ausreichende Verkehrsbedienung im Rahmen der Daseinsvorsorge erfolgen soll.

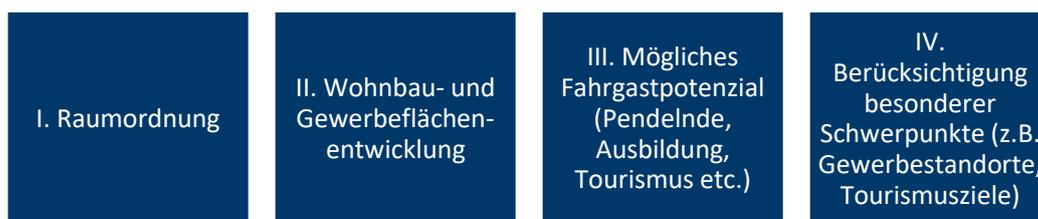
Dieser Verpflichtung kommt der Landkreis mit den im NVP definierten Erschließungsvorgaben, Netzebenen und Bedienstandards nach.

Die Definition der Netzebenen erfolgt unter Berücksichtigung der Grundsätze eines integrierten Gesamtverkehrssystems für alle Verkehrsmittel des SPNV und kommunalen ÖPNV. Dabei erfolgt eine Orientierung an:

- ◆ durchgeführten Analysen der Bevölkerungs- und Strukturentwicklung,
- ◆ vorherrschenden Wegebeziehungen von Pendelnden sowie Schülerinnen und Schülern, wichtigen Relationen für den Tourismus und die Naherholung sowie von weiteren Kundengruppen,
- ◆ verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV,
- ◆ Vorgaben der Raumordnung und Regionalplanung sowie
- ◆ derzeitigem und erwartetem Fahrgastaufkommen.

Aufbauend auf die definierten Netzebenen erfolgt anschließend die Zuordnung der jeweiligen Verbindungsrelationen sowie die Definition der jeweiligen Bedienvorgaben. Dabei wurden aus den vorab genannten Orientierungspunkten wesentliche Prämissen abgeleitet und zugrunde gelegt (vgl. Abbildung 18). Der Landkreis behält sich vor, eine endgültige Entscheidung und Festlegung über das Leistungsvolumen, ggf. unter Berücksichtigung kommunaler Zubestellungen, erst im Vorfeld oder im Laufe der jeweiligen Vergabeverfahren bzw. im Zuge der Wiedererteilung einer Liniengenehmigung zu treffen.

Abbildung 18: Wesentliche Planungsprämissen zur Festlegung von Netzhierarchie und Bedienstandards



Quelle: IGES 2023.

3.3.2 Netzhierarchie für das Netz des kommunalen ÖPNV

In der vorliegenden Fortschreibung des NVP wird die bestehende Netzhierarchie im Landkreis Prignitz hinsichtlich aktueller und zukünftiger Anforderungen weiterentwickelt. Dabei sind die unterschiedlichen Netzebenen nicht hierarchisch zu betrachten, sondern bilden ein integriertes Gesamtkonzept (vgl. Abbildung 19).

Abbildung 19: Netzebenen im Landkreis Prignitz

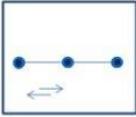
	Leistungsnetz	Verbindungen mit starken Verkehrsverflechtungen zwischen Zentralen Orten und grundfunktionalen Schwerpunkten in den Hauptverkehrszeiten
	Schülerverkehr	Schülerverkehr Verkehr nur zu Schulstart 1x – und Endzeit 2x Offen für Jedermann
	On-Demand	Erschließung in der Fläche durch vollflexible Bedienform Mo-Do 5-22, Uhr Fr 5-24 Uhr, Sa 9-24 So 9-22 Uhr
	Stadtverkehre	Mo – Fr 60 Min-Takt Sa, So/F 120-Min-Takt Mo-Fr 5-20 Uhr, Sa, So 8-18 Uhr
	Elbfähren	Werden nicht durch den Nahverkehrsplan geregelt

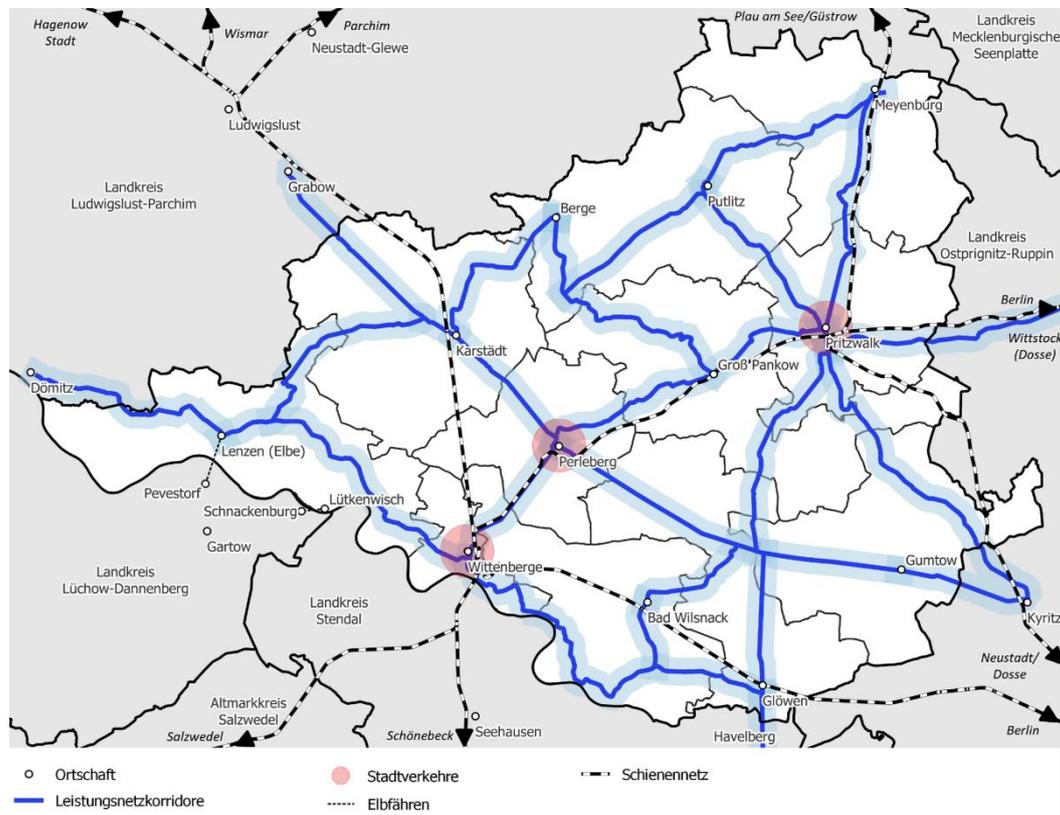
Abbildung: IGES 2023.

Das Leistungsnetz mit seinen fünf Fahrtenpaaren, sowie das Schülerverkehrsnetz stehen in Ergänzung zueinander. Somit sind auf vielen Verbindungsrelationen 8 Fahrtenpaare geplant. In den nachfragestarken Zeiten und auf wichtigen Verbindungen wird somit ein 60 min-Takt angestrebt.

Eine Übersicht über die Netzebenen und die jeweiligen Verbindungen werden in den folgenden Abbildungen dargestellt. Basis für die Zuordnung der Netzebenen sind die geplanten Linien- bzw. Fahrtwege des kommunalen ÖPNV im Landkreis.

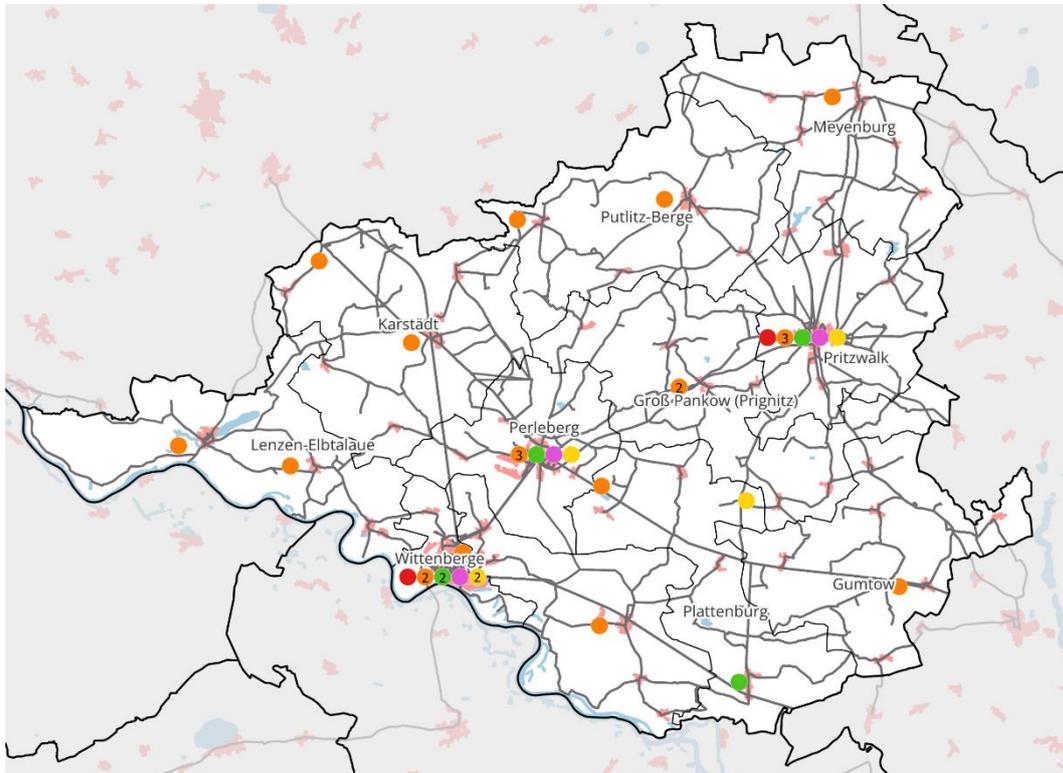
Die verschiedenen Netzebenen bilden ein integrales Netz, das zur Erschließung des gesamten Landkreises ineinandergreift und aufeinander aufbaut. Die Netzebene Leistungsnetz stellt eine hochwertige Verbindung dar, welche die zentralen Orte untereinander und mit den Zugangspunkten des SPNV verbindet (vgl. Abbildung 20). Hierdurch werden ca. 70 % der Bevölkerung im Landkreis an ein schnelles Busnetz angeschlossen. In den Zeiten der Schülerbeförderung wird das Leistungsnetz durch ein Schülerbeförderungsnetz ergänzt, welches die Ortslagen verlässlich anbindet, aber auch die Zentren verknüpft (vgl. Abbildung 20). Zusätzlich zum Schülerverkehr sind alle Ortslagen unabhängig von Linienwegen durch ein flexibles Angebot erreichbar (vgl. Kapitel 3.3.5.). Die Netzebenen werden im Bereich der Mittelzentren durch Stadtverkehre ergänzt (vgl. Abbildung 23 - 25). Über Verknüpfungspunkte (vgl. Kapitel 4.1.3) werden alle Netzebenen miteinander verbunden.

Abbildung 20: Leistungsnetz



Karte: IGES 2023. Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2021.

Abbildung 21: Schülerbeförderungsnetz



- Grundschule
- Oberschule
- Gymnasium
- Förderschule
- Oberstufenzentrum
- ② Angabe Schulanzahl ab ≥ 2 — Schülerverkehrsnetz

Karte: IGES 2023. Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2021.

Bedienvorgaben in den Netzebenen

Die Bedienvorgaben legen das anzustrebende Niveau der Bedienung im kommunalen ÖPNV fest. Hierbei sind die Vorgaben im Rahmen der Beförderung von Schülerinnen und Schülern zu beachten (vgl. Kapitel 3.4).

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 zusätzliche Beförderungsleistungen, für die im gewünschten Leistungsumfang ein finanzieller Ausgleich erforderlich ist.

3.3.3 Verbindungsrelationen im Leistungsnetz

Die Netzebene Leistungsnetz umfasst Verbindungen des kommunalen ÖPNV zwischen den Mittelzentren sowie Verbindungen zwischen den grundfunktionalen Schwerpunkten, sowie wichtigen Orten (vgl. Abbildung 1) und den zentralen Orten des Umlandes und Verbindungen mit starken Verkehrsverflechtungen (vgl. Tabelle 14). Die zentralen Orte sollen dabei auf möglichst direktem Weg miteinander verbunden werden, um Fahrtzeiten zu minimieren.

Tabelle 14: Verbindungsrelationen der Netzebene Leistungsnetz

Kommunaler ÖPNV	ca. Linienweg in km
Meyenburg – Pritzwalk -Kyritz	63
Pritzwalk – Perleberg - Wittenberge	40
Putlitz – Berge – Karstädt - Lenzen	62
Grabow – Perleberg - Kyritz	73
Berge – Groß Pankow	24
Bad Wilsnack – Kletzke – Perleberg	28
Dömitz – Lenzen – Wittenberge - Glöwen	80
Meyenburg – Putlitz - Pritzwalk	33
Havelberg – Glöwen – Pritzwalk - Wittstock	64

3.3.4 Bedienvorgaben Leistungsnetz

Die derzeitige Nachfrage im kommunalen ÖPNV beschränkt sich im Wesentlichen auf die Hauptverkehrszeiten. Um dieser Nachfrage zu begegnen, wird das Leistungsnetz zu den Hauptverkehrszeiten die zentralen Orte miteinander verbinden.

Tabelle 15: Vorstellung zur Bedienqualität des Leistungsnetzes

Verkehrszeit- raum	Bedienzeitraum
Mo-Fr	5-mal täglich in der HVZ
Sa	Voll-flexibles Angebot
So & Feiertag	Voll-flexibles Angebot

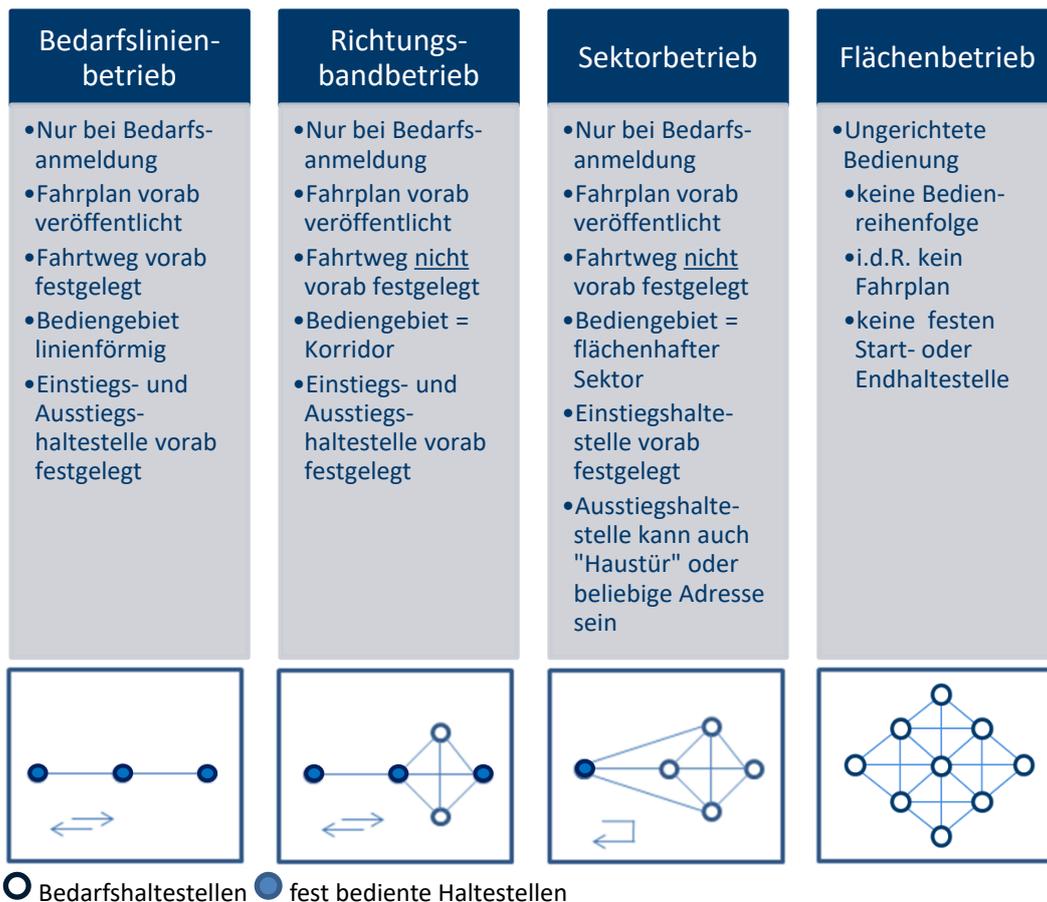
3.3.5 Einsatz flexibler Bedienformen im kommunalen ÖPNV

Die flächendeckende Bedienung aller Gemeindeeinheiten wird zusätzlich zum Schülerverkehrsnetz, welches jedermann offensteht, durch flexible Bedienformen sichergestellt. Die Umsetzung soll auf nachfolgenden Rahmenvorgaben aufbauend angeboten werden:

- ◆ soll als gleichberechtigte Angebotsform neben dem konventionellen Linienverkehr erbracht werden und soll diesen ergänzen,
- ◆ soll als Teil des üÖPNV im Zuständigkeitsbereich des ÖPNVG Bbg. konzipiert werden;

Der Landkreis Prignitz strebt im Sinne öffentlich zugänglicher Verkehrsangebote grundsätzlich die **Einrichtung flexibler Bedienformen auf Grundlage von § 42 bzw. § 44 PBefG** an. Dabei wird i.d.R. Bezug zu § 2 Abs. 6 PBefG genommen.

Abbildung 22: Mögliche Gestaltung flexibler Bedienformen



Quelle: IGES 2022 nach BMVI (Hrsg.) 2016.

Grundsätzlich können für den zukünftigen Einsatz von flexiblen Bedienformen je nach Eignung und vorheriger Konzeptentwicklung die in Abbildung 21 dargestellten Bedienformen angewendet werden.

Um die Zielsetzung des Landkreises für ein flexibles Bedienkonzept zu erreichen, wird der Flächenbetrieb angestrebt. Im Rahmen des PBefG werden alle Haltestellen des Landkreises ohne festen Linienweg oder Taktzeit bedient. Neben den bestehenden Haltestellen können auch virtuelle Haltestellen an verkehrsgünstigen Punkten oder an „Points of Interest“ eingerichtet werden. Die Umsetzung flexibler Bedienformen soll möglichst unter Berücksichtigung des Handbuchs alternative Bedienung des VBB⁵³, einheitlichen Standards entsprechen:

- ◆ die flexible Bedienung soll **im Zeitraum von ca. 05 - 22 Uhr** angeboten werden;
- ◆ an Freitagen und Samstagen sowie vor Feiertagen bis 24 Uhr;
- ◆ samstags und sonntags soll der Betrieb ab spätestens 09 Uhr erfolgen;
- ◆ das flexible Angebot soll flächendeckend gelten;
- ◆ Sicherstellung der Erreichbarkeit der Mittelzentren aus allen Ortsteilen;
- ◆ ein Verkehr innerhalb der Mittelzentren soll nur außerhalb der Bedienzeit der Stadtverkehre angeboten werden;
- ◆ das Angebot soll, wenn möglich, in den VBB-Tarif integriert werden
- ◆ zu den Fahrzeiten des Schülerverkehrs kann das flexible Angebot eingeschränkt werden;
- ◆ dient nicht der regelmäßigen Beförderung von Schülern in den Bedienzeiten des Schülerverkehrsnetzes;
- ◆ Anmeldung von Fahrtwünschen soll **telefonisch** sowie auch **internet- und app-basiert** möglich sein;
- ◆ die **Anmeldung** soll grundsätzlich jederzeit digital möglich sein
- ◆ Bezahlung soll vorrangig online und/oder app-basiert erfolgen;
- ◆ für Bestellungen flexibler Angebote soll eine **einheitliche Rufnummer** bereitgestellt werden;
- ◆ Nutzung und Kenntlichmachung einer einheitlichen **Produktbezeichnung** für Angebotsformen des flexiblen ÖPNV; Verwendung eines **eigenen Brandings, gemäß den Vorgaben der VBB-Richtlinien „Fahrgastinformation“**;
- ◆ erfolgt unter Einhaltung von kundenorientierten Service Gesichtspunkten

Die technische und organisatorische Umsetzung aller erforderlichen Prozesse im Betrieb flexibler Bedienformen soll innerhalb des Kreisgebietes nach einheitlichen Gesichtspunkten gestaltet werden. Dies umfasst u.a.

- ◆ die Annahme und Weiterleitung von Fahrtwünschen der Kunden,
- ◆ den Betrieb einer technischen Plattform durch Disposition von Fahrtaufträgen und Fahrzeugen (Hinweis: der VBB baut zentrale Systeme auf, über die Fahrtverbindungen unter Einbeziehung vollflexibler Bedienformen verkeh-

⁵³ Vgl. VBB 2016.

unternehmensübergreifend beauskunftet und zukünftig auch gebucht werden können, Voraussetzung ist, dass die Verkehrsunternehmen entsprechende Fahrplandaten vollumfänglich bereitstellen und ihre Dispositions-/Buchungssysteme per Schnittstelle anschließen, welches ggf. genutzt werden kann),

- ♦ die Abrechnung von Fahraufträgen,

3.3.6 Verbindungsrelationen, Bedienvorgaben und Orientierungswerte für die Stadtverkehre

Die Stadtverkehre in den Städten Perleberg, Wittenberge und Pritzwalk haben sich grundsätzlich zur örtlichen Erschließung bewährt. Im Sinne einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im kommunalen ÖPNV sollen diese auch zukünftig angeboten werden.

Das Busverkehrsangebot in den Städten wird dabei aus der Überlagerung ein- und ausfallender Linien des Leistungsnetzes sowie eigenständiger Stadtverkehrslinien (Abbildung 23-25) realisiert. Ortsteile, die nicht an den Verbindungsrelationen des innerstädtischen Verkehrs bzw. des Leistungsnetzes liegen, werden durch ein flexibles Angebote ergänzt. Die bestehenden Linienwege der Stadtverkehre sollen hierbei grundsätzlich fortgeführt werden. Sie können jedoch bei veränderter Nachfrage angepasst werden.

Abbildung 23: Stadtverkehr Perleberg

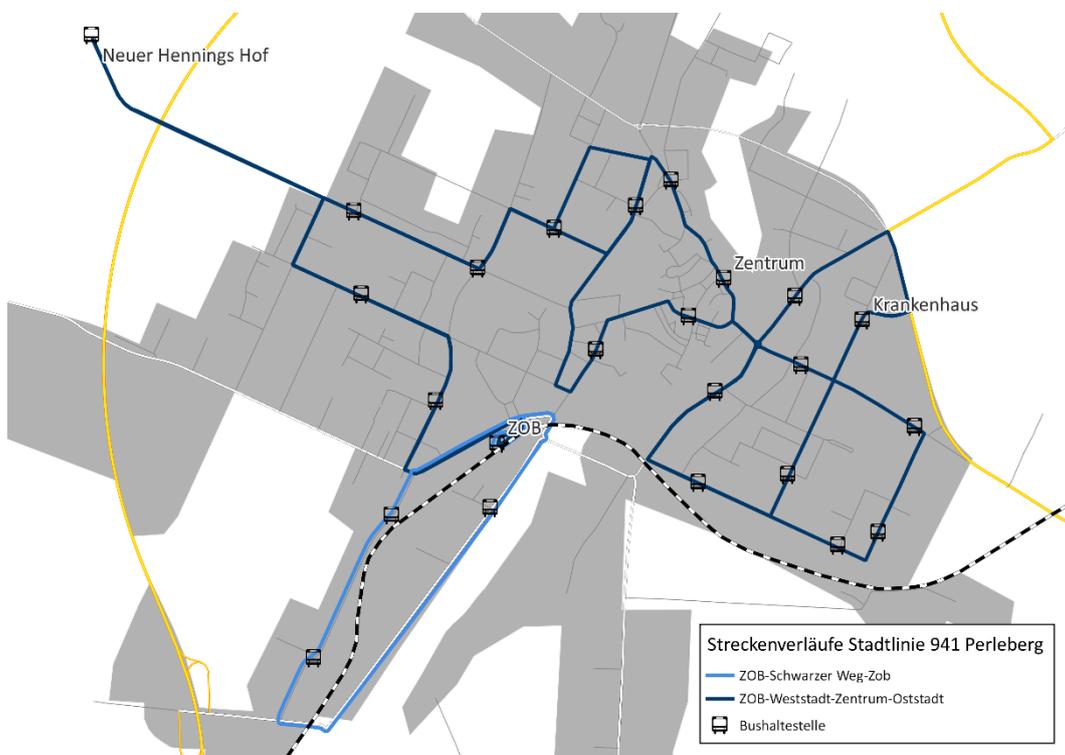


Abbildung 24: Stadtverkehr Pritzwalk

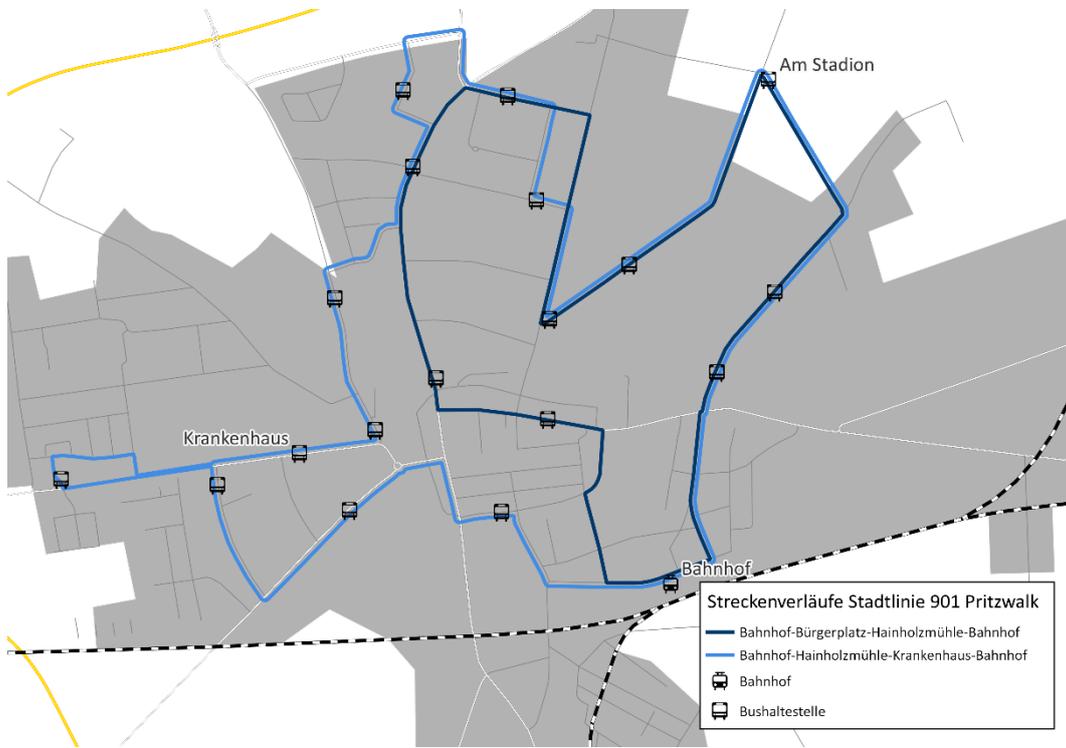
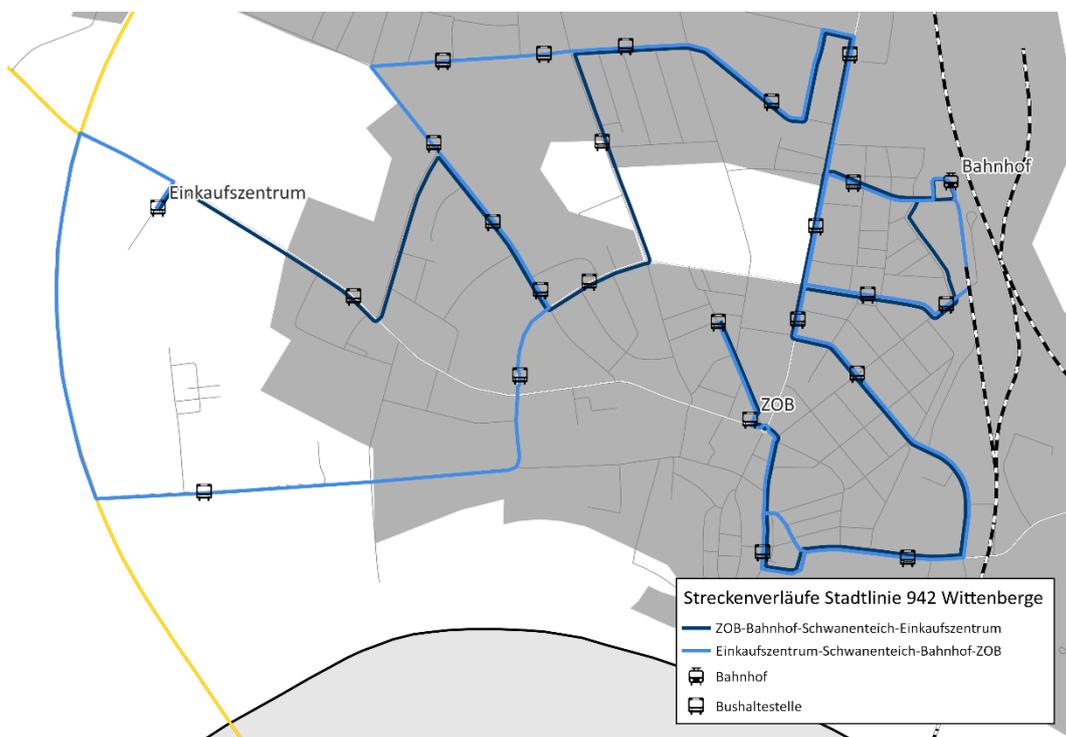


Abbildung 25: Stadtverkehr Wittenberge



Bisher bestehen in den Städten unterschiedliche Bedienzeiten der Stadtverkehrslinien. Wenn möglich sollen die Bedienvorgaben im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienungs sowie der Kundenfreundlichkeit homogenisiert werden. Ein empfohlener Orientierungswert für eine optimale Bedienung werden in Tabelle 16 dargestellt.

Tabelle 16: Bedienvorgaben Stadtverkehre

Verkehrszeitraum	Bedienzeitraum	Takt
Mindestbedienvorgaben (ausreichende Verkehrsbedienungs)		
Mo-Fr	ca. 05:00 - 20:00 Uhr	60-Min-Takt
Sa	ca. 08:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt
So & Feiertag	ca. 08:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt

3.4 Anforderungen an die Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Wirkungsbereich Beförderung von Schülerinnen und Schülern im Sinne des NVP

Regelungsinhalt des vorliegenden NVP ist der kommunale ÖPNV mit allgemeinen öffentlichen Verkehrsmitteln des Linienverkehrs. Schülerverkehr im Sinne des NVP ist unter dieser Maßgabe und unter Berücksichtigung des Gestaltungsermessens der Aufgabenträger die Beförderung von Schülerinnen und Schülern in integrierter Form, d.h. als Linienverkehr im Sinne von § 42 PBefG. Formal sind auch nach § 43 Abs. 2 PBefG genehmigte Sonderformen des Linienverkehrs hier zu berücksichtigen, wobei die zukünftige Ausrichtung im Sinne integrierter Verkehre klar auf Linienverkehre entsprechend § 42 PBefG erfolgt. Dies entspricht auch der Vorgabe nach § 2 Abs. 5 PBefG, dass Sonderlinienverkehre im Sinne von § 43 PBefG, soweit möglich und wirtschaftlich sinnvoll, in den ÖPNV integriert werden sollen.

Formen des sogenannten freigestellten Schülerverkehrs und etwaige andere Formen der Beförderung von Schülerinnen und Schülern sind nicht Regelungsinhalt des NVP.

Schulentwicklungsplanung und Schuleinzugsbereiche

Der Schulentwicklungsplan des Landkreises Prignitz⁵⁴ definiert die Schuleinzugsbereiche für die Schulen im Landkreis und damit die örtliche Zuständigkeit der Schulen für die jeweiligen Wohnorte der Schülerinnen und Schüler. Die Schuleinzugsbereiche bilden damit in der jeweiligen Fassung den wesentlichen Orientierungsrahmen und oberste Priorität bei der Einrichtung der öffentlichen Beförderung von Schülerinnen und Schülern als Bestandteil des kommunalen ÖPNV. Bei

⁵⁴ Vgl. Landkreis Prignitz 2020. Die Fortschreibung des Schulentwicklungsplanes des Landkreises Prignitz 2022-2027 liegt derzeit im Entwurfsstand vor.

Anpassungen der Schuleinzugsbereiche resultiert jeweils auch Anpassungsbedarf in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern.

Beförderungsanspruch und Zumutbarkeitskriterien in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Die Anforderungen an Art und Umfang der Beförderung von Schülerinnen und Schülern werden in der Satzung des Landkreises Prignitz zur Schülerbeförderung in der jeweils geltenden Fassung bestimmt. Einen Anspruch auf Schülerbeförderung haben entsprechend § 2 Abs. 1 der Satzung alle Schülerinnen und Schüler, die im Landkreis Prignitz ihre Wohnung haben und allgemeinbildende Schulen oder Oberstufenzentren/Berufsschulen in öffentlicher oder freier Trägerschaft besuchen.

Der Anspruch auf Beförderung besteht entsprechend § 3 Abs. 1 der Schülerbeförderungssatzung ab einer Mindestentfernung für den Schulweg von

- ◆ 2,0 km für Schülerinnen und Schüler der Primarstufe sowie
- ◆ 3,5 km für Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufen I und II.

Zusätzlich sieht die Schülerbeförderungssatzung folgende zumutbare Schulwegzeiten für den einfachen Schulweg vor:

- ◆ Für Schülerinnen und Schüler der Primarstufe von max. 45 min (plus max. 30 min Wartezeit⁵⁵),
- ◆ Für Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe I von max. 60 min (plus max. 30 min Wartezeit) und
- ◆ Für Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe II von maximal 90 min (keine Wartezeit).

Verkehrsrelationen ohne Beförderungspflicht

Verkehrsrelationen im Schülerverkehr, die aufgrund von Schulwahlentscheidungen der Schülerinnen und Schüler bzw. Erziehungsberechtigten auf Schulen außerhalb des jeweiligen Schuleinzugsbereiches ausgerichtet sind, erfordern zusätzlichen planerischen und Finanzierungsaufwand. Der Landkreis Prignitz bemüht sich durch die in Kapitel 3.3 und 5 beschriebenen Maßnahmen ausdrücklich, auch diese Verkehrsrelationen sicherzustellen. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass hierbei keine Verpflichtungen zur Einrichtung von Verbindungen des kommunalen ÖPNV existieren.

Bedienungshäufigkeit von Schulstandorten

Die Satzung des Landkreises Prignitz zur Schülerbeförderung definiert keine Mindestbedienanforderungen für Grund- und weiterführende Schulen. Entsprechend

⁵⁵ Entsprechend Schülerbeförderungssatzung ist die Wartezeit die Zeit zwischen dem Erreichen der Schule und dem allgemeinen Unterrichtsbeginn bzw. zwischen dem Unterrichtsende und dem Verlassen der Schule. Als allgemeiner Unterrichtsbeginn gilt die von der Schulkonferenz beschlossene Zeit.

den Festlegungen des NVP 2014 - 2018 erfolgt derzeit eine Bedienung mit mindestens einer Hinfahrt und in der Regel zwei Rückfahrten. Im Sinne eines bedarfsgerechten und finanziell tragbaren Angebotes wird diese Mindestbedienanforderungen zur Gestaltung des kommunalen ÖPNV fortgeschrieben (vgl. Tabelle 17).

Tabelle 17: Empfehlung für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern

	Hinfahrten	Rückfahrten
Grundschulen	1	2 bzw. ggf. 3 ¹
Weiterführende Schulen	1	2 bzw. ggf. 3 ¹

Anmerkung: ¹Bei Schulen mit Ganztagsbetrieb oder bei Schulen der Sekundarstufe II soll die Möglichkeit einer dritten Rückfahrt geprüft werden.

Die genannten Orientierungswerte beziehen sich jeweils auf einen Schulstandort. Wenn beispielsweise in einer Gemeinde zwei Standorte vorhanden sind (z.B. Grundschule und weiterführende Schule), ist das Verständnis der Orientierungswerte kumulativ gemeint, sofern keine Bündelung der Fahrten erfolgen kann.

Ausnahmen von den genannten Orientierungswerten können zwischen dem mit dem Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV und dem Träger der Beförderung von Schülerinnen und Schülern abgestimmt werden.

Im Landkreis haben derzeit rund 2.800 Schüler aufgrund der Distanzen zwischen Schulstandort und Wohnort einen Anspruch auf Beförderungsleistung. Auch wenn das Angebot von (Grundlage: Fahrgastzählung 2019 der ARGE prignitzbus) einem Teil der Anspruchsberechtigten nicht genutzt wird, obliegt es dem Landkreis dennoch, auch hier eine Beförderung grundsätzlich zu ermöglichen. Die vorgenannten Anforderungen, insbesondere das zeitgleiche Beförderungsvolumen und die Sicherstellung des Erreichens des Schulstandortes zu Unterrichtsbeginn erlauben derzeit nur einen Einsatz von liniengebundenen fahrplanmäßig verkehrenden Fahrzeugen. Dies wird in der Regel den Einsatz von Standartlinienbussen erfordern.

Daher wird die grundsätzliche Organisation des bisher verkehrenden Schülerverkehrs in einem Schülerbeförderungsnetz beibehalten. Zur Steigerung der Qualität, insbesondere der Flexibilität, wird jedoch ausdrücklich außerhalb der Bedienzeit dieses Schülerbeförderungsnetzes das Leistungsnetz sowie in Ergänzung dessen eine flexible Bedienform angeboten. Das unter Abbildung 21 abgebildete Schülerverkehrsnetz kann durch den Landkreis ggf. angepasst werden.

3.5 Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem kommunalen ÖPNV

Neben den klassischen und flexiblen Bedienformen des kommunalen ÖPNV wird dieser auch zunehmend durch alternative Angebotsformen ergänzt. Hierbei spielen unterschiedlichste Mobilitätsangebote eine Rolle, die sowohl kommunal unterstützt, aber auch privatwirtschaftlich oder ausgehend vom bürgerschaftlichen Engagement entstehen und umgesetzt werden können.

Beispiele von alternativen Mobilitätsformen sind verschiedene Formen der Mitnahme (unterschiedliche Ansätze für Mitfahrbänke, Pendelnden-Netzwerke etc.), das Segment Krankenfahrten in unterschiedlichen Ausprägungen, das Teilen vorhandener Fahrzeuge (Sharing-Konzepte wie Carsharing, Bikesharing, E-Roller und E-Scooter), aber auch Mobilitätsformen mit Schnittbereichen zum kommunalen ÖPNV (z.B. Pooling-Dienste⁵⁶).

Insbesondere in den ländlichen Räumen des Landkreises sind diese ergänzenden Mobilitätsformen zukünftig z.B. zur Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge im Zuge des demografischen Wandels von wachsender Bedeutung.

Unterstützung alternativer Mobilitätsangebote

Der Landkreis wird das Zusammenwirken von individuellen Verkehrsträgern wie Pkw, Fahrrad etc., alternativen Mobilitätsformen und öffentlichen Verkehrsangeboten des SPNV und des kommunalen ÖPNV weiterentwickeln. Der Landkreis unterstützt daher ausdrücklich die Umsetzung und Ausweitung von Sharing-Konzepten sowie die Verknüpfung und Koordinierung von Angeboten des kommunalen ÖPNV mit zusätzlichen alternativen Mobilitätsangeboten aus den Bereichen **Car-, Bike- und E-Roller- bzw. E-Scooter-Sharing**. Hierdurch werden positive Effekte für Verlagerungen vom MIV auf öffentliche oder gemeinschaftliche Mobilitätsformen erwartet.

Der Landkreis setzt sich daher zum Ziel, eine einheitliche Auskunfts- und Buchungsplattform anzubieten, welche nicht nur über das liniengebundene Leistungs- und Schülerverkehrsnetz Auskunft bietet, sondern auch eine Buchung des On-Demand Angebotes sowie zusätzliche Ridepooling- und Sharingdienste ermöglicht. Insbesondere durch Ridepooling, bei dem außerhalb des ÖPNV verkehrende Fahrzeuge, für die Mitnahme von Personen genutzt werden, kann die Mobilität flexibilisiert und zugleich der Anteil von MIV-Fahrten und Fahrten im ÖPNV reduziert werden. Hieraus ergeben sich Kostenreduktionen im ÖPNV und zugleich eine Reduzierung von Emissionen.

⁵⁶ Mit der seit August 2021 in Kraft getretenen PBefG-Novelle werden „Linienbedarfsverkehre“ (als bedarfsgesteuerte Pooling-Dienste innerhalb des ÖPNV, § 44 PBefG) und „gebündelte Bedarfsverkehre“ (als Pooling-Dienste außerhalb des ÖPNV, § 50 PBefG) als neue Verkehrsformen mit eigenem Rechtsrahmen definiert.

4. Qualitätskonzept - Qualitätsvorgaben für den kommunalen ÖPNV

Die Qualitätsstandards definieren aufbauend auf das Angebotskonzept mit den Rahmenvorgaben zur Netzentwicklung (vgl. Kapitel 3.3.2) die Ausgestaltung der qualitativen Aspekte des kommunalen ÖPNV. Die Aspekte Infrastrukturqualität, Fahrzeugqualität sowie Informationsqualität (Qualität der Fahrgastinformation) wirken dabei verzahnt mit den Anforderungen zum Erreichen der Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 4.10). Die nachfolgend definierten Qualitätsstandards berücksichtigen dabei die Qualitätsstandards des VBB⁵⁷.

4.1 Vorgaben zur Vernetzungsqualität: Anschlüsse und Verknüpfungspunkte

4.1.1 Grundsätze zur Vernetzung von öffentlicher Mobilität

Alle Elemente der öffentlichen Mobilität im Landkreis Prignitz sollen koordiniert und miteinander verknüpft angeboten werden. Derzeit bildet der ÖPNV ein integriertes System aus SPNV und Linienverkehr des kommunalen ÖPNV mit unterschiedlichen Produkten wie z.B. Regionalbus und Rufbus. Die Verknüpfung beinhaltet dabei nicht nur die Verknüpfung zum und vom SPNV, sondern auch eine Verknüpfung der Linien des kommunalen ÖPNV untereinander.

Eine stärkere intermodale Verknüpfung, sowohl innerhalb des ÖPNV aber auch zu den anderen Verkehrsträgern wie MIV, Fahrrad und Sharing-Systemen, ist erklärtes Ziel des Landkreises Prignitz. Insbesondere sollen dabei Maßnahmen zur Stärkung einer klima- und umweltgerechten Mobilität gefördert werden. Hierzu wird der Landkreis eine angebotsübergreifende, digitale Auskunft- und Buchungslösung einführen, die möglichst auch auf die VBB-Systeme zurückgreift. .

4.1.2 Anschlusssicherung und Anschlussqualität

Anschlüsse sind räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmte Zusammenführungen mehrerer Linien an einem Verknüpfungspunkt. Sie sollen so gestaltet werden, dass die Mehrzahl der Fahrgäste zeitnah ihre Fahrt fortsetzen kann.

Sämtliche Linienwege im Landkreis sind anschlussorientiert zu planen. Mit dem Ziel einer vollständigen Umsetzung der Anschlusssicherung über die Nutzung von Echtzeitdaten werden folgende Anforderungen an die Anschlusssicherung und Anschlussqualität formuliert:

- ♦ Die Anschlusssicherung zwischen Linien des kommunalen ÖPNV (Bus-Bus) sowie zwischen kommunalem ÖPNV und SPNV (Bus-Bahn) soll über die Nut-

⁵⁷ Vgl. VBB 2022d.

zung **rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS)** erfolgen und in geeigneter Form, z.B. durch die geforderten **Betriebsleitstellen** (vgl. Kapitel 4.4), überwacht werden.

- ♦ Die Echtzeitdaten des ITCS müssen dann an die zentrale Datendrehscheibe des VBB gekoppelt sein und mit den Datenaustauschplattformen VDV 453/454 kompatibel sein. Damit wird die Anschlusssicherung mit Echtzeitinformationen auch für alle in den Landkreis Prignitz ein- und ausfahrenden SPNV- und Busverbindungen ermöglicht.
- ♦ Alle fahrplanmäßigen Anschlüsse, insbesondere mit hohem Potenzial an Umsteigenden, im Stadtverkehr sowie Schülerverkehrsnetz, sind als **vorgesehene Anschlüsse** durchzuführen, so dass der Anschluss bei planmäßigem Betrieb besteht. Entsprechende Pufferzeiten sind bedarfsgerecht festzulegen.
- ♦ In Anlehnung an die Empfehlungen des VDV sollten Wartezeiten bei Anschlüssen nicht länger als 10 Min betragen. Wegezeiten zum Umsteigen sollten 5 Min nicht überschreiten. Insgesamt sollten Umsteigevorgänge nach Möglichkeit 15 Min nicht übersteigen.

Anschlusssicherungen sollen nach Maßgabe der jeweiligen stärksten Verkehrsbedürfnisse vorrangig an den Verknüpfungspunkten vorgesehen werden (vgl. Kapitel 4.1.3).

Im Zuge der Erteilung von Linienkonzessionen oder bei der Regelung von Verkehrsleistungen in wettbewerblichen oder sonstigen Verfahren sind unter Berücksichtigung der o.g. Anforderungen konkrete Regelungen zur Definition von Anschlussbeziehungen zu treffen.

4.1.3 Verknüpfungspunkte

Zur Sicherstellung der Verkehrsträgernetzung erfolgt die Fortschreibung der bereits im NVP 2014 - 2018 festgelegten Verknüpfungspunkte (vgl. Kapitel 2.5.3). Eine Anschlusssicherung ist nach Maßgabe der jeweiligen stärksten Verkehrsbedürfnisse und Linienführung an den verkehrsrelevanten Orten gemäß der Tabelle 18 vorzusehen.

Ergänzend können auch alle nicht aufgeführten SPNV-Zugangsstellen im Landkreis durch die Verkehrsunternehmen für eine Verknüpfung mit dem übrigen ÖPNV genutzt werden.

Tabelle 18: Verkehrsrelevante Orte am Leistungsnetz des Landkreises Prignitz

Verknüpfung zwischen	Schienerverkehr, kommunaler ÖPNV	Kommunaler ÖPNV, kommunaler ÖPNV
Zugangsstelle im Landkreis Prignitz	♦ Bad Wilsnack, Bahnhof	♦ Bad Wilsnack, Bahnhof
	♦ Glöwen, Bahnhof	♦ Berge, ZOB
	♦ Groß Pankow, Bahnhof	♦ Glöwen, Bahnhof
	♦ Karstädt, Bahnhof	♦ Gumtow, Bahnhof
	♦ Meyenburg, Bahnhof	♦ Karstädt, Bahnhof
	♦ Perleberg, Bahnhof/ZOB	♦ Lenzen, Mühlenweg
	♦ Pritzwalk, Bahnhof	♦ Meyenburg, Bahnhof
	♦ Wittenberge, Bahnhof	♦ Perleberg, ZOB
		♦ Pritzwalk, Bahnhof
		♦ Putlitz,
	♦ Wittenberge, Bahnhof	
	♦ Wittenberge, ZOB	
Zugangsstelle außerhalb des Landkreises Prignitz	♦ Breddin, Bahnhof	♦ Grabow, Binnung
	♦ Dömitz, ZOB	♦ Havelberg, Wasserturm/Uferstraße
	♦ Plau am See, Bahnhof	♦ Kyritz, Am Bürgerpark
	♦ Seehausen (Altmark), Bahnhof	♦
♦ Wittstock(Dosse), Bahnhof		
Verknüpfung zwischen	Fährverkehr, kommunaler ÖPNV	
Zugangsstelle im Landkreis Prignitz	♦ Lenzen, Fähre	♦

Darstellung: IGES 2023.

Bei der Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte sollen die Qualitätsvorgaben des VBB zu Mindestausstattungsmerkmalen von Haltestellen (vgl. Kapitel 4.1.7) sowie Anforderungen an die Verkehrssicherheit berücksichtigt werden. Darüber hinaus sind die in Kapitel 4.1.2 festgelegten Vorgaben zur Anschlussqualität sowie die Anforderungen der Barrierefreiheit aus Kapitel 4.10 zu beachten.

Die Verknüpfungspunkte müssen so ausgelegt sein, dass eine **barrierefreie Nutzung des ÖPNV** sichergestellt wird. Dies soll durch den barrierefreien Zugang zu den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV (vgl. Kapitel 4.3) sowie durch geeignete fahrzeugseitige Einstiegshilfen in den Fahrzeugen des SPNV sichergestellt werden.

4.1.4 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Elbfährverkehren

Die Verknüpfung zwischen den Elbfähren und dem kommunalen ÖPNV an dem Verknüpfungspunkt Lenzen, Fähre soll so optimal wie möglich gestaltet werden, um eine durchgehende Reisekette in den Landkreis Lüchow-Dannenberg zu ermöglichen. Hierzu sollen die Möglichkeiten der Vertaktung und Anschlusssicherung gemeinsam mit dem Amt Lenzen-Elbtalau als Fährbetreiber sowie dem Landkreis Lüchow-Dannenberg (derzeitige Linien 8060 und 8070 mit Anschluss in Schnackenburg und Pevestorf) untersucht werden.

4.1.5 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad

Die Verknüpfung von Fahrrad und kommunalem ÖPNV spielt im Landkreis Prignitz im Unterschied zur Verknüpfung von Fahrrad und SPNV eine ausbaufähige Rolle. Im Kontext der deutlichen Potenziale der Radnutzung als Teil von Wegekettensystemen zur Mobilitätssicherung und zum Erreichen der verkehrspolitischen Verlagerungs- und Umweltziele fördert der Landkreis die stärkere Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV.

Fahrradabstellmöglichkeiten und Radstationen an Zugangsstellen zum SPNV

Aus Sicht des Landkreises Prignitz wird **die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen** mit einer ausreichenden Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten mit zeitgemäßem Witterungsschutz und hoher Diebstahl- und Vandalismussicherheit gefordert. Die derzeitig vorhandenen Anlagen sind entsprechend um- und auszurüsten bzw. weiterzuentwickeln.

Auch die Etablierung von bewachten bzw. zugangsgeschützten sowie mindestens überdachten bzw. in geschlossenen Gebäuden untergebrachten Radstationen mit Serviceeinrichtungen (z.B. Lademöglichkeiten für E-Bikes, ggf. Reparaturservice etc.) sollte aus Sicht des Landkreises für die definierten Verknüpfungspunkte mit dem SPNV (vgl. 4.1.3) im Zusammenwirken mit den Partnern Land Brandenburg, VBB, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie den jeweiligen kreisangehörigen Kommunen geprüft werden.

Fahrradabstellmöglichkeiten an Zugangsstellen zum kommunalen ÖPNV

Der Landkreis Prignitz misst der zukünftigen Ausrüstung von Zugangsstellen zum kommunalen ÖPNV mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder eine besondere Bedeutung bei. Hierdurch sollen die Nahmobilität und die Erreichbarkeit zentraler Orte sowie die Bildung von Wegekettensystemen unterstützt werden. Es besteht im Bereich der Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV daher das Ziel, die Verknüpfung kommunaler ÖPNV + Rad deutlich zu verbessern.

Es wird im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Fahrradabstellmöglichkeiten an Zugangsstellen darauf hingewiesen, dass für eine erfolgreiche Nutzung der Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Rad und kommunalem ÖPNV bzw. SPNV die entsprechenden Infrastrukturen, wie z.B. Radwege zwischen den Gemeinden bzw. Ortsteilen und den ÖPNV- und SPNV-Zugangsstellen mit entsprechenden Abstellmöglichkeiten, eine zentrale Voraussetzung sind.

Fahrradmitnahme im kommunalen ÖPNV

Die bestehenden Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme stehen aufbauend auf den Beförderungsbedingungen des VBB⁵⁸ unter dem Vorbehalt verfügbarer Kapazitäten in den jeweiligen dafür geeigneten Fahrzeugen. Die Beförderung von Kinderwagen und Rollstühlen sowie Rollatoren hat Vorrang vor einer etwaigen Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV. Im Zweifelsfall obliegt es

⁵⁸ Vgl. VBB 2022c.

dem Ermessen des Fahrpersonals, ob die Beförderung von Fahrrädern erfolgt oder abgelehnt wird. Zur besseren Vermarktung und Kommunikation ist die Fahrradmitnahmemöglichkeit auch in den Fahrplandaten für die VBB-Fahrinfo anzugeben. Dies ermöglicht multimodale Routenplanung.

Der Landkreis Prignitz unterstützt die Verbesserung von Fahrrad Mitnahmemöglichkeiten.

4.1.6 Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV (inkl. Taxi)

Aus Sicht des Landkreises Prignitz wird die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen mit ausreichend dimensionierten Park+Ride-Anlagen durch die Infrastrukturbetreiber gefordert und unterstützt. Die derzeitig vorhandenen Anlagen sind bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Ein Anstieg des Kfz-Verkehrs sollte jedoch aus Sicht des Landkreises vermieden werden. Ebenso müssen konkurrierende Nutzungsanforderungen an Flächen im Bereich wichtiger SPNV-Zugangsstellen berücksichtigt werden.

4.1.7 Weiterentwicklung von Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsstationen

Zur Verbesserung der intermodalen Mobilität unterstützt der Landkreis Prignitz die Umsetzung von Mobilitätsstationen. Diese sollen den Zugang zu verschiedenen Verkehrsmitteln und Mobilitätsdienstleistungen gebündelt an einem Ort fördern.

Mobilitätsstationen werden grundlegend so konzipiert, dass sie auf die lokalen und sich ggf. weiterentwickelnden Bedürfnisse an den Standorten angepasst werden können. Sie dienen u.a. der Stärkung und Förderung der Nahmobilität. An einer Mobilitätsstation werden verschiedene Verkehrsmodi (z.B. ÖV, MIV, Radverkehr etc.) räumlich zentral und unter Berücksichtigung einer hohen Aufenthalts- und Vernetzungsqualität miteinander verknüpft.

Zentrale Komponenten und Ausstattungsmerkmale (je nach Umfang der Mobilitätsstation) sind dabei:

- ◆ Bedarfsgerechter Angebotsumfang unterschiedlicher Verkehrsmodi,
- ◆ Kurze, fußläufige und wenn möglich barrierefreie Wege zwischen den Verkehrsmodi,
- ◆ Grundangebot an verkehrsmittelübergreifenden und barrierefreien Informationen inklusive DFI für den ÖPNV,
- ◆ Verkehrsmittelübergreifende einheitliche Vermarktung sowie ggf. gemeinsame Zugangsmedien und Abrechnungsmöglichkeiten (Mobilitätskarte)
- ◆ Wiedererkennbarkeit als ÖPNV-Zugangsstelle und Mobilitätsstation durch flächendeckende Verwendung von identitätsstiftenden Elementen,
- ◆ Überdachte und gut einsehbare Fahrradabstellanlagen inkl. Fahrrad-Servicestationen,
- ◆ Ggf. Stellplätze mit Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge,
- ◆ Kurzzeitparkplätze ohne Behinderung des Busverkehrs sowie

- ♦ Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge sowie Bike- und E-Scooter- bzw. E-Roller-Sharing-Angebote.

Im Kreisgebiet sollte die Weiterentwicklung der in Kapitel 4.1.3 genannten Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen, aber auch von einzelnen weiteren Zugangsstellen (Bushaltestellen) - insbesondere im Zusammenhang mit der verbesserten Verknüpfung zum Fahrrad - umgesetzt werden. Dabei eignen sich insbesondere zentrale Verknüpfungspunkte wie z.B. Wittenberge, Bahnhof oder die Bahnhöfe Perleberg und Pritzwalk für eine erste Phase der Weiterentwicklung von Verknüpfungspunkten zu intermodalen Mobilitätsstationen. Weitere Mobilitätsstationen können an relevanten Verknüpfungspunkten bzw. Haltestellen des kommunalen ÖPNV entlang des Leistungsnetzes in zentralen Orten errichtet werden.

Die Stationen sind je nach Bedarf und Flächenverfügbarkeit vor Ort modular und skalierbar zusammengesetzt, um eine flexible, kostengünstige und auf die Nachfrage angepasste Ausstattung zu ermöglichen. Dabei sollte je Bestandteil ein Grundmodul als „kleinste und erweiterbare Einheit“ entwickelt werden. Dies betrifft insbesondere die Thematik der Radabstellanlagen.

Es wird daher angestrebt, die Verknüpfung von (sicherer) Fahrradabstellanlage und Zugangsstelle des ÖPNV als kleinste Einheit einer Mobilitätsstation zu entwickeln. Für die Gestaltung/Wiedererkennung hat beispielsweise der VBB ein Design entwickelt. Dieses berücksichtigt auch eine Integration von regionalen Design-Elementen.

Eine weitergehende Prüfung der konkreten Umsetzungsmöglichkeiten wird unter Einbindung relevanter Akteure (z.B. betroffene Bevölkerung, Stadt bzw. Gemeinde, Verkehrsunternehmen und Sharinganbieter, Aufgabenträger ÖPNV, Integrations- bzw. Behindertenbeauftragte und weitere Interessenvertreter etc.) empfohlen.

4.2 Infrastrukturqualität Haltestellen

Mindestanforderungen an die bauliche Umsetzung und an die Ausstattung von Verknüpfungspunkten und Haltestellen

Die Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und der übrigen Haltestellen ist für die Sicherheit und Attraktivität des ÖPNV von großer Bedeutung. Entsprechend ihrer Funktion erfolgt die Festlegung von Richtwerten für differenzierte Mindestausstattungsmerkmale von Verknüpfungspunkten zwischen Bahn und Bus bzw. innerhalb des Busliniennetzes sowie von sonstigen Haltestellen. Die Haltestellen des kommunalen ÖPNV werden dabei nach ihrer Verkehrsaufgabe (Funktion der Haltestelle im Netzzusammenhang) und ihrem Fahrgastaufkommen klassifiziert (vgl. Tabelle 19).

Tabelle 19: Haltestellenkategorien nach Ein- und Aussteigendenzahlen

Haltestellenkategorie	Zuordnungswert nach Ein- und Aussteigenden
Verknüpfungspunkte mit hohem Fahrgastaufkommen	A ♦ Haltestelle an SPNV-Zugangsstelle mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteigende (Bahn) pro Tag
Verknüpfungspunkte mit regionaler Bedeutung	B ♦ SPNV-Zugangsstelle zwischen 250 und 1.000 Ein- und Aussteigende (Bahn) pro Tag ♦ Zugangsstelle zum kommunalen ÖPNV (z.B. ZOB etc.) mit mehr als 250 Ein- und Aussteigende pro Tag
Standardhaltestelle mit lokaler Umstiegsfunktion oder besonderer Angebotsqualität	C1 ♦ SPNV-Zugangsstelle mit bis zu 250 Ein- und Aussteigende (Bahn) pro Tag ♦ Haltestelle mit mind. 60-Min-Taktintervall ♦ Haltestelle mit mind. 50 Ein- und Aussteigenden pro Tag
Standardhaltestelle mit mäßiger Nachfrage ohne Verknüpfungsfunktion	C2 ♦ Aufkommen mehr als 15 Ein- und Aussteigende pro Tag
Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Verknüpfungsfunktion	C3 ♦ Aufkommen bis zu 15 Ein- und Aussteigende pro Tag

Quelle: IGES 2023. In Anlehnung an VBB 2022d.

Für die differenzierte Ausstattung der Haltestellen gelten nachfolgende Ausstattungsstandards als Mindestanforderungen (vgl. Tabelle 20). Die Mindestanforderungen erfassen sowohl Ausstattungselemente in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen (vor allem Kennzeichnungs- und Informationspflicht), als auch Empfehlungen für die bauliche Ausstattung (Aufenthaltskomfort), die in der Verantwortung der jeweiligen Straßenbaulastträger liegen. Die Mindestanforderungen sollen sich auch an den im Kapitel 4.10 beschriebenen Mindestanforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit orientieren.

Der Landkreis wird bei der Förderung von Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur in Abstimmung mit den kreisangehörigen Kommunen und den Verkehrsunternehmen auf die Realisierung dieser Mindestanforderungen hinwirken.

Tabelle 20: Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie

Ausstattung	A	B	C1	C2	C3
Grundausrüstung					
Haltestellenmast bzw. Befestigungseinrichtung für das Haltestellenschild	X	X	X	X	X
Haltestellenschild	X	X	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X	X	X
Verkehrsunternehmen	X	X	X	X	X
Verkehrshinweise (z.B. Baumaßnahmen)	X	X	X	X	X
VBB-Logo	X	X	X	X	X
Fahrgastinformation					
Liniennummern, Fahrtziele sowie ggf. Produktsignet	X	X	X	X	X
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeiten, Gültigkeitshinweis	X	X	X	X	X
Tarifinformationen (Tarifbereich bzw. Tarifwabe)	X	X	X	X	X
Liniennetzplan	X	X	X	(X)	-
Dynamische Fahrgastinformation (visuell)	X	X	(X)	-	-
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	X	X	(X)	-	-
Hinweis Rufnummer Info-Telefon, allg. Auskunft bei Störungen; Hinweise auf VBB-Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen, Servicehinweise	X	X	X	X	X
Aufenthaltskomfort					
Befestigte Wartefläche	X	X	X	X	X
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	X	X	X	X	(X)
Wetterschutzeinrichtung (Fahrgastunterstand oder andere Überdachung)	X	X	X	(X)	-
Sitzgelegenheit	X	X	X	(X)	-
Abfallbehälter	X	X	X	(X)	-
Info- und Notrufsäule	X	-	-	-	-
Uhr, Lautsprecher	X	(X)	-	-	-
Öffentliches / barrierefrei zugängliches WC	X	(X)	-	-	-
Vertriebseinrichtungen					
Personalbediente Vertriebsstelle	X	(X)	-	-	-
Stationärer Fahrausweisautomat/Entwerter	X	(X)	-	-	-

Quelle: IGES 2023. In Anlehnung an VBB 2022d.

Anmerkung: (X) = anzustreben bzw. bei Bedarf.

Verknüpfungspunkte des Leistungsnetzes in den zentralen Orten sollen mindestens der Kategorie C1 entsprechend ausgestattet sein.

Haltestellen mit besonderer touristischer Funktion sollen zusätzlich in geeigneter Weise mit touristisch relevanten Informationen (z.B. touristische Ziele, Umgebungskarten etc.) ausgestattet werden.

Schaffung von Wiedererkennbarkeit

Es wird eine Verbesserung der Wiedererkennbarkeit des ÖPNV-Systems durch eine flächendeckende Verwendung von identitätsstiftenden Grundelementen der Haltestellengestaltung angestrebt. Dazu zählen z.B. eine einheitliche Farb- und Formgebung von Mast, Fahrgastunterstand und Beschilderung sowie die einheitliche Verwendung von Symbolen des VBB und der Verkehrsunternehmen bzw. des Aufgabenträgers.

Wartung und Instandhaltung

Die Baulastträger, i.d.R. die Städte und Gemeinden, sind für die Wartung und Instandhaltung der Haltestellenanlagen mit Ausnahme der Grundausrüstung und Fahrgastinformation (Haltestellenbeschilderung, Fahrpläne, Tarifinformationen) verantwortlich.

Die Verkehrsunternehmen sind für die Wartung und Instandhaltung sowie die Aktualisierung der Grundausrüstung und Fahrgastinformation zuständig.

Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte

Für Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte sind die Baulastträger, i.d.R. die Städte und Gemeinden, zuständig. Diese sollen daher die ordnungsgemäße und regelmäßige Reinigung der Haltestellenanlagen sowie die Beseitigung von Schnee, Glätte und Eis sicherstellen.

4.3 Fahrzeugqualität

Der Landkreis Prignitz wirkt auf den **Einsatz moderner Fahrzeuge** im kommunalen ÖPNV hin. Es werden folgende **Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz**⁵⁹ gestellt:

- ♦ Die eingesetzten Fahrzeuge müssen in **technisch und optisch einwandfreiem Zustand** sein.
- ♦ **Zugang zum Fahrzeug:** Die eingesetzten Fahrzeugemüssen einen barrierefreien Zugang ermöglichen (vorzugsweise Niederflerbusse bzw. Low-Entry-Technologie mit Kneelingfunktion, ggf. in Einzelfällen auch Fahrzeuge mit Hubliftsystemen).

⁵⁹ Nachfolgende Anforderungen beziehen sich auf alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen neu in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr zu bringende Fahrzeuge, unabhängig ob es sich um Gebraucht- oder Neufahrzeuge handelt. Im Rahmen flexibler Bedienformen (z.B. durch Taxen) sind Ausnahmen zu prüfen.

- ♦ **Für flexible Angebote sollen mindestens 10% der Fahrzeuge barrierefrei ausgestattet sein. Im Buchungssystem ist eine entsprechende Fahrzeuganforderung zu ermöglichen. Die Ausnahme der vollständigen Barrierefreiheit gemäß §8 Abs. 3 PbefG begründet sich durch die Möglichkeit, bei Bedarf ein entsprechend barrierefreies Fahrzeug anzufordern.**
- ♦ **Fahrzeugkapazität:** Die Größe und die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge hat sich am geplanten Bedarf zu orientieren, so dass eine Überbesetzung der Fahrzeuge möglichst vermieden wird. Zusätzlich sind die Kapazitäten so zu planen, dass im Normalfall keine Fahrgäste zurückgelassen werden.

Ausstattung

- ♦ Die im Linienverkehr und On-Demand-Verkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen äußerlich als solche erkennbar sein (z.B. durch entsprechende Signets, Logo des konzessionierten Unternehmens, VBB-Logo).
- ♦ Die Linienfahrzeuge sind ausgestattet mit gut lesbarer Zielmatrix (ausreichend groß und kontrastreich) vorne und seitlich rechts am Fahrzeug sowie einer Linienanzeige hinten.
- ♦ Die Linienfahrzeuge sind mit automatische visuelle und akustische Fahrgastinformation über die nächsten Haltestellen und die dortigen Anschlüsse vorzusehen. Die Anzahl und Anordnung von visueller Fahrgastinformation soll so erfolgen, dass eine gute Sichtbarkeit gewährleistet ist. Die Ansage der Haltestellen kann im begründeten Ausnahmefall auch durch die Beschäftigten im Fahrdienst erfolgen. Die VBB-Richtlinien Fahrgastinformation sollen hierbei berücksichtigt werden.
- ♦ Es sind kontrastreiche Haltestangen sowie gut auffindbare und kontrastreiche Halthanforderungstasten in ausreichender Zahl im gesamten Fahrzeug vorzuhalten.
- ♦ Der Fahrgastraum ist blendfrei auszuleuchten.
- ♦ Die Bodenbeschaffenheit muss rutschhemmend ausgeführt werden.
- ♦ **Im Innenraum sollen ausreichende Stellflächen zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Rollatoren, schwerem Gepäck, ÖPNV-zugelassenen E-Scootern (entsprechend Beförderungsbedingungen) und Fahrrädern vorhanden sein.**
- ♦ Die Fahrzeuge sind mit den für die Betriebsabwicklung und Datenübermittlung an das ITCS-System notwendigen Einrichtungen auszustatten. Das ITCS ist an die zentrale Datendrehscheibe des VBB gemäß technischer Standards anzubinden.
- ♦ Neufahrzeuge sollen mit einer Klimatisierung, einem Abbiegeassistenten sowie einem Videosicherheitssystem ausgerüstet werden.
- ♦ **Neufahrzeuge sollen mit einem automatischen Fahrgastzählsystem (AFZS) ausgestattet werden.**

Umweltstandards und Fahrzeualter

- ◆ Die Geräuschgrenzwerte sind entsprechend der EU-Richtlinie EG 92/97/EWG für Busse in der jeweils geltenden Fassung einzuhalten.
- ◆ Die Beschaffung und der Einsatz von „sauberen Fahrzeugen“⁶⁰ bzw. emissionsfreien⁶¹ Fahrzeugen soll entsprechend SaubFahrzeugBeschG zur Umsetzung der Clean Vehicles Directive (Richtlinie (EU) 2019/1161) erfolgen.
- ◆ Fahrzeuge mit konventionellen Antriebstechnologien (Verbrennungsmotoren): Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge soll 10 Jahre nicht überschreiten. Die Fahrzeuge sollen nicht älter als 12 Jahre sein.
- ◆ Abweichend gilt für „Saubere Fahrzeuge“⁵⁸: Da bei diesen Fahrzeugen noch nicht bekannte längere technische Lebenszyklen der Fahrzeuge zu erwarten sind, werden keine Vorgaben zum Fahrzeualter definiert.

4.4 Qualität des Betriebsablaufs

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Ein pünktlicher und zuverlässiger Betrieb wirkt sich attraktivitätssteigernd auf den kommunalen ÖPNV aus. Daher werden folgende Anforderungen und Kriterien festgelegt:

- ◆ Fahrpläne sind durch die Verkehrsunternehmen entsprechend dem aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik zu konstruieren.
- ◆ Es sind zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität ausreichende Wende- und Pufferzeiten zu berücksichtigen.

Bei Abschluss von vertraglichen Vereinbarungen zu Verkehrsleistungen im kommunalen ÖPNV zwischen Landkreis und Verkehrsunternehmen werden u.a. folgende Mindestvorgaben für die Betriebsqualität konkretisiert:

- ◆ Regelungen zur exakten Definition von Fahrtausfällen, Verspätungen und anderen Schlechtleistungen,
- ◆ Regelungen zu Berichtspflichten sowie zu Datenzugriff auf ITCS-Systeme zwecks Prüfung der vertragsgemäßen Leistungserbringung sowie

⁶⁰ „Saubere Fahrzeuge“ sind Fahrzeuge, die mit „Alternativen Kraftstoffen“ oder als „Elektrofahrzeug“ im Sinne von Artikel 2 Nummern 1 und 2 der Richtlinie 2014/94/EU betrieben werden. „Alternative Kraftstoffe“ sind Kraftstoffe oder Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dienen und die zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können. Hierzu zählen unter anderem: Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe gemäß der Definition in Artikel 2 Buchstabe i der Richtlinie 2009/28/EG, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas (CNG)) und flüssig (Flüssigerdgas (LNG)), und — Flüssiggas (LPG).

⁶¹ Ein Fahrzeug ist „emissionsfrei“, wenn es entweder keinen Verbrennungsmotor hat oder der Verbrennungsmotor weniger als 1 g CO₂/km bzw. 1 g CO₂/kWh ausstößt.

- ◆ Regelungen zu Höhe und Umfang von Minderungen und Vertragsstrafen bei Schlechtleistungen.

Digitales Datenmanagement / Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

Zur Erbringung der Verkehrsleistungen im kommunalen ÖPNV soll der Einsatz von rechnergestützten Betriebsleitsystemen (ITCS) erfolgen. Die Verkehrsleistungen (Elemente: Fahrzeuge und Leitstelle, Fahrgastinformationen, Tarif und Netzdaten etc.) sind über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS) oder andere geeignete Systeme zu überwachen und zu steuern. Dabei sollen mindestens folgende Funktionen erfüllt werden:

- ◆ Informations- und Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrzeug und Leitstelle,
- ◆ Datenkommunikation mit Nachweis des Fahrweges mit Übermittlung der Echtzeitdaten an die Leitstelle,
- ◆ Rechnergestützter Fahrbetrieb,
- ◆ Echtzeitdatenübermittlung für den Fahrbetrieb und die Fahrgastinformation (webbasiert bzw. Fahrplan-App mit Echtzeitdaten),
- ◆ Echtzeitdatenübermittlung für den Fahrbetrieb und die Fahrgastinformation entsprechend den Vorgaben an die Datendrehscheibe des VBB,
- ◆ Ggf. Ansteuerung der LSA-Knoten,
- ◆ Übermittlung von Fahrplandaten und Tarifinformationen,
- ◆ Unterstützung der automatisierten Erfassung von Ein-/Aussteigenden sowie
- ◆ Statistikinformationen über erbrachte Fahrleistungen,

Leitstellen

Für die Sicherung des Angebotes und der Angebotsqualität sind durch die Verkehrsunternehmen in ausreichendem Maße Leitstellen, z.B. auf den Betriebshöfen, vorzuhalten. Grundsätzlich ist der Betrieb der Leitstellen zeitlich auf die Erfordernisse der verkehrlichen Betriebsabläufe abgestimmt vorzuhalten. Zur Qualitätssicherung des Betriebsablaufs sind durch die Verkehrsunternehmen entsprechend qualifizierte Beschäftigte einzusetzen, die über Kenntnisse zu den Betriebsabläufen sowie detaillierte Orts- und Streckenkenntnisse verfügen.

Fahrzeugkapazitäten und Störungsmanagement

Der Fahrzeugbestand hat sich nach dem für einen stabilen Betrieb notwendigen Fahrzeugbedarf der Umlaufplanungen und einer ausreichenden Betriebsreserve zu richten.

Störungen und Betriebsunterbrechungen aufgrund äußerer Einflüsse sind durch entsprechende und zielgerichtete betriebslenkende Maßnahmen zu minimieren.

Die Fahrgäste sollen schnellstmöglich über betriebsbedingte Störungen sowie zu Umleitungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten informiert werden (vgl. 4.8).

4.5 Dienstleistungsqualität

Beschwerdemanagement

Die Verkehrsunternehmen gewährleisten ein Beschwerde- und Qualitätsmanagement. Dies beinhaltet die Aufnahme und zügige Bearbeitung von Kundenbeschwerden in der Regel innerhalb von sieben Arbeitstagen nach Beschwerdeeingang.

4.6 Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst

Mindestanforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst

Die Beschäftigten im Fahrdienst der Verkehrsunternehmen repräsentieren den kommunalen ÖPNV gegenüber den vorhandenen und potenziellen ÖPNV-Nutzenden. Anforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst zur Herstellung und Sicherung einer gleichbleibend hohen Qualität bei der Erbringung der Verkehrsleistungen sind daher von hoher Bedeutung.

Es werden folgende Mindestanforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst gestellt:

- ◆ Fachliche Kompetenz,
- ◆ Auskunftsfähigkeit zu Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen, Liniennetz und Fahrplan sowie allgemeine Kenntnis über touristische Ziele,
- ◆ Fähigkeit zur Fahrausweis-Sichtkontrolle,
- ◆ Vertrautheit mit den elektronischen Bordgeräten,
- ◆ Verantwortungsbewusstsein und rücksichtsvolle, lärmarme sowie klima- und umweltgerechte Fahrweise,
- ◆ Erhöhte Aufmerksamkeit bezüglich der Sicherheit der Fahrgäste,
- ◆ Serviceorientiertes Auftreten,
- ◆ Kenntnis vom Umgang mit Fundsachen,
- ◆ Umsichtigkeit gegenüber an den Haltestellen wartenden und heraneilenden Fahrgästen,
- ◆ Einheitliches und gepflegtes Erscheinungsbild,
- ◆ Kommunikationsfähigkeit
- ◆ Sicherstellung erforderlicher Hilfestellungen für mobilitätseingeschränkte ÖPNV-Nutzende.

Die Einhaltung der Mindestanforderungen muss durch die Verkehrsunternehmen sichergestellt werden. Dies bezieht sich sowohl auf eigene Beschäftigte als auch auf Beschäftigte etwaiger Nachauftragnehmer.

Permanente Qualifizierung des Fahrpersonals

Schulungen der Beschäftigten im Fahrdienst müssen gemäß den Vorgaben des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes regelmäßig, jedoch mindestens einmal jährlich, durchgeführt werden. Die Schulungen können ggf. durch eigene Inhalte der Verkehrsunternehmen ergänzt werden. Dabei sind die Themen Verkehrssicherheit,

Barrierefreiheit/Orientierung und Nutzung des ÖPNV durch mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Menschen zu berücksichtigen.

Die Verkehrsunternehmen überwachen zudem die Durchführung und Teilnahme der entsprechenden Weiterbildungen ihrer Beschäftigten.

4.7 Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität

Anwendung VBB-Tarif

Im kommunalen ÖPNV sind grundsätzlich die Tarifbestimmungen sowie die Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB-Tarif) anzuwenden. Art und Umfang der Anwendung des VBB-Tarifs werden per Kooperationsvertrag geregelt.

Weiterentwicklung des VBB-Tarifs

Ziel einer möglichen Weiterentwicklung des VBB-Tarifs ist es, einen attraktiven und kundenorientierten Verbundtarif anzubieten. In diesem Zusammenhang begrüßt der Landkreis Prignitz die vom Land Brandenburg im LNVP vorgesehenen Schwerpunkte der Weiterentwicklung des Tarifs im Verbundgebiet⁶², u.a. sind dies:

- ◆ Überarbeitung der Regelungen für Mitnahme und Übertragbarkeit von VBB-Zeitkarten sowie
- ◆ Konzeption und Durchführung von Modellprojekten zur nutzendenfreundlichen Angebotsgestaltung in Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern (z.B. Weiterführung des Projekts „Rad im Regio“).

Aus Sicht des Landkreises Prignitz sollten darüber hinaus im Bereich der tariflichen Weiterentwicklung im Zusammenwirken mit dem Tarifführer VBB und den Verkehrsunternehmen die weitere Differenzierung der Tarife zur Fahrradmitnahme geprüft werden, da es bisher nur Monatskarten für das VBB-Gesamtnetz gibt, nicht jedoch Angebote für das Gebiet einzelner Landkreise.

Unterstützung vergünstigter Tarifangebote für Pendelnde

Der Landkreis Prignitz unterstützt den Erhalt und den Ausbau attraktiver Tarifangebote für Pendelnde. In diesem Zusammenhang wird die Weiterführung der seit dem Jahr 2019 geltenden Regelung des VBB-Firmentickets unterstützt, mit der auch Klein- und Kleinstunternehmen eine einfache Nutzung des VBB-Firmentickets ermöglicht wird.

⁶² Vgl. MIL 2018.

Anforderungen an den Vertrieb von Fahrausweisen

Der personalbediente Vertrieb der Fahrausweise des VBB-Tarifs erfolgt in allen Fahrzeugen im Linienverkehr des kommunalen ÖPNV. (Anteil dieses Vertriebskanals zur Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit soll z.B. durch Förderung elektronischer / mobil nutzbarer Vertriebskanäle gesenkt werden),⁶³

Aus Sicht des Landkreises Prignitz sollen weiterhin folgende Vertriebsformen der Fahrausweise durch die Verkehrsunternehmen angeboten werden:

- ◆ Automatisierter Vertrieb (z.B. EC-Karte, Kredit-Karte, App) im Fahrzeug (Anteil dieses Vertriebskanals zur Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit soll z.B. durch Förderung elektronischer / mobil nutzbarer Vertriebskanäle gesenkt werden),
- ◆ Anbieten elektronischer / mobil nutzbarer Vertriebswege (z.B. über die VBB-App oder die App DB Navigator).

Des Weiteren wird die Fortführung und auch Erweiterung der Ausgabe von Abonnements über die VBB-fahrCard fokussiert.

Stärkung und Ausweitung digitaler Vertriebswege

Der Landkreis regt an, die durch das Land im LNVP vorgesehene Stärkung und Ausweitung digitaler Vertriebswege unter Berücksichtigung von innovativen Verfahren wie Check in/Check out, digitalen Luftlinientarifen zur Vereinfachung der Tarifarchitektur etc. zur Attraktivitätssteigerung gegenüber den Kunden sowie zur Verbesserung von Abrechnungs- und Planungsgrundlagen (inkl. Einnahmenaufteilungsverfahren) konsequent und rasch voranzutreiben.

Marketing unter der Dachmarke Landkreis Prignitz / VBB

Die Marketingaktivitäten des Landkreises Prignitz sind in das Kommunikationskonzept des VBB eingeordnet. Die Gestaltung der verwendeten Medien soll einheitlich, verständlich und übersichtlich entsprechend den Vorgaben der „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ erfolgen.⁶⁴

4.8 Qualität der Fahrgastinformation

Fahrplankommunikation

Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, für den Kunden eine rechtzeitige, vollständige und qualitätsgerechte Informationsbereitstellung sicherzustellen. Im Rahmen des VBB wird eine einheitliche, verkehrsträger- und betreiberunabhängige

⁶³ Darüber hinaus erfolgt an einzelnen Zugangsstellen des SPNV der Vertrieb von Fahrausweisen des VBB-Tarifs über Fahrausweisautomaten bzw. personalbedienten Vertrieb.

⁶⁴ Vgl. <https://www.vbb.de/handbuch> und https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Handbuch/vbb-him-handbuch-v1.7.pdf, zuletzt abgerufen am 19.07.2022.

Fahrplaninformation gewährleistet. Die Regelungen des Handbuchs „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ und seine Ausführungsbestimmungen sollen angewandt werden.⁶⁵

Zur Erstellung der zentralen Fahrplaninformation im Rahmen des VBB haben die Verkehrsunternehmen rechtzeitig und anforderungsgerecht die erforderlichen Daten bereitzustellen. Der Inhaber der Liniengenehmigungen stellt dem VBB Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen aller, als festes Fahrtenangebot durchgeführten Fahrten sowie Fahrten der flexiblen Bedienformen zur Verfügung. Nach Möglichkeit sollen auch Daten zur Barrierefreiheit und Auslastung (Fahrzeugeinsatz, Kapazität, Belegung) zur Verfügung gestellt werden. Der VBB nutzt diese für seine Auskunftssysteme und stellt die Daten weiteren Nutzenden zur Verfügung.

Darüber hinaus gewährleisten die Verkehrsunternehmen die Veröffentlichung der Fahrpläne auf den Internetseiten der Verkehrsunternehmen und das Vorhalten aktueller Fahrplanaushänge an allen Haltestellen. Die Internetseiten sollen zudem barrierefrei gestaltet werden.

Der Inhaber der Liniengenehmigung soll somit einen Internetauftritt betreiben. Bei der Gestaltung des Internetauftrittes sind Fahrplan- und Tarifinformationen (ggf. über eine Verlinkung zur VBB-FahrInfo) darzustellen.

Weiterhin sind telefonische Fahrplanauskünfte (entweder über eine eigene Servicetelefonnummer oder aber über Hinweis zum VBB-Infocenter) anzubieten.

Nach Möglichkeit sollen darüber hinaus Informationen für spezifische ÖPNV-Angebote (z.B. touristische oder flexible ÖPNV-Angebote) bereitgestellt werden.

Echtzeitinformationen

Die Verkehrsunternehmen sollen Echtzeitinformationen über rechnergestützte Betriebsleitsysteme (ITCS) entsprechend den Anforderungen des VBB für die VBB-Datendrehscheibe zur Verfügung stellen. Über diese erfolgt ebenfalls der Abruf von Echtzeitinformationen, z.B. zur Darstellung an den DFI-Anlagen oder in der App.

Gleichzeitig sollten Echtzeitabfahrtszeiten, z.B. über eine durch den VBB zu entwickelnde App, auch akustisch übermittelt werden können (z.B. für die Zielgruppe sehbehinderter Menschen). Es existieren in Deutschland bereits erfolgreich umgesetzte Anwendungen, wie z.B. DyFIS[®] Talk oder aber die ivanto-App. Der Landkreis Prignitz begrüßt und unterstützt dementsprechende technische Entwicklungen.

Informationen in den Fahrzeugen

Visuelle und akustische Informationen zu den nächsten Haltestellen und Anschlussmöglichkeiten sollen in allen Fahrzeugen des Linienverkehrs vorhanden

⁶⁵ Vgl. ebenda.

sein. Die visuellen Informationen sollen mindestens die nächsten beiden Haltestellen und die Endhaltestelle beinhalten. Begründete Ausnahmen können bei Einsatz von kleinen Fahrzeugen durch den Landkreis genehmigt werden. Nach Möglichkeit sollen auch bedeutende Zwischenhalte (z.B. Bahnhöfe oder touristische Ziele) dargestellt werden.

Der Landkreis Prignitz sieht es als wichtiges Ziel an, in den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV zukünftig auch Echtzeitdaten zur dynamischen Anzeige von Fahrplanabweichungen sowie von Anschlussinformationen nutzen zu können.

Weitere Anforderungen an die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen werden in den Kapiteln 4.3 und 4.10.2 definiert.

Information an den Haltestellen

Die Informationen an den Haltestellen haben sich nach den Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunft- und Informationssystemen (vgl. Tabelle 23 in Kapitel 4.10.2) sowie an den Mindestanforderungen für die Haltestellenausstattung entsprechend der jeweiligen Haltestellenkategorie (vgl. Kapitel 4.1.7) zu richten.

Zur Verbesserung der Informationsqualität sollte ein weiterer Ausbau von DFI-Anlagen an Haltestellen, v.a. der Kategorien B und C1, erfolgen⁶⁶. Nach Möglichkeit sollen dabei insbesondere auch Haltestellen im Bereich von SPNV-Zugangsstellen mit DFI-Anlagen ausgestattet werden.

Störungsinformationen

Über Störungen im Betriebsablauf, Umleitungen sowie Fahrtalternativen bei Störungen ist durch die Verkehrsunternehmen

- ◆ internetbasiert (VBB_HIM⁶⁷),
- ◆ über die derzeitigen vom VBB versorgten Apps (z.B. App VBB Bus & Ban),
- ◆ über die DFI-Anlagen sowie
- ◆ in den Fahrzeugen

⁶⁶ Dabei besteht die Möglichkeit z.B. auch auf kleinere Versionen wie die DFIS-Light-Anzeiger zurückzugreifen. Diese bestehen aus einem zweizeiligen LC-Displays, welches z.B. in den unteren Teil der Haltestellenschilder integriert werden kann. Sie können beidseitig in Echtzeit die nächsten Abfahrten sowie auch Störungsinformationen darstellen.

⁶⁷ Anwendung des VBB-HIM für die textliche Information zu Fahrplanabweichungen, insbesondere, solange sich der abweichende Fahrplan noch nicht als neue Soll-Daten in der VBB-Fahrplanauskunft befinden.

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-Datendreh-scheibe transportieren kann.

zu informieren. Die Regelungen des Handbuchs „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ und seine Ausführungsbestimmungen sollen angewandt werden⁶⁸. Die Störungsinformation soll möglichst kurzfristig, spätestens jedoch 30 Minuten nach Beginn der Störung, erfolgen.

Mobilitätstrainings

Bestehende Formate von Mobilitätstrainings sollen weiter fortgesetzt werden. Dies umfasst:

- ◆ Jährliche Durchführung der Busschule für Schülerinnen und Schüler der Grundschulen zum Schuljahresbeginn sowie
- ◆ Regelmäßige Durchführung von Mobilitätstrainings für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (Rollator- und Sicherheitstrainings).

4.9 Zukunftskonzept

4.9.1 Nachhaltigkeits- und Umweltstandards

Der Landkreis Prignitz setzt sich das Ziel, den ÖPNV möglichst umwelt- und klimaschutzfördernd zu gestalten.

Die zukünftige Fahrzeugbeschaffung berücksichtigt die Zielwerte des SaubFahrzeugBeschG als Umsetzung der Clean Vehicles Directive⁶⁹, so dass eine konsequente Ausrichtung auf den Klimaschutz und Nachhaltigkeit gewährleistet wird.

Des Weiteren sollen unabhängig davon durch die Verkehrsunternehmen Maßnahmen zur **Senkung des Kraftstoffverbrauchs** ergriffen werden. Dazu gehören z.B. die Sicherstellung einer lärmarmen sowie klima- und umweltgerechten Fahrweise durch die Beschäftigten im Fahrdienst oder die Durchführung regelmäßiger Schulung der Beschäftigten im Fahrdienst zu energiesparender Fahrweise.

Weiterhin soll zur **Reduzierung von Lärmemissionen** der Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge erfolgen. Diese müssen mindestens die Geräuschgrenzwerte für Busse entsprechend EU-Richtlinie EG 92/97/EWG in der jeweils geltenden Fassung erfüllen.

Neben den fahrzeugbezogenen Maßnahmen **entwickelt** der Landkreis das **Verkehrsangebot im kommunalen ÖPNV angebotsorientiert** weiter, um die **Verlagerung von Wegen im MIV auf den ÖPNV** zu unterstützen. Um die Attraktivität des ÖPNV im Wettbewerb mit dem MIV zu erhöhen, unterstützt der Landkreis ausdrücklich folgende Maßnahmen und Strategien:

⁶⁸ Vgl. <https://www.vbb.de/handbuch>, zuletzt abgerufen am 19.07.2022.

⁶⁹ Zielwert von mindestens 45 % „sauberer Fahrzeuge“ an allen neu zu beschaffenden Fahrzeugen bis zum 31. Dezember 2025 (davon die Hälfte emissionsfrei), sowie mindestens 65 % „saubere Fahrzeuge“ an allen neu zu beschaffenden Fahrzeugen bis 31. Dezember 2030 (davon die Hälfte emissionsfrei).

- ◆ Unterstützung des **betrieblichen Mobilitätsmanagements** bei Arbeitgebern im Landkreis sowie im Umfeld des Landkreises,
- ◆ Optimierung von Verkehrsangeboten in Abwägung von Nachfragepotentialen und tatsächlicher Nachfrage sowie
- ◆ Weiterentwicklung von wichtigen Haltestellen zu **Mobilitätsstationen**

Einsatz alternativer Antriebstechnologien im kommunalen ÖPNV

Um die Zielwerte entsprechend SaubFahrzeugBeschG und Clean Vehicles Directive zu erreichen, verfolgt der Landkreis mit vorliegendem NVP das Ziel, den Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeugantriebe zu forcieren. Beim Einsatz alternativer Antriebstechnologien wird dabei ein technologieoffener Ansatz angestrebt, um auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können.

Weitere Entwicklungen wie etwa im Bereich synthetischer Kraftstoffe bleiben abzuwarten. Darüber hinaus besteht ggf. die Möglichkeit der Umrüstung von Bestandsfahrzeugen (Diesel) zu Fahrzeugen mit Wasserstoff-Brennstoffzellentechnik⁷⁰ oder batterieelektrischen Antrieben.

Es sollen bei der Auswahl der alternativen Antriebstechnologien die Möglichkeiten der regionalen bzw. lokalen Ressourcenproduktion und Einsatzmöglichkeit geprüft werden. So könnten z.B. regional produzierte Wasserstoffressourcen für die Fahrzeuge des kommunalen ÖPNV genutzt werden.

Als geeignete Einsatzbereiche erscheinen dabei für batterieelektrische Antriebe insbesondere die verdichteten Bereiche in den Städten und für Brennstoffzellenantriebe Bereiche mit großen Haltestellenabständen, z.B. auch im nördlichen Bereich des Landkreises.

Auf Bundesebene existieren Fördermöglichkeiten für die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien, auf welche zurückgegriffen werden kann.⁷¹

4.9.2 Optionen und Möglichkeiten der Automatisierung und Autonomisierung des ÖPNV

Während der Laufzeit des NVP sollen die Optionen und Möglichkeiten der Automatisierung und Autonomisierung des kommunalen ÖPNV im Landkreis Prignitz geprüft werden. Als mögliche erste Einsatzszenarien für automatisierte und/oder autonome ÖPNV-Anwendungen sind aus Sicht des Landkreises besonders die On-Demand-Angebote zukünftig geeignet.

Es wird dabei berücksichtigt, dass die technische Entwicklung den Einsatz von Fahrzeugen mit höheren Kapazitäten (mindestens 8 Personen) und Betriebsgeschwindigkeiten von mindestens 50 km/h in absehbarer Zeit ermöglichen wird.

⁷⁰ Dies wird zurzeit u.a. im Landkreis Uckermark getestet.

⁷¹ Vgl. z.B. „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (vgl. auch Kapitel 6.7).

4.10 Anforderungen zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV sowie Ausnahmeregelungen

4.10.1 Rechtsgrundlagen

Nach § 8 Abs. 5 BGG sind „[...] öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr [...] barrierefrei zu gestalten“. Der NVP hat gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen⁷², für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022⁷³ eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Dazu sind im NVP Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

Mit Verweis auf das Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014 und die Hinweise zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der „vollständigen Barrierefreiheit“ entsprechend dem Gesetzestext um einen unbestimmten Rechtsbegriff handelt.⁷⁴

Der Wortlaut des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG umschreibt das Verständnis des Gesetzgebers, dass mit dem Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems schon bis 2022 ausgegangen wird, sondern von einer schrittweisen Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen.

Im BbgBGG wurden im Kontext der UN-Behindertenrechtskommission die Begriffsbestimmungen von Behinderung, Diskriminierung und Barrierefreiheit aufgeführt. Danach liegt entsprechend § 3 Abs. 3 BbgBGG Barrierefreiheit vor, „[...] wenn bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise **ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar**

⁷² Weitere rechtliche Grundlagen für die Berücksichtigung der Belange von in ihrer Mobilität beeinträchtigten Menschen werden unter anderem im SGB IX, im BGG, im BbgBGG, sowie im ÖPNVG BB festgeschrieben.

⁷³ Die Frist gilt nicht, sofern im NVP Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Soweit es nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können gemäß § 62 Abs. 2 PBefG die Länder den in § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen. Das Land Brandenburg hat diese Gestaltungsoption seit Inkrafttreten der Regelung am 01. Januar 2013 ebenso wie alle anderen Bundesländer bisher nicht wahrgenommen oder präzisiert.

⁷⁴ Vgl. Deutscher Landkreistag 2014 sowie BAG ÖPNV 2014.

sind“. Der Begriff „Barrierefreiheit“ gemäß § 3 Abs. 3 BbgBGG bleibt von der „vollständigen Barrierefreiheit“ gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG unberührt.

Entsprechend § 7 Abs. 3 ÖPNVG BB müssen bei der Aufstellung des Landesnahverkehrsplans die Belange behinderter und anderer Menschen in Hinblick auf die Erreichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖPNV berücksichtigt werden. Des Weiteren müssen laut § 7 Abs. 5 ÖPNVG BB im Landesnahverkehrsplan Angaben zu Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit gemacht werden. Diese Angaben sind im gültigen LNVP zumindest teilweise enthalten. Es wird u.a. auf folgendes hingewiesen⁷⁵:

- ◆ die Investitionen des Landes zur Herstellung der Barrierefreiheit an Bahnstationen,
- ◆ die Berücksichtigungsvorgabe der TSI PRM⁷⁶ bei Ausschreibungen für SPNV-Verkehrsleistungen,
- ◆ die Vorgabe an die Ausrüstung von SPNV-Fahrzeugen mit Einstiegshilfen (bei SPNV-Leistungen, die keinen stufenlosen Übergang zwischen Schienenfahrzeug und Bahnsteig ermöglichen) sowie
- ◆ den Einsatz von Zugbegleitern als Servicepersonal für Hilfestellungen bei Mobilitätseingeschränkten Personen.

4.10.2 Attraktivitätssteigerung durch Barrierefreiheit

Ein barrierefreier ÖPNV steigert insgesamt die Attraktivität des ÖPNV, und zwar nicht nur für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen, sondern für alle ÖPNV-Nutzende. Einschränkungen der Mobilität eines Menschen können dabei sowohl motorisch als auch sensorisch oder kognitiv ausgeprägt sein.

Bei einer barrierefreien Gestaltung des ÖPNV dürfen nicht nur einzelne Komponenten des ÖPNV-Systems barrierefrei gestaltet sein, sondern es muss ein **ganzheitliches System** aus barrierefreien ÖPNV-Netzen, Fahrzeugen, Haltestellen bzw. Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten vorhanden sein. **Aspekte zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit sowie zum Service und Betrieb** sind dabei zu berücksichtigen und werden in die jeweiligen Gestaltungsanforderungen von Fahrzeugen, Haltestellen/Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten integriert. Zu ergänzen ist dieses System durch barrierefreie Zu- und Abgangswege zwischen Haustür und Haltestelle im Sinne einer barrierefreien Straßenraumgestaltung.

Daher werden nachfolgende Empfehlungen an die barrierefreie ÖPNV-Gestaltung zur Anwendung durch die jeweiligen Verantwortlichen vorgeschlagen.

⁷⁵ Vgl. MIL 2018.

⁷⁶ Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (PRM).

Tabelle 21: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
Barrierefreie Warteflächengestaltung sowie barrierefreier Ein- und Ausstieg	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Oberflächenbeschaffenheit: befestigt, eben, rutschfest, erschütterungsarm befahrbar (keine verdichtete Sandoberfläche) ◆ Kontrastreiche Farbgebung der Oberflächen und bei Einsatz von Bodenindikatoren (guter Farb- und Leuchtdichtekontrast) ◆ Übersichtliche Ausführung des Haltestellenbereichs ◆ Blendfreie und ausreichende Beleuchtung (in der Nähe von Lichtquellen oder mit eigener Lichtquelle) ◆ Ausreichend Bewegungsraum (mind. 1,50 m x 1,50 m); auch vor und in den Fahrgastunterständen (Rollstuhlfahrende sollen dabei eine Stellfläche neben den Sitzgelegenheiten erhalten) ◆ Bewegungsraum bei Einsatz von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen mind. 2,50 m x 2,50 m im Haltebereich der entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugtür ◆ Max. Längsneigungen (3 %) und max. Querneigungen lotrecht zur Gehrichtung (2,5 %) ◆ Sicherheitsbereich sowie Konfliktfreiheit zu anderen Verkehrsflächen ◆ Einsatz von Sonderborden (z.B. Dresdner oder Kasseler Sonderbord) um Spaltmaß zwischen Fahrzeug und Haltestelle zu reduzieren ◆ Zielgröße der Spaltenbreite Wartefläche - Fahrzeug = 5 cm ◆ Minimierung der Einstiegshöhe, Mindestwert Bordsteinhöhe = 18 cm, idealerweise 22 cm (Achtung, je nach Fahrzeugeinsatz im Bediengebiet anpassen; praktische Probleme z.B. bei Außenschwenktüren im Zusammenhang mit Querneigungen von Straßen). Erfüllung der Anforderungen an die Bordsteinhöhe mindestens im Bereich der ersten und zweiten Bustür, optimal des gesamten Haltestellenbereichs. ◆ Konfliktfreie Führung Radwege in Haltestellenbereichen/Warteflächenbereichen (entweder auf der Straße oder im Seitenraum z.B. hinter der Wartefläche und einem etwaigen Fahrgastunterstand) ◆ Unterlaufen von Hindernissen mit dem Blindenlangstock vermeiden (z.B. Außenhülle Fahrgastunterstand) ◆ Markierung der Wartefläche durch taktile Elemente / Bodenindikatoren: Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder, Auffindestreifen (Umsetzung entsprechend DIN 32984), Mindestabstand zu festen Hindernissen 0,60 m ◆ Markierung der Einstiegsstelle an der ersten Bustür durch taktile und visuelle Markierungen (z.B. Haltestellenmast, taktiles Einstiegsfeld)
Barrierefreie Überquerungsmöglichkeit von Straßen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Querungshilfen an Verknüpfungspunkten mit häufiger Fahrbahnüberquerung ◆ Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder)

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
Zuwegung zu Zugangsstellen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Stufenlose bzw. abgesenkte Zuwegung (max. 3 cm) ◆ Einbau von Rampen / Aufzügen bei größeren Höhenunterschieden ◆ Mindestbreite von Zuwegungen 1,50 m ◆ Mindestbreite von Rampen 2,00 m ◆ Zwischenpodeste von mind. 1,50 m x 1,50 m ab 6,00 m Rampenlänge ◆ Bewegungsflächen an Zu- und Abgängen von Rampen von mind. 1,50 m x 1,50 m ◆ Max. Längsneigungen von Rampen (6 %), Querneigungen nicht zulässig ◆ Ausführung Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) ◆ Blinden-/sehbehindertengerechte Markierung von Hindernissen ◆ Anbringung geeigneter Wegweisungen für barrierefreie Zugänge zu Haltestellen/Bahnhöfen ◆ Lichte Durchgangsbreite im Haltestellenzugang oder bei Pollern von mind. 1,20 m (Ausnahmefälle mit 1,00 m)
Erreichbarkeit von Informationseinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Fahrkartenautomaten sollen stufenlos erreichbar sein und auch durch Rollstuhlfahrende bedient werden können ◆ Abstand zu Bodenindikatoren mind. 0,60 m

Darstellung: IGES 2023.

Tabelle 22: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
Flächenbedarf und Sicherheitsanforderungen in den Fahrzeugen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Berücksichtigung von Stellflächen zur Aufnahme von Rollstühlen, Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen, schwerem Gepäck und ÖPNV-zugelassenen E-Scootern ◆ Stufenloser Durchgang zur nächsten Fahrzeugtür mit einer Breite von mind. 850 mm ◆ Rückhaltesysteme für Rollstühle, E-Scooter, Haltestangen, Haltewunsch- und Nottasten in günstiger Lage für Rollstuhlfahrende ◆ Ebene und rutschfeste Bodenbeläge im Fahrzeug ◆ Lückenlose Ausstattung mit kontrastreichen Haltestangen und Halteforderungstasten im gesamten Fahrzeug ◆ Blendfreie Ausleuchtung des Fahrgastraums
Anforderungen an den Fahrzeugzugang	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Gut auffindbarer und kontrastreicher Anforderungstaster ◆ Ausreichend breiter Einstieg für Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren etc. ◆ Stufenloser Zugang in das Fahrzeug bei entsprechender Haltestellengestaltung ggf. unterstützt durch Klapprampen und Kneelingfunktion bzw. Einsatz von Hubliften)

Darstellung: IGES 2023.

Tabelle 23: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunft- und Informationssystemen

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips	<ul style="list-style-type: none"> ♦ Für alle wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen sollten mindestens zwei der drei Hauptsinne (Sehen, Hören, Tasten) angesprochen werden.
Barrierefreie Fahrgastinformation an Zugangsstellen	<ul style="list-style-type: none"> ♦ Lesbare und blendfreie Darstellung der Fahrplaninformationen und sonstigen visuellen Informationen z.B. über DFI-Anlagen an Zugangsstellen in einer für Sehbehinderten geeigneten Schriftgröße unter Berücksichtigung einer geeigneten Farb-/Kontrastdarstellung sowie Beleuchtung ♦ Empfehlung der Verwendung von Piktogrammen ♦ Anbringung der Informationstafeln (auch Aushangfahrplan) in einer für Rollstuhlfahrende günstigen Höhe (mittlere Lesehöhe zwischen 1,30 m und 1,40 m) ♦ Gewährleistung der Zugänglichkeit der Informationen in einem für Sehbehinderte nötigen Abstand ♦ Zugänglichkeit von Informationstafeln und Aushangfahrplänen darf nicht durch Hindernisse behindert werden (z.B. Abfallbehälter)
Barrierefreie Fahrgastinformation in den Fahrzeugen	<ul style="list-style-type: none"> ♦ Verfügbarkeit von visuellen und akustischen Informationen (z.B. Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle) ♦ Visuelle Informationen müssen ausreichend kontraststark und in geeigneter Schriftgröße vorhanden sein ♦ Für akustische Informationen müssen im gesamten Bereich des Fahrzeugs eine ausreichende Anzahl von Lautsprechern installiert sein
Informationen über barrierefreie ÖPNV-Angebote	<ul style="list-style-type: none"> ♦ Es sollen barrierefreie Reiseketten über mehrere Verkehrsträger und entsprechende Fahrgastinformationen unterstützt werden ♦ Angabe von Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit/Zugänglichkeit in Fahrplanmedien (gedruckt und elektronisch) ♦ In der elektronischen Fahrplanauskunft ist darauf hinzuweisen, wenn eine Reisekette nicht vollständig barrierefrei gegeben ist. Wechselt der Einsatz zwischen barrierefreien und nicht barrierefreien Fahrzeugen auf einer Linie, so ist dem Fahrgast aus den Fahrplanmedien ersichtlich zu machen, welche Fahrt garantiert barrierefrei stattfindet.
Barrierefreier Zugang zur ÖPNV-Angeboten	<ul style="list-style-type: none"> ♦ Persönliche und telefonische Beratung sowie digitale Beratungsform für Menschen mit Hörbehinderung (z.B. per E-Mail, Fax oder app-gestützt) ♦ Akustische Übermittlung von Echtzeitinformationen, z.B. über app-basierte Lösungen, die Echtzeitdaten aus ITCS-Systemen wiedergeben (z.B. Anwendungen wie DyFIS® Talk, ivanto-App etc.) ♦ Gestaltung ÖPNV-Internetseiten nach Richtlinien der WAI (Web Accessibility Initiative)

Darstellung: IGES 2023.

Tabelle 24: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit im Betrieb und in der Unterhaltung der Infrastruktur

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
Barrierefreie Nutzbarkeit der Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Regelmäßige Wartung und Instandhaltung der Haltestellenanlagen, dabei mindestens <ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchführung von Kleinstreparaturen ▪ Kontrolle von Lesbarkeit und Aktualität des Fahrplans ▪ Austausch von Tarifinformationen, Fahr- und Liniennetzplänen mit dem Ziel, dass diese jeweils in der aktuellen Fassung vorhanden sind, ▪ Überprüfung der Durchführung und Qualitätssicherung durch entsprechende Außendiensttätigkeiten ◆ Regelmäßige Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte des Haltestellenbereiches sowie der Zuwegung zur Haltestelle ◆ Sicherstellung der barrierefreien Nutzbarkeit auch bei Baustellensituationen (z.B. barrierefreier Zugang und barrierefreie Nutzbarkeit von Ersatzhaltestellen, Information mobilitäts- und insbesondere sehbehinderter Nutzende über baubedingte Haltestellenverlegungen)
Sicherstellung Barrierefreiheit durch Personal	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Schulung des Fahr- und Servicepersonals der Verkehrsunternehmen im Hinblick auf die besonderen Belange mobilitätseingeschränkter Personen ◆ Schulung bzw. Sensibilisierung des Fahrpersonals hinsichtlich des barrierefreien Anfahrens von Haltestellen zur Minimierung des Spaltmaßes zwischen Fahrzeug und Bordstein ◆ Sensibilisierung des Fahrpersonals hinsichtlich der Bedeutung von taktilen und visuellen Markierungen (z.B. taktiler Einstiegsfeld) zur Markierung der Einstiegsstelle
Freihaltung von Flächen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Freihaltung der Länge des Haltestellenbereichs von abgestellten Fahrzeugen zur Sicherstellung der barrierefreien Anfahrbareit der Haltestelle

Darstellung: IGES 2023.

Empfehlung der Anwendung einschlägiger planerischer Grundlagen

- ◆ Empfehlungen des deutschen Behindertenrates
- ◆ Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA 2011
- ◆ Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV – EAÖ 2013
- ◆ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RASt, 2006
- ◆ DIN 18040-1: Öffentlich zugängliche Gebäude
- ◆ DIN 18040-3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- ◆ DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- ◆ DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- ◆ VDV-Mitteilungen Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV, Teil 1 (Betrieb nach BOKraft)

Bei der Planung sollte der Leitfaden zum Ausbau „barrierefreier Bushaltestellen“ des VBB⁷⁷ berücksichtigt werden.

⁷⁷ Vgl. VBB 2021.

4.10.3 Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit

Betriebliche oder wirtschaftliche Gründe können Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständig barrierefreien Gestaltung erforderlich machen. Konkret können in Anlehnung an die Empfehlungen der BAG ÖPNV Ausnahmen anhand folgender Kriterien festgelegt werden⁷⁸:

- ◆ Haltestellen in Bereichen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z.B. enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen, nicht ausreichende Gehwegbreiten, die z.B. wegen erforderlichen Grunderwerbs nicht erweitert werden können),
- ◆ Haltestellen mit einer geringen täglichen Nutzungsintensität (weniger als 15 Einsteigende pro Tag),
- ◆ Haltestellen in geringer fußläufiger Entfernung zu einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle, die vergleichbare Verkehrsverbindungen bietet,
- ◆ Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann (z.B., weil aufgrund fehlender Verbindung zum Fußwegenetz eine „barrierefreie Insel“ geschaffen würde),
- ◆ Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist sowie
- ◆ „Virtuelle Haltestellen“ bzw. Ein- und Ausstiegspunkte im Haustürbetrieb, die ausschließlich durch flexible Bedienformen im Flächenbetrieb bedient werden.

4.10.4 Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung

Bei der Zielsetzung eines vollständig barrierefreien ÖPNV ist der erhebliche resultierende Investitionsaufwand z.B. bei Fahrzeugen und insbesondere auch bei Haltestelleninfrastrukturen zu berücksichtigen, so dass eine Prioritätensetzung erforderlich ist.

Damit wird der im § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG formulierten Verpflichtung entsprochen, das Ziel zu verfolgen, bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dies beinhaltet jedoch **keine Verpflichtung** der Aufgabenträger, bestehende Barrieren bis 2022 bereits vollständig ausgeräumt zu haben.⁷⁹

Die Prioritätensetzung bestimmt sich nach den Anforderungen und Bedürfnissen der ÖPNV-Nutzenden und nachfolgend unter Berücksichtigung der verkehrstechnisch-betrieblichen sowie wirtschaftlichen Möglichkeiten der jeweiligen Verantwortlichen im Umfeld des ÖPNV im Landkreis Prignitz.

Eine **enge Abstimmung** mit den jeweiligen Baulastträgern, konzessionierten Verkehrsunternehmen, den Integrations- bzw. Behindertenbeauftragten und weiteren Interessensvertretern der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste wird dabei durch den Landkreis **ausdrücklich erforderlich**.

⁷⁸ Vgl. BAG ÖPNV 2014.

⁷⁹ Vgl. BAG ÖPNV 2014.

Mit dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit werden folgende wesentliche Maßnahmen als Teil des Maßnahmenplan vorgeschlagen:

- ◆ Erstellung eines Haltestellenkatasters (kurzfristige Realisierbarkeit bis 2025),
- ◆ Weiterhin Beschaffung barrierefreier Fahrzeuge bei Neu- und Ersatzinvestitionen (Beschaffung durch Verkehrsunternehmen),
- ◆ Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen im Leistungsnetz und im Schülerverkehrsnetz,

Für die Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus werden folgende Kriterien definiert:

- ◆ Anzahl Ein-, Aus- und Umsteigende
- ◆ Verknüpfungsfunktion im ÖPNV-Netz
- ◆ Räumliche Nähe der Haltestelle zu wichtigen Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Menschen (z.B. Alten-/Pflegeheime, Krankenhäuser, Behindertenwerkstätten etc.)
- ◆ Räumliche Nähe der Haltestelle zu weiteren Einrichtungen mit hoher Nutzendenfrequenz (z.B. Schulen/Hochschulen, Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen, Verwaltungsstandorte, Arbeitsplatzschwerpunkte etc.)
- ◆ Bedeutung der Haltestelle in der Netzhierarchie (absteigende Priorität: 1. Grundnetz I und Stadtverkehre, 2. Grundnetz II, 3. Ergänzungsnetz)
- ◆ Dringlichkeit des Haltestellenausbaus (unsichere Querungsstellen, fehlende Befestigung von Aufstellflächen, fehlende Beleuchtung etc.).⁸⁰

Bus & Bahn-Begleitservice zur Unterstützung von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen

Der Landkreis Prignitz prüft den VBB Bus & Bahn-Begleitservice auf Eignung für den Bereich des Landkreises.

Vorrangig soll das Angebot damit auf Fahrgäste, die einen Rollstuhl, Rollator oder eine Gehhilfe nutzen, seheingeschränkte oder blinde Menschen, gehörlose, aber auch stark verunsicherte Menschen ausgerichtet sein.

Der Busbegleitservice soll die Sicherheit der Nutzenden bei der Nutzung der Angebote des kommunalen ÖPNV erhöhen und kann sowohl als Einzelfahrtbegleitung einzelner Fahrgäste aber auch als Busbegleitung ausgewiesener Fahrten angelegt sein. Gute Erfahrungen mit vergleichbaren Ansätzen wurden im VBB im Berliner Stadtgebiet gesammelt.

⁸⁰ Vgl. auch BAG ÖPNV 2014.

4.11 Anforderungen und Maßnahmen in Notfällen

Außergewöhnliche Ereignisse können die Versorgung mit ÖPNV-Leistungen und die wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen massiv gefährden. Daher soll mit Bezug zu den aktuellen Geschehnissen (COVID-19-Pandemie) und zu anderen Fällen wie Streiks, Waldbränden und anderen Naturkatastrophen sowie bei sonstigen Ereignissen höherer Gewalt ein Vorschlag für Anpassungsmechanismen des Angebotsumfangs und der Angebotsqualität (Notbetriebspläne) erarbeitet werden.

Der Landkreis unterstützt somit die Erarbeitung von „Notbedienstandards“ (z.B. Bedienung der Hauptachsen sowie Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern), Schutzmaßnahmen für Fahrgäste und Beschäftigte im Fahrdienst, Hygieneplänen etc., um auch bei außergewöhnlichen Ereignissen ein angepasstes Maß an ausreichender Verkehrsbedienung im kommunalen ÖPNV sicherstellen zu können. Etwaige Notbetriebspläne sollen in enger Abstimmung zwischen dem Landkreis und den zuständigen Verkehrsunternehmen erarbeitet werden.

5. Zielkonzept – Maßnahmenplan für den ÖPNV

Der Landkreis wird das derzeitige Angebot aufbauend auf die in den Kapiteln 3 und 4 festgelegten Mindestbedien- und Qualitätsanforderungen nach Maßgabe der verkehrspolitischen sowie umwelt- und Klimaschutzpolitischen Ziele des Landkreises, des Fahrgastaufkommens und der Wirtschaftlichkeit weiterentwickeln.

Dabei sollen nachfolgende Handlungsfelder aus Sicht des Landkreises Prignitz innerhalb der Laufzeit des NVP bearbeitet und ggf. während der Laufzeit des NVP um weitere sinnvolle Maßnahmen ergänzt werden.

Sofern nachfolgend Prüfaufträge formuliert werden, erfordert dies in der Laufzeit des NVP weitere Bewertungen sowie ggf. die Durchführung bzw. Einholung gutachterlicher Expertise. Ebenso ist in diesen Fällen mit allen beteiligten Akteuren die finanzielle Absicherung für eine ggf. erfolgende Umsetzung nach erfolgreicher Prüfung zu klären und sicherzustellen.

5.1 Maßnahmen im Schienenverkehr

Wille der Landesregierung des Landes Brandenburg ist entsprechend § 2 und § 3 ÖPNVG BB und dem LNVP eine koordinierte Zusammenarbeit der Aufgabenträger als zentrales Element zur Verbesserung des Gesamtsystems ÖPNV. Der Landkreis formuliert daher (auch wenn er nicht Aufgabenträger für den Schienenverkehr bzw. SPNV ist) nachfolgend die aus seiner Sicht erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung des Schienenverkehrssystems und zur Verknüpfung des Schienenverkehrs mit dem kommunalen ÖPNV.

Der Schienenverkehr erfüllt für die Anbindung im Nah- und Fernverkehr eine entscheidende Erschließungsfunktion für das gesamte Kreisgebiet. **Der Landkreis fordert daher, dass das bestehende Angebotsniveau mindestens gehalten und nach Möglichkeit ausgebaut werden soll.** Der Landkreis geht dabei von der zeitnahen Umsetzung der im LNVP⁸¹ des Landes Brandenburg und der gemeinsam mit dem Land Berlin erarbeiteten Maßnahmen aus dem Projekt i2030 aus.

Langfristige Sicherung des Verkehrsangebotes im SPNV auf der Relation Neustadt (Dosse) – Kyritz – Pritzwalk – Meyenburg

Die SPNV-Strecken Neustadt (Dosse) – Kyritz – Pritzwalk (derzeit RB73) und Pritzwalk – Meyenburg (derzeit RB74) nehmen eine wichtige Erschließungsfunktion im Landkreis Prignitz ein. Sie verbinden nicht nur zentrale Orte, sondern bieten im Zusammenhang mit einer möglichen Reaktivierung der Strecke Meyenburg – Plau am See – Karow (– Güstrow) insbesondere auch die Chance der Etablierung einer weiteren SPNV-Achse von Berlin in Richtung Rostock. Dies könnte auch eine verbesserte Erschließung touristisch relevanter Ziele in der Region sicherstellen.

⁸¹ Vgl. MIL 2023.

Der Landkreis Prignitz fordert vom Land Brandenburg daher eine langfristige, verbindliche und ausfinanzierte Sicherung der SPNV-Strecken Neustadt (Dosse) – Kyritz – Pritzwalk sowie Pritzwalk – Meyenburg. Die Strecken sollen dabei mindestens im bestehendem Umfang erhalten bleiben. Eine Weiterentwicklung, z.B. in Form der Schaffung eines umsteigefreien Angebotes auf der Relation Neustadt (Dosse) – Kyritz – Pritzwalk – Meyenburg sollte angestrebt werden.

Des Weiteren sollen zur Attraktivitätssteigerung eine Taktverdichtung und/oder Taktausweitung auf einen durchgehenden 60-Min-Takt im Bereich Neustadt (Dosse) – Meyenburg sowie die Ertüchtigung der Strecke und Ausbau für eine Streckengeschwindigkeit von 80 bis 120 km/h geprüft werden. Darüber hinaus sollten die Möglichkeiten eines Einsatzes batterie-elektrischer Fahrzeuge untersucht werden.

Reaktivierung der Strecke Meyenburg – Karow (– Güstrow)

Für den Landkreis Prignitz ist die Reaktivierung der Strecke Meyenburg – Plau am See – Karow (– Güstrow) weiterhin ein wichtiges Entwicklungsziel. Mit der Reaktivierung soll insbesondere die Erreichbarkeit des Bereichs der Mecklenburgischen Seenplatte aus dem Raum Prignitz heraus verbessert werden. Aus Sicht des Landkreises ist eine Aufnahme dieser Strecke in den Landesnahverkehrsplan des Landes Brandenburg erforderlich. Das Land wird gebeten, die erforderlichen Prüfungen und Umsetzungen einzuleiten.

In diesem Zusammenhang wird die **Reaktivierung des Karower Kreuzes als Bahnknoten sowie der Zusammenschluss der beiden Teilnetze „Prignitz“ (Land Brandenburg) und „Südbahn“ (Land Mecklenburg-Vorpommern)** gefordert.

Bei einer Wiederaufnahme der Bedienung wird der Landkreis die Notwendigkeit einer Neuordnung der Verkehre des kommunalen ÖPNV in diesem Bereich prüfen und bei Bedarf umsetzen sowie darüber hinaus auf die Sicherstellung der Verknüpfung und Anschlusssicherung mit dem kommunalen ÖPNV an den SPNV-Zugangsstellen hinwirken.

Durchbindung Prignitz-Express bis Berlin-Gesundbrunnen zum Anschluss an BER

Der Landkreis unterstützt die Durchbindung des Prignitz-Express (RE6) von Wittenberge über Perleberg, Pritzwalk und Hennigsdorf nach Berlin-Gesundbrunnen mit Anschluss zum Flughafen BER verbunden u.a. mit dem erforderlichen Neubau von Regionalbahnabschnitten im Abschnitt Hennigsdorf – Berlin-Gesundbrunnen.

Taktverdichtung auf den bestehenden SPNV-Linien

Um das bestehende SPNV-Angebot weiter zu verbessern, fordert der Landkreis die Prüfung der nachfolgenden Taktverdichtungen:

- ◆ Taktverdichtung des RE 8 auf dem Abschnitt Wittenberge – Karstädt (– Wismar) auf einen 30-Min-Takt, mindestens in der Hauptverkehrszeit und Prüfung einer Ausweitung der Bedienzeiten, inkl. Nachtverkehre.
- ◆ Taktverdichtung der RB73 und RB74 auf einen durchgängigen 60-Min-Takt, mindestens jedoch einen 120-Min-Takt im Abschnitt Kyritz – Pritzwalk

Barrierefreier Ausbau der SPNV-Zugangsstellen

Für den noch ausstehenden barrierefreien Ausbau der anderen SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Prignitz fordert der Landkreis die Festlegung und Einhaltung eines Umsetzungshorizonts.

Die Angaben des LNVP zur Umsetzung eines verbesserten Bauzustandes lassen keine zeitlichen Festlegungen erkennen, so dass diesbezüglich Handlungsbedarf zur Konkretisierung des Zeithorizonts für den barrierefreien Ausbau gesehen wird.

Der barrierefreie Ausbau soll darüber hinaus dazu beitragen, die Aufenthaltsqualität an den SPNV-Zugangsstellen zu erhöhen.

Barrierefreier Ein-/Ausstieg durch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen

Aus Sicht des Landkreises sollen zur Sicherstellung einer barrierefreien Nutzung des SPNV entsprechend den im LNVP selbst definierten Vorgaben grundsätzlich auch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen (z.B. Klapprampen, Hublift etc.) berücksichtigt werden, um auf unterschiedliche Bahnsteighöhen oder baulich bedingte Lücken zwischen Fahrzeug und Bahnsteig reagieren zu können⁸².

Sicherung und Ausbau des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV)

Der SPFV soll mindestens im derzeitigen Umfang gesichert und nach Möglichkeit weiter ausgebaut werden. Dabei wird die geplante Umsetzung des Projektes „Knoten Wittenberge“ im Rahmen der Umsetzung des Deutschlandtaktes mit stündlichen Halten an der Zugangsstelle Wittenberge, Bahnhof ausdrücklich begrüßt.

Sonstige Maßnahmen im Schienenverkehr

Weiterhin sind aus Sicht des Landkreises Prignitz folgende Maßnahmen im Schienenverkehr erforderlich:

- ◆ Schaffung eines Taktknotens in Pritzwalk, Prüfung des Ausbaus der Strecke Wittenberge – Pritzwalk von Tempo 80 auf 120 zur Erleichterung der Verknüpfung des Zugverkehrs in Pritzwalk mit der Linie Neustadt – Güstrow und Verlegung des Kreuzungshalts von Groß Pankow nach Pritzwalk
- ◆ Elektrifizierung sowie zweigleisiger Ausbau bzw. Einrichtung zusätzlicher Begegnungsstellen der Strecke Wittenberge – Perleberg – Pritzwalk – Wittstock (Dosse) – Hennigsdorf (– Berlin)
- ◆ Elektrifizierung bzw. Einsatz von batterie-elektrischen Fahrzeugen auf der Strecke Meyenburg – Pritzwalk – Kyritz – Neustadt (Dosse)
- ◆ Prüfung der Reaktivierung der SPNV-Zugangsstelle Beveringen
- ◆ Reaktivierung des Bedarfshalts der RE6 am Haltepunkt Rosenhagen
- ◆ (Vollständige) Erhöhung der Bahnsteige auf den Zielwert von 76 cm an den Bahnhof Karstädt und Pritzwalk sowie Bad Wilsnack und Glöwen

⁸² SPNV-Fahrzeuge sind mit Einstiegshilfen auszustatten, sofern es sich um SPNV-Leistungen handelt, die keinen stufenlosen Übergang zwischen Schienenfahrzeug und Bahnsteig ermöglichen.

- ♦ Erarbeitung eines Bahnsteighöhenkonzeptes für die Strecken Neustadt (Dosse) – Kyritz (– Pritzwalk) und Pritzwalk – Meyenburg

5.2 Maßnahmen im kommunalen ÖPNV

5.2.1 Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Bedienhäufigkeit

Soweit nicht bereits erfüllt, sind die Angebotshäufigkeiten des kommunalen ÖPNV innerhalb des Geltungszeitraums des NVP im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Landkreises so weiterzuentwickeln, dass die in Kapitel 3.3 genannten Bedienhäufigkeiten für die Netzebenen Leistungsnetz und Stadtverkehre erreicht werden. Maßgeblich sind dabei die im vorliegenden NVP definierten Verbindungsrelationen der Netzhierarchie (vgl. Kapitel 3.3.3 bis 3.3.6). Eine schrittweise Umsetzung ist möglich.

Möglichkeit der Anpassung von Zuordnungen zu Netzebenen

Der Landkreis wird die entsprechend den neuen Bedienvorgaben entwickelten Verkehrsleistungen regelmäßig evaluieren. Dabei soll u.a. erfasst werden, ob und in welchem Umfang das Angebot durch die Fahrgäste angenommen wird. Geeignete Kennzahlen dazu sind u.a. die Fahrgastzahlen, ggf. in Verbindung mit Erhebung der Entwicklungen der Fahrgelderlöse.

Sofern z.B. aufgrund der Nachfragentwicklung erforderlich, wird der Landkreis während der Laufzeit des NVP Anpassungsbedarfe im Bereich der Zuordnung einzelner Verbindungsrelationen zu den Netzebenen und somit zu den Bedienvorgaben vornehmen. Dadurch wird sichergestellt, dass eine Umschichtung der Fahrplanleistung, z.B. zwischen verschiedenen Verbindungsrelationen, oder die Anpassung von Verbindungsrelationen möglich ist, sofern die vorliegenden Datengrundlagen (z.B. eine unterschiedliche Nachfrageentwicklung) dies erforderlich macht. Dies stellt einen wirtschaftlichen Umgang mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln des Landkreises sicher.

5.2.2 Verbesserung der Anbindung von Gewerbegebieten

Innerhalb des Geltungszeitraums des NVP soll die Anbindung von Gewerbegebieten durch den kommunalen ÖPNV durch Integration in bestehende Linien oder Änderung von bestehenden Linien bzw. Neueinrichtung von Linien geprüft werden. Dies umfasst dabei z.B. insbesondere folgende Gewerbegebiete und große Gewerbestandorte:

- ♦ Gewerbegebiet Quitzow in der Stadt Perleberg,
- ♦ Gewerbegebiete Nord und Süd der Stadt Wittenberge (insbesondere auch vor dem Hintergrund der geplanten Erweiterungen beider Standorte),
- ♦ Gewerbepark Prignitz im Ortsteil Falkenhagen der Stadt Pritzwalk,
- ♦ Geplantes neues Gewerbegebiet im südlichen Bereich der Stadt Pritzwalk,

- ◆ Arbeitsplatz- und Gewerbeschwerpunkte im Ortsteil Karstädt/Gemeindeteil Postlin (Gewerbegebiete Mühlenstraße, Schulstraße, Postliner Straße, Gewerbeallee/ Speicherstraße; Straße des Friedens (Dachziegelwerk Monier/Braas) sowie im Ortsteil Dallmin (AVEBE Stärkefabrik) der Gemeinde Karstädt sowie
- ◆ Geplante neue Gewerbebestände im Ortsteil Karstädt der Gemeinde Karstädt (Gewerbegebiet an der A 14 (Straße des Friedens/Zum Gewerbepark).

Aus Sicht des Landkreises sind bei der Prüfung folgende Prämissen zu beachten:

- ◆ Potenzialermittlung durch Abstimmung mit den Arbeitszeiten und Wohnorten der Beschäftigten im Zusammenwirken zwischen den Kommunen und den vorhandenen Unternehmen,
- ◆ Ableitung erforderlicher Anpassungen im Netz des kommunalen ÖPNV (z.B. im Zusammenhang mit der Umsetzung der Netzhierarchie und den entsprechenden Mindestbedienstandards (vgl. Kapitel 3.3),
- ◆ Überplanung der Verbindungsrelationen,
- ◆ Ggf. Einrichtung von zusätzlich erforderlichen Haltestellen durch den zuständigen Baulastträger sowie
- ◆ Begleitung durch weitere Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements.

5.2.3 Prüfung der ÖPNV-Anbindung neuer und bestehender Wohngebiete sowie von Standorten der Daseinsvorsorge

Im Rahmen der Entstehung neuer oder der Erweiterung bestehender Wohngebiete sowie der Errichtung von neuen Standorten der Daseinsvorsorge (z.B. Einzelhandel, medizinische Versorgung etc.) können ggf. zusätzliche Erschließungsbedarfe auftreten. Daher sollen während der Laufzeit des NVP die folgenden Maßnahmen geprüft und bei Bedarf umgesetzt werden:

- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Erreichbarkeit des neu geplanten Baugebietes im Ortsteil Dannenwalde der Gemeinde Gumtow,
- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung des geplanten neuen Wohngebietes im südlichen Bereich der Stadt Pritzwalk,
- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung des geplanten neuen Wohngebietes in der Postliner Straße (Tulpenweg) im Ortsteil Karstädt der Gemeinde Karstädt,
- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung der Gewerbe-, Freizeit- und Einzelhandelsstandorte in der Gemeinde Karstädt,
- ◆ Prüfung der ÖPNV-Anbindung der Einzelhandelsschwerpunkte im Ortsteil Karstädt der Gemeinde Karstädt (Str. des Friedens, Marktpassage, Postliner Straße).

Eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung kann teilweise die Einrichtung ergänzender Haltestellenstandorte erforderlich machen. Des Weiteren sind bei der Neuanlage bzw. Veränderung von Straßeninfrastrukturen sowie bei der zukünftigen

Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung ausreichende Querschnitte für die Begegnungsfälle Bus/Bus sowie ggf. für Aufstellflächen, Wendemöglichkeiten etc. vorzusehen.

Darüber hinaus soll zur Beseitigung bestehender Erschließungsdefizite (vgl. auch Kapitel 2.5.2) geprüft werden, inwieweit ggf. anstelle der Errichtung neuer Haltestellen der Einsatz flexibler Bedienformen genutzt werden kann, um die Erschließung einzelner Bereiche zu verbessern .

5.2.4 Weiterentwicklung touristischer Verkehre zur Anbindung Freizeit- und touristischer Schwerpunkte

Die Anbindung Freizeit- und touristischer Schwerpunkte soll weiterentwickelt werden und erfordert in Abhängigkeit der Fahrgastnachfrage ggf. bedarfsgerechte Verdichtungen. Daher sollen im Bereich der Freizeit- und touristischen Verkehre im Landkreis Prignitz während der Laufzeit des NVP die folgenden Maßnahmen geprüft werden:

- ◆ Ausbau der Kooperation zwischen kommunalem ÖPNV und den Anbietern von Radverleihsystemen,
- ◆ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Tourismusziele
- ◆ Verbesserung der ÖPNV-Fahrgastinformation und ÖPNV-Vermarktung bezüglich touristischer Angebote sowie
- ◆ Schaffung von sicheren Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten des touristischen Radwegenetzes durch den jeweils zuständigen Baulastträger (z.B. entlang der Radfernwege Havel-Radweg, Elberadweg, Elbe-Müritz Rundweg, Tour Brandenburg etc.).

5.2.5 Weitere Maßnahmen im Bereich des Kreisgebietes

Im Bereich des Kreisgebietes des Landkreises Prignitz sollen über die Festlegungen zur Netzkategorie und zu den Bedienvorgaben (vgl. Kapitel 3.3) sowie die zuvor beschriebenen Maßnahmen und Prüfaufträge (vgl. Kapitel 5.2.1 bis 5.2.4) hinaus, die nachfolgenden Maßnahmen während der Laufzeit des NVP auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden.

- ◆ Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten der ÖPNV-Anbindung innerhalb der Stadt Pritzwalk (zwischen den Orts- und Gemeindeteilen), z.B. durch Einführung einer zweiten Stadtverkehrslinie inkl. Einrichtung eines zentralen Verknüpfungspunktes Pritzwalk, Bürgerplatz mit Anschlussicherung zwischen den der neuen und der bestehenden Stadtverkehrslinie,
- ◆ Instandsetzung der DFI-Anlagen im Bereich der Haltestellen Wittenberge, Bahnhof und Wittenberge, ZOB,
- ◆ Prüfung der Optimierungsmöglichkeiten in der Schülerbeförderung zu den Grundschulen Karstädt und Groß Warnow sowie in Richtung Perleberg (Gymnasium, Realschule) zur Verkürzung der Schulwegzeiten,

- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung des neu geplanten Grundschulstandortes in der Stadt Pritzwalk,

5.3 Unterstützende Maßnahmen zur ÖPNV-Vermarktung

Markenbildung und einheitliches Erscheinungsbild von ÖPNV-Informationen

Eine Erhöhung der Identifikationsmöglichkeit sowie der Wiedererkennbarkeit des kommunalen ÖPNV im Landkreis könnte aufbauend auf der Einführung einheitlicher Gestaltungselemente geprüft werden.

Dabei könnte insbesondere auch die Förderung der SPNV- und ÖPNV-Nutzung durch Berufspendelnde und Touristen den Schwerpunkt eines Konzeptes bilden

Die optische und inhaltlich ähnliche Gestaltung von Informationsmedien sind zentrale Aspekte, um Zugangshürden für den (potenziellen) Fahrgast abzubauen. Durch eine einheitliche Gestaltung können vorhandene Angebote besser als „Marke ÖPNV“ wahrgenommen werden. Betrieblich aufwändige Konzepte können dem Fahrgast durch gute Informationsmaterialien klar verständlich und einfach wahrnehmbar vermittelt werden. Hiemit könnte die Vermarktung der flexiblen ÖPNV-Angebote unterstützt werden.

6. ÖPNV-Management, ÖPNV-Leistungserbringung, Investition und Finanzierung

6.1 ÖPNV-Management und ÖPNV-Organisation

6.1.1 Nahverkehrsbeirat

Gemäß §7 ÖPNVG BB können Nahverkehrsbeiräte zur Beratung der Aufgabenträger bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben gebildet werden. Die Nahverkehrsbeiräte können die Organisation der Beteiligung und Anhörung bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne unterstützen. Bei der Zusammensetzung der Nahverkehrsbeiräte sollen möglichst die Interessenvertreter aller am öffentlichen Personennahverkehr Beteiligten berücksichtigt werden. Der Landkreis Prignitz wird die Bildung eines Nahverkehrsbeirates anregen.

6.1.2 Aufgabenträgerorganisation und Koordination

Der Landkreis Prignitz ist Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV, Träger der Beförderung von Schülerinnen und Schülern im Landkreis und zuständige örtliche Behörde i. S. v. Art. 2 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Gemäß § 5 Abs. 1 ÖPNVG BB sollen die (benachbarten) Aufgabenträger bei der Organisation und Gestaltung der ÖPNV-Angebote zusammenarbeiten und ihre Verkehrsunternehmen ebenfalls zur entsprechenden Kooperation veranlassen und sie dabei unterstützen. Diese Kooperation ist mit Bezug auf § 3 ÖPNVFB BB auch relevant für den Anspruch auf Landeszuwendungen für die Realisierung verkehrlicher Verflechtungen i. S. v. § 5 ÖPNVG BB.

Bei Aufgaben des gebiets- und verkehrsträgerübergreifenden Managements wird der Aufgabenträger entsprechend durch die VBB GmbH unterstützt, dessen Gesellschafter er ist.

6.1.3 Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation

Nachfolgend werden die Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation als Aufgabenzuordnung zwischen dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen als Verkehrsleistungserbringer dargestellt. Darüber hinaus liegen einige Aufgaben im Verantwortungsbereich der Städte und Gemeinden.

Aufgaben Aufgabenträger

- ◆ Wahrnehmung hoheitlicher Rechte, Planungs- und Finanzierungshoheit
- ◆ Gesellschafterfunktionen im VBB
- ◆ Abschluss Leistungsvereinbarung mit den Inhabern der Liniengenehmigungen, vertragliche Regelung der Vergabe und Finanzierung
- ◆ Erstellung und Beschlussfassung NVP, einschließlich Linienbündelung und Richtlinie zur Investitionsförderung

- ◆ Strategische Planung des ÖPNV-Angebotes, Erarbeitung von Richtlinien für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems aus der Sicht des Aufgabenträgers
- ◆ Vorbereitung des Nahverkehrsplanes und Durchführungskontrolle
- ◆ Wahrnehmung der zunehmenden Aufgaben des Aufgabenträgers im Rahmen der Liniengenehmigungsverfahren
- ◆ Wahrnehmung der Veröffentlichungs- und Berichtspflichten nach VO (EG) Nr. 1370/2007
- ◆ Angebotsabstimmung auf der Aufgabenträgerebene bei grenzüberschreitenden Verkehren
- ◆ Beantragung, Vereinnahmung und Ausgabe der Landesmittelzuführungen zur Förderung des kommunalen ÖPNV im Landkreis
- ◆ Vorbereitung und Durchführung der Leistungsvergaben
- ◆ Vorbereitung Leistungsvereinbarung mit den Inhabern der Liniengenehmigungen, Vorbereitung vertraglicher Anpassungen (Bestellerfunktion)
- ◆ Kontrolle und Abrechnung der vereinbarungsgerechten Leistungsdurchführung
- ◆ Vorbereitung der Genehmigung und Durchführungskontrolle für Investitionsförderung Infrastruktur

Aufgaben Verkehrsunternehmen (Betreiber)

- ◆ Durchführung der bestellten ÖPNV-Leistungen
- ◆ Operatives ÖPNV-Management, Betriebslenkung, Verkehrsleitstelle
- ◆ Betriebliche Planung und Erstellung der Fahrpläne für das Konzessionsgebiet
- ◆ Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber dem Aufgabenträger, Führung und Übergabe statistischer Angaben, Durchführung von Erhebungen
- ◆ Leistungsbestellung bei den Nachauftragnehmern und deren Abrechnung
- ◆ ÖPNV-Marketing in Abstimmung mit dem VBB und dem Aufgabenträger
- ◆ Abwicklung der über die Leistungsvereinbarung und -finanzierung abgeholzten Investitionsförderung für Fahrzeuge
- ◆ Serviceleistungen inkl. Beschwerdemanagement, Kundenkommunikation
- ◆ Vertrieb von Fahrausweisen
- ◆ Mitwirkung bei der Tarifgestaltung
- ◆ Mitwirkung bei der Erstellung des NVP im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben
- ◆ Abstimmung mit anderen Verkehrsunternehmen
- ◆ Sicherstellung einer wirtschaftlichen Betriebsdurchführung unter permanenter Überprüfung und Verbesserung der Effizienz in allen verkehrlichen und organisatorischen Aufgabenbereichen
- ◆ Bereitstellung barrierefreier Internetangebote für Information, Fahrplanauskunft und Service

Aufgaben Straßenbaulastträger⁸³

- ◆ Planung, Finanzierung, Neubau und Ausbau sowie Betrieb und Instandhaltung der ÖPNV-Infrastruktur (öffentliche Verkehrsflächen und Haltestellen)

Aufgaben kreisangehörige Städte und Gemeinden

- ◆ Funktion als mögliche Gestaltungs- und Finanzierungspartner, z.B. für Verkehre, die über die festgelegten Mindestbedienstandards hinausgehen
- ◆ Durchführung verkehrlicher bzw. Mobilitätsplanungen im eigenen Wirkungskreis, die ggf. auch Weiterentwicklungswünsche im Bereich kommunaler ÖPNV beinhalten können
- ◆ Abstimmung mit Landkreis und Verkehrsunternehmen

6.2 Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Der Landkreis Prignitz ist Gesellschafter der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB GmbH). Die ARGE prignitzbus als im kommunalen ÖPNV des Landkreises tätiges Verkehrsunternehmen ist Partner im VBB und nach Maßgabe des „Kooperationsvertrages der Verbundverkehrsunternehmen in Berlin und Brandenburg und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH“ tätig.

Die Kooperation betrifft im Wesentlichen:

- ◆ Die Anwendung des „Gemeinsamen Tarifes der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen“ (VBB-Tarif) und dessen Vertrieb nach den im VBB geltenden Grundsätzen,
- ◆ Die Teilnahme am Einnahmenaufteilungsverfahren und die Unterzeichnung des Einnahmenaufteilungsvertrages für den VBB nebst seinen Ergänzungen,
- ◆ Die Versorgung der VBB-Fahrgastinformationssysteme mit Fahrplansolldaten und Echtzeitdaten, aktuellen Störungsinformationen mit dem vom VBB zur Verfügung gestellten HAFAS Information Manager sowie die Gewährleistung eines aktiven ITCS-gestützten Anschlussmanagements mit anderen Verkehrsunternehmen,
- ◆ Die deutliche Kennzeichnung aller Fahrzeuge und Vertriebs-/ Informationsstellen mit dem VBB-Logo sowie die Einhaltung der Vorgaben des Fahrgastinformationshandbuchs des VBB bei der Gestaltung von Fahrgastinformationsprodukten,
- ◆ Die Zusammenarbeit mit der VBB GmbH, insbesondere die aktive Teilnahme an den Gremien des VBB (Beirat der Verkehrsunternehmen, Facharbeitskreise, Arbeitsgruppen),

⁸³ Der Bund ist i.d.R. Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen. Das Land Brandenburg ist i.d.R. Träger der Straßenbaulast für die Landesstraßen. Der Landkreis Prignitz ist i.d.R. Träger der Straßenbaulast für die Kreisstraßen im Kreisgebiet. Die kreisangehörigen Kommunen sind i.d.R. Baulastträger der Gemeindestraßen. Abweichungen können dann zutreffen, wenn die Baulast anderen Akteuren nach gesetzlichen Vorschriften oder öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen obliegt.

- ◆ Den Daten- und Informationsaustausch mit der VBB GmbH und dem Aufgabenträger, insbesondere die Bereitstellung von Daten aus Verkehrserhebungen für die Erfüllung der Aufgaben des VBB und des Aufgabenträgers,
- ◆ Die ggf. spätere Beteiligung an einem Qualitätsmanagementsystem des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg zu den zwischen den Verkehrsunternehmen abgestimmten Bedingungen sowie der Einsatz von Qualitätsscouts des VBB sowie
- ◆ Die fahrplanmäßige Abstimmung von Anschlüssen zwischen dem SPNV und dem kommunalen ÖPNV in Zusammenarbeit mit der VBB GmbH.

6.3 Controlling und Qualitätssteuerung

Die Qualitätssteuerung ist Teil der Controllingfunktionen aus Sicht der Aufgabenträgerebene sowie der internen Unternehmensführung auf Betreiberebene. Die Anforderungen sollen den Vorgaben des NVP entsprechen und werden auf der Basis der Vorabbekanntmachungen spezifiziert.

Nachweis der Betriebsqualität bzw. Berichtspflichten

Der Landkreis wird gegenüber den Verkehrsunternehmen verbindliche Vorgaben zu Berichtspflichten definieren. Diese werden in den Vorabbekanntmachungen spezifiziert und sollen dazu geeignet sein, die Leistungs- und Betriebsqualität nachweisen zu können sowie als Grundlage zur Ermittlung etwaiger Pönalen und/oder Boni herangezogen zu werden.

Weitere Berichtspflichten können u.a. zur Erfüllung gesetzlicher oder vertraglicher Anforderungen entstehen.

Monitoring der Verkehrsleistungen

Für ein kontinuierliches Qualitätsmonitoring und -management ist die Erhebung von Quelldaten unumgänglich. Dabei wird ein digitales (ggf. zusätzlich zu einem analogen) Datenaustauschformat festgelegt, welches für alle Beteiligte einheitlich und verbindlich ist und sich u.a. an den Anforderungen zum Datenaustausch im Rahmen der Datendrehscheibe des VBB sowie am Verfahren zur Einnahmenaufteilung im VBB-Tarif orientiert.

Die Verkehrsunternehmen stellen dem Aufgabenträger nach Anforderung elektronische Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen aller durchgeführten Fahrten zur Verfügung.

Die Verkehrsunternehmen ermöglichen eine laufende Überprüfung, Monitoring und Abrechnung des Verkehrsangebots durch den Aufgabenträger (Fahrgastnachfrage, Erlöse aus Fahrausweisen, Daten zum Betriebsablauf z.B. aus ITCS-Systemen etc.).

Monitoring von Leistungs- und Erlösdaten

Um eine strategische Planung von Mobilitätsangeboten des ÖPNV durch den Landkreis Prignitz zu ermöglichen, sollen darüber hinaus folgende Leistungs- und Erlösdaten mindestens jährlich in elektronischer Form bereitgestellt werden:

- ◆ Anzahl der Fahrgäste (je Linie, nach Verkehrstagen, nach Bedienform, Jahreswerte etc.),
- ◆ Zahlen zu Ein- und Aussteigenden (je Haltestelle, nach Verkehrstagen, Jahreswerte etc.),
- ◆ Daten über die Auslastung einzelner Linien z.B. als Tagesganglinie,
- ◆ Daten über Fahrgelderlöse nach Tarifbestandteilen sowie
- ◆ Fahrplan- und Nutzwagenkilometer (je Linie, nach Verkehrstagen, nach Bedienform (Jahreswerte etc.)).

Ergänzende Instrumente der Marktforschung

Als ergänzende Elemente zum Monitoring und zur Weiterentwicklung der Verkehrsleistungen sollen regelmäßige Zählungen, Befragungen zur Zufriedenheit und allgemeine Marktforschung durchgeführt werden. Diese sollen mit dem VBB koordiniert und ggf. gemeinsam durchgeführt werden. Bei Befragungen soll dabei nach Möglichkeit auf die ausgewogene Beteiligung von Nutzendengruppen wie Jugendliche, Seniorinnen und Senioren, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen etc. geachtet werden.

6.4 Linienbündelung

Eine endgültige Entscheidung und Festlegung über den Zuschnitt der Vergabeeinheiten (Linienbündel) wird erst im Vorfeld der Vorabbekanntmachung im eigentlichen Vergabeverfahren getroffen.

6.5 Vorgesehene Form der Leistungsvergabe

Eine endgültige Entscheidung und Festlegung der beabsichtigten Vergabestrategie wird erst im Vorfeld der Vorabbekanntmachung im eigentlichen Vergabeverfahren getroffen.

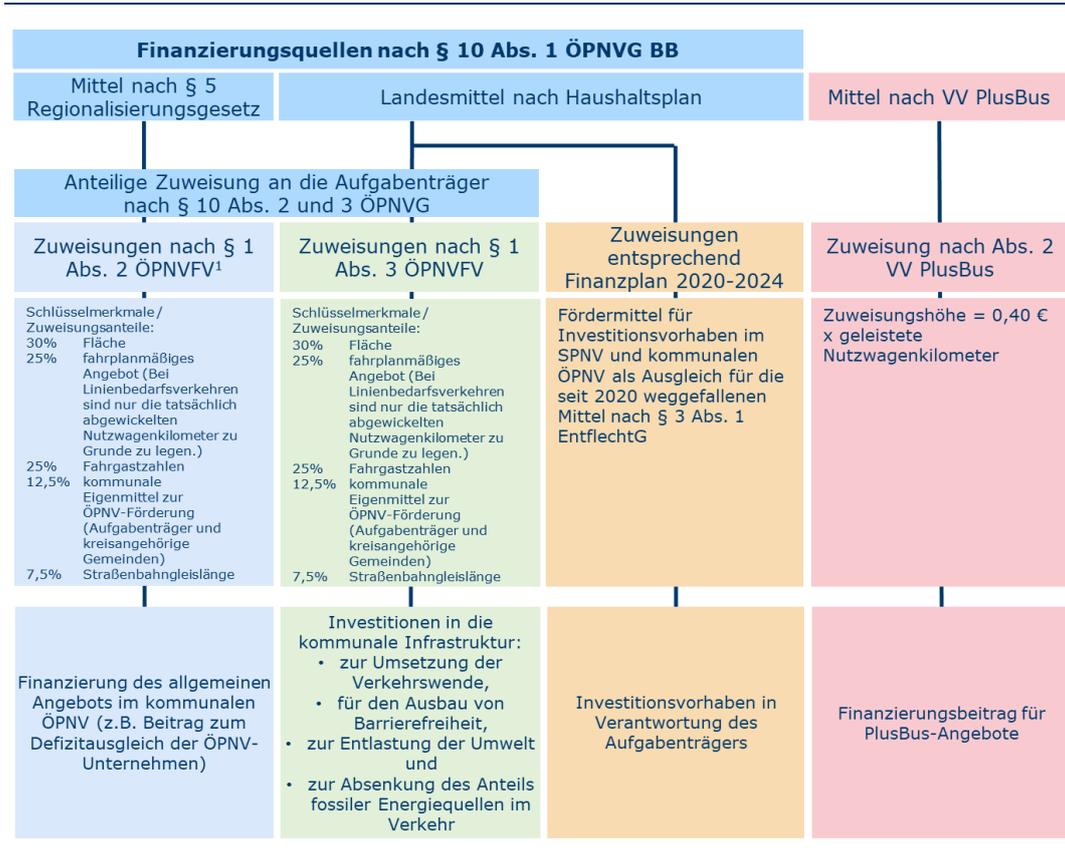
6.6 Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und finanzieller Handlungsrahmen des kommunalen ÖPNV

6.6.1 Finanzierungssystematik für den kommunalen ÖPNV

Die Finanzierung des kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg wird im Wesentlichen durch das ÖPNVG BB sowie durch die ÖPNVFV geregelt. Verkehrsleistungen im ÖPNV sind entsprechend § 9 Abs. 1 ÖPNVG BB nach Möglichkeit durch **Fahrgelderträge** zu decken. **Deckungsfehlbeträge** werden entsprechend § 9 Abs. 3

ÖPNVG BB durch die Aufgabenträger getragen, soweit sie diese im Sinne einer Abdeckung gemeinwirtschaftlicher Lasten veranlasst haben und sie in ihrem Gebiet entstehen.

Abbildung 26: Finanzierungsgrundsätze für den kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg



Quelle: IGES 2023.

Anmerkung: Ohne Zahlungen zum Ausgleich des Mobilitätstickets Brandenburg.

Es werden daneben weitere Zuweisungen bzw. Zahlungen durch das Land Brandenburg gewährt:

- ♦ Zahlungen zum Ausgleich des **Mobilitätstickets Brandenburg** als Sozialticket mit sozialpolitisch erwünscht niedrigem Tarifniveau.

Die Finanzierungsgrundsätze für den kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg werden in Abbildung 26 zusammenfassend dargestellt. **Weitere wesentliche Finanzierungsquellen** sind darüber hinaus:

- ♦ Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen,
- ♦ Mittel aus dem Ausgleich von Fahrgeldausfällen für die Beförderung von Schwerbehinderten (nach § 228 ff. SGB IX),
- ♦ Investitionszuschüsse des Landes sowie
- ♦ sonstige Einnahmen (z.B. Vermietung von Werbeflächen) und

- ♦ darüber hinaus sollen die Kommunen für Zusatzleistungen (z.B. Stadtverkehre) einen Kostenbeitrag leisten.

Finanzielle Ansprüche und Verpflichtungen des Landkreises Prignitz ergeben sich weiterhin gegenüber den benachbarten Aufgabenträgern zum Ausgleich der zufließenden Landesmittel nach § 1 ÖPNVFV BB für Leistungen der im Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen im jeweils anderen Aufgabenträgergebiet auf kreisgrenzüberschreitenden Linien.

Der Landkreis Prignitz nimmt im Planungszeitraum seine Finanzierungsverantwortung als Aufgabenträger wahr und stellt die in den geltenden Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen vereinbarten Mittel bereit.

Die wesentlichen Aufwendungen des Landkreises zur Finanzierung des kommunalen ÖPNV entstehen für die Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern durch die Übernahme von Kosten im Ausbildungsverkehr auf Grundlage der Satzung des Landkreises Prignitz zur Schülerbeförderung sowie durch Zahlung verkehrsvertraglicher Finanzierungsbeiträge für die bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge.

6.7 Investitionsbedarfsplanungen Fahrzeuge und ÖPNV-Infrastruktur

Entsprechend § 10 ÖPNVG BB gewährt das Land Brandenburg den Aufgabenträgern Zuwendungen für Investitionen für den ÖPNV.

Finanzbedarf für Investitionen der kreisangehörigen Kommunen

Ein Teilbetrag der in Kapitel 6.6.1 beschriebenen Landeszuweisungen von mindestens 18,12 vom Hundert der nach § 10 Abs. 2 ÖPNVG BB zugewiesenen Mittel ist durch die kommunalen Aufgabenträger für investive Zwecke nach § 10 Abs. 1 Satz 2 und 3 ÖPNVG BB einzusetzen. Darüber hinaus sind die Mittel nach § 10 Abs. 3 Satz 1 für Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit nach § 3 Abs. 3 des BbgBGG zu verwenden.

Der Landkreis Prignitz nimmt seine Verantwortung für die investive Verwendung der zugewiesenen Mittel über die **Förderrichtlinie des Landkreises Prignitz für Investitionen nach dem ÖPNV-G Bbg.** wahr. Darin werden Fördergegenstände und Kriterien für förderfähige Maßnahmen und die Bemessung der Mittel festgelegt sowie die Verfahren der Mittelvergabe und der Kontrolle ihrer Verwendung geregelt.

Es besteht kein Rechtsanspruch auf die Gewährung der Zuwendungen. Die Förderentscheidung wird in Abhängigkeit der Haushaltslage durch den Zuwendungsgeber getroffen.

Investitionen in Anlagen der Infrastruktur für den kommunalen ÖPNV betreffen mittelfristig hauptsächlich Bushaltestellen. Dafür werden nach der kreislichen Investitionsrichtlinie Zuwendungen im Rahmen einer Höchstbetragsförderung in Höhe von 50 % bis max. 100 % der zuwendungsfähigen Kosten gewährt. Mit dieser

Möglichkeit der Infrastrukturförderung sollen die Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden in der Finanzierung der in ihrer Trägerschaft liegenden Investitionen durch den Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV unterstützt werden.

Die Leistungsfähigkeit der kreislichen Richtlinie ist dabei limitiert. Insbesondere unter Berücksichtigung der Zielstellung zum Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit sind die derzeit vorgesehenen Mittel daher keinesfalls ausreichend. Eine bedarfsgerechte Investitionstätigkeit der Städte und Gemeinden erfordert daher aus Sicht des Landkreises eine deutlich stärkere finanzielle Unterstützung durch den Bund und/oder das Land Brandenburg, da sowohl der Landkreis als auch die Städte und Gemeinden nicht über ausreichende erforderliche finanzielle Mittel verfügen.

Investitionsbereich Fahrzeuge und technische ÖPNV-Infrastruktur

Zur Modernisierung der Fahrzeugflotte im kommunalen ÖPNV ist die regelmäßige Neubeschaffung von Fahrzeugen vorgesehen.

Für die Bedienung des Schülerverkehrsnetzes werden nach erster Schätzung ca. 65 Fahrzeuge benötigt. Aufgrund des zeitgleichen Schulbeginns werden hier überwiegend großräumige Fahrzeuge (Standardlinienbus) eingesetzt. Im Leistungsnetz werden unter Maßgabe der Bedienung (Tabelle 15) schätzungsweise 36 Fahrzeuge benötigt. Schülerverkehrsnetz und Leistungsnetz sind miteinander so verknüpft, dass die Fahrzeuge aus dem Schülerverkehrsnetz auch im Leistungsnetz eingesetzt werden können. Somit beinhalten die 65 Fahrzeuge im Schülerverkehrsnetz bereits die Fahrzeuge für das Leistungsnetz. Im On-Demand-Verkehr sollen überwiegend kleine Fahrzeuge (bis zu 8 Fahrgastplätze) zum Einsatz kommen. Bei einem anfänglich geschätzten Fahrgastaufkommen von bis zu 440 Fahrgästen müssten 24 Fahrzeuge vorgehalten werden.

Neben Investitionen in die Fahrzeug- und Haltestelleninfrastruktur werden weitere Investitionsbedarfe im Bereich technische und sonstige ÖPNV-Infrastruktur bestehen. So sind z.B. für die Beschaffung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb weitere Kosten im Bereich der Netz-, Lade- und Instandhaltungsinfrastrukturen zu erwarten. Weitere erforderliche Infrastrukturausstattungen sind z.B. die Einrichtung von Lademöglichkeiten in den Betriebshöfen, die Umrüstung der Werkstatt, ggf. notwendige Betriebshoferweiterungen sowie ggf. notwendige Einrichtung einer Wasserstoff-Tankstelleninfrastruktur.

Zur Finanzierung von Maßnahmen zur Neubeschaffung technischer und sonstiger ÖPNV-Infrastruktur können voraussichtlich Fördermittel aus dem „Europäischen Fonds für regionale Entwicklung“ (EFRE) nach Ende der Förderperiode 2014 bis 2020 auch für die Förderperiode 2021 bis 2027 für Investitionen und Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr beantragt werden.⁸⁴

⁸⁴ Vgl. <https://efre.brandenburg.de/efre/de/foerderperiode-2021-2027/>, zuletzt abgerufen am 26.04.2022.

7. Literaturverzeichnis

- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) (2022a): Bevölkerung im Land Brandenburg von 1990 bis 2021 nach Kreisfreien Städten, Landkreisen und Gemeinden. Potsdam. URL: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/statistiken/langereihen/dateien/Bevoelkerungsstand.xlsx>, zuletzt abgerufen am 27.04.2022.
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) (2022b): Statistischer Bericht. Gäste, Übernachtungen und Beherbergungskapazität im Land Brandenburg (G IV 1 - m), 2015 bis 2021. Potsdam. URL: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/archiv/g-iv-1-m>, zuletzt abgerufen am 28.04.2022.
- BAG ÖPNV (Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände) (2014): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG. URL: <https://www.landkreistag.de/images/stories/themen/Verkehr/452-14%20A.pdf>, zuletzt abgerufen am 21.04.2022.
- B.B.S.M. Brandenburgische Beratungsgesellschaft für Stadterneuerung und Modernisierung mbH (2015). Integriertes Stadtentwicklungskonzept Stadt Perleberg. Potsdam.
- BIG Städtebau GmbH (2018): Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2030 und Energetisches Quartierskonzept „Stadtkern und Therme“ Bad Wilsnack. Perleberg.
- BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) (Hrsg.) (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. URL: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt abgerufen am 21.04.2022.
- Bundesagentur für Arbeit (2022a): Bundesagentur für Arbeit: Arbeitsmarktmonitor. Nürnberg. URL: <https://arbeitsmarktmonitor.arbeitsagentur.de/faktencheck/regionalstruktur/tabelle/220/2020/employrate/?r=>, zuletzt abgerufen am 26.04.2022.
- Bundesagentur für Arbeit (2022b): Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte – Auspendler/Einpendler nach Gemeinden. Nürnberg.
- Bundesagentur für Arbeit (2022c): Regionalreport über Beschäftigte. Prignitz. Nürnberg.
- BÜRO BLAU - räume. bildung. dialoge. gemeinnützige GmbH (2022): Integriertes Stadtentwicklungskonzept Lenzen 2035. Entwurfsstand. Berlin.
- Consilium GmbH (2019): 1. Fortschreibung Nahversorgungskonzept 2030 für die Stadt Wittenberge. Berlin.

- Deutscher Landkreistag (2014): Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014.
- Deutscher Städte- und Gemeindebund (2021): Bundesrat beschließt Novelle des Personenbeförderungsgesetzes. Berlin. URL: <https://www.dstgb.de/aktuelles/2021/novelle-personenbefoerderungsgesetz/> zuletzt abgerufen am 02.05.2022.
- Deutscher Städte- und Gemeindebund (2020): Novellierung des Personenbeförderungsrechts. Berlin. URL: <https://www.dstgb.de/dstgb/Homepage/Aktuelles/2020/Novellierung%20des%20Personenbef%C3%B6rderungsrechts/>, zuletzt abgerufen am 02.05.2022.
- IGES Institut GmbH / Kohl & Partner GmbH (2021): Machbarkeitsstudie BrandenburgCard. Machbarkeitsstudie zur Einführung einer BrandenburgCard inkl. fahrpreislosem ÖPNV für Gäste im Reiseland Brandenburg. Entwurfsstand Mai 2021. Berlin / Bad Reichenhall.
- IGES (IGES Institut GmbH) (2016): Studie + Erhebung: „Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum – Land Brandenburg“ im Auftrag des ADAC Berlin-Brandenburg e.V. Berlin.
- IHK Potsdam (2023): IHK Kammerstatistik. Potsdam.
- KBA (Kraftfahrtbundesamt) (2022): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden 2015 – 2021. Flensburg. URL: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/fahrzeugklassen_node.html, zuletzt abgerufen am 27.04.2022.
- Land Berlin (Hrsg.) (2019): Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023. Berlin.
- Landkreis Prignitz (2022a): Arbeitsmarktstatistik. Perleberg. https://www.landkreis-prignitz.de/de/landkreis-verwaltung/Daten-Fakten-Zahlen/statistik_arbeitsmarktzahlen.php, zuletzt abgerufen am 26.04.2022.
- Landkreis Prignitz (2022b): Bisherige und prognostizierte Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte. Perleberg.
- Landkreis Prignitz (2022c): Schulentwicklungsplan des Landkreises Prignitz 2022 – 2027. Perleberg.
- Landkreis Prignitz (2022d): Bevölkerungszahlen und Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Prignitz. Perleberg.
- Landkreis Prignitz (2022e): Daten zur wirtschaftsstrukturellen Situation des Landkreises Prignitz. Perleberg.
- Landkreis Prignitz (2020): Schulentwicklungsplan des Landkreises Prignitz 2017 - 2022. 1. Fortschreibung. Perleberg.
- Landkreis Prignitz (Hrsg.) (2014): Nahverkehrsplan für den Landkreis Prignitz 2014 - 2018. Perleberg.

- LBV (Landesamt für Bauen und Verkehr) (2022): Statistischer Bericht (A13-j/21). Bevölkerung der kreisfreien Städte und Landkreise im Land Brandenburg 2021. Hoppegarten.
- LBV (Landesamt für Bauen und Verkehr) (2021): Berichte der Raumb Beobachtung. Bevölkerungsvorausschätzung 2020 bis 2030. Ämter, Verbandsgemeinden und amtsfreie Gemeinden des Landes Brandenburg. Hoppegarten.
- LBV (Landesamt für Bauen und Verkehr) (2019): Gewerbeflächen in der Planungsregion Prignitz-Oberhavel. Raumb Beobachtung und Stadtmonitoring. URL: <https://lbv.brandenburg.de/2522.htm>, zuletzt abgerufen am 11.04.2022. Frankfurt (Oder).
- LBV (Landesamt für Bauen und Verkehr) (2018): Berichte der Raumb Beobachtung. Kreisprofil Prignitz. Berichtsjahr 2015. Hoppegarten.
- MiD (Mobilität in Deutschland) (2018a): Tabellarische Grundausswertung. Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends. Bonn.
- MiD (Mobilität in Deutschland) (2018b): Small Area-Schätzung bundesweiter Regionaldaten. Berlin.
- Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg (2020): Finanzplan des Landes Brandenburg 2020 bis 2024. Potsdam.
- Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg (2018): Finanzplan des Landes Brandenburg 2018 bis 2022. Potsdam.
- MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) (2017): Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030. Potsdam.
- MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) (2018): Landesnahverkehrsplan 2018. Potsdam. URL: https://mil.brandenburg.de/media_fast/4055/web_Landesnahverkehrsplan_2018_Endstand.pdf, zuletzt abgerufen am 11.04.2022.
- Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg (2022): Schullandschaft in Brandenburg. Potsdam. URL: <https://schullandschaft.brandenburg.de/edugis/>, zuletzt abgerufen am 17.03.2022.
- NOW GmbH (2022): eBusTOOL. Antriebsformen. Berlin. URL: <https://www.e-bustool.de/antriebsformen/>, zuletzt abgerufen am 07.10.2022.
- prignitzbus (ARGE prignitzbus) (2022): Verkehrs- und Leistungsdaten der ARGE prignitzbus. Perleberg.
- Regionale Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel (Hrsg.) (2021): Regionales Energiekonzept 2021 - Prignitz-Oberhavel. Neuruppin.
- Seecon Ingenieure GmbH (2015): Kommunales Energiekonzept Stadt Perleberg. Leipzig.

- SPV Spreepfan Verkehr GmbH (2013): Verkehrskonzept für die Region Prignitz-Ruppin ab 2015. Berlin.
- Statistisches Bundesamt (Destatis) (2021): Daten aus dem Gemeindeverzeichnis. Kreisfreie Städte und Landkreise nach Fläche, Bevölkerung und Bevölkerungsdichte. Wiesbaden. URL: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/04-kreise.html>, zuletzt abgerufen am 13.04.2022.
- Stadt Wittenberge (Hrsg.) (2017): Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2017. Wittenberge. Tor zur Elbtalau. Wittenberge.
- StadtLabor, Träger + Mothes GbR (2020): Integriertes Verkehrskonzept Bahnhofsumfeld Wittenberge. Leipzig.
- Tourismusverband Prignitz e.V. (2022): Willkommen in der Prignitz. Perleberg. URL: <https://dieprignitz.de/>, zuletzt abgerufen am 12.04.2022.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2022a): VBB-FahrInfo. Berlin. URL: <https://fahrinfo.vbb.de/>, zuletzt abgerufen am 07.04.2022.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2022b): Fahrgastaufkommen (Ein- und Aussteigende Mo-Fr) im SPNV. Berlin.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2022c): Der VBB-Tarif. Gemeinsamer Tarif der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen. Berlin. URL: https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Tickets-Abonnements/vbb-tarifbroschuere.pdf, zuletzt abgerufen am 25.04.2022.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2022d): VBB-Richtlinien Fahrgastinformation. Handbuch. Berlin. URL: https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Handbuch/vbb-fgi-handbuch.pdf, zuletzt abgerufen am 25.04.2022.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2022e): Der PlusBus. Konzept. Hintergründe. Angebot. Berlin.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2021). Leitfaden zum Ausbau „barrierefreier Bushaltestellen“. Berlin.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2016): Handbuch Alternative Bedienung. Berlin.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2012): Handbuch Bürgerbus. Berlin.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (Hrsg.) (2020): Bike+Ride / Park+Ride im Land Brandenburg. Berlin.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (Hrsg.) (2017): Korridoruntersuchungen Regionalverkehr Brandenburg inkl. Korridorfaktenblätter. Berlin.

VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) (2016): Perspektiven und Grenzen des öffentlichen Verkehrs auf dem Land. Vortrag von Meinhard Zistel.