

B E R I C H T

Fortschreibung 2008 des Nahverkehrsplanes 1997 - 2001 des Landkreises Prignitz

Gesamtentwurf

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

Landkreis Prignitz
Geschäftsbereich II

Berliner Straße 49

19348 Perleberg

D A T U M

26. Oktober 2007

**ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik

Leipziger Straße 120
01127 Dresden

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

E-Mail isup@isup.de
www.isup.de

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
1 Ausgangssituation	4
2 Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV	6
2.1 Grundlegende Festsetzungen	6
2.1.1 Hierarchie des ÖPNV-Netzes	6
2.1.2 Erschließungsqualität	7
2.1.3 Erreichbarkeit zentraler Orte	8
2.1.4 Bedienqualität	9
2.1.5 Vernetzung	10
2.2 Netz- und Bedienungskonzept SPNV	11
2.3 Netz- und Bedienungskonzept übriger öffentlicher Personennahverkehr	12
2.3.1 Ansätze für die Netzgestaltung	12
2.3.2 Grundnetz	13
2.3.3 Flächenerschließung	18
2.4 Alternative Bedienformen	27
2.5 Vernetzung der Verkehrsträger	31
2.5.1 Verknüpfung innerhalb des ÖPNV	31
2.5.1.1 Verknüpfung SPNV - SPNV	31
2.5.1.2 Verknüpfung SPNV - Regionalverkehr	31
2.5.1.3 Verknüpfung Regionalverkehr - Regionalverkehr	33
2.5.2 Intermodale Vernetzung	33
2.6 Verkehrsinfrastruktur	35
2.6.1 Haltestellen und Verknüpfungspunkte	35
2.6.2 Fahrwege	38
2.6.3 Fahrzeuge	38
2.7 Tarifgestaltung	40
2.8 Information, Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	41
2.8.1 Fahrplan- und sonstige ÖPNV-Informationen	41
2.8.2 Service, Beratung und Vertrieb	42
2.8.3 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	43

2.9	Spezielle Fahrgastgruppen, Fahrgastsicherheit	44
2.10	Organisation des ÖPNV	45
2.10.1	Organisationsstruktur	45
2.10.2	Qualitätsmanagement	46
2.10.3	Linienbündelung	46
3	Finanzierung	48
3.1	Finanzierungsgrundsätze	48
3.2	Finanzierung Verkehrsdurchführung	49
3.2.1	Entwicklung der Betriebskosten	49
3.2.2	Entwicklung der Einnahmen	50
3.2.3	Finanzierungsbeteiligung des Aufgabenträgers	50
4	Verzeichnisse	52
4.1	Abkürzungsverzeichnis	52
4.2	Tabellenverzeichnis	53
4.3	Quellenverzeichnis	54
4.4	Anlagenverzeichnis	55

Anlagen

1 Ausgangssituation

Der Landkreis Prignitz ist nach § 3 (3) des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz- ÖPNVG) vom 26. Oktober 1995 (GVBl.I/95, [Nr. 20], S.252), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes (berichtigt GVBl.I/07 S.35) vom 18. Dezember 2006 (GVBl.I/06, [Nr. 18], S.187) Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr auf seinem Territorium (vgl. /1/). Die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr liegt beim Land Brandenburg.

Der Aufgabenträger kann nach § 8 des ÖPNVG (/1/) dazu kommunale Nahverkehrspläne aufstellen, die möglichst Aussagen zu folgenden Punkten enthalten sollen:

1. den Bestand und die Vorstellungen des Aufgabenträgers zur zukünftigen Entwicklung der Netz- und Linienentwicklung,
2. den Bestand und die zu erwartende Entwicklung des Fahrgastaufkommens,
3. die Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots, insbesondere über
 - a. die angestrebten Angebotsveränderungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht,
 - b. die öffentliche Sicherheit der Fahrgäste,
 - c. die Qualität von Fahrzeugen und baulichen Anlagen,
4. den Investitionsbedarf und die Entwicklung der Betriebskosten sowie
5. das Finanzierungskonzept.

Der Landkreis hat dies mit dem am 19. Dezember 1996 durch den Kreistag beschlossenen „Nahverkehrsplan für den Landkreis Prignitz 1997 bis 2001“ dem Grunde nach getan.

Das Brandenburgische Landesamt für Bauen und Verkehr veröffentlichte am 30.6.2007 auf seiner Internetseite alle auslaufenden Liniengenehmigungen des Jahres 2008. Für die Linien des Landkreises Prignitz wurde für die Entgegennahme der Anträge eine Selbstbindung der Behörde mit einer ausschließlichen Frist vom 01.10.2007 bis 31.10.2007 festgelegt. Die davon betroffenen derzeit ausgereichten Liniengenehmigungen im straßengebundenen ÖPNV des Landkreises Prignitz laufen alle per 30.06.2008 aus (eine Ausnahme bildet die Linie 925, welche am 31.05.2008 ausläuft).

Gemäß § 13 Absätze 2 und 2a i. V. mit § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG, /2/) werden alleinig die in einem bestätigten Nahverkehrsplan festgeschriebenen Anforderungen des Aufgabenträgers in die Ermessensentscheidung der Genehmigungsbehörde bei konkurrierenden Anträgen einbezogen. Zwar besitzt der Aufgabenträger bei den Genehmigungsanträgen im Rahmen des § 14 Absatz 1 Satz 2 PBefG (/2/) ein Anhörrecht gegenüber der Genehmigungsbehörde, in dem er seine

Forderungen geltend machen kann, diese müssen jedoch auch auf dem Nahverkehrsplan beruhen.

Das Brandenburgische Landesamt für Bauen und Verkehr beabsichtigt, die Neuvergabe dieser Dienstleistungsaufträge im Rahmen eines wettbewerblichen Verwaltungsverfahrens nach § 13 PBefG entsprechend den Anforderungen nach § 13 PBefG Absatz 2 und 2a in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Aufgabenträgers im gültigen Nahverkehrsplan entsprechend § 8 Absatz 3 PBefG i. V. m. dem ÖPNVG des Landes Brandenburg vorzunehmen.

Der gegenwärtig vorliegende Nahverkehrsplan ist kaum geeignet bei konkurrierenden Bewerbern eine im Sinne der Selbstverwaltungsaufgabe im übrigen ÖPNV des Aufgabenträgers Landkreis Prignitz sachgerechte Ermessensentscheidung bei der Genehmigungsbehörde vorzunehmen.

Eine komplette Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ist auf Grund der gesetzten Terminzwänge nicht möglich. Insofern wird hier der gültige „Nahverkehrsplan für den Landkreis Prignitz 1997 bis 2001“ um die Festsetzungen zum ÖPNV ergänzt und als Bestandteil des Nahverkehrsplanes durch den Kreistag verabschiedet. Er enthält daher insbesondere ergänzend die Aussagen zu o. g. Gliederungspunkten 3 und 5 nach ÖPNVG /1/.

2 Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV

2.1 Grundlegende Festsetzungen

2.1.1 Hierarchie des ÖPNV-Netzes

Der ÖPNV im Planungsraum wird durch die Verkehrsträger Eisenbahn und Regionalbus abgewickelt.

Die Gliederung des ÖPNV-Netzes stellt sich wie folgt dar:

Kategorie	Verkehrsträger	Funktion
Regionalnetz	Schienenpersonennahverkehr	Verbindung des Planungsraumes mit zentralen Orten im Umland bzw. in der Region innerhalb und außerhalb des Bundeslandes Brandenburg und gleichzeitig Verbindung der auf diesen Achsen gelegenen zentralen Orte des Landkreises Prignitz untereinander
Kreisnetz	Regionalbus	Verbindungen innerhalb des Landkreises Prignitz

Tabelle 2-1: Gliederung des Liniennetzes

Regionalnetz

Das Regionalnetz stellt Verbindungen zwischen dem Planungsraum und den zentralen Orten des Umlandes im Zuge großräumig/überregional bedeutender sowie regional bedeutender Verkehrsachsen her. Es wird vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bedient.

Die Hauptachsen für das Regionalnetz sind:

- RE 4 (Luckenwalde- Berlin) - Glöwen - Bad Wilsnack - Wittenberge - Karstädt - (Wismar)
- RE 6 Wittenberge - Weisen - Perleberg - Groß Pankow - Pritzwalk - (Wittstock - Berlin-Spandau)
- PE 70 Pritzwalk - Kuhbier - Groß Langerwisch - Jakobsdorf -Laaske - Putlitz
- PE 73 Pritzwalk - Sarnow - Bölzke - (Blumenthal) - Wutike - (Kyritz - Neustadt)
- PE 74 Pritzwalk - Falkenhagen - Brügge - Meyenburg

Die PE 70 wurde im Dezember 2006 vom Land Brandenburg im Zuge der Kürzung der Regionalisierungsmittel abbestellt. Sie wird seit dem 27.08.2007 durch den Putlitz-Pritzwalker Eisenbahnförderverein (PPEFV) wieder betrieben.

Kreisnetz

Das vom Regionalbus bediente Kreisnetz realisiert ein Grundnetz als ergänzende wichtige Achsen zum Regionalnetz im Landkreis und die Flächenerschließung.

Das Kreisnetz gliedert sich in:

1. axiales Grundnetz
2. Flächenerschließung und
3. ergänzende alternative Bedienung in Zeiten und Räumen geringer Nachfrage

2.1.2 Erschließungsqualität

Alle Teilflächen, die mehr als 200 Einwohner oder ein entsprechendes Quelle-/Zielpotenzial (Arbeits-, Ausbildungs-, Schulplätze; Einkaufs-, Freizeit-, medizinische Einrichtungen u. ä.) aufweisen, sollen mit dem ÖPNV erschlossen werden.

Teilflächen sind Ortsteile, zusammenhängende Wohn-, Gewerbe- oder Dienstleistungsflächen sowie Freizeit- und Erholungsgebiete, welche als Quelle oder Ziel von Fahrten auftreten können.

Die Festlegung der Teilflächengröße, die erschlossen werden soll, ist ein Kompromiss zwischen dem Wunsch, möglichst für alle Einwohner ein Mindestmaß an Mobilität sicherzustellen, und der Forderung nach wirtschaftlichem Betrieb. Kleine Teilflächen sind oft nur über aufwändige Umwegfahrten zu erreichen, erbringen aber meist nur ein sehr geringes Einsteigerpotenzial.

Eine Teilfläche gilt als erschlossen, wenn sich 80 % der Einwohner bzw. anderen Potentiale in den fußläufigen Einzugsbereichen der Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln befinden. Die Luftlinienentfernungen, die in Abhängigkeit von Lage und Verkehrsmittel für zumutbar gehalten werden, gehen aus folgender Tabelle 2-2 hervor¹.

¹ vgl. hierzu auch VDV-Schrift 4; Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV. Ausgabe 6/2001

Zentralörtliche Gliederung	Gebiet	Einzugsbereich der Haltestelle (Luftlinie) in m	
		Bus	SPNV
Mittelzentrum	Zentraler Bereich	300	400
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	400	600
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	600	1.000
Grundzentrum	Zentraler Bereich	400	600
	übriges Gebiet	600	1.000
Gemeinde		600	1.000

Tabelle 2-2: Empfehlung für Haltestelleneinzugsbereiche

Bei der Festlegung des unmittelbaren Standortes einer Haltestelle sind neben der Lage der Aufkommenschwerpunkte die konkreten verkehrsräumlichen, topografischen und betriebstechnologischen Besonderheiten zu berücksichtigen.

Die Differenzierung der Haltestelleneinzugsbereiche folgt sowohl Wirtschaftlichkeitsüberlegungen, die aus der Einwohnerdichte und dem Fahrgastaufkommen abgeleitet sind, als auch Kriterien der Attraktivität insbesondere in den zentralen Bereichen. In Bereichen mit relativ dünner Besiedlung sind Abweichungen von den genannten Richtwerten möglich. Hier muss unter Abwägung von Wirtschaftlichkeit und Attraktivität bei der Erschließung jeder Teilraum für sich untersucht werden.

Bei Veränderungen in der Nachfragestruktur sind ggf. neue Haltestellen einzurichten bzw. deren Lage entsprechend anzupassen.

2.1.3 Erreichbarkeit zentraler Orte

Aus dem zentralen Bereich eines Ortes soll der nächstgelegene zentrale Ort gleicher oder höherer Stufe in einer angemessenen Reisezeit und möglichst ohne Umstieg erreichbar sein. Grundsätzlich sollen Reisezeiten angeboten werden, die in einem akzeptablen Verhältnis zu den Verkehrsmitteln des MIV stehen. Die anzustrebenden Verbindungsqualitäten sind in Tabelle 2-3 angeführt.

Die angegebenen Zeiten sind als anzustrebende Mindestwerte zu betrachten; in Einzelfällen sind deutlich niedrigere Werte erreichbar. Bewertungsmaßstab für den wahlfreien Kunden ist in der Regel die Reisezeit, die er mit dem Pkw erreichen würde. Bei erforderlichem Umstieg sind entsprechende Anschlüsse mit geringen Wartezeiten sicherzustellen. Zweimaliges Umsteigen muss sich auf Außenbereiche von Quell- und Zielort beschränken.

Lage des Quellortes		Erreichbarkeit der nächstgelegenen zentralen Orte [Minuten / Umsteigehäufigkeit] 1)		
		Metropole	Mittelzentrum	Grundzentrum
Mittelzentrum	zentraler Bereich	90/0	60/1	
	Außenbereich	105/1	(15/0)	
	Ortsteile (Teilflächen)	120/1	(30/0)	
Grundzentrum	zentraler Bereich	105/1	30/0	30/1
	Ortsteile (Teilflächen)	120/2	45/1	(15/0)
Kleinzentrum	zentraler Bereich	120/2	45/1	30/0
	Ortsteile (Teilflächen)	135/2	60/2	45/1
Gemeinde ohne zentralörtliche Funktion		135/2	60/1	30/0

1) Klammerwerte beziehen sich auf Verbindungen zum zentralen Bereich innerhalb des Quellortes

Tabelle 2-3 Anzustrebende Erreichbarkeiten zentraler Orte

2.1.4 Bedienqualität

Im Kreisnetz des übrigen ÖPNV sind entsprechend der Netzstruktur und damit der Bedeutung und Frequentierung der Linien die in der folgenden Tabelle 2-4 angegebenen Bedienungshäufigkeiten anzustreben.

Netzstufe	Bedienungshäufigkeit [Minuten]		
	Hauptverkehrszeit (HVZ)	Normalverkehrszeit (NVZ)	Schwachverkehrszeit (SVZ)
Grundnetz	60	60 - 120	120 - 240
Flächenerschließung	Schülerverkehr und nachfrageorientiert	nachfrageorientiert	nachfrageorientiert
Lage der Verkehrszeiten			
Montag - Freitag	6-8 Uhr und 12-18 Uhr	8-12 Uhr	ab 18 Uhr
Sonnabend	-	-	ganztägig
Sonntag	-	-	ganztägig

Tabelle 2-4 Bedienungsfrequenzen nach Netzstufen und Verkehrszeiten

Die Linien des Grundnetzes sollen ein weitestgehend vertaktetes Fahrtenangebot bereitstellen und möglichst keine Unterschiede in der Bedienung zwischen Schultagen und Schulferien aufweisen.

Diese Taktfahrpläne sind die Voraussetzung für eine optimale Verknüpfung der Regionalbuslinien untereinander und mit dem SPNV sowie für eine effiziente Vermarktung des Angebotes. Darüber hinaus erleichtern sie dem Fahrgast die Merkbarkeit der Abfahrtszeiten. Allerdings darf von diesem Grundsatz aus Gründen der Schülerbeförderung im Einzelfall abgewichen werden.

Die Bedeutung der Grundnetzlinien rechtfertigt in der Regel ein durchgängiges Angebot ohne wesentliche Abstriche in der Zeit der Schulferien.

Zwischen nicht zentralen Orten einschließlich deren Ortsteilen, die nicht vom Grundliniennetz berührt werden und die der Mindesterschließungsqualität nach Punkt 2.1.2 entsprechen, und dem nächstgelegenen zentralen Ort bzw. dem Gemeindegemeinschaftssitz soll eine Mindestbedienungshäufigkeit von 2 Fahrten pro Tag und Richtung werktags im Linienverkehr angeboten werden. Zwischen erster Hin- und letzter Rückfahrt muss eine für Besorgungen ausreichende Zeitspanne liegen.

Diese Mindestbedienungshäufigkeit entspricht für jeden Ortsteil den Anforderungen der Daseinsvorsorge. Pro Tag besteht damit eine Fahrtmöglichkeit in zentrale Orte bzw. den Gemeindegemeinschaftssitz und zurück. Dieses Mindestangebot wird ggf. durch den Schülerverkehr (Tourenbetrieb) verdichtet.

In Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage ist die Einführung bedarfsabhängiger alternativer Bedienformen auf dem Grundnetz und dem Flächenerschließungsnetz als eine attraktive und wirtschaftliche Alternative zur Sicherung der Bedienung notwendig.

Die Möglichkeiten des flexiblen Betriebes sind insbesondere:

- Fahrdurchführung nur bei Bedarf, Linienweg fest wie im Fahrplan verankert (z.B. Linientaxi).
- Fahrdurchführung nur bei Bedarf, Linienweg flexibel (Anfahrt nur bestimmter Verknüpfungspunkte, sonst Haustür-Bedienung - z.B. Anrufsammeltaxi, AnrufBus).

Der Einsatz der flexiblen Bedienungsformen sollte sowohl als *Ersatz* für bestehende nachfrageschwache Fahrten (z.B. vormittags) als auch *ergänzend* zum vorhandenen Angebot insbesondere im Flächenerschließungsnetz aber auch im Grundnetz (z.B. Einführung eines Spätverkehrs oder Wochenendverkehrs) erfolgen (Vgl. Kapitel 2.4).

2.1.5 Vernetzung

Dem konsequenten Ausbau eines effektiven Netzes von Verknüpfungspunkten kommt bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV-Netzes eine besondere Bedeutung zu. Die Schnittstellen sind so weiterzuentwickeln, dass gleichermaßen der zeitliche Aspekt des Umsteigens (minimale Wartezeiten) und der funktionelle Aspekt in Form

kurzer Wege, guter Information und Wegweisung, gepflegter Anlagen usw. Beachtung finden.

Durch die Schaffung günstiger Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Individualverkehr mit Pkw bzw. Fahrrad und dem ÖPNV (Park+Ride, Bike+Ride) sind neue Kundenpotenziale für den ÖPNV zu erschließen und der Umweltverbund zu stärken. P+R- und B+R-Anlagen verbessern in Gebieten mit fehlenden Zubringersystemen zu den Hauptlinien des ÖPNV die Erreichbarkeit von Haltestellen und vergrößern deren Einzugsbereiche über den fußläufig erreichbaren Bereich hinaus (Vgl. Kapitel 2.5).

2.2 Netz- und Bedienungskonzept SPNV

Der Landkreis Prignitz setzt sich gegenüber dem Aufgabenträger für den SPNV dafür ein, dass das im Planungsraum zum Fahrplan 2007/2008 mit Schienenpersonennahverkehr befahrene Streckennetz auch weiterhin erhalten und vom SPNV mit den entsprechenden Linien bedient wird.

Das gegenwärtige SPNV-Liniennetz folgt im Wesentlichen dem Bahnkonzept 2009 (vgl. /4/). Auf dieser Basis wird gegenwärtig durch den Aufgabenträger Land Brandenburg der „Landesnahverkehrsplan für den SPNV“ aktualisiert.

Das Fahrtenangebot ist dabei in Form eines flächendeckenden 1-Stunden-Taktes auf den RE-Linien und eines 120-Minuten-Taktes auf den PE-Linien mit Verdichtungen auf einzelnen Relationen mindestens aufrechtzuerhalten bzw. entsprechend herzustellen (vgl. Tabelle 2-5).

Linie	Verlauf	Takt	Bemerkungen
RE 4	Luckenwalde- Berlin - Glöwen - Bad Wilsnack - Wittenberge - Karstädt - (Wismar)	1 h	Zu-/Abbringer SPFV mit Direktzugang in Wittenberge
RE 6	Wittenberge - Weisen - Perleberg - Groß Pankow - Pritzwalk - (Wittstock - Berlin-Spandau)	1 h	Zu-/Abbringer SPFV
PE 73	Pritzwalk - Sarnow - Bölzke - Blumenthal - Wutike - Kyritz - Neustadt	2 h	In Pritzwalk und Neustadt über RE 6 Zubringer zum SPFV
PE 74	Pritzwalk - Falkenhagen - Brügge - Meyenburg	2 h	In Pritzwalk über RE 6 Zubringer zum SPFV
PE 70	Pritzwalk - Kuhbier - Groß Langerwisch - Jakobsdorf -Laaske - Putlitz	Nach Bedarf	In Pritzwalk über RE 6 Zubringer zum SPFV Betrieb durch PPEFV

Tabelle 2-5: SPNV-Liniennetz im Planungsraum

2.3 Netz- und Bedienungskonzept übriger öffentlicher Personennahverkehr

2.3.1 Ansätze für die Netzgestaltung

Das Liniennetz des Regionalverkehrs im Landkreis Prignitz ist entsprechend des Bedarfs und nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu gestalten.

Dabei sind folgende Anforderungen in der hier vorgenommenen Prioritätsfolge zu erfüllen:

1. Der Schülerverkehr, der den Schwerpunkt der Verkehrsnachfrage darstellt, muss entsprechend den Einzugsbereichen der Schulen und der mit dem Aufgabenträger abgestimmten Schulanfangszeiten und in einer der jeweils gültigen Schülerbeförderungssatzung des Landkreises entsprechenden Qualität sichergestellt werden.
2. Notwendiger freigestellter Schülerverkehr ist nur ausnahmsweise und in Abstimmung mit dem Landkreis für mobilitätseingeschränkte Schülergruppen und von Wohnorten in Siedlungsschwerpunkten mit weniger als 100 Einwohnern zulässig.
3. Die bestehende Erschließungsqualität und der Abbau noch bestehender Erschließungsdefizite im Sinne der Absicherung einer Mindestbedienung der Städte, Gemeinden und Ortsteile zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge unter verstärkter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte sind zu sichern. Als Grundlage dazu dienen die angebotenen Fahrplankilometer des Jahres 2006 mit 3.404.906 Fahrplankilometer.
4. Das hier fixierte Grundnetz ist werktags von 06:00 Uhr bis 18:00 Uhr weitgehend stündlich getaktet, allerdings unter Beachtung von Taktabweichungen zugunsten der Schülerbeförderung, und ausgerichtet in 2. Priorität an die Verknüpfung des SPNV in und aus Richtung Berlin zu bedienen.
5. Die Flächenerschließung ist auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs auszurichten und außerhalb dieser Zeiten im Linienverkehr nachfrageabhängig zu realisieren.
6. Das Kreisnetz ist darüber hinaus durch ein System der flexiblen Bedienung im Flächenbandbetrieb zu Zeiten ohne Linienbetrieb baldmöglichst zu ergänzen, das mit den Unternehmen des örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbes in Regie des ÖPNV-Verkehrsunternehmens für den übrigen ÖPNV durchgeführt wird. Diese flexible Bedienform sollte Regelmäßigkeit im Angebot vorweisen, mit telefonischer Voranmeldung von minimal 1 Stunde vor Fahrtbeginn werktäglich von 6:00 bis 18:00 Uhr bzw. am Wochenende bis freitags 18:00 Uhr funktionieren und mit dem VBB-Tarif zuzüglich Komfortzuschlag angeboten werden.
7. Umsteigeverbindungen sind in dem Maße einzubeziehen, wie sie einerseits wirtschaftlich notwendig und netzstrukturell sinnvoll sind und andererseits vom Fahrgast akzeptiert werden.

8. Es sind möglichst klare Linienwege mit direkten Linienführungen auf Hauptrelationen bzw. Bedienungssachsen einzurichten. Wechselnde Routen sind weitestgehend zu vermeiden, wenn der Schülerverkehr dies zulässt.
9. Konkurrierende Linien des Regionalbusverkehrs zum SPNV sind nur bei entsprechender zusätzlicher flächenerschließender Wirkung des Busses zwischen den eingebundenen zentralen Orten oder im zeitlichen Versatz zulässig.
10. Das Kreisnetz des Regionalbusses hat nachrangig zum Schülerverkehr eine Zubringerfunktion zum SPNV und es sind deshalb entsprechende Anschlüsse Bus-Bahn zu sichern.
11. Parallele Linienführungen innerhalb des Regionalbusverkehrs sind auf ein Minimum zu begrenzen.
12. Die Linienführungen und Bedienhäufigkeiten des Kreisnetzes sind unter dem Aspekt der Inanspruchnahme (Auswertung Fahrausweisverkaufsdaten, Durchführung von Verkehrserhebungen) regelmäßig an die Nachfrage anzupassen.

Die Schülerbeförderung ist entsprechend den für die Schulen festgelegten Schuleinzugsbereichen durchzuführen. Dabei ist unter Beachtung der konkreten Schulanfangs- und -endzeiten zumindest auf eine Hin- und in der Regel zwei Rückfahrten je Schule zu orientieren. Bei Konzentration von mehreren Schulen an einem Standort muss Ziel sein, eine Harmonisierung der Unterrichtszeiten im Sinne einer wirtschaftlichen Gestaltung der Schülerbeförderung zu erreichen. Einzelheiten hierzu sind in der „Satzung für die Schülerbeförderung im Landkreis Prignitz“ geregelt.

Staffelungen in den Schulanfangszeiten sollten im Rahmen der Möglichkeiten fortgeführt werden, wenn sich daraus eine wirtschaftlichere Gestaltung des Schülerverkehrs ergibt.

Generell ist eine leicht verständliche, einprägsame und übersichtliche Fahrplangestaltung zu realisieren.

2.3.2 Grundnetz

Es werden die folgenden Bedienungssachsen innerhalb des Landkreises bzw. in benachbarte Zentren definiert (Vgl. Anlage 3). Die Bedienung der Achsen mit Linienverkehr soll die in Tabelle 2-6 aufgeführten Direktverbindungen und die dargestellte Mindestbedienungshäufigkeit ermöglichen. Wo sich Linien überlagern, sollen die zeitlichen Abstände zwischen den Fahrten möglichst einheitlich sein (Vermeidung von Fahrtenhäufungen einerseits und Angebotslücken andererseits).

Achse A 1: Pritzwalk - Kyritz

- Charakteristik:
- Stadterschließungsfunktion in Pritzwalk
 - Schülererschließung aus dem Umland zur Grundschule, Gymnasium, Förderschule und Profilschule in Kyritz.
 - Schülererschließung vom Umland zu den Grundschulen, Oberschulen, Gymnasium und Förderschule in Pritzwalk
- bisherige Linie:
- 901, 945
- Maßnahmen:
- möglichst Vertaktung mit Ausnahmen aus Gründen des Schülerverkehrs
- Verknüpfung:
- mit dem SPNV in Pritzwalk in und aus Richtung Berlin sowie Putlitz und Meyenburg
 - Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien in 1. Priorität in Pritzwalk und in 2. Priorität in Kyritz
- Bedienung:
- siehe Tabelle 2-4

Die parallele Linienführung zum SPNV ist als nicht konkurrierend einzustufen, da die Busachse zusätzliche durch den SPNV nicht erschlossene Gemeinden und Ortsteile bedient. Der Bahnhof Pritzwalk liegt außerdem nicht zentrumsnah, sondern in Stadtrandlage.

Achse A 2: Pritzwalk - Putlitz

- Charakteristik:
- Stadterschließungsfunktion in Pritzwalk
 - Verbindungsfunktion von Pritzwalk nach Putlitz
 - Schülererschließung vom Umland zur Grundschule in Putlitz
 - Schülererschließung von Putlitz und vom Umland zu den Grundschulen, Oberschulen, Gymnasium und Förderschule in Pritzwalk
- bisherige Linien:
- 903, 913
- Maßnahmen:
- möglichst Vertaktung mit Ausnahmen aus Gründen des Schülerverkehrs
- Verknüpfung:
- mit dem SPNV in Pritzwalk in und aus Richtung Berlin, Kyritz und Meyenburg
 - Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien in 1. Priorität in Pritzwalk und in 2. Priorität in Putlitz
- Bedienung:
- siehe Tabelle 2-4

Achse A 3: Putlitz - Perleberg

- Charakteristik:
- Verbindungsfunktion von Putlitz und Karstädt zur Kreisstadt Perleberg
 - Schülererschließung vom Umland zu den Grundschulen in Putlitz und Berge sowie zur Grundschule in Karstädt (bis Schuljahr 2008/2009 auch Oberschule Karstädt)
 - Schülererschließung von Karstädt und dem Umland zu den Grundschulen sowie zur Oberschule, Gymnasium und Förderschule in Perleberg
- bisherige Linien:
- 904,928,929,930,931,932,933
- Maßnahmen:
- möglichst Vertaktung mit Ausnahmen aus Gründen des Schülerverkehrs
- Verknüpfung:
- mit dem SPNV in Perleberg in und aus Richtung Berlin sowie in Karstädt in und aus Richtung Schwerin
 - Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien in 1. Priorität in Perleberg und in 2. Priorität Karstädt und Putlitz
- Bedienung:
- siehe Tabelle 2-4

Achse A 4: Bad Wilsnack - Karstädt - Groß Warnow¹⁾

- Charakteristik:
- Verbindungsfunktion von Karstädt und Bad Wilsnack zur Kreisstadt Perleberg
 - Schülererschließung vom Umland zur Grundschule in Karstädt (bis Schuljahr 2008/2009 auch Oberschule Karstädt)
 - Schülererschließung vom Umland zur Grundschule in Groß Warnow
 - Schülererschließung von Bad Wilsnack, Karstädt sowie aus der Region zu den Grundschulen, Oberschule, Gymnasium und Förderschule in Perleberg
 - Schülererschließung vom Umland zur Grundschule Bad Wilsnack und Anschlussbindung zum SPNV zur Oberschule mit Grundschulanteil in Glöwen
- bisherige Linien:
- 921,923,928,929,930,932,933,935
- Maßnahmen:
- möglichst Vertaktung mit Ausnahmen aus Gründen des Schülerverkehrs
- Verknüpfung:
- mit dem SPNV in Perleberg in und aus Richtung Berlin sowie in Karstädt in und aus Richtung Schwerin
 - Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien in 1. Priorität in Perleberg und in 2. Priorität Karstädt und Bad Wilsnack
- Bedienung:
- siehe Tabelle 2-4

¹⁾ Nachfragegerechte Weiterführung der Achse bis Grabow bzw. Ludwigslust

Achse A 5: Lenzen - Wittenberge - Perleberg

- Charakteristik:
- Stadterschließungsfunktion in Perleberg, Wittenberge und Lenzen
 - Verbindungsfunktion von Lenzen und Wittenberge zur Kreisstadt Perleberg
 - Schülererschließung vom Stadtgebiet Perleberg zur Oberschule und OSZ Wittenberge und von Wittenberge zu Oberschule und Gymnasium Perleberg
 - Schülererschließung aus der Region zu den Grundschule Lenzen und Lanz sowie zu den Grund- und Oberschulen und den Gymnasien und Förderschulen in Perleberg und Wittenberge
- bisherige Linien:
- 918,919,922,924,925,926
- Maßnahmen:
- möglichst Vertaktung mit Ausnahmen aus Gründen des Schülerverkehrs
- Verknüpfung:
- mit dem SPNV in Wittenberge in und aus Richtung Berlin
 - Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien in 1. Priorität in Wittenberge und in 2. Priorität in Perleberg
- Bedienung:
- siehe Tabelle 2-4

Die parallele Linienführung zum SPNV zwischen Wittenberge und Perleberg ist als nicht konkurrierend einzustufen, da die Busachse der kleinräumigen Erschließung der Städte Wittenberge und Perleberg dient und nicht der reinen Verbindungsfunktion von Wittenberge Bahnhof zum Bahnhof Perleberg. Außerdem liegt der Bahnhof Perleberg nicht zentrumsnah, sondern in Stadtrandlage.

Aufgrund der Bedeutung der Elbtalauen im Fahrradtourismus sollten zwischen Wittenberge und Lenzen (ggf. Dömitz) bei Bedarf Busse verkehren, die über spezielle Halterungen für Fahrräder oder Fahrradanhänger verfügen um eine Fahrradmitnahme zu ermöglichen.

Achse A 6: Wittenberge - Perleberg - Kyritz

- Charakteristik:
- Stadterschließungsfunktion in Perleberg und Wittenberge
 - Verbindungsfunktion von Wittenberge zur Kreisstadt Perleberg sowie Kyritz
 - Schülererschließung vom Stadtgebiet Perleberg zur Oberschule und OSZ Wittenberge und von Wittenberge zur Oberschule und zum Gymnasium Perleberg
 - Schülererschließung aus der Region zur Grund-, Ober- und Förderschule Kyritz sowie zum Gymnasium in Kyritz
 - Schülererschließung aus dem Umland zur Grundschule in Demerthin

- bisherige Linien: - 918,922,924,926,927
- Maßnahmen: - möglichst Vertaktung mit Ausnahmen aus Gründen des Schülerverkehrs
- Verknüpfung: - mit dem SPNV in Wittenberge in und aus Richtung Berlin
- Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien in 1. Priorität in Wittenberge und in 2. Priorität in Perleberg
- Bedienung: - siehe Tabelle 2-4

Achse A 7: Lenzen - Perleberg

- Charakteristik: - Verbindungsfunktion von Lenzen zur Kreisstadt Perleberg
- Schülererschließung aus der Region zur Grundschule Lenzen sowie zur Grundschule Lanz
- Schülererschließung aus der Region zu den Grund- und Oberschulen sowie dem Gymnasium und der Förderschule in Perleberg
- bisherige Linien: - 919,921,925
- Maßnahmen: - möglichst Vertaktung mit Ausnahmen aus Gründen des Schülerverkehrs
- Verknüpfung: - mit dem SPNV in Perleberg in und aus Richtung Berlin
- Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien in Perleberg
- Bedienung: - siehe Tabelle 2-4

Achse A 8: Perleberg - Berge

- Charakteristik: - Verbindungsfunktion von Berge zur Kreisstadt Perleberg
- Schülererschließung aus der Region zur Grundschule Berge und zu den Grund- und Oberschulen sowie dem Gymnasium und der Förderschule in Perleberg
- bisherige Linien: - 904, 931, 932, 933, 934
- Maßnahmen: - möglichst Vertaktung mit Ausnahmen aus Gründen des Schülerverkehrs
- Verknüpfung: - mit dem SPNV in Perleberg in und aus Richtung Berlin
- Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien in 1. Priorität in Perleberg und in 2. Priorität in Berge
- Bedienung: - siehe Tabelle 2-4

Die folgende Übersicht zeigt zusammengefasst die auf den einzelnen Achsen zu realisierende Mindestbedienung.

Achse	Verbindung			Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag)		
	von	Über	nach	MF	Sa	SF
A 1	Pritzwalk	-	Kyritz	10	B ¹²⁰	B ²⁴⁰
A 2	Pritzwalk	-	Putlitz	10	5	B ²⁴⁰
A 3	Putlitz	Karstädt	Perleberg	10 ¹⁾	B ¹²⁰	B ²⁴⁰
A 4	Ludwigslust	Karstädt	Bad Wilsnack	10	B ¹²⁰	B ²⁴⁰
A 5	Lenzen	Wittenberge	Perleberg	12	8	B ²⁴⁰
A 6	Wittenberge	Perleberg	Kyritz	10	6	B ²⁴⁰
A 7	Lenzen	Laaslich	Perleberg	10	6	B ²⁴⁰
A 8	Perleberg	Wüsten-Vahnow	Berge	8	B ¹²⁰	B ²⁴⁰

Anmerkung:

B¹²⁰ Bedarfsabhängige Betriebsweise mit 120-Minuten-Takt

B²⁴⁰ Bedarfsabhängige Betriebsweise mit 240-Minuten-Takt

¹⁾ Auf der Relation Putlitz-Berge ist ggf. eine geringere Taktung möglich

Tabelle 2-6: Mindestbedienhäufigkeit auf den Achsen im LK Prignitz

Die Angebotsgestaltung auf den Achsen ist vorrangig nach einem Taktfahrplan vorzunehmen. Sofern es zu Linienüberlagerungen auf Teilstrecken kommt, erhöht sich dort die Taktfolge.

2.3.3 Flächenerschließung

Für die Erschließung und Bedienung der Flächen außerhalb der Achsen werden die folgenden Teilräume definiert. Die Angabe der herzustellenden Verbindung bezieht sich in der Regel auf den nächstgelegenen zentralen Ort. Verbindungen zu anderen bzw. weiteren zentralen Orten können sich ergeben, wenn die zu erschließenden Gemeinden/Ortsteile auf einer Bedienachse liegen.

Der Schülerverkehr gemäß den Richtlinien der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises ist in jedem Fall zu gewährleisten.

Die sicherzustellenden Mindestbedienungen außerhalb des Schülerverkehrs sind in den jeweiligen Tabellen angeführt. Zwischen Hin- und Rückfahrten muss ausreichend Zeit für Erledigungen sein. Befinden sich Orte/Ortsteile auf einer Bedienachse bzw. einem Linienweg zwischen Orten mit höherem Angebotsumfang, kann die tatsächlich realisierte Fahrtenzahl über der Mindestbedienung liegen.

Das Mindestangebot wird in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl des zu erschließenden Ortes nach folgendem groben Raster festgelegt, wobei Spielräume je nach Bedeutung und Lage des Ortes bestehen:

- 200 ... 400 Einwohner: 2 Fahrtenpaare
- 400 ... 600 Einwohner: 3 Fahrtenpaare
- 600 ... 1.000 Einwohner: 5 Fahrtenpaare
- 1.000 ... 3.000 Einwohner: 9 Fahrtenpaare
- > 3.000 Einwohner: 12 Fahrtenpaare.

(Hinweis: Die in den folgenden Tabellen angegebenen Einwohnerzahlen basieren je nach Datenverfügbarkeit auf unterschiedlichen Stichtagen und sind deshalb nur als Groborientierung zu betrachten.)

Die Bedienung soll nur dann im Linienbetrieb vorgesehen werden, wenn die Nachfrage **dauerhaft über 5 Fahrgästen je Fahrt** liegt. Ansonsten ist auf flexible Bedienformen (z.B. Rufbus, Anrufsammeltaxi) zurückzugreifen.

Die auf Bediennachsen in den Landkreis einfahrenden Linien fremder Verkehrsunternehmen sind in die Bedienung einzubeziehen. Anzustreben ist, dass auf derartigen länderübergreifenden Relationen der VBB-Tarif anerkannt wird.

Teilraum TR 1: Lenzen

- Charakteristik:
- Raum um Amt Lenzen-Elbtalaue
 - Flächenerschließung nach Lenzen
 - Anschlussbindung an Achse 5 Lenzen - Wittenberge und Achse 7 Lenzen - Perleberg
- bisherige Linien:
- 919, 921, 925, 926
- Maßnahmen:
- Flächenerschließung durch bedarfsabhängige alternative Bedienformen mit Zuführung auf die Achsen
 - Zuführung der Schüler auf die Schulstandorte Lenzen und Lanz
- Verknüpfung:
- mit Achse 5 und 7 in Lenzen
- Bedienung:
- siehe Tabelle 2-7

Gemeinde/ Ortsteil	Ein- wohner	räuml. Zuord- nung	Verbindung herstellen mit	Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag)			Bemerkung
				MF	Sa	SF	
Lenzen	2.561	Achse	Wittenberge	12	6	6	
Bäckern		Fläche	Lenzen	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Breetz		Fläche	Lenzen	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Eldenburg		Fläche	Lenzen	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Gandow		Fläche	Lenzen	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Mellen		Fläche	Lenzen	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Moor		Fläche	Lenzen	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	

Gemeinde/ Ortsteil	Ein- wohner	räuml. Zuord- nung	Verbindung herstellen mit	Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag)			Bemerkung
				MF	Sa	SF	
Nausdorf		Fläche	Lenzen	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Rambow		Fläche	Lenzen	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Seedorf		Fläche	Lenzen	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Cumlosen	888	Achse	Wittenberge	8	6	6	1)
Motrich		Achse	Wittenberge	6	4	B ²⁴⁰	1)
Müggendorf		Achse	Wittenberge	6	4	B ²⁴⁰	1)
Wentdorf		Achse	Wittenberge	6	6	6	
Lanz	856	Achse	Wittenberge	8	6	6	
Babekuhl		Achse	Wittenberge	6	6	6	
Bernheide		Achse	Wittenberge	6	4	B ²⁴⁰	1)
Gadow		Achse	Wittenberge	6	4	B ²⁴⁰	1)
Ferbitz		Achse	Wittenberge	6	6	6	
Jagel		Achse	Wittenberge	6	4	B ²⁴⁰	1)
Lütkenwisch		Achse	Wittenberge	6	4	B ²⁴⁰	1)
Wustrow		Achse	Wittenberge	6	4	B ²⁴⁰	1)
Lenzerwische		528	Fläche	Lenzen	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰
Baarz	Fläche		Lenzen	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Besandten	Fläche		Lenzen	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Gaarz	Fläche		Lenzen	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Kietz	Fläche		Lenzen	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Mödlich	Fläche		Lenzen	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Unbesandten	Fläche		Lenzen	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Wootz	Fläche		Lenzen	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	

1) ggf. weitere Fahrten, da auf einer Achse gelegen;

Anmerkung:

B¹²⁰ Bedarfsabhängige Betriebsweise mit 120-Minuten-Takt

B²⁴⁰ Bedarfsabhängige Betriebsweise mit 240-Minuten-Takt

Tabelle 2-7: Mindestbedienung im Teilraum TR 1

Teilraum TR 2: Perleberg

- Charakteristik:
- Raum um Kreisstadt Perleberg, Wittenberge, Karstädt
 - Flächenerschließung nach Karstädt, Wittenberge, Kreisstadt Perleberg
 - Raum mit den höchsten Einwohnerzahlen
 - Anschlussbindung an die Achsen 3, 4, 5, 6, 7, 8
- bisherige Linien:
- 921, 923, 924, 929, 930, 932, 933, 939, 940
- Maßnahmen:
- Flächenerschließung durch bedarfsabhängige alternative Bedienformen mit Zuführung auf die Achsen
 - Zuführung der Schüler auf die Schulstandorte Perleberg, Karstädt, Wittenberge, Groß Warnow und Groß Pankow
- Verknüpfung:
- mit dem SPNV in Wittenberge, Perleberg, Karstädt
- Bedienung:
- siehe Tabelle 2-8

Gemeinde/ Ortsteil	Ein- wohner	räuml. Zuord- nung	Verbindung herstellen mit	Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag)			Bemerkung
				MF	Sa	SF	
Perleberg	12.965	Achse	Wittenberge	14	12	3	
Dergenthin		Fläche	Perleberg	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Groß Linde		Fläche	Perleberg	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Lübbow		Fläche	Perleberg	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Rosenhagen		Fläche	Perleberg	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Gramzow		Achse	Perleberg	8	6	B ²⁴⁰	1)
Spiegelhagen		Fläche	Perleberg	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Groß Buchholz		Achse	Perleberg	8	6	B ²⁴⁰	1)
Wüsten-Buchholz		Achse	Perleberg	8	6	B ²⁴⁰	1)
Düpow		Achse	Perleberg	8	6	B ²⁴⁰	1)
Schönfeld		Achse	Perleberg	8	6	B ²⁴⁰	1)
Quitzwitz		Achse	Perleberg	8	6	B ²⁴⁰	1)
Sükow		Fläche	Perleberg	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Groß Pankow	602	Achse	Pritzwalk	6	4	B ²⁴⁰	
Baek	318	Achse	Perleberg	3	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	1)
Boddin-Langnow	269	Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Gr. Woltersdorf	168	Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Gulow-Steinberg	157	Achse	Perleberg	2	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	1)
Helle	330	Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Kehrberg	266	Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Klein Gotschow	184	Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Kuhbier	241	Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Kuhdorf	143	Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	

Gemeinde/ Ortsteil	Ein- wohner	räuml. Zuord- nung	Verbindung herstellen mit	Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag)			Bemerkung
				MF	Sa	SF	
Lindenberg	303	Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Tackenberg	105	Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Tangendorf- Hohenvier	145	Fläche	Perleberg	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Tüchen	243	Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Retzin	299	Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Seddin	119	Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Vettin	110	Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Wolfshagen	401	Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Wittenberge	19.498	Achse	Wittenberge	12	8	B ¹²⁰	
Bentwisch		Fläche	Wittenberge	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Garsedow		Fläche	Wittenberge	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Hinzdorf		Fläche	Wittenberge	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Lindenberg		Fläche	Wittenberge	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Lütjenheide		Fläche	Wittenberge	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Schadebeuster		Fläche	Wittenberge	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Zwischendeich		Fläche	Wittenberge	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Karstädt	6.848	Achse	Perleberg	12	8	B ²⁴⁰	
Blüthen		Achse	Karstädt	8	6	B ²⁴⁰	1)
Boberow		Achse	Karstädt	8	6	B ²⁴⁰	1)
Dallmin		Achse	Karstädt	8	6	B ²⁴⁰	1)
Garlin		Achse	Karstädt	8	6	B ²⁴⁰	1)
Groß Warnow		Achse	Karstädt	8	6	B ²⁴⁰	1)
Kribbe		Fläche	Karstädt	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Laaslich		Fläche	Perleberg	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Mankmuß		Fläche	Karstädt	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Nebelin		Fläche	Perleberg	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Premslin		Achse	Perleberg	8	6	B ²⁴⁰	1)
Pröttlin		Fläche	Karstädt	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Reckenzin		Fläche	Karstädt	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	

1) ggf. weitere Fahrten, da auf einer Achse gelegen

Anmerkung:

B¹²⁰ Bedarfsabhängige Betriebsweise mit 120-Minuten-Takt

B²⁴⁰ Bedarfsabhängige Betriebsweise mit 240-Minuten-Takt

Tabelle 2-8: Mindestbedienung im Teilraum TR 2

Teilraum TR 3: Pritzwalk

- Charakteristik:
- Raum um Pritzwalk, Putlitz und Meyenburg
 - Flächenerschließung nach Putlitz, Pritzwalk
 - Anschlussbindung an die Achsen 1, 2, 3, 8
- bisherige Linien:
- 901,903,905,906,907,908,909,910,911,912,913,914,915,916
- Maßnahmen:
- Flächenerschließung durch bedarfsabhängige alternative Bedienformen mit Zuführung auf die Achsen
 - Zuführung der Schüler auf die Schulstandorte Pritzwalk, Meyenburg, Putlitz, Berge
- Verknüpfung:
- mit dem SPNV in Pritzwalk, Meyenburg und Putlitz
 - an die Achsen in Putlitz, Pritzwalk
- Bedienung:
- siehe Tabelle 2-9

Gemeinde/ Ortsteil	Ein- wohner	räuml. Zuord- nung	Verbindung herstellen mit	Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag)			Bemerkung
				MF	Sa	SF	
Pritzwalk	13.192	Achse	Wittenberge	12	B ¹²⁰	B ¹²⁰	
Giesendorf		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Alt Krüssow		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Beveringen		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Buchholz		Achse	Pritzwalk	8	6	B ²⁴⁰	1)
Falkenhagen		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Kemnitz		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Klein Woltersdorf		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Mesendorf		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Sadenbeck		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Steffenshagen		Achse	Pritzwalk	8	6	B ²⁴⁰	1)
Wilmersdorf		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Putlitz	3.005	Achse	Pritzwalk	14	12	8	
Berge	864	Achse	Putlitz	8	6	B ²⁴⁰	1)
Gülitz-Reetz	529	Achse	Putlitz	6	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	1)
Pirow	512	Achse	Putlitz	6	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	1)
Triglitz	582	Achse	Pritzwalk	6	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	1)
Meyenburg	2.482	Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Griffenhagen		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Buddenhagen		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Schabernack		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Bergsoll		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Schmolde		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	

Gemeinde/ Ortsteil	Ein- wohner	räuml. Zuord- nung	Verbindung herstellen mit	Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag)			Bemerkung
				MF	Sa	SF	
Penzlin	844	Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Marienfließ		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Jännersdorf		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Stepenitz		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Krempendorf		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Frehne		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Kümmernitztal	396	Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Grabow		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Buckow		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Preddöhl		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Halenbeck- Rohlsdorf	657	Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Halenbeck		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Brügge		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Warnsdorf		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Rohlsdorf		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Ellershagen		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Gerdshagen	580	Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Giesenhagen		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Rapshagen		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Struck		Fläche	Pritzwalk	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	

1) ggf. weitere Fahrten, da auf einer Achse gelegen

Anmerkung:

B¹²⁰ Bedarfsabhängige Betriebsweise mit 120-Minuten-Takt

B²⁴⁰ Bedarfsabhängige Betriebsweise mit 240-Minuten-Takt

Tabelle 2-9: Mindestbedienung im Teilraum TR 3

Teilraum TR 4: Bad Wilsnack

- Charakteristik:
- Bereich der Ämter und Gemeinden Bad Wilsnack/ Weisen, Plattenburg und Gumtow
 - Flächenerschließung nach Bad Wilsnack, Wittenberge und Perleberg
 - Anschlussbindung an die Achsen 4, 6, 7
- bisherige Linien:
- 901,902,906, 922,923,927,937,942,944
- Maßnahmen:
- Flächenerschließung durch bedarfsabhängige alternative Bedienformen mit Zuführung auf die Achsen
 - Zuführung der Schüler auf die Schulstandorte Bad Wilsnack, Glöwen, Lindenberg, Demerthin, Kleinow und Kyritz
- Verknüpfung:
- mit dem SPNV in Bad Wilsnack
 - an die Achsen in Gumtow, Kletzke, Bad Wilsnack
- Bedienung:
- siehe Tabelle 2-10

Gemeinde/ Ortsteil	Ein- wohner	räuml. Zuord- nung	Verbindung herstellen mit	Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag)			Bemerkung
				MF	Sa	SF	
Bad Wilsnack	2.814	Achse	Perleberg	10	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Groß Lüben		Fläche	Bad Wilsnack	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Haaren		Fläche	Bad Wilsnack	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Jackel		Fläche	Bad Wilsnack	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Karthan		Achse	Bad Wilsnack	6	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	1)
Klein Lüben		Fläche	Bad Wilsnack	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Scharleuk		Fläche	Bad Wilsnack	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Grube (m. Sigrön)		Fläche	Bad Wilsnack	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Breese	1.621	Fläche	Wittenberge	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	
Groß Breese		Fläche	Wittenberge	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Kuhblank		Fläche	Wittenberge	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Legde/Quitzebel	697	Fläche	Bad Wilsnack	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Legde		Fläche	Bad Wilsnack	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Lennewitz		Fläche	Bad Wilsnack	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Quitzebel		Fläche	Bad Wilsnack	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Roddan		Fläche	Bad Wilsnack	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Rühstadt	563	Fläche	Wittenberge	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Abendorf		Fläche	Bad Wilsnack	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Bälów		Fläche	Bad Wilsnack	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Gnevsvorf		Fläche	Bad Wilsnack	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	

Gemeinde/ Ortsteil	Ein- wohner	räuml. Zuord- nung	Verbindung herstellen mit	Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag)			Bemerkung	
				MF	Sa	SF		
Weisen	1.094	Achse	Wittenberge	10	8	B ¹²⁰		
Schilde		Fläche	Wittenberge	B ¹²⁰	B ¹²⁰	B ²⁴⁰		
Plattenburg	3.942	Fläche	Bad Wilsnack	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰		
Bendelin		Fläche	Bad Wilsnack	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰		
Glöwen		Fläche	Bad Wilsnack	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰		
Hoppenrade		Fläche	Perleberg	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰		
Kleinow		Achse	Perleberg	4	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	1)	
Kletzke		Achse	Perleberg	4	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	1)	
Krampfer		Fläche	Perleberg	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰		
Netzow		Fläche	Bad Wilsnack	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰		
Viesecke		Achse	Perleberg	4	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	1)	
Gumtow		3.916	Achse	Perleberg	4	2	B ²⁴⁰	1)
Barenthin			Fläche	Gumtow	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	
Dannenwalde	Fläche		Gumtow	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰		
Demerthin	Achse		Perleberg	4	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	1)	
Döllen	Achse		Perleberg	4	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	1)	
Görike	Fläche		Gumtow	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰		
Granzow	Fläche		Gumtow	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰		
Groß Welle	Fläche		Kletzke	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰		
Kolrep	Achse		Perleberg	4	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	1)	
Kunow	Achse		Perleberg	4	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	1)	
Schönebeck	Achse		Perleberg	4	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	1)	
Schönhagen	Achse		Perleberg	4	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	1)	
Schreppkow	Fläche		Kletzke	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰		
Vehlin	Fläche		Bad Wilsnack	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰		
Vehlow	Achse		Perleberg	4	B ¹²⁰	B ²⁴⁰	1)	
Wutike	Fläche		Gumtow	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰	B ²⁴⁰		

1) ggf. weitere Fahrten, da auf einer Achse gelegen

Anmerkung:

B¹²⁰ Bedarfsabhängige Betriebsweise mit 120-Minuten-Takt

B²⁴⁰ Bedarfsabhängige Betriebsweise mit 240-Minuten-Takt

Tabelle 2-10: Mindestbedienung im Teilraum TR 4

Die Linienführungen, die sich aus den herzustellenden Verbindungen ergeben, und die Mindestbedienhäufigkeiten sind regelmäßig zu überprüfen und bei Änderungen in den nachfragebestimmenden Rahmenbedingungen bzw. wenn Gründe der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit dies erfordern, entsprechend anzupassen.

2.4 Alternative Bedienformen

Räume mit geringer Bevölkerungsdichte wie die Prignitz bedürfen zur Sicherstellung der Mobilität ihrer Einwohner auch ÖPNV-Angebote, die sich stärker an die wechselnde Verkehrsnachfrage anpassen lassen als der Linienbetrieb. Besonders zu nachfrageschwachen Zeiten oder in Gebieten mit ungenügender Erschließung ist eine bedarfsabhängige alternative Bedienung sinnvoll. In Räumen und Zeiten, in denen das Fahrgastaufkommen für einen Linienbus nicht mehr ausreicht, muss die Verbindung zum nächsten zentralen Ort als Versorgungszentrum flexibel und bedarfsgerecht sichergestellt werden. Dementsprechend sind neue Formen ökologisch verträglich gestalteter Mobilität für schwach besiedelte Räume zu entwickeln. Vorrangig zu prüfen ist die Einrichtung von bedarfsgesteuerten Bedienformen zur Erreichbarkeit der Verwaltungszentren an den Sprechtagen bzw. der zentralen Orte, wenn durch Buslinien kein angemessenes Angebot besteht.

Dafür kommen vorrangig die in Tabelle 2-11 beschriebenen Produkte in Frage.

	Linientaxi	Anrufsammeltaxi (AST)	Rufbus
Linienbindung	ja	nein, jedoch definiertes Bedienegebiet	ja, aber nur, wenn für Erreichen der Ein-/Ausstiegshaltestellen erforderlich)
Fahrplan	ja	ja (Zeitfenster)	ja
Haltestellen	ja	Haustürbedienung von/zu Verknüpfungspunkt bzw. Haltestelle	ja (Ein-/Ausstieg nur an festgelegten Haltestellen)
Anmeldung	ja	ja	ja
Fahrzeuge	Kleinbus, Großraumtaxen	Taxen/Großraumtaxen mit Kennzeichnung „AST“	Kleinbus, ggf. Taxen (Ruftaxi)
Tarif	VBB-Tarif	VBB-Tarif und ggf. Komfort-Zuschlag	VBB-Tarif

Tabelle 2-11: Vorrangige Produkte bei alternativen Bedienungsformen

Bei alternativen Bedienformen werden Fahrgäste mit ähnlichen Fahrzielen nach vorheriger Bestellung zusätzlich zum Linienverkehr befördert. Dabei gibt es verschiedene Möglichkeiten das Bedarfsliniennetz zu gestalten:

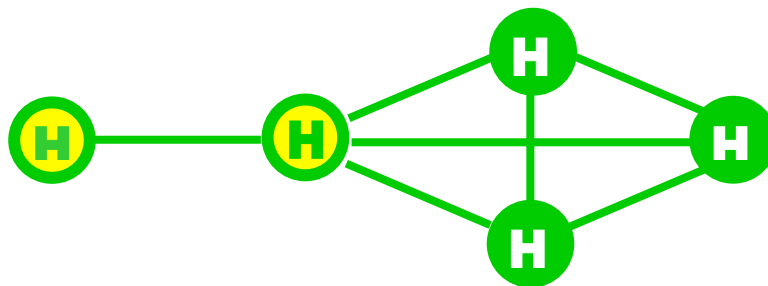
Die einfachste, aber auch uneffektivste Variante ist der **Bedarfslinienbetrieb**:



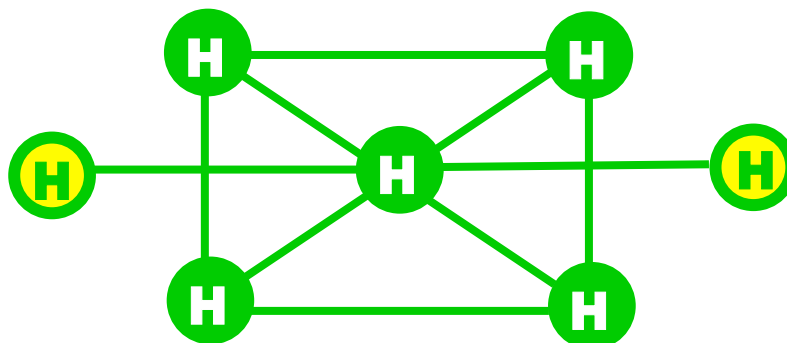
Hier werden definierte Haltestellen an fest vorgegebenen Linienwegen bedient.

Des Weiteren gibt es den **Richtungsbandbetrieb**. Dabei werden abweichend vom Linienbetrieb eine oder mehrere Haltestellen bedarfsabhängig bedient. Beispiele für die Bedienung sind die Linienaufweitung und die Korridorbedienung:

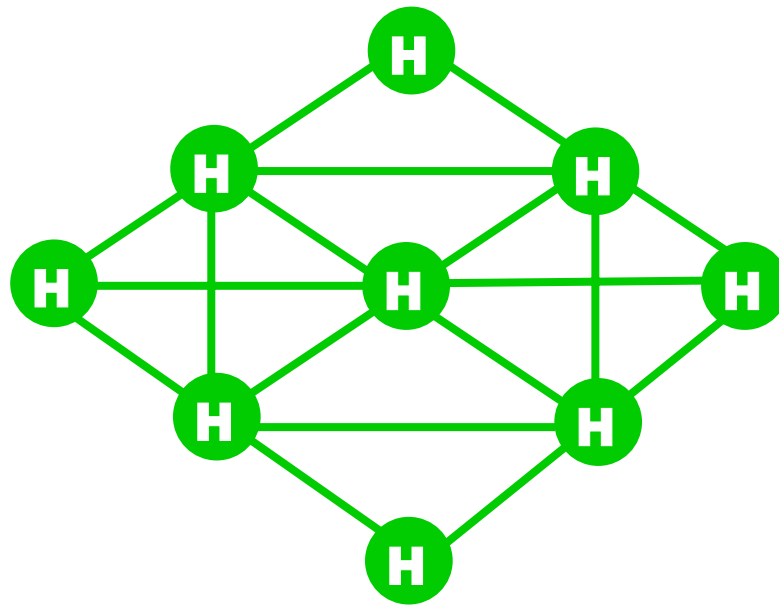
Linienaufweitung:



Korridor:



Ziel sollte es sein, einen bedarfsgesteuerten **Flächenbetrieb** einzurichten, bei dem der Anrufbus flexibel zwischen den Haltestellen verkehrt und somit eine individuelle, umstiegsfreie Beförderung ermöglicht:



An den festzulegenden Endpunkten bzw. an definierten Umsteigehaltestellen sind Anschlüsse zum/vom weiterführenden Regionalverkehr bzw. SPNV sicherzustellen.

Die bedarfsabhängige Bedienung kann einzelne Kurse einer Linie oder komplette eigenständige Linien umfassen.

Die Genehmigung sollte als Flächenbandbetrieb im Linienbündel Landkreis Prignitz mit einem vorgegebenen starren Abfahrtsangebot (z. B. zu jeder vollen Stunde) außerhalb von Linienanbindungen an die Haltestellen erfolgen und die Realisierung sollte über die Einbindung von Unternehmen des örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbes durchgeführt werden.

Durch bedarfsabhängige alternative Bedienformen kann die Wirtschaftlichkeit des Verkehrsunternehmens und des Gesamt-ÖPNV verbessert werden, ohne dabei Abstriche auf der Angebotsseite vornehmen zu müssen. Indem in Schwachlastzeiten bei Bedarf die Linienbusfahrten durch kleinere, sparsame Fahrzeuge ersetzt werden und so nur bei tatsächlicher Nachfrage verkehren, entfallen unwirtschaftliche Leerfahrten. Bei Anrufsammeltaxen im vorgeschlagenen Flächenbandbetrieb beispielsweise werden nach bisherigen Erfahrungen nur 20 - 40 % der ausgewiesenen Fahrten in Anspruch genommen. Gleichzeitig ergibt sich bei flexibler Linienführung eine Erhöhung der Mobilität für die Bürger. So dienen die alternativen Bedienformen als Zubringer und damit zur Stärkung der Buslinien.

Voraussetzung für derartige Bedienformen ist, dass auf die benötigten Fahrzeuge kurzfristig und ohne lange Anfahrtswege zurückgegriffen werden kann. Für die Fahrtdurchführung kommen vorrangig Taxi- und Mietwagenunternehmen sowie regionale Busunternehmen in Betracht. Zur Sicherung von Anschlüssen müssen die Fahrzeuge über Funk, Mobiltelefon oder PDA zumindest mit der Einsatzzentrale kommunizieren können.

Die Fahrtwunsch-Entgegennahme/Disposition ist vorzugsweise über die Betriebsstellen der Verkehrsunternehmen zu realisieren. Bei kleinen bzw. relativ abgegrenzten Systemen mit geringem Dispositionsaufwand können hierfür auch fremde Einrichtungen gebunden werden, sofern sie während der Anmeldezeiten durchgängig besetzt sind (z.B. Callcenter). Um eine hohe Attraktivität für den Fahrgast sicherzustellen, sind Anmeldefristen für AST-Fahrten bis 60 Minuten vor Fahrtbeginn heute als Standard anzusehen. Somit kann sich der Fahrgast relativ spät entscheiden, ob er eine Anruffahrt in Anspruch nehmen möchte. Andererseits muss dem ausführenden Verkehrsunternehmen ausreichend Zeit zur Fahrtdisposition und Fahrzeugbereitstellung zur Verfügung stehen. Die Anmeldung selbst muss unkompliziert über eine einheitliche Telefonnummer abzuwickeln sein.

Künftig soll sichergestellt werden, dass der Fahrgast mindestens werktäglich 8:00 Uhr bis 18:00 Uhr 60 Minuten vor Beginn der betreffenden Fahrt seinen Fahrtwunsch anmelden kann.

Der Fahrpreis bei alternativen Bedienungsformen ist nach dem gültigen VBB-Tarif wie im normalen Linienverkehr zu berechnen. Bei Einrichtung zusätzlicher Haltestellen in Haustürnähe ist ein Komfortzuschlag möglich.

Zu beachten ist, dass alternative Bedienformen neben Vorteilen ggf. auch gewisse systembedingte Nachteile aufweisen; z.B. können Schwierigkeiten bei der Mitnahme von Kinderwagen und Fahrrädern auftreten, z. T. bestehen Hemmschwellen bezüglich der Fahrtwunschanmeldung (ältere Bürger).

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

Generell bedarf die Entscheidung für eine alternative Bedienung einer vorherigen gebietskonkreten und detaillierten Überprüfung der Vorzüge und Risiken.

Die Einführung einer alternativen Bedienform ist vorab mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

2.5 Vernetzung der Verkehrsträger

2.5.1 Verknüpfung innerhalb des ÖPNV

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

Ein Anschluss zwischen zwei Verkehrsmitteln wird als hergestellt betrachtet, wenn zwischen Ankunft des ersten und Abfahrt des zweiten Verkehrsmittels ein Zeitraum von ca. 10 Minuten (Linien in den Stadtverkehren und auf den Bedienachsen des RV) bzw. 20 Minuten (Linien der Flächenerschließung in den Bedienräumen des RV) liegt.

In den Fahrplänen ausgewiesene Anschlüsse sind grundsätzlich einzuhalten.

2.5.1.1 Verknüpfung SPNV - SPNV

Im Landkreis Prignitz sind gemäß Bahnkonzept 2009 des Landes Brandenburg /4/ die Bahnhöfe Pritzwalk und Wittenberge als Verknüpfungsknoten innerhalb des SPNV zu entwickeln. Aus regionaler Sicht kommt insbesondere dem Bahnhof Pritzwalk als innerkreislicher Verknüpfungspunkt und dem Bahnhof Wittenberge als Verknüpfungspunkt zum Schienenpersonennah- und -fernverkehr eine hohe Bedeutung zu. Der Landkreis wird dies gegenüber dem Land Brandenburg artikulieren.

2.5.1.2 Verknüpfung SPNV - Regionalverkehr

Eine Verknüpfung des Regionalbusverkehrs des Landkreises Prignitz mit dem SPNV ist vorrangig an den in der folgenden Tabelle 2-12 angeführten Bahnhöfen vorzunehmen. Dabei ist entsprechend den fahrplantechnologischen Möglichkeiten und unter Beachtung der zeitlichen Zwänge des Schülerverkehrs ein Maximum an Anschlüssen sicherzustellen.

Bei der Verknüpfung des SPNV mit dem übrigen ÖPNV ist der Busverkehr am Takt der Bahn zu orientieren. Das schließt nicht aus, dass in speziellen Fällen die Bahn aufgefordert wird, ihre Bedienung an im Busverkehr bestehende Erfordernisse bzw. Zwänge anzupassen.

Zur Verbesserung der Abstimmung zwischen Bahn und Bus bei Verspätungen bzw. Betriebsstörungen sollte eine einheitliche und verbindliche Vorgehensweise festgelegt werden.

Die Prioritätensetzung bei der Verknüpfung ist für die Fahrplanbildung beim Bus wichtig. Der Bus wird häufig nur einen Anschluss von den beiden Richtungen einer Bahn-Linie voll realisieren können bzw. im ungünstigsten Fall nur Zubringer oder

Abbringer für eine SPNV-Fahrt sein. Anschlüsse mit geringen Wartezeiten sind darüber hinaus an allen übrigen SPNV-Zugangsstellen mit Busanbindung anzustreben.

Die Prioritäten sind aus der Verkehrsnachfrage abgeleitet; bei sich ändernden Pendlerströmen sind sie nach Möglichkeit entsprechend anzupassen. Zu beachten ist, dass sich die Lastrichtung für eine Relation im Verlaufe des Tages in der Regel umkehrt. Die angegebenen Prioritäten sind Richtgrößen; in Abhängigkeit von der Tageszeit können sich Abweichungen ergeben.

Ein Anschluss zwischen SPNV und Regionalverkehr wird als hergestellt betrachtet, wenn zwischen Ankunft des ersten Verkehrsmittels und Abfahrt des zweiten Verkehrsmittels ein Zeitraum von maximal 15 Minuten (Buslinien des Grundnetzes) bzw. 20 Minuten (Buslinien des Erschließungsnetzes) liegt. Sammelanschlüsse sind anzustreben.

Die Definition der Übergangszeit muss einerseits die Gehzeit zwischen den Verkehrsmitteln berücksichtigen. Diese soll durch Investitionen in die Verknüpfungspunkte reduziert werden. Weiterhin soll die Übergangszeit einen gewissen Verspätungspuffer enthalten. Zugleich darf die Übergangszeit nicht zu groß gewählt werden, um die Reisezeit für den Fahrgast nicht unnötig zu verlängern. Werden Sammelanschlüsse angeboten, so treffen gleichzeitig mehrere Regionallinien am Verknüpfungspunkt ein, so dass auch untereinander Anschluss besteht.

SPNV-Zugangsstelle	Anschluss Bus an SPNV in/aus Richtung	
	1. Priorität	2. Priorität
Wittenberge	Berlin	Magdeburg
Perleberg	Wittenberge	Berlin
Pritzwalk	Wittenberge/Berlin	Neustadt (Dosse)
Bad Wilsnack	Berlin	Wittenberge
Glöwen	Wittenberge	Berlin
Karstädt	Wittenberge	Schwerin
Putlitz	Pritzwalk	
Meyenburg	Pritzwalk	
außerhalb des Landkreises		
Kyritz	Pritzwalk	Neustadt (Dosse)

Tabelle 2-12: Verknüpfung Regionalbus mit SPNV

2.5.1.3 Verknüpfung Regionalverkehr - Regionalverkehr

Die Regionalbuslinien des Landkreises Prignitz sind in Abhängigkeit von ihrer Linienführung nach Möglichkeit an den in Tabelle 2-12 angeführten Zugangsstellen zum SPNV untereinander zu verknüpfen. Die für den Landkreis Prignitz bedeutsamen **Umsteigepunkte**, an denen Anschlüsse zwischen den einzelnen Buslinien entsprechend den nachgefragten Verbindungen und den fahrplantechnologischen Möglichkeiten zu vermitteln sind, betreffen in 1. Priorität:

- a) Perleberg, ZOB
- b) Wittenberge, Bahnhof/ZOB
- c) Pritzwalk, Bahnhof

Vorrang haben dabei Anschlüsse, die eine Verbindung mit der Kreisstadt Perleberg bzw. dem nächsten Mittel- oder Grundzentrum sowie der Stadt Wittenberge herstellen. Die Anschlussgestaltung ist ein komplexer Abgleichungsprozess zwischen den Erfordernissen des Schülerverkehrs, den räumlich und zeitlich nachgefragten Quelle-Ziel-Beziehungen der übrigen Fahrgäste und den Zwängen der optimalen Wagenlaufplanung.

Die Anschlusssicherung beinhaltet auch das Abwarten verspäteter Fahrten in zu definierenden Grenzen in Abhängigkeit der technologischen Zwänge. Sie ist ggf. durch technische Hilfsmittel zu unterstützen (z.B. Funk, RBL-Komponenten).

2.5.2 Intermodale Vernetzung

Durch die Schaffung günstiger Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Individualverkehr mit Pkw bzw. Fahrrad und dem ÖPNV (Park+Ride, Bike+Ride) sind neue Kundenpotenziale für den ÖPNV zu erschließen und der Umweltverbund zu stärken. P+R- und B+R-Anlagen verbessern in Gebieten mit fehlenden Zubringersystemen zu den Hauptlinien des ÖPNV die Erreichbarkeit von Haltestellen und vergrößern deren Einzugsbereiche über den fußläufig erreichbaren Bereich hinaus.

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

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

Die im Einzelnen erforderlichen Stellplatzkapazitäten sind durch ortskonkrete Untersuchungen zu ermitteln. Bei der Einrichtung/Aufwertung von B+R-Anlagen ist auch Platz für Erweiterungen zu planen, da gut gestaltete Anlagen langfristig oft über das vorgesehene Maß hinaus frequentiert werden. Fahrradabstellanlagen gibt es zurzeit

in den Städten Perleberg (20 Stellplätze), Wittenberge (50), Pritzwalk (10), Bad Wilsnack(8) und Wutike (10).

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

Die Einrichtung und Ausgestaltung von **Park+Ride-Anlagen** an Verknüpfungspunkten von ÖPNV und MIV, insbesondere an SPNV-Zugangsstellen und Haltestellen mit häufigem Fahrtenangebot wurde in Perleberg und Pritzwalk mit je 40 Stellplätzen realisiert. Weitere Stellplätze für Pkw gibt es in Wittenberge (187), Karstädt (20) und Glöwen (10). Der VBB wirkt beratend bei der Planung derartiger Anlagen durch die Gebietskörperschaften oder Verkehrsunternehmen. Bei P+R-Anlagen an SPNV-Zugangsstellen sind entsprechende Abstimmungen zwischen dem Landkreis und der DB AG vorzunehmen.

Als Mindestausbaustandard sollte eine befestigte Aufstellfläche und eine ausreichende Beleuchtung realisiert werden². Die Stellplatzzahl ist entsprechend des möglichen Einzugsbereiches der ÖPNV-Zugangsstelle und unter Beachtung der Flächenverfügbarkeit zu bemessen. Um einen Missbrauch der für P+R vorgesehenen Anlagen, insbesondere an den Bahnhöfen, auszuschließen, sind ggf. spezielle Gebührenregelungen unter Einbeziehung des ÖPNV-Fahrausweises zu treffen.

Die Aufgabe des Park+Ride-Systems in der Region besteht insbesondere darin, Fahrten in die Mittel- und Oberzentren vom MIV auf den ÖPNV zu verlagern. Es ist deshalb vorrangig auf Zugangsstellen zum SPNV auszurichten. Die Planung von P+R-Anlagen erfordert ein enges Zusammenwirken von Kommunen, Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbund. Durch das Park+Ride-Informationssystem des VBB, welches im Internet abrufbar ist, erhält der potentielle ÖPNV-Kunde auf einfache Weise eine Information, inwieweit eine Verknüpfung MIV - ÖPNV gegeben ist.

² vgl. hierzu auch: Konzeption, Planung und Betrieb von P+R; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV); Februar 1993 (VDV-Schrift 3)

2.6 Verkehrsinfrastruktur

2.6.1 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Zugangsstellen zum SPNV

Im Landkreis stehen 20 Zugangsstellen zum Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung. Die Kursbuchstrecke 209.70 (PE 70) Pritzwalk-Putlitz wurde im August 2007 durch den Putlitz-Pritzwalker Eisenbahnförderverein (PPEFV) wieder in Betrieb genommen, im Zuge dessen der Haltepunkt Pritzwalk-West neu eingerichtet wurde.

Problematisch ist die Lage fast aller Bahnhöfe in Stadtrandlage bzw. außerhalb des Ortes, so dass eine fußläufige Erreichbarkeit zum Teil nicht gegeben ist.

Bedeutende Verknüpfungspunkte sind die Bahnhöfe in Perleberg, Pritzwalk und Wittenberge. Hier werden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Pkw angeboten.

Besondere Bedeutung wird der barrierefreien Gestaltung der Zugangsstellen zum SPNV beigemessen. Die Zugangsstellen sollen so ausgeführt sein, dass in der Mobilität eingeschränkte Bürger sie bequem und weitestgehend ohne fremde Hilfe nutzen können. Ein stufenfreier Zugang kann an allen Verknüpfungspunkten gewährleistet werden.

Zugangsstellen zum übrigen ÖPNV

Haltestellen und Verknüpfungspunkte haben eine wichtige Funktion als Teil der Systemidentität des ÖPNV; sie sind ein wesentlicher Maßstab für die Qualität der Verkehrssysteme und die Visitenkarten der Verkehrsunternehmen und der Kommunen. Maßgebende Beurteilungskriterien seitens der Kunden sind Erreichbarkeit, Gestaltung und Ausstattung sowie Zustand und Unterhaltung. Bei der Modernisierung vorhandener und der Einrichtung neuer Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs im Planungsraum sollen deshalb die **grundlegenden Forderungen** gemäß Tabelle 2-13 Berücksichtigung finden.

Die Tabelle 2-14 gibt eine Empfehlung zur **Ausstattung der Haltestellen** in Abhängigkeit von der Frequentierung, wobei im Einzelfall auch die Lage im Siedlungsgebiet und die verkehrliche Bedeutung der Haltestelle zu berücksichtigen sind. Die Haltestellenausstattung muss als Teil der Gesamtleistung des ÖPNV erkennbar und wirksam sein und einen guten, gleichzeitig aber wirtschaftlich vertretbaren Service bieten.

Eine besondere Bedeutung kommt der Realisierung eines möglichst einheitlichen äußeren Erscheinungsbildes der Haltestellen im Landkreis Prignitz zu (Corporate Design). Dadurch können Hemmschwellen für die Nutzung des ÖPNV abgebaut werden.

Kriterium	Forderungen
Erreichbarkeit und Lage	<ul style="list-style-type: none"> - bedarfsgerechter Standort, barriere- und umwegfreie Zuwegung - Gewährleistung der persönlichen Sicherheit der Fahrgäste durch entsprechende Anordnung der Haltestellen (soziale Kontrolle) - einheitliche, deutlich sichtbare und optisch ansprechende Wegweisung zu den Haltestellen sowie zwischen den einzelnen Haltestellen an Verknüpfungspunkten - fußgängerfreundliche Gestaltung der umliegenden Straßen mit ausreichenden und sicheren Querungshilfen - kurze und sichere Umsteigewege an Verknüpfungspunkten und zentralen Umsteigeanlagen
Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> - Bereitstellung ausreichend dimensionierter, befestigter, spritzwassergeschützter und gegenüber dem übrigen Kfz-Verkehr abgesicherter Fahrgast-Warteflächen, insbesondere bei Haltestellen am Straßenrand ohne Fußweg - Gewährleistung optimaler Einstiegsbedingungen in die Fahrzeuge durch Abstimmung der Höhe der Wartefläche mit dem Fahrzeugboden bzw. der ersten Trittstufe (geringe horizontale Spaltbreite und geringe vertikale Höhendifferenz) - barrierefreie Gestaltung einschließlich der Zugänge und des unmittelbaren Haltestellenumfeldes zur Sicherung eines barrierefreien Zuganges zur Haltestelle und in die Fahrzeuge; dazu gehören u.a.: <ul style="list-style-type: none"> * ausreichende Durchfahrbreiten auf den Warteflächen für Aufstellung, Bewegung und Begegnung von Rollstühlen und Kinderwagen (mindestens 2,00 m) * Bordsteinabsenkungen und ggf. Rampen (Neigung < 6 %) im Zugangsbereich
Ausstattung und Unterhaltung	<ul style="list-style-type: none"> - gut sichtbar angebrachtes Haltestellenzeichen mit Nummer der bedienenden Linien und deren Fahrtziel, Kennung des Verkehrsunternehmens und Name der Haltestelle; verständlicher und gut lesbarer Fahrplanaushang mit Angabe des Linienverlaufes; Tarifinformation; ggf. Abfallbehälter - an stärker frequentierten Haltestellen Ergänzung der Grundinformation durch Liniennetzplan, weitergehende Tarifinformationen, Umgebungsplan, Leitinformationen (Wegweisung) - Wetterschutzeinrichtung bzw. Überdachung mit Sitzgelegenheit (im Stadtverkehr und an Umsteige Haltestellen möglichst generell, im Regionalverkehr zumindest in der Hauptzielrichtung); dabei Verwendung vandalismusresistenter und vorrangig transparenter Materialien und Konstruktionen; ggf. weitere Sitzgelegenheiten auf dem Bahnsteig - ausreichende Beleuchtung - Fahrausweisverkaufsautomat bei entsprechender Frequentierung der Haltestelle - Bike+Ride-Anlagen an Haltestellen in Randlagen bzw. mit großem Einzugsbereich und mit regelmäßigem Fahrtenangebot - Sicherung der Sauberkeit und Funktionsfähigkeit der Haltestellen und deren Einrichtungen; Einsatz solcher Konstruktionen und Materialien, die wartungsarm sind und wenig Angriffspunkte für Vandalismus bieten

Tabelle 2-13: Anforderungen an die Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs

Die regelmäßige Reinigung und die Unterhaltung der Haltestellen sind im Rahmen der bestehenden Zuständigkeiten sicherzustellen.

Ausstattungsselement	Haltestellenfrequentierung		
	stark	mittel	schwach
Haltestellenkennzeichnung (nach BOKraft) (Hst-Zeichen, Hst-Name, bedienende Linien, Fahrtziel, Name Verkehrsunternehmen)	X	X	X
Information - Grundinformation (Fahrplan, Tarifhinweise) - Zusatzinformation * Liniennetzplan * Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne * Uhr - Leitinformation (Wegweisung innerhalb Hst. und zu weiteren Orten) - Dynamische Fahrgastinformation / Lautsprecher	X X X (X) X (X)	X (X) (X) (X)	X
Aufenthalt - Wetterschutzeinrichtung - Sitzgelegenheit	X X	(X) (X)	(X) (X)
Service - Abfallbehälter - Fahrausweisverkaufsautomat - öffentlicher Fernsprecher in der Nähe - öffentliche Toilette - Fahrradabstellanlage (bei entsprechend großem Einzugsbereich der Haltestelle)	X X X (X) (X)	X (X)	X

(X) ist in Abhängigkeit von der Frequentierung und Lage zu entscheiden

Tabelle 2-14: Empfohlene Haltestellenausstattung in Abhängigkeit von der Frequentierung

Der **Prozess der Modernisierung** und Aufwertung der Regionalverkehrshaltestellen im Planungsraum einschließlich der weiteren Ausgestaltung von Verknüpfungspunkten für den Übergang zwischen den einzelnen Verkehrssystemen wird weitergeführt. Durch die Gebietskörperschaften werden dazu in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen Prioritäten entsprechend der Bedeutung und Frequentierung der Haltestellen gesetzt. Hier kommt es insbesondere darauf an, den Zustand der Haltestellen regelmäßig zu bewerten und unter Beachtung der Nutzungsfrequenz und der verfügbaren finanziellen Mittel die erforderlichen Maßnahmen in die Planungen aufzunehmen. Damit wird sichergestellt, dass der bereits erreichte hohe Standard bei der Haltestellengestaltung langfristig erhalten bleibt. Das setzt eine enge Abstimmung mit den Kommunen voraus.

Im Regionalbusverkehr ist an entsprechend frequentierten Haltestellen unter den o.g. Prämissen die Barrierefreiheit herzustellen. Insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Kosten ist es nicht möglich und sinnvoll, den barrierefreien Zugang zum ÖPNV generell umzusetzen.

2.6.2 Fahrwege

Störquellen, die den Busbetrieb fahrwegseitig behindern und sich insbesondere auf die Bedienungsqualität und die Pünktlichkeit negativ auswirken, sind schrittweise abzubauen. Als Maßnahmen können dazu u.a. beitragen:

1. Gewährleistung der Durchlassfähigkeit bei ÖPNV-Trassen durch Restriktionen im MIV, z.B. Einrichtung von Halte-/Parkverboten, Linksabbiegeverbote u.ä.
2. Sicherung eines intakten Fahrbahnzustandes bei Straßen mit Busbetrieb.

Behinderungen im ÖPNV ziehen nicht nur Fahrzeitverluste und damit Attraktivitätseinbußen nach sich, sondern sind bezüglich des Fahrzeugeinsatzes auch unwirtschaftlich.

2.6.3 Fahrzeuge

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

Allgemeine Anforderungen:

Die im straßengebundenen Personennahverkehr einzusetzenden Fahrzeuge müssen mindestens folgenden allgemeinen Anforderungen genügen:

1. Vorhandensein einer ausreichenden Anzahl Türen zur Realisierung eines zügigen Fahrgastwechsels
2. Bereithaltung von Flächen für die Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Fahrrädern und schwerem Gepäck
3. Ausstattung mit
 - entsprechenden Außenanzeigen für Fahrtziel und Liniennummer
 - ausreichend dimensionierten Beheizungs- und Belüftungsanlagen
 - ergonomisch gestalteten Sitzplätzen in genügender Anzahl
 - Einrichtungen zur Sicherstellung des Zugangs für Personen mit Mobilitätseinschränkungen entsprechend den konkreten Erfordernissen,

4. heller und kontrastreicher Innenraumgestaltung
5. den für die Betriebsabwicklung notwendigen Einrichtungen, z.B., Fahrausweisverkaufstechnik, Funk, Bordrechner/RBL
6. Grundsätzlich Repräsentierung des neuesten Standes der Technik bezüglich Geräusch- und Schadstoffemission (Ausstattung mit Diesel-Partikelfilter), Energieverbrauch, Fahrsicherheit und Fahrverhalten zum Zeitpunkt der Beschaffung.

Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen äußerlich als solche erkennbar sein (z.B. durch entsprechende Signet- und Farbgestaltung, Logo des konzessionierten Verkehrsunternehmens), um dem Fahrgast ein gewisses Sicherheitsgefühl zu vermitteln (Umsetzung Corporate Design). Die Fahrzeuge sollten möglichst mit großen, deutlich sichtbaren und kontrastreichen optischen sowie verständlichen akustischen Informationseinrichtungen im Fahrzeuginnern zur Vermittlung der aktuellen Haltestelle und sonstiger Hinweise zum Betriebsablauf ausgestattet sein. Die Vermittlung eines einheitlichen äußeren Erscheinungsbildes mit hohem Wiedererkennungswert für den Fahrgast schließt die Anbringung von Außenwerbung an den Fahrzeugen nicht aus.

Alle Fahrzeuge müssen erkennbar regelmäßig gereinigt (außen und innen), gepflegt und unterhalten werden (vgl. hierzu auch Abschnitt 2.10.2).

Barrierefreiheit:

Es muss durch eine flexible Fahrzeugdisposition möglich sein, auf rechtzeitig angemeldete Fahrtwünsche durch in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen entsprechend zu reagieren. Die Berücksichtigung der Fahrtwünsche von Bürgern mit Mobilitätseinschränkungen bei der Fahrzeugdisposition sichert eine weitreichende Barrierefreiheit.

Fahrzeugalter:

80 % der im ÖPNV eingesetzten Busse je Unternehmen sollen nicht älter als 12 Jahre sein. Das Durchschnittsalter aller Busse soll nicht über 8 Jahre liegen. Fahrzeugneubeschaffungen sollen möglichst gleichmäßig über die Jahre verteilt werden.

Der Einsatz moderner, attraktiver Fahrzeuge ist für das Image des ÖPNV und damit für die Bereitschaft der Kunden, die Angebote zu nutzen, sehr wichtig. Vergleichsmaßstab der Kunden sind zumeist die bei den (regelmäßig erneuerten) Privat-Pkw bestehenden Standards.

2.7 Tarifgestaltung

Seit Dezember 1996 ist der Landkreis Prignitz Mitglied im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB). Ein Gemeinsamer Tarif für alle Verkehrsangebote einschließlich SPNV ist die Voraussetzung für eine systemübergreifende Nutzung und damit für ein arbeitsteilig organisiertes Gesamtsystem ÖPNV (z.B. Funktionsteilung zwischen Verbindung durch SPNV und Erschließung durch Regionalbus). Dazu werden bzw. sind alle im Linienverkehr tätigen Verkehrsunternehmen Partner im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und unterzeichnen dazu den „Kooperationsvertrag der Verbundverkehrsunternehmen in Berlin und Brandenburg und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB)“. 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 Einnahmeverfahren und die Unterzeichnung des Einnahmevertrages für den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg nebst seiner Ergänzungen
- die Versorgung der VBB-Fahrgastinformationssysteme mit Fahrplansolldaten und Echtzeitdaten sowie die Gewährleistung einer aktiven RBL-gestützten Anschlusssicherung mit anderen Verkehrsunternehmen
- die Zusammenarbeit mit dem VBB, insbesondere die aktive Teilnahme an den Gremien des VBB (Beirat der Verkehrsunternehmen, Facharbeitskreise, Arbeitsgruppen)
- den Daten und Informationsaustausch mit dem VBB und dem Aufgabenträger
- die Abstimmung der Bedienung aller den Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers überschreitenden Linien mit dem VBB und
- die fahrplanmäßige Abstimmung von Anschlüssen zwischen dem SPNV und dem übrigen ÖPNV in Zusammenarbeit mit dem VBB.

2.8 Information, Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

2.8.1 Fahrplan- und sonstige ÖPNV-Informationen

Alle Angebote des ÖPNV im Landkreis Prignitz einschließlich der einströmenden Verkehre fremder Verkehrsunternehmen sind in einem **gemeinsamen**, mindestens jährlich aktualisierten **Fahrplanheft** darzustellen. Die Linienverläufe sind in entsprechenden Netzplänen zu veranschaulichen. Die jeweils aktuellen Fahrplanbücher und weitere Tarifinformationen werden durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) herausgegeben.

Der Vertrieb der Fahrplanhefte wird so organisiert, dass für alle Nutzer ein unkomplizierter und rechtzeitiger Erwerb möglich ist.

Die Harmonisierung des jährlichen Termins für den Fahrplanwechsel von SPNV und StPNV ist anzustreben. Unabdingbare Voraussetzung hierfür ist, dass die StPNV-Unternehmen rechtzeitig über den SPNV-Fahrplan in Kenntnis gesetzt werden.

Die telefonische **Fahrplanauskunft** sichern die Verkehrsunternehmen über ihre Servicebüros und Betriebsstellen während deren Geschäfts- bzw. Betriebszeiten ab (vgl. Abschnitt 2.8.2). Darüber hinaus vermitteln die Verkehrsunternehmen auf ihren Homepages auch weiterhin die Fahrplantabellen der von ihnen betriebenen Linien. Hier erfolgt gleichzeitig die Verlinkung zur elektronischen Fahrplanauskunft des VBB. Die dazu notwendige Bereitstellung und ständige Aktualisierung aller relevanten Fahrplandaten in der erforderlichen Form wird durch die Verkehrsunternehmen gewährleistet. Die elektronische Fahrplanauskunft hat nicht nur Relevanz für Privathaushalte, sondern z.B. auch für die Beratung durch Reisebüros, Fremdenverkehrsämter u.ä., sie stellt damit die Vermittlung des kompletten ÖPNV-Angebotes des Planungsraumes an einen großen Kundenkreis sicher.

Netz-, Angebots- und Tarifänderungen sowie sonstige Informationen zum ÖPNV werden dem Kunden in bewährter Weise unter Nutzung aller dazu geeigneten Medien (örtliche Presse, Rundfunk, Internet, Broschüren, Flyer u.ä.) durch die Verkehrsunternehmen bzw. den Verkehrsverbund vermittelt. Größere Fahrplanänderungen sind in Berichtigungs- bzw. Ergänzungsblättern darzustellen.

An jeder Haltestelle des Bediengebietes ist für alle die jeweilige Haltestelle berührenden Linien ein **Aushangfahrplan** anzubringen, der mindestens die Abfahrtszeiten enthält. Darüber hinaus sind an den Haltestellen grundlegende Tarifinformationen und soweit möglich Liniennetzpläne zu vermitteln (vgl. auch Abschnitt 2.6.1).

Gleichzeitig sind durch die Verkehrsunternehmen die ständige Aktualisierung der Fahrpläne und Verkehrsinformationen an den Haltestellen und der Austausch verschlüsselter Aushänge sicherzustellen.

Zur **Information in den Fahrzeugen** sollte in Abhängigkeit vom Besatz mit Gelegenheitskunden eine akustische Ankündigung der nächsten Haltestelle und der Aushang der Tarifinformationen und eines Liniennetzplanes realisiert werden. Im Zuge der Neuanschaffung von Fahrzeugen sollte eine optische Ankündigung der Haltestellen verwirklicht werden.

Der Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen wirken gemeinsam darauf hin, dass die **Unterwegsinformation** weitere Verbesserungen erfährt und dazu folgende Maßnahmen umgesetzt bzw. fortgeführt werden:

- a) Generelle Verbesserung der Wegweisung zu den Zugangsstellen des SPNV und zu zentralen Haltestellen des übrigen ÖPNV.
- b) An den Verknüpfungspunkten Bahn - übriger ÖPNV Realisierung einer Wegweisung zwischen den einzelnen Haltestellen (auch Anbringung von Umgebungsplänen zur Groborientierung) und Aushang der Fahrpläne des jeweils anderen Verkehrsträgers an den betreffenden Haltestellen.
- c) Bereitstellung weiterführender Informationen an aufkommensstarken bzw. touristisch bedeutsamen Haltestellen; das betrifft u.a. Angaben zur örtlichen Lage der Haltestelle und zur Erreichbarkeit wichtiger Ziele (Haltestellenumgebungsplan, Wegweiser). In analoger Weise kann an wichtigen Punkten über die Erreichbarkeit der nächsten ÖPNV-Haltestelle(n) informiert werden.

Bei allen Informationsträgern (Fahrplanhefte, Haltestellen, Fahrzeuge) ist den Ansprüchen mobilitätseingeschränkter Bürger nach einer barrierefreien Nutzung soweit wie möglich Rechnung zu tragen. Das betrifft u.a.:

- a) gut lesbare (Schriftgröße) und kontrastreiche Gestaltung der Informationen
- b) Beachtung der erforderlichen Anbringungshöhen an Haltestellen und in Fahrzeugen und einer ausreichenden Beleuchtung
- c) Ergänzung optischer durch akustische Informationen (neben Anzeige auch Ansage der nächsten Haltestelle).

Im Fahrplan, in der Fahrplanauskunft und in sonstigen Informationsmedien sind alle für die Beförderung mobilitätseingeschränkter Menschen relevanten Informationen zu vermitteln. Dies betrifft vor allem die Ausweisung der barrierefreien Haltestellen in den Fahrplantabellen. Zudem ist darzustellen, wie mobilitätseingeschränkte Menschen für eine konkret von ihnen gewünschte Fahrt im Regionalverkehr den Einsatz eines barrierefrei zugänglichen Fahrzeuges erreichen können.

2.8.2 Service, Beratung und Vertrieb

Die **persönliche und telefonische Beratung** der Kunden zum ÖPNV über die Betriebsstellen und Servicebüros der Verkehrsunternehmen ist fortzuführen.

Die Betriebsstellen der nicht über ein Servicebüro verfügenden Unternehmen müssen in der Lage sein, gezielt über das gesamte ÖPNV-Angebot im Planungsraum (einschließlich SPNV) und den Tarif zu informieren und zu beraten sowie Auskünfte zu weiterführenden Verbindungen in die angrenzenden Räume zu erteilen. Mit einem

hohen Niveau der Serviceleistungen werden Zugangshemmnisse zum ÖPNV, die aus fehlenden Informationen resultieren, abgebaut.

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

1. das Fahrpersonal der Regionalbusse (Fahrerkasse)
2. die Betriebsstellen der Verkehrsunternehmen
3. stationäre Fahrausweisverkaufsautomaten an wichtigen Verknüpfungspunkten bzw. entsprechend hoch frequentierten Haltestellen
4. Agenturen, Reisebüros, Geschäften des Einzelhandels u.ä. (meist Begrenzung auf ein ausgewähltes Teilsortiment).

Der Erwerb von Abo- und Jahreskarten bleibt in der Regel auf ausgewählte Service- und Vertriebsstellen beschränkt. An Fahrkartenautomaten ist der bargeldlose Zahlungsverkehr zu ermöglichen.

Das in den Fahrzeugen des ÖPNV sowie im Service eingesetzte **Personal** muss

1. fachliche Kompetenz und Motivation (nachgewiesene Qualifikation für das entsprechende Tätigkeitsfeld, sichere Beherrschung der Fahrzeuge und betrieblichen Einrichtungen, Vertrautheit mit allen Gegebenheiten und Besonderheiten des lokalen ÖPNV)
2. Handlungskompetenz (Fähigkeit zur Konfliktbewältigung und zu raschem Handeln)
3. Verantwortungsbewusstsein und Kundenorientierung (Fähigkeit und Bereitschaft zur Kommunikation mit dem Kunden, rücksichtsvolles, freundliches und gepflegtes Auftreten, Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift, soziale Kompetenz)

besitzen.

2.8.3 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

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

Als Maßnahmen sind insbesondere fortzuführen:

- a) Präsentation des ÖPNV durch Informationsbroschüren, Beiträge in den regionalen Medien (Presse, Rundfunk, Amtsblatt), Eigenwerbung an den Fahrzeugen, Einbeziehung öffentlicher Werbeträger (Imageplakate zur ÖPNV-Nutzung); Darstellung der Vorteile und des Nutzens des ÖPNV sowie seines Beitrages zum Umweltschutz und zur Lebensqualität.
- b) Begleitung der Einführung neuer oder wesentlich geänderter, qualitativ hochwertiger Angebote, die auf die Gewinnung neuer Fahrgäste abzielen (z.B. Linienwegänderungen zur Anbindung neuer Nachfragepotenziale), durch eine intensive Produktwerbung.
- c) Umsetzung eines Dialogmarketings, bei dem potenzielle Kunden (z.B. Eltern von Erstklässlern, Jugendliche, Firmen, Senioren) mit den Gegebenheiten des ÖPNV vertraut gemacht werden und gleichzeitig die Möglichkeit erhalten, Fragen zu stellen und ihre Meinung zu äußern.
- d) Ausbau der Präsenz des ÖPNV in der Öffentlichkeit. Behörden, öffentliche Einrichtungen u.ä. sollten bei allen Medien und Publikationen (z.B. Internet, Briefköpfe, Werbebroschüren) auf ihre Erreichbarkeit mittels des ÖPNV hinweisen.
Die Verkehrsunternehmen leisten ihren Beitrag hierzu durch Weiterentwicklung der eigenen Internetauftritte.

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

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

2.9 Spezielle Fahrgastgruppen, Fahrgastsicherheit

Die Zugänglichkeit zum ÖPNV für **in der Mobilität beeinträchtigte Personen** ist weiter zu entwickeln mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖPNV zu erreichen. Dazu sind die in den Abschnitten 2.6.1 und 2.6.3 genannten Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung der Zugangsstellen zum ÖPNV, der Zuwegungen und der Fahrzeuge schrittweise entsprechend den Möglichkeiten und des vorrangigen Bedarfs im engen Zusammenwirken aller zuständigen Einrichtungen umzusetzen (vgl. hierzu auch /7/). Gleichzeitig ist in der Fahrgastinformation und dem Service den besonderen Belangen dieser Personen Rechnung zu tragen (siehe Abschnitt 2.8). Als barrierefrei gelten Anlagen, Fahrzeuge und Techniken dann, wenn sie für mobilitätseingeschränkte Menschen in der allgemein üblichen

Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

In der Mobilität eingeschränkte Personen, hierzu gehören neben unmittelbar Geh- und Sehbehinderten auch alte und gebrechliche Bürger und Personen mit Kinderwagen, sind oft verstärkt auf die Nutzung des ÖPNV angewiesen. Die Möglichkeit der gleichberechtigten Nutzung muss deshalb schrittweise sichergestellt werden, auch im Hinblick auf die Zunahme des Anteiles älterer Bürger und deren wachsenden Mobilitätsbedürfnissen. Dazu ist ein regelmäßiger Kontakt zwischen Vertretern behinderter Menschen (z.B. Behindertenverbände), Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger zu pflegen, um diesbezüglich neu auftauchende Problemstellungen möglichst zügig erkennen und lösen zu können.

Die Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Schulen und Eltern wirken gemeinsam darauf hin, dass **Schülern** als der im Straßenverkehr am meisten gefährdeten Personengruppe auf dem Weg von und zur Haltestelle und beim Aufenthalt an der Haltestelle ein hohes Maß an Sicherheit geboten wird. Dementsprechend wird bei der Neueinrichtung oder Rekonstruktion von Haltestellen, vor allem in den Ortsrandlagen, der Auswahl des Haltestellenstandortes und der Sicherung der Zuwegung eine besondere Bedeutung beigemessen. Bei notwendigen Straßenquerungen im Bereich von Haltestellen ist ein Höchstmaß an Sicherheit zu gewährleisten.

Für die künftige Verkehrsnachfrage im ÖPNV gewinnt das Verkehrsverhalten der **älteren Generation** immer stärker an Bedeutung, da diese Gruppe anteilmäßig wächst, zugleich hier aber eine zunehmende Pkw-Verfügbarkeit besteht. Deshalb sind Konzepte zu entwickeln mit dem Ziel, eine stärkere ÖPNV-Nutzung und -Bindung für die Gruppe der über 60-Jährigen zu erreichen. Maßnahmen hierzu erweiterte Serviceleistungen (ggf. mit Aufpreis) sein.

2.10 Organisation des ÖPNV

2.10.1 Organisationsstruktur

Die bestehende ÖPNV-Organisationsstruktur im Landkreis Prignitz ist, sofern sich nicht wesentliche Rahmenbedingungen ändern, in ihren Grundzügen beizubehalten. Mit dieser Struktur ist eine eindeutige Trennung von politischer und betrieblicher Verantwortung gewährleistet. Über den Nahverkehrsplan sichert der Aufgabenträger seine unmittelbare fachliche Einflussnahme auf die Entwicklung des ÖPNV im Planungsraum. Die Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH ist somit als kreiseigene Gesellschaft, die die Kooperation mit den Subunternehmern regelt, beizubehalten.

Sofern der rechtliche Rahmen es ermöglicht, bekennt sich der Aufgabenträger dazu, die künftige Vergabe der Liniengenehmigungen als Dienstleistungsauftrag in Direktvergabe an den internen Betreiber im Landkreis Prignitz umzusetzen. Hierzu wird der

Aufgabenträger mit Inkrafttreten der neuen EU-Verordnung und deren Umsetzung in nationales Recht prüfen, inwieweit die derzeitigen Organisationsstrukturen die Direktvergabeoptionen erfüllen bzw. ob Veränderungs- oder Anpassungsbedarf besteht.

2.10.2 Qualitätsmanagement

Die ÖPNV-Leistungen im Landkreis Prignitz werden auf einem hohen Qualitätsniveau erbracht. Im Interesse des Fahrgastes soll dieses Qualitätsniveau als Basis beibehalten und darauf aufbauend stetig weiterentwickelt werden, um den ÖPNV als attraktive Alternative zum MIV anzubieten.

Die in dieser Fortschreibung des NVP definierten Standards bilden die Grundlage für die Durchführung des ÖPNV im Planungsraum. Davon ausgehend sind durch den Aufgabenträger bei künftigen Leistungsausschreibungen die konkreten qualitativen Anforderungen und Kriterien an die zu erbringende ÖPNV-Leistung detailliert, eindeutig und erschöpfend in einem Forderungskatalog zusammenzufassen (Qualitätsbeschreibung). Die jeweiligen konkreten Gegebenheiten müssen dabei entsprechend berücksichtigt werden. Der detaillierten Qualitätsbeschreibung kommt eine elementare Bedeutung zu, da sie unmittelbar die Attraktivität der künftigen ÖPNV-Leistungen bestimmt und die Vergleichbarkeit der Angebote sicherstellt.

Die Hauptbereiche für die Festlegung von Qualitätsstandards sind: ³

- a) Zugänglichkeit zum ÖPNV (Zugangs-/Schnittstellen, Fahrausweiserwerb)
- b) Information (Reisendeninformation inkl. Störfallmanagement)
- c) Zeit (Reisezeit, Pünktlichkeit, Anschlusssicherung)
- d) Komfort (Fahrzeug-/Haltestellengestaltung, Fahrkomfort, Sauberkeit)
- e) Fahrgastbetreuung (Serviceumfang, Schnittstellen zum Kunden, Servicepersonal)
- f) Sicherheit (Unfallsicherheit, Sicherheit vor Kriminalität)
- g) Umweltbeeinflussung (Emissionen, Ressourcenverbrauch).

Zur Kontrolle der Erfüllung der Qualitätsstandards wird der Aufgabenträger entsprechende Instrumentarien erarbeiten und umsetzen.

2.10.3 Linienbündelung

Bei der Erteilung von Linienverkehrsgenehmigungen für den Stadt- und Regionalverkehr ist sicherzustellen, dass die in § 8 PBefG gestellten Forderungen nach Integration der Nahverkehrsbedienung und wirtschaftlicher Gestaltung des Verkehrs (De-

³ vgl. hierzu auch: Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen gemäß § 13a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) - Empfehlungen der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände, des Deutschen Industrie- und Handelstages, der Gewerkschaft ÖTV, des Bundesverbandes deutscher Omnibusunternehmer e.V. und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.; VDV, 2000

ckung der Kosten durch die Erträge) erfüllt werden. Eine Maßnahme hierzu ist nach § 9 (2) PBefG die Bildung von Linienbündeln, bei der die Genehmigung für mehrere Linien gemeinsam erteilt wird. Ein Linienbündel umfasst Linien, die räumlich, nachfrage-seitig und funktional in einem Zusammenhang stehen und damit eine betriebliche Optimierung ermöglichen. Ein wesentlicher Effekt der Linienbündelung ist, dass er-tragsstarke und ertragsschwache Linien zusammengefasst werden können. Damit wird das Herausbrechen einzelner lukrativer Linien aus dem Gesamtzusammenhang im Rahmen von Bekanntmachungen/Ausschreibungen/Genehmigungswettbewerben verhindert und stattdessen ein Ausgleich zwischen niedrigen und hohen Risiken er-reicht. Insgesamt muss die Wirtschaftlichkeit innerhalb eines Linienbündels gewähr-leistet sein.

Die gebündelte Erteilung von Genehmigungen sichert also die Umsetzung einer integ-rierten Nahverkehrsbedienung und eine wirtschaftliche Ausgestaltung des Verkehrs mit im Ergebnis möglichst geringen Belastungen des öffentlichen Haushaltes. Für die Fahrgäste sollen sich daraus keine negativen Auswirkungen ergeben (z.B. keine Zu-nahme des Umsteigezwanges).

Im Landkreis Prignitz sollte es das Ziel sein, das gesamte Liniennetz als ein Linien-bündel zu vergeben. Die Bildung nur eines Linienbündels berücksichtigt die bestehen-den verkehrlichen und wirtschaftlichen sowie raum- und siedlungsstrukturellen Zu-sammenhänge am besten. Damit wird gesichert, dass das Busliniennetz mit optimalen Verknüpfungen der Linien untereinander und zum SPNV gestaltet werden kann.

3 Finanzierung

3.1 Finanzierungsgrundsätze

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

Nach § 8 (4) des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sind Verkehrsleistungen im ÖPNV eigenwirtschaftlich zu erbringen. An gleicher Stelle werden Verkehrsleistungen als eigenwirtschaftlich definiert, deren Aufwand gedeckt wird durch

1. Beförderungserlöse
2. Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Tarif- und Fahrplanbereich sowie
3. sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne.

Das ÖPNV-Gesetz- ÖPNVG Brandenburg /1/ wurde 2005 grundlegend geändert. Die ÖPNV-Fördermittel wurden zusammengefasst und fließen seither als zweckgebundene Pauschalzuweisung an die kommunalen Aufgabenträger. Die konkrete Ausgestaltung geschieht ausschließlich durch die Aufgabenträger vor Ort.

Mit der Änderung des § 45a Personenbeförderungsgesetz auf Bundesebene wurden in 2006 weitere Änderungen umgesetzt. Die bisher an die Verkehrsunternehmen direkt ausgereichten Mittel für den teilweisen Ausgleich von Mindereinnahmen werden in die Zuweisungen für die Aufgabenträger gemäß § 10 ÖPNV-Gesetz-Brandenburg einbezogen. Die entsprechenden Zahlungen werden im Jahr 2007 letztmalig nach dem seit 2004 praktizierten Pauschalierungsverfahren an die Verkehrsunternehmen geleistet. Die neue Finanzierungsverordnung tritt zum 01.01.2008 in Kraft.

Der Aufgabenträger Landkreis Prignitz unterstützt auch künftig die mit eigenwirtschaftlichen Linienkonzessionen im Planungsraum tätigen Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung der Anforderungen und Ziele des vorliegenden Nahverkehrsplanes und damit der Sicherung einer qualitativ hochwertigen ÖPNV-Bedienung durch Bereitstellung von Finanzhilfen zum Ausgleich verbleibender Fehlbeträge.

Finanzierungsrelevante Verträge und Verpflichtungen zwischen öffentlicher Hand und Konzessionsinhabern müssen den vom Europäischen Gerichtshof 2003 aufgestellten vier Kriterien entsprechen:

1. Das Unternehmen muss tatsächlich mit klar definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut sein.
2. Die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, sind zuvor objektiv und transparent aufzustellen.

3. Der Ausgleich darf nicht über die Kosten der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen inklusive eines angemessenen Gewinns abzüglich der erzielten Einnahmen hinausgehen.
4. Anzusetzen sind die Kosten nur in der Höhe, wie sie in einem durchschnittlichen, gut geführten Unternehmen entstehen würden.

Mit Inkrafttreten der neuen EU-Verordnung und deren Umsetzung in das nationale Recht wird der Aufgabenträger prüfen, ob die derzeitigen Finanzierungsregeln den dann geltenden Rechtsbedingungen entsprechen oder ob im Hinblick auf den neuen Rechtsrahmen Veränderungs- bzw. Anpassungsbedarf besteht.

3.2 Finanzierung Verkehrsdurchführung

3.2.1 Entwicklung der Betriebskosten

Allgemeine Rahmenbedingungen und Tendenzen

Bezüglich Kenngrößen, die Einfluss auf die Entwicklung der Betriebskosten im ÖPNV haben, wird von folgenden allgemeinen Tendenzen ausgegangen:

1. Das Wachstum der Energiepreise wird sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen.
2. Die allgemeine jährliche Teuerungsrate sollte sich im Durchschnitt der Jahre 2005 und 2006 bewegen (ca. +1,8 %/a); Tendenzen für ein deutliches Absinken der Teuerungsrate sind gegenwärtig nicht erkennbar.
3. Die jährlichen Lohnabschlüsse wirken kostensteigernd; allerdings sollte hier von einem weiterhin moderaten Niveau ausgegangen werden. Zu beachten ist, dass neues Personal seine Tätigkeit häufig zu kostengünstigeren Konditionen aufnimmt.
4. Die Lohnnebenkosten werden nicht in entscheidendem Maße sinken.
5. Der Ersatz angebotener Fahrplanleistungen durch bedarfsorientierte Bedienweisen wirkt deutlich kostendämpfend.

Die absolute Betriebskostenentwicklung wird vorrangig von der angebotenen Fahrplanleistung bestimmt. Im Einzelnen wird folgende Abschätzung getroffen:

Aufgrund der Verlängerung von Anfahrtswegen wird trotz rückläufiger Schülerzahlen die Fahrplankilometer-Leistung in den nächsten Jahren weitestgehend konstant gehalten werden. Eine Umsetzung von alternativen, nachfrageorientierten Bedienformen als Ersatz des Linienbetriebes in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage lässt Leistungsreduzierungen erwarten.

Auf Grund der allgemeinen Kostenentwicklungen und weitestgehend ausgeschöpfter Rationalisierungspotenziale werden die Kosten bei der Abwicklung des Regionalbusverkehrs insgesamt einer leichten Steigerung unterliegen.

3.2.2 Entwicklung der Einnahmen

Allgemeine Rahmenbedingungen und Tendenzen

Hinsichtlich der Entwicklung der Erlöse im ÖPNV sind folgende allgemeine Feststellungen zu treffen:

1. Der zu erwartende Bevölkerungsrückgang wird sich auch in der ÖPNV-Nachfrage und damit in der Erlössituation negativ niederschlagen. Bei einer Verminderung der ÖPNV-Leistung wird dieser Fahrgastrückgang möglicherweise noch verstärkt. Andererseits kann er jedoch durch Maßnahmen im Bereich Marketing und Serviceorientierung abgeschwächt werden. Hierzu gehören insbesondere die weitere Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Angebotes und der Abbau von Nutzungshemmschwellen.
2. In der Schülerbeförderung wird sich der Rückgang der Fahrgastzahlen weiter fortsetzen, allerdings mit abnehmender Tendenz.
3. Zur Verbesserung der Fahrgeldeinnahmesituation sind regelmäßige Fahrpreisanpassungen erforderlich. Der Aufgabenträger wird sich hierfür beim VBB einsetzen.
4. Infolge politischer Entscheidungen durch die Einführung eines neuen Verteilerschlüssels durch das Land kommt es zu einer Verminderung der gesetzlichen Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG.

Entsprechend des sich fortsetzenden Rückgangs bei den Fahrschülerzahlen und den Einwohnern insgesamt ist mit einem weiteren Sinken der Nachfrage zu rechnen. Da dies mit moderaten Tarifierhebungen nicht auszugleichen ist, wird es damit auch zu leicht rückläufigen Einnahmen kommen.

Insgesamt ergibt sich, dass ein ausreichendes, flächendeckendes und weitestgehend attraktives ÖPNV-Angebot, dessen Realisierung von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse ist, allein durch Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen, gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsleistungen und sonstigen betrieblichen Erlösen nicht finanzierbar ist. Die konkrete Höhe der bei der Abwicklung der Verkehrsleistungen entstehenden Betriebskostenunterdeckungen hängt davon ab, wie die Abschätzungen zur Entwicklung der Aufwendungen und Erlöse tatsächlich eintreten.

3.2.3 Finanzierungsbeteiligung des Aufgabenträgers

Unter Ansatz der vorstehend getroffenen Abschätzungen zur möglichen Entwicklung der Kosten und Erlöse ergibt sich eine Betriebskostenunterdeckungen bei der Durchführung des ÖPNV im Landkreis Prignitz.

Zur Unterstützung der im Landkreis mit eigenwirtschaftlichen Linien konzessionierten Verkehrsunternehmen sind die nachfolgend dargestellten Mittel vorgesehen (Stand Oktober 2007).

Hinsichtlich der Finanzhilfen des Landes und des Landkreises ist darauf hinzuweisen, dass die Werte für 2008 vorläufige Planwerte sind. Die Werte für 2009ff sind An-

nahmen; konkrete Zahlen ergeben sich erst im Laufe der Haushaltsaufstellung im Jahr 2008. Zusätzlich dazu stellen die Finanzhilfen des Landkreises Maximalwerte dar. Bei geringerem Bedarf verringern diese sich anteilig.

Im Jahr 2007 erhielt der Landkreis als Zuweisungsbetrag vom Land 1.577.100 Euro.

Finanzierungsprognose Landkreis Prignitz

(Stand Oktober 2007)	Mittel für den ÖPNV in Tsd. EUR				
	2008	2009	2010	2011	2012
Vorausschätzung der Zuweisungen des Landes	3.379,1	3.102,3	2.953,4	2.908,8	2.896,6
Finanzhilfen Landkreis Prignitz	617,4	855,5	943,5	994,2	1.024,6
Gesamtbetrag	3.996,5	3.957,8	3.896,9	3.903,0	3.921,2

Tabelle 3-1: Zur Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Prignitz geplante Mittel

Grundsätzlich müssen alle Maßnahmen konsequent fortgesetzt werden, die zu einer Senkung des Defizits und damit des Zuschussbedarfs führen. Das sind zunächst weitere Verbesserungen der Effektivität des ÖPNV mit dem Ziel der Kostensenkung. Hierzu gehören u.a. Optimierung der Fahr- und Wagenlaufpläne, Anwendung bedarfsabhängiger alternativer Bedienformen, Erweiterung von Subunternehmerleistungen bei Aufrechterhaltung der ÖPNV-Qualität in Verbindung mit alternativen Bedienformen, konsequente Vermeidung von Parallelverkehren auf Straße und Schiene.

Kosteneinsparungseffekte sind nur erreichbar, wenn Kapazitäten in den Unternehmen tatsächlich freigelenkt werden (darunter ist jeweils ein Fahrzeug mit zugehörigem Fahrer zu verstehen). Da den möglichen Quellen weiterer Rationalisierungen in den Verkehrsunternehmen trotz wachsenden Wettbewerbs, wie bereits erwähnt, Grenzen gesetzt sind, muss es darüber hinaus vor allem gelingen, durch Erhöhung der Qualität und Attraktivität des ÖPNV (u.a. Anschlusssicherung, Angebotsvertaktung, Service, Minimierung Zugangshemmschwellen) in Verbindung mit Verbesserungen in Marketing und Öffentlichkeitsarbeit Fahrgastzuwächse und damit höhere Erlöse zu erreichen. Zu beachten ist dabei, dass auch Attraktivitätssteigerungen häufig mit zusätzlichen Kosten verbunden sind (z.B. Modernisierung Haltestellen und Fahrzeuge).

4 Verzeichnisse

4.1 Abkürzungsverzeichnis

AST	Anrufsammeltaxi
B+R	Bike and Ride
EW	Einwohner
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
KBS	Kursbuchstrecke
LSA	Lichtsignalanlage
MF	Montag bis Freitag
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park and Ride
PDA	Personal Digital Assistant
PE	Prignitzer Eisenbahn GmbH
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	RegionalBahn
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
RV	Regionalverkehr
Sa	Samstag
SF	sonn- und feiertags
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StPNV	Straßenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
TR	Teilraum
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VGP	Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

4.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1:	Gliederung des Liniennetzes	6
Tabelle 2-2:	Empfehlung für Haltestelleneinzugsbereiche	8
Tabelle 2-3:	Anzustrebende Erreichbarkeiten zentraler Orte.....	9
Tabelle 2-4:	Bedienungsfrequenzen nach Netzstufen und Verkehrszeiten	9
Tabelle 2-5:	SPNV-Liniennetz im Planungsraum.....	11
Tabelle 2-6:	Mindestbedienhäufigkeit auf den Achsen im LK Prignitz.....	18
Tabelle 2-7:	Mindestbedienung im Teilraum TR 1.....	20
Tabelle 2-8:	Mindestbedienung im Teilraum TR 2.....	22
Tabelle 2-9:	Mindestbedienung im Teilraum TR 3.....	24
Tabelle 2-10:	Mindestbedienung im Teilraum TR 4.....	26
Tabelle 2-11:	Vorrangige Produkte bei alternativen Bedienungsformen.....	27
Tabelle 2-12:	Verknüpfung Regionalbus mit SPNV	32
Tabelle 2-13:	Anforderungen an die Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs.....	36
Tabelle 2-14:	Empfohlene Haltestellenausstattung in Abhängigkeit von der Frequentierung	37
Tabelle 3-1:	Zur Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Prignitz geplante Mittel.....	51

4.3 Quellenverzeichnis

- /1/ Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz- ÖPNVG) vom 26. Oktober 1995 (GVBl.I/95, [Nr. 20], S.252), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes (berichtigt GVBl.I/07 S.35) vom 18. Dezember 2006 (GVBl.I/06, [Nr. 18], S.187)
- /2/ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21.03.1961 i.d.F. der Bekanntmachung vom 08.08.1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Art. 292 d. V. v. 31.10.2006 (BGBl. I S. 2407)
- /3/ Nahverkehrsplan des Landkreises Prignitz 1997 - 2001. Perleberg, am 22. November 1996 durch den Kreistag beschlossen
- /4/ Bahnkonzept 2009. Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr. Potsdam 2003
- /5/ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Art. 13 d. G v. 29.6.2006 (BGBl. I S. 1402)
- /6/ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.01.1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Art. 282 d. V. v. 31.10.2006 (BGBl. I S. 2407)
- /7/ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Art. 262 d. V. v. 31.10.2006 (BGBl. I S. 2407)

4.4 Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Schulstandorte im Landkreis Prignitz
Anlage 2	Liniennetz der Verkehrsgesellschaft Prignitz GmbH
Anlage 3	Netz- und Bedienkonzept Landkreis Prignitz
Anlage 4:	Abwägungsprotokoll

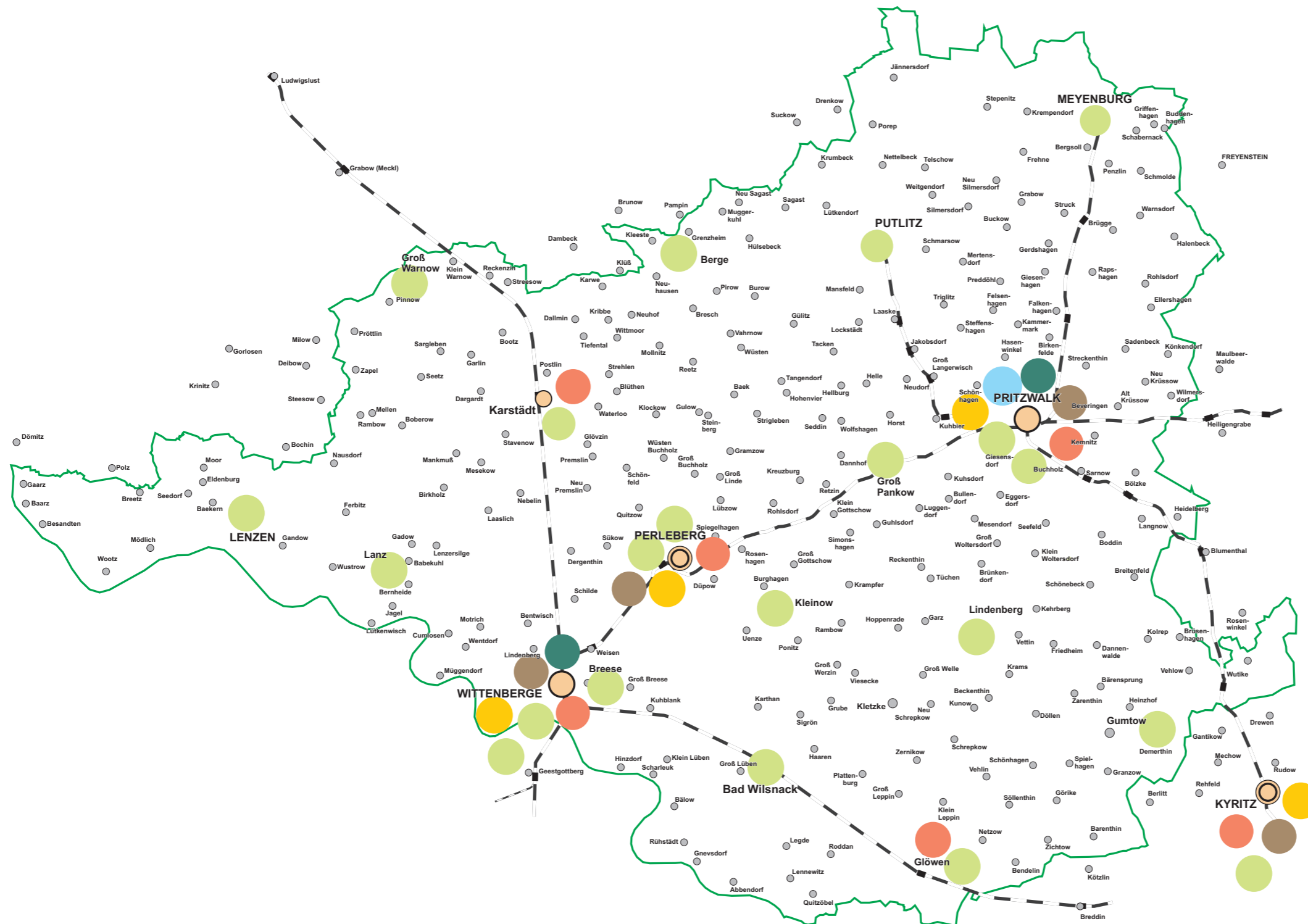
ANLAGEN

Fortschreibung 2008 des Nahverkehrsplans 1997-2001 des Landkreises Prignitz

Anlage 1

Schulstandorte im Landkreis Prignitz

-  Grundschulen
-  Förderschulen
-  Gesamtschulen
-  Oberschulen
-  Gymnasien
-  Oberstufenzentrum



Bearbeitungsstand 26.10.2007

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH



VERKEHRSPLANUNG - VERKEHRSORGANISATION - VERKEHRSTECHNIK

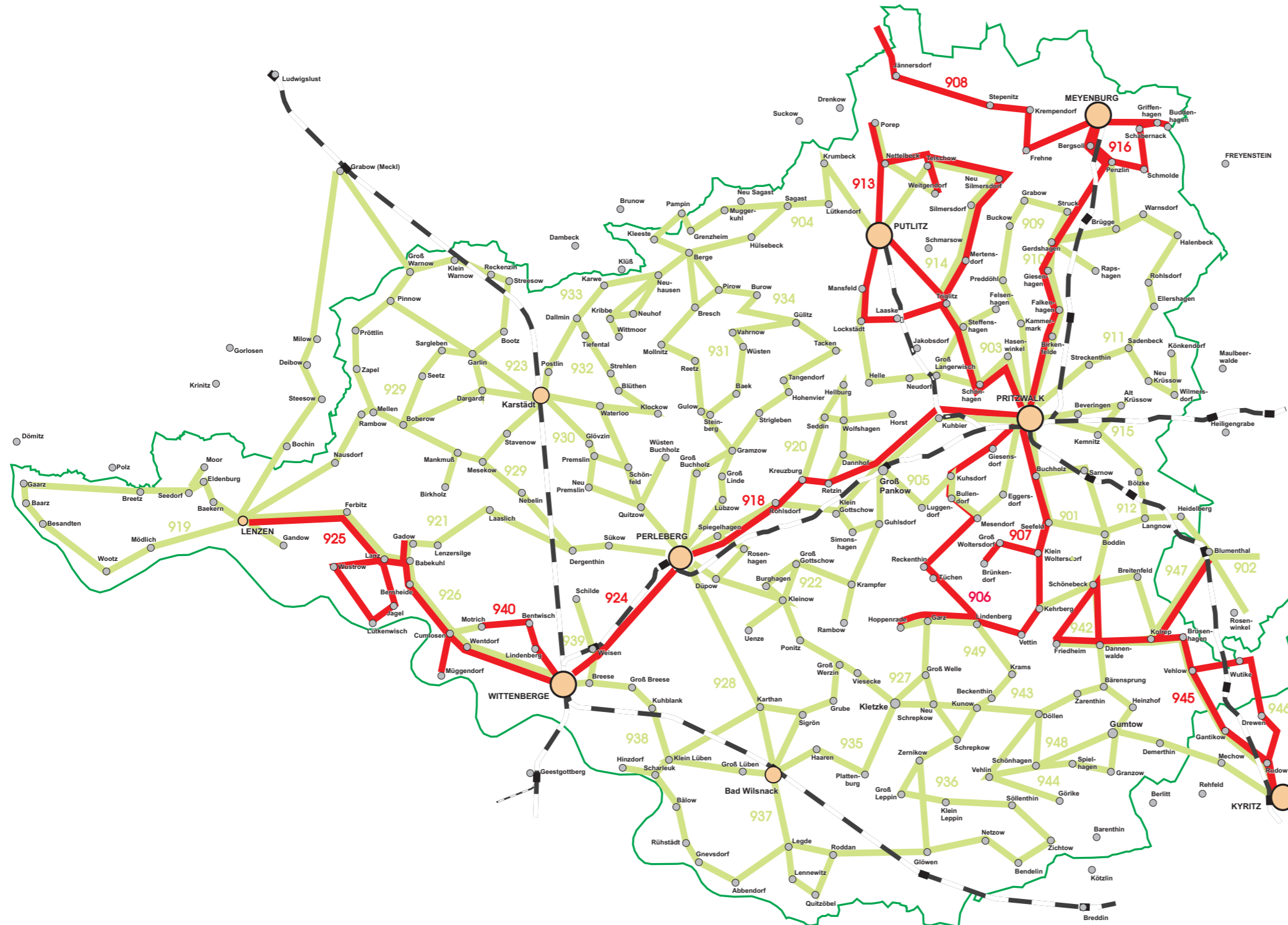
Standort der Oberschule Karstädt entfällt ab 2008/09

Fortschreibung 2008 des Nahverkehrsplans 1997-2001 des Landkreises Prignitz

Anlage 2

Liniennetz der Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH

-  Bedienachsen
-  Bedarfsliniennetz
-  901 Linienbezeichnung

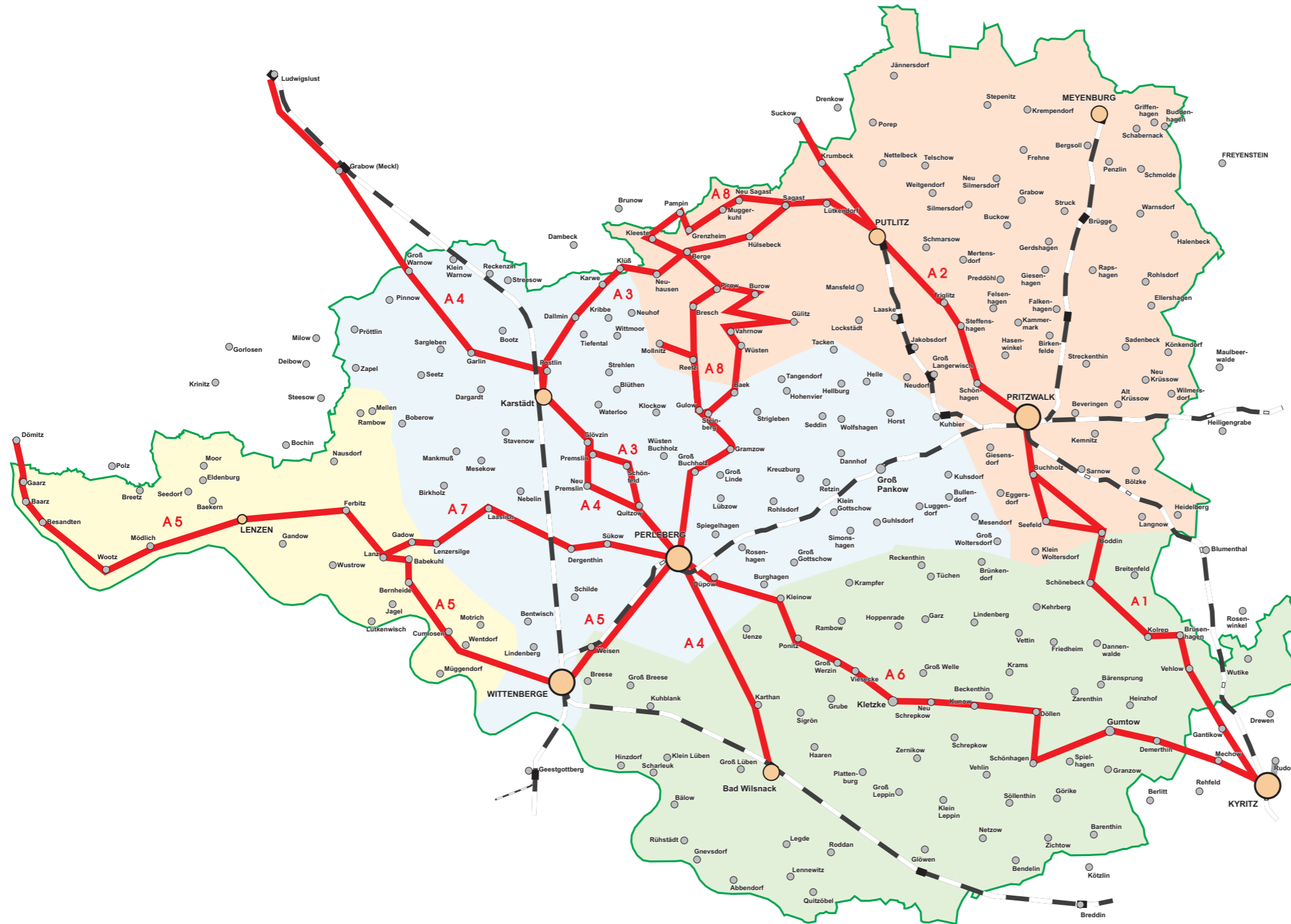


Bearbeitungsstand 26.10.2007

Fortschreibung 2008 des Nahverkehrsplans 1997-2001 des Landkreises Prignitz

Anlage 3

Netz- und Bedienkonzept Landkreis Prignitz



Bearbeitungsstand 26.10.2007

Die nachfolgenden Einschätzungen und eventuellen Änderungen der Fortschreibung des NVP wurden am 25.10.2007 mit dem LK Prignitz und der VGP abgestimmt.
Eine Stellungnahme der VGP zu dem Gesamtentwurf des NVP und die entsprechende Einarbeitung erfolgten bereits am 11.10. 2007.

Unternehmen	Datum	Bemerkung	Abwägung
Reisedienst Westprignitz	24.10.2007 (per Email)	S.15 Achse A3: Inwieweit sind Schüler aus Putlitz und Umland für Perleberger Schulen relevant?	Umformulierung im NVP: Schülererschließung vom Umland zu den Grundschulen in Putlitz und Berge sowie zur Grund- und Oberschule in Karstädt Schülererschließung von Karstädt und dem Umland zu den Grundschulen sowie zur Oberschule, Gymnasium und Förderschule in Perleberg
		S. 15 Achse A4: Schüler aus Perleberg und Umgebung nach Karstädt und Groß Warnow? Der Schulstandort Glöwen (Oberschule bleibt möglicherweise) ist in den Achsen nicht berücksichtigt!	Umformulierung im NVP: Schülererschließung aus der Region zu den Schulen in Karstädt und Groß Warnow Schulstandort Glöwen ist an den SPNV (RE 4) angebunden und hat Anschluss an die Achse A4 in Bad Wilsnack.
		S.18 Tabelle 2-6: Warum so hohe Bedienfrequenz von Lenzen nach Karstädt (Karstädt-Perleberg o.k.)	Da die Bedeutung der Achse Lenzen-Karstädt ab 2008 nicht mehr gegeben ist, wurde ein neuer Verlauf der Achse 7 vorgeschlagen: Lenzen - Lanz - Perleberg (analog der aktuellen Linie 921) mit 10 Fahrtenpaaren pro Tag als Querverbindung zwischen Lenzen und der Kreisstadt Perleberg.
		S. 18 Tabelle 2-6: Könnte die recht hohe Bedienfrequenz nach Ludwigslust zur Folge haben, dass Prignitzer Schüler die Schulen in Grabow und Ludwigslust favorisieren?	Die hohe Bedienfrequenz wird bis Groß Warnow beibehalten. Bis Ludwigslust wird die Linie nachfragegerecht weitergeführt.
		S. 39 Fahrzeualter: In Absprache mit der VGP sind hinsichtlich der derzeitigen Finanzierungsrichtlinien sind der derzeitigen Kilometerleistung ein Höchstalter von 13 Jahren festgelegt worden.	Die Aussage bzgl. des Fahrzeughöchstalters von 12 Jahren bezieht sich auf 80% der eingesetzten Busse, d.h. 20% der Fahrzeuge können älter als 12 Jahre sein. Das maximale Höchstalter beträgt 15 Jahre.

Unternehmen	Datum	Bemerkung	Abwägung
		S. 42 Fahrgastinformation: Die BO-Kraft findet in bestimmten Regionen durchaus ihre Berechtigung. In der Prignitz mit ca 99% Stammkunden wirkt es albern, permanent Haltestellen anzusagen. Bei Anfragen von unsicheren Fahrgästen muss selbstverständlich geholfen werden.	In Abhängigkeit vom Besatz mit Gelegenheitskunden soll zumindest eine akustische Ansage der nächsten Haltestelle erfolgen. Bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen ist eine (optische) Haltestellenanzeige zu integrieren.
		S. 44 Kapitel 2.8.3, Punkt c: Wichtig hier das Informieren der Eltern von Erstklässlern, um frühzeitig auf die Vorteile der Busbeförderung aufmerksam zu machen, gleichzeitig wankelmütige Eltern zu überzeugen bzw. von Vorurteilen zu befreien.	Die Bemerkung wurde an der entsprechenden Stelle im NVP aufgenommen.
		Aufgrund der Bedeutung des Fahrradtourismus für die Region, sollten zwischen Lenzen (ggf.Dömitz) - Wittenberge und entlang der Elbe liegende Dörfer (Rühstätt, Abendorf etc.) Busse verkehren, die über spezielle Halterungen für Fahrräder verfügen. Das müsste in Einklang mit regionalen Veranstaltern entsprechend vermarktet werden, um Radtourismus noch flexibler und interessanter anbieten zu können.	Bei der Achse A5 (Kapitel 2.3.2) wurde der Hinweis hinzugefügt, dass zwischen Wittenberge - Lenzen (ggf. Dömitz) bei Bedarf Busse verkehren, die über spezielle Halterungen für Fahrräder oder Fahrradanhänger verfügen und dadurch eine Fahrradmitnahme ermöglichen.
		Zur besseren Auslastung der bestehenden Busunternehmen sollten Unternehmen aus anderen Landkreisen bei der Auftragsvergabe nicht berücksichtigt werden (z.B. derzeit Linie 927 von OPR gefahren)	Dieser Forderung kann nicht nachgekommen werden, da grundsätzlich keine Unternehmen von der Auftragsvergabe ausgeschlossen werden. Ziel ist es allerdings, die Vergabe bzgl. Standort und Umlaufplanung möglichst effizient durchzuführen.
		Hinsichtlich der prognostizierten finanziellen Belastung des Aufgabenträgers ist es unerlässlich, dass die VGP ein Konzept erstellt, wie diesem Trend begegnet wird (Maßnahmen zur Erlössteigerung und Kostensenkung, zeitliche Vorgaben, Finanzplanung, Abrechnungszeiträume, Auswertungsphasen zur Vergleichbarkeit) und welche Rolle die Busunternehmen dabei spielen, so dass auch wir verpflichtet werden, diesen Prozess konstruktiv und zum Vorteil ALLER!!! zu unterstützen, und dass wir mittelfristig planen können (Schulung von Fahrpersonalen, Beschaffung der geeigneten Busgrößen etc.)	Dieser Punkt wird als selbstverständlich angenommen und ist sachlich kein Gegenstand des Nahverkehrsplans.

Unternehmen	Datum	Bemerkung	Abwägung
Prignitzer Eisenbahn GmbH Herr Kley Herr Pitzen	24.10.2007 (schriftlich)	Achse A1: Vorschlag, die Verkehrsangebote Bus und Bahn im Takt zu verschieben, da anderenfalls die Wirtschaftlichkeit des vom Kreis gewünschten Zugverkehrs gefährdet wäre.	Der Charakter einer Verbindungsfunktion Pritzwalk - Kyritz wurde entfernt, die Achse dient vorwiegend zur Schülererschließung. Die Achse stellt keinen Parallelverkehr zum SPNV dar. Die Fahrzeit mit dem SPNV ist kürzer als mit dem Bus, so dass die Abfahrtszeiten nur am Beginn der Strecke gleich sein können und eine Taktverschiebung nicht nötig ist.
		Achse A3: Direktbuslinie im Stundentakt Putlitz - Berge ist nicht erforderlich aufgrund der geringen Nachfrage. Vorschlag, eine stündliche Verbindung zwischen Putlitz und Berge aus einer Kombination von Direktfahrten, Umsteigeverbindungen und bedarfsgesteuerten Fahrten zu bilden.	Eine Verbindung zwischen dem Kleinzentrum Berge und der Kreisstadt Perleberg wird als wichtig erachtet, so dass Mindestbedienung auf dieser Relation (Berge-Perleberg) beibehalten wird. Auf dem Streckenabschnitt Berge - Putlitz ist jedoch eine geringere Anzahl an Fahrten pro Tag möglich. Ein entsprechender Hinweis wurde im NVP eingefügt (Tabelle 2-6).
		Achse A4: Um zwischen Ludwigslust und Karstädt einen Taktverkehr zu erreichen, ist eine verbindliche Abstimmung mit Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen erforderlich, da Parallelverkehre bestehen und eine entsprechende Nachfrage evtl. nicht gegeben ist.	Um Parallelverkehre zu vermeiden, wird die Achse A4 im vorgeschlagenen Takt bis Groß Warnow geführt. Der Streckenabschnitt bis Grabow bzw. Ludwigslust soll entsprechend der Nachfrage bedient werden. Ein entsprechender Hinweis wurde im NVP eingefügt (Kapitel 2.3.2)
		Achse A6: Die Direktverbindung Perleberg-Kyritz ist mit 10 Fahrtenpaaren im Vergleich zu anderen Relationen überdimensioniert, auch da eine stündliche Umsteigebeziehung über Pritzwalk vorgesehen ist.	Die Achse A6 ist ein wichtiger Zubringer nach Perleberg und stellt eine schnelle und umstiegsfreie Verbindung zwischen Perleberg und Kyritz dar. Die Beförderung mit dem SPNV über Pritzwalk ist mit Umwegen und Umstiegen verbunden. Die vorgeschlagene Taktung wird beibehalten.

Unternehmen	Datum	Bemerkung	Abwägung
		Achse A7: Vorschlag, aufgrund der höheren Nachfrage das Verkehrsangebot zwischen Lenzen - Wittenberge - Perleberg im Stundentakt zu verdichten anstatt des Angebotes Lenzen - Karstädt. Nachfragegerechte Bedienung der Strecke Lenzen - Karstädt	Da die Bedeutung der Achse Lenzen - Karstädt ab 2008 nicht mehr gegeben ist, wurde ein neuer Verlauf der Achse 7 vorgeschlagen: Lenzen - Lanz - Perleberg (analog der aktuellen Linie 921) mit 10 Fahrtenpaaren pro Tag als Querverbindung zwischen Lenzen und der Kreisstadt Perleberg. Die Strecke Lenzen - Karstädt wird mit bedarfsabhängigen Betriebsformen bedient.
		2.3.1 Punkt 3: Wie viele Fahrplankilometer umfasst der Staus quo in 2006?	Das Kalenderjahr 2006 umfasst 3.404.906 Fahrplankilometer.
		2.3.1 Punkt 9: Es kann sinnvoll sein, Parallelverkehre einzurichten, wenn sich attraktive Umsteigebeziehungen anders nicht realisieren lassen.	Die Anforderung wurde ergänzt, dass Parallelfahrten unter der Voraussetzung eines zeitlichen Versatzes ebenfalls zulässig sind.
		2.3.2 Tabelle 2-6: Stellen die angegebenen Fahrtenhäufigkeiten die Mindestbedienung für alle Streckenabschnitte dar oder addieren sich die Mindestbedienungen auf parallelen Streckenverläufen?	Wie im NVP (2.3.2) bereits festgehalten, sollten bei Linienüberlagerungen die zeitlichen Abstände zwischen den Fahrten möglichst einheitlich sein um Fahrtenhäufungen bzw. Angebotslücken zu vermeiden.
		Bitte um Bildung einer Achse Pritzwalk - Meyenburg im 2-Stunden-Takt	Da diese Strecke in erster Linie relevant für den SPNV ist, ist ein zusätzlicher Bedarf im Schülerverkehr durch die Flächenbedienung zu ergänzen.
		2.3.3: Aufgrund der touristischen Bedeutung der Region, sollten zwischen Lenzen (ggf. Dömitz) - Rühstädt ebenfalls feste Linienverläufe angeboten werden.	Auf der Relation Wittenberge - Lenzen (- Dömitz) verläuft die Achse A5. Auf den Linien des Grundnetzes soll ein vertaktetes Fahrtenangebot bereitgestellt werden. Dabei soll dies möglichst keine Unterschiede zwischen Schultagen und Schulferien aufweisen, so dass auf dieser Strecke auch außerhalb des Schülerverkehrs ein regelmäßiges Fahrtenangebot besteht (2.1.4)

Unternehmen	Datum	Bemerkung	Abwägung
		Bitte um Öffnungsklausel , die die Einführung spezieller Zubringerverkehre zum SPNV unterstützt (Bsp.: Möbelwerk Meyenburg, Falkenhagen)	Eine generelle Öffnungsklausel ist durch die nachfrageorientierte Flächenbedienung immer gegeben, daher wurde im NVP keine Änderung vorgenommen.
		2.5.1: Bitte um Streichung der Mindestumsteigezeiten	Die hier angegebenen Zeiten stellen keine Mindestumsteigezeiten dar, sondern definieren lediglich, ab wann ein Anschluss als hergestellt betrachtet werden kann.
Busreisen Braune Herr Braune	22.10.2007 (telefonisch)	keine speziellen Anregungen oder Hinweise Anmerkung, dass wahrscheinlich keine höhere Nachfrage auf Grund eines Studentaktes	
Pritzwalker Verkehrsbe- triebe (Herr Leibelt)	23.10.2007 (telefonisch)	Bitte um zukünftige Einbeziehung des Unternehmens bei der Fahrplangestaltung. Die Zusammenarbeit sollte auf diesem Gebiet verbessert werden. Bitte um Beteiligung beim weiteren Vorgehen bzgl. der Fortschreibung des NVP.	Dieser Punkt wird als selbstverständlich angenommen, ist Sache des Genehmigungsinhabers und gehört sachlich nicht in den NVP.