Nahverkehrsplan ab 2022

für den Landkreis Ostprignitz-Ruppin

U5265

Auftraggeber:
Landkreis Ostprignitz-Ruppin
Virchowstr. 14-16
16816 Neuruppin

Kontakt:
Dipl.-Ing. Christoph Gipp
T +49 30 230 809 589
Christoph.Gipp@iges.com

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin

www.iges.com

Nahverkehrsplan ab 2022
für den Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Auftraggeber:

Landkreis Ostprignitz-Ruppin
Virchowstr. 14-16
16816 Neuruppin

Kontakt:
Dezernat I - Bauen, Ordnung
und Umwelt
T +49 3391 688-1114
mobilitaet@opr.de

Auftragnehmer:

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

Kontakt:
Bereich Mobilitätsberatung
Christoph Gipp
T +49 30 230 809 589
Christoph.Gipp@iges.de

Autoren
Christoph Gipp
Philip Guszahn

Dokumentenversion
Stand 14. Oktober 2021

Inhalt

Zusammenfassung **12**

1. Politische Zielstellungen und Rahmenbedienungen **14**
1.1 Rechtliche Grundlage und Inhalte des NVP **14**
1.2 Verkehrspolitische Zielsetzungen **14**
1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben **16**
1.3.1 Rechtlicher Rahmen für den kommunalen ÖPNV 16
1.3.2 Rahmenvorgaben für die Schülerinnen- und Schülerbeförderung 18
1.3.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung 19
1.3.4 Rahmenvorgaben aus weiteren flankierenden Planungen und Konzepten 24

2. Angebots-, Nachfrage- und Strukturdatenentwicklung **26**
2.1 Struktur- und Bestandsanalyse **26**
2.1.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen 26
2.1.2 Bevölkerungsentwicklung 27
2.1.3 Wirtschaftsstrukturelle Situation 30
2.1.4 Tourismus & Freizeit 32
2.1.5 Schulstandorte 33
2.1.6 Verflechtungen in der Schülerinnen- und Schülerbeförderung 35
2.1.7 Verflechtung von Beschäftigten im Landkreis Ostprignitz-Ruppin (Pendelnde) 37
2.2 Derzeitiges Angebot im Öffentlichen Verkehr **41**
2.2.1 Verkehrsangebot im SPNV 41
2.2.2 Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) 43
2.2.3 Fernbuslinienverkehr 43
2.2.4 Verkehrsangebot im kommunalen ÖPNV 43
2.2.5 Fahrzeugeinsatz im kommunalen ÖPNV 45
2.2.6 Übersicht über Liniennetz und Angebotsformen 45
2.2.7 Rufbus / Bedarfsverkehre 48
2.2.8 Alternative Mobilitätsangebote (Carsharing, Bikesharing, E-Tretroller/E-Scooter, Mitfahrplattformen) 49
2.3 Verkehrsinfrastruktur **49**
2.3.1 Übergeordnete Verkehrsinfrastruktur 49
2.3.2 Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte 51
2.4 Stärken und Schwächen des kommunalen ÖPNV **54**
2.4.1 Bilanz NVP ab 2015 54
2.4.2 Handlungsbedarf aus Sicht des derzeitigen Verkehrsangebots 55
2.4.3 Handlungsbedarf aus Sicht der kreisangehörigen Kommunen 56

3. Mobilitätsnachfrage **59**
3.1 Modal Split, Verkehrsaufkommen MIV und einzelne Mobilitätskennwerte **59**
3.1.1 Verkehrsverhalten und Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) 59

3.1.2 Pkw-Bestand und Motorisierung 60
3.2 Prognose der Bevölkerungs- und Schulentwicklung 61
3.2.1 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung mit Berücksichtigung relevanter Altersgruppen 61
3.2.2 Entwicklung der Schülerinnen- und Schülerzahlen und Schulstandorte im Landkreis Ostprignitz-Ruppin 63
3.3 Entwicklung des Fahrgastaufkommens im kommunalen ÖPNV 64
3.3.1 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im kommunalen ÖPNV 64
3.3.2 Prognostizierte Entwicklung der Fahrgastnachfrage im kommunalen ÖPNV (Status quo-Prognose mit Zielhorizont 2030) 65

4. Angebots- und Qualitätsvorgaben für den kommunalen ÖPNV 67
4.1 Elemente des Angebotskonzeptes 67
4.2 Vorgaben zur Erschließungsqualität 68
4.2.1 Sicherung der räumlichen Mindesterschließung 69
4.2.2 Haltestelleneinzugsbereiche 69
4.3 Vorgaben zur Angebotsqualität 70
4.3.1 Netzhierarchie für das Netz des kommunalen ÖPNV 70
4.3.2 Verbindungsrelationen im Hauptnetz I 73
4.3.3 Verbindungsrelationen im Hauptnetz II 74
4.3.4 Verbindungsrelationen im Stadtverkehr 75
4.3.5 Verbindungsrelationen im Ergänzungsnetz 76
4.3.6 Verbindungsrelationen im Tourismusnetz 76
4.3.7 Mindestbedienvorgaben in den Netzebenen 76
4.4 Vorgaben für die Schülerinnen- und Schülerbeförderung und die Anbindung von Schulstandorten 79
4.5 Einsatz flexibler Bedienformen im kommunalen ÖPNV 80
4.6 Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem kommunalen ÖPNV 82

5. Qualitätskonzept 85
5.1 Vorgaben zur Vernetzungsqualität: Anschlüsse und Verknüpfungspunkte 85
5.1.1 Grundsätze zur Vernetzung von öffentlicher Mobilität 85
5.1.2 Anschlusssicherung und Anschlussqualität 86
5.1.3 Verknüpfungspunkte im Landkreis und außerhalb des Landkreises 87
5.1.4 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad 88
5.1.5 Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV 90
5.2 Infrastrukturqualität Haltestellen 90
5.3 Strategie zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV 94
5.3.1 Rechtsgrundlagen 94
5.3.2 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit 95
5.3.3 Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit 99
5.4 Fahrzeugqualität 101

5.5 Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst 104
5.6 Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität 105
5.6.1 Anwendung VBB-Tarif 105
5.6.2 Weiterentwicklung des VBB-Tarifs 105
5.6.3 Anforderungen an den Vertrieb von Fahrausweisen 106
5.6.4 Einheitliches Marketing 107
5.7 Qualität der Fahrgastinformation 107
5.7.1 Fahrplankommunikation 107
5.7.2 Echtzeitinformationen 108
5.7.3 Informationen in den Fahrzeugen 108
5.7.4 Information an den Haltestellen 108
5.7.5 Störungsinformationen 109
5.8 Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg 109
5.9 Anforderungen und Maßnahmen in Notfällen 110

6. Zielkonzept zur Angebotsentwicklung 111
6.1 Maßnahmen zur Entwicklung des Schienenverkehrs 111
6.1.1 Prüfung der Streckenreaktivierung Ruppiner Kreisbahn 111
6.1.2 Prüfung Verlängerung der Regionalbahn RB 55 bis zum Haltepunkt Werder bei Neuruppin 111
6.1.3 Prüfung Angebotsverbesserung und Verlängerung der Regionalbahn RB 73/74 112
6.1.4 Sicherung von Eisenbahninfrastrukturen und gewidmeten Trassen 112
6.1.5 Barrierefreier SPNV 112
6.2 Maßnahmen zur Entwicklung des kommunalen ÖPNV 113
6.2.1 Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit 113
6.2.2 Prüfung der Aufwertung von Verbindungsrelationen 113
6.2.3 Prüfung der Einführung von On Demand-Verkehren (flexible Bedienformen) 114
6.2.4 Weiterentwicklung touristischer Verkehre zur Anbindung touristischer Schwerpunkte 115
6.2.5 Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfung 116
6.2.6 Prüfaufträge und Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Erschließung im Kreisgebiet 117
6.2.7 Weiterentwicklung von Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsstationen 118

7. ÖPNV-Management: Organisation, Steuerung, Investition und Finanzierung 121
7.1 ÖPNV-Management 121
7.1.1 Aufgabenträgerorganisation und Koordination 121
7.1.2 Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation 122
7.2 Qualitätssteuerung und Qualitätscontrolling sowie Berichtswesen (inkl. Datenbereitstellung) 123

7.3 Linienbündel und vorgesehene Form der Leistungsvergabe 125
7.4 Entwicklungsbedingungen und Finanzierungsrahmen des kommunalen ÖPNV 126
7.4.1 Finanzierungssystematik für den kommunalen ÖPNV 126
7.4.2 Kostenschätzung Mehrbedarf zur Umsetzung der Mindestbedienvorgaben 128
7.4.3 Kostenschätzung Mehrbedarf zur Umsetzung der Prüfaufträge sowie des Tourismusnetzes 130
7.4.4 Finanzierung touristischer Verkehre 130
7.4.5 Anforderungen an das Land Brandenburg 131
7.4.6 Finanzierung von Maßnahmen des kommunalen ÖPNV oberhalb der Mindestbedienung 131
7.5 Investitionsbedarf 132
7.5.1 Finanzbedarf für Investitionen der kreisangehörigen Kommunen 132
7.5.2 Investiver Mitteleinsatz für den kommunalen ÖPNV 133

Abbildungen 7
Tabellen 8
Abkürzungsverzeichnis 10
Literaturverzeichnis 135

Abbildungen

Abbildung 1:	Zentrale Orte, Raumkategorien und Verwaltungsgliederung im Landkreis Ostprignitz-Ruppin	21
Abbildung 2:	Ämter und amtsfreie Kommunen im Landkreis Ostprignitz-Ruppin	27
Abbildung 3:	Einwohnerdichte im Landkreis Ostprignitz-Ruppin	28
Abbildung 4:	Gewerbegebiete im Landkreis Ostprignitz-Ruppin	31
Abbildung 5:	Schulstandorte der allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Ostprignitz-Ruppin im Schuljahr 2020/2021	34
Abbildung 6	Quelle-Ziel-Beziehungen zwischen den Schulstandorten und Wohnorten der Schülerinnen und Schüler	36
Abbildung 7:	Einpendelnde in den Landkreis Ostprignitz-Ruppin	38
Abbildung 8:	Auspendelnde aus dem Landkreises Ostprignitz-Ruppin	39
Abbildung 9:	Pendelnde innerhalb des Landkreises Ostprignitz-Ruppin	40
Abbildung 10:	Entwicklung Leistungsparameter der ORP (Jahres-Ist-Leistung)	45
Abbildung 11:	Status quo Liniennetz und bisherige Netzhierarchie im Landkreis Ostprignitz-Ruppin (Übersicht)	46
Abbildung 12:	Derzeitige Produkte des ÖPNV	47
Abbildung 13:	Übergeordnete Straßen- und Schieneninfrastruktur im Landkreis Ostprignitz-Ruppin	50
Abbildung 14:	Erschließung im Landkreis Ostprignitz-Ruppin auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen	53
Abbildung 15:	Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)	59
Abbildung 16:	Entwicklung des Motorisierungsgrades 2014 bis 2019	61
Abbildung 17:	Entwicklung der Schülerinnen- und Schülerzahlen im Landkreis Ostprignitz-Ruppin	64
Abbildung 18:	Ebenen zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im kommunalen ÖPNV	68
Abbildung 19:	Netzebenen im Landkreis Ostprignitz-Ruppin	71
Abbildung 20:	Netzebenen im Landkreis Ostprignitz-Ruppin	73
Abbildung 21:	Mögliche flexible Bedienformen für den Landkreis Ostprignitz-Ruppin	81
Abbildung 22:	Regelungsbereiche des Qualitätskonzepts	85

Abbildung 23: Vorschlag für mögliche Pilotregionen zur Umsetzung von On Demand-Verkehren 115

Abbildung 24: Wesentliche Ziele von Mobilitätsstationen 119

Abbildung 25: Finanzierungsgrundsätze für den kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg 128

Tabellen

Tabelle 1: Maßnahmen des LNVP zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs 23

Tabelle 2: Bevölkerung im Landkreis Ostprignitz-Ruppin 2019 sowie Veränderung gegenüber 2015 29

Tabelle 3: Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Ostprignitz-Ruppin 30

Tabelle 4: Entwicklung Gästeankünfte 2014 bis 2019 im Landkreis Ostprignitz-Ruppin 33

Tabelle 5: Schulen sowie Schülerinnen- und Schülerzahlen im Landkreis Ostprignitz-Ruppin Schuljahr 2020/2021 33

Tabelle 6: Top 20 der aufkommensstärksten Pendelndenbeziehungen im Landkreis Ostprignitz-Ruppin 41

Tabelle 7: Status quo SPNV-Angebote 2020 im Landkreis Ostprignitz-Ruppin 42

Tabelle 8: Planung SPNV-Angebote ab 2022 im Landkreis Ostprignitz-Ruppin 42

Tabelle 9: Verkehrsunternehmen und Liniengenehmigungen inkl. Laufzeit im Landkreis Ostprignitz-Ruppin 44

Tabelle 10: Wesentliche Verknüpfungspunkte des ÖPNV im Landkreis Ostprignitz-Ruppin im Status Quo 51

Tabelle 11: Bilanzielle Bewertung der Maßnahmen des NVP ab 2015 54

Tabelle 12: Hinweise sowie Defizite des ÖPNV aus Sicht der kreisangehörigen Kommunen (zusammenfassende Auswahl) 56

Tabelle 13: Bestand an zugelassenen Pkw in den Ämtern und amtsfreien Kommunen des Landkreises Ostprignitz-Ruppin 60

Tabelle 14: Bevölkerungsprognose im Landkreis Ostprignitz-Ruppin 62

Tabelle 15: Altersstruktur und Altersstrukturprognose der Bevölkerung im Landkreis Ostprignitz-Ruppin 63

Tabelle 16: Entwicklung des Fahrgastaufkommens im Landkreis Ostprignitz-Ruppin 64

Tabelle 17:	Haltestelleneinzugsbereiche zur Sicherung der räumlichen Mindesterschließung	69
Tabelle 18:	Verbindungsrelationen der Netzebene Hauptnetz I	74
Tabelle 19:	Verbindungsrelationen der Netzebene Hauptnetz II	74
Tabelle 20:	Verbindungsrelationen im Stadtverkehr	75
Tabelle 21:	Verbindungen der Netzebene „Tourismusnetz“	76
Tabelle 22:	Mindestbedienvorgaben Hauptnetz I und II	77
Tabelle 23:	Mindestbedienqualität in den Stadtverkehren	78
Tabelle 24:	Abgrenzung Bedienformen im kommunalen ÖPNV und alternative Angebotsformen	81
Tabelle 25:	Wichtige Verknüpfungspunkte mit dem kommunalen ÖPNV des Landkreises Ostprignitz-Ruppin	88
Tabelle 26:	Haltestellenkategorien nach Ein- und Aussteigendenzahlen	91
Tabelle 27:	Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie	92
Tabelle 28:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV	96
Tabelle 29:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunfts- und Informationssystemen	98
Tabelle 30:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen	99
Tabelle 31:	Maßnahmenplan zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit	101
Tabelle 32:	Linienbündel mit Linienzuordnung und Laufzeitende der Linien-genehmigung	125
Tabelle 33:	Jährliche Kostenauswirkungen Hauptnetz I und II sowie Stadtverkehre zur Erreichung des Zielniveaus	129
Tabelle 34:	Jährliche Kostenauswirkungen zur Umsetzung Prüfaufträge und Tourismusnetz	130
Tabelle 35:	Investitionsbedarfe der Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden im Landkreis Ostprignitz-Ruppin	133
Tabelle 36:	Verwaltungsstruktur im Landkreis Ostprignitz-Ruppin	140
Tabelle 37:	Angebotsumfang SPNV im Landkreis Ostprignitz-Ruppin	141
Tabelle 38:	Angebotsumfang im Landkreis Ostprignitz-Ruppin	143
Tabelle 39:	Schülerinnen- und Schülerzahlen zum Stand Schuljahr im Landkreis Ostprignitz-Ruppin 2020/2021.	169

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
Abs.	Absatz
AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
AöR	Anstalt öffentlichen Rechts
Art.	Artikel
B	Bundesstraße
B+R	Bike and Ride
BAB	Bundesautobahn
BbgBGG	Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz)
BbgSchulG	Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz)
BE	Berlin
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BKG	Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
BU	Berliner Umland
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe - AöR -
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EG	Europäische Gemeinschaft
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz)
EU	Europäische Union
HANS	Hanseatische Eisenbahn GmbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
KAG BB	Kommunalabgabengesetz für das Land Brandenburg
LEP HR	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg
LEP2007pro	Landesentwicklungsprogramm 2007 der Länder Berlin und Brandenburg
LNVP BB	Landesnahverkehrsplan Brandenburg
MiD	Mobilität in Deutschland
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg
MIV	Motorisierter Individualverkehr

Abkürzung	Erläuterung
NEB	Niederbarnimer Eisenbahn AG
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ODEG	Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG BB	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
ÖPNVFV	Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung)
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)
SAE	Small Area Estimation
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrserhebungen
SVZ	Schwachverkehrszeit
üÖPNV	Übriger öffentlicher Personennahverkehr (= kommunaler ÖPNV)
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VO	Verordnung
VVBV	Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren
VVPlusBus	Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren
WMR	Weiterer Metropolraum
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Zusammenfassung

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin schreibt in seiner Funktion als Aufgabenträger des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) den bisherigen Nahverkehrsplan (NVP) für den Zeitraum ab 2022 fort.

Der NVP baut auf einer Analyse der soziodemografischen, strukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen sowie der zu erwartenden Entwicklungen des Mobilitätsbedarfs auf. Darin werden die Vorstellungen des Landkreises Ostprignitz-Ruppin zur Art, Umfang und Qualität einer ausreichenden Verkehrsbedienung des kommunalen ÖPNV (Busverkehr) als Aufgabe der Daseinsvorsorge beschrieben. Die in den letzten Jahren angestoßenen Prozesse zur konsequenten Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots und der ÖPNV-Infrastruktur werden als Ausgangspunkt der Fortschreibung aufgenommen.

Die Sicherstellung des kommunalen ÖPNV ist dabei eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe des Landkreises Ostprignitz-Ruppin, so dass die Umsetzung u.a. an die Verfügbarkeit der erforderlichen finanziellen Mittel gekoppelt ist.

Weiterentwicklung des Busangebots

Im vorliegenden NVP werden Mindesterschließungs- und Mindestbedienvorgaben für den Bedienungsumfang der Busverkehre ausgeweitet und präzisiert. So wird zur verstärkten Anbindung und Erschließung des ländlichen Bereichs des Landkreises das Hauptnetz durch die Einführung einer Netzebene Hauptnetz II ausgeweitet. Dabei wird gleichzeitig eine stärkere Orientierung der räumlichen Mindesterschließungsvorgaben an echten Wegelängen und -zeiten anstelle theoretischer Haltestelleneinzugsradien umgesetzt.

Die verschiedenen Netzebenen bilden ein integrales Netz, das zur Erschließung des gesamten Landkreises ineinandergreift und aufeinander aufbaut. Die Netzebenen Hauptnetz I und II werden dabei als höherwertige Verbindungen durch das Ergänzungsnetz erweitert, das die Feinerschließung und Zubringerfunktion zu den übergeordneten Netzebenen sowie die Sicherstellung der Leistungen in der Schülerbeförderung übernimmt.

Konkrete Handlungsschwerpunkte sind die Sicherstellung und Verbesserung der ÖPNV-Erschließung und Verkehrsträgervernetzung. Wichtig ist dabei eine gesamthafte Betrachtung von Mobilität und Verkehr, so dass der vorliegende NVP zum einen konsequent auf eine verkehrsträgerübergreifende Sichtweise und zum anderen auf ein verkehrliches Gesamtsystem des Landkreises ausgerichtet ist.

Daraus resultiert Handlungsbedarf z.B. in der intermodalen Verknüpfung sowohl innerhalb des ÖPNV aber auch zu den anderen Verkehrsträgern wie MIV, Fahrrad und Sharing-Systemen.

Anforderungen an die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs

Obwohl der Landkreis Ostprignitz-Ruppin nicht Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist, formuliert der NVP ein klares Anforderungsprofil an die erforderliche Weiterentwicklung.

Angebotsverdichtungen werden für die Regionalbahnen RB 73/74 an das Land Brandenburg adressiert. Dabei sind mindestens folgende Prämissen zu berücksichtigen:

- Einheitliche Taktung auf der gesamten Verbindungsrelation Neustadt (Dosse) – Kyritz – Pritzwalk
- Erhöhung des Angebotsumfangs am Wochenende
- Ausweitung der Bedienzeiten in den Abendstunden
- Modernisierung der Infrastruktur des Streckenabschnitts Kyritz – Pritzwalk

Darüber hinaus sollten Möglichkeiten der Durchbindung von Zugfahrten nach Berlin bzw. Nauen geprüft werden.

Der Landkreis spricht sich dafür aus, dass gewidmete Trassen und Eisenbahninfrastrukturen erhalten bleiben und damit zukünftige etwaige Reaktivierungen nicht erschwert werden.

Handlungsschwerpunkt im Bereich Infrastruktur: Umsetzung der Barrierefreiheit

Zur Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen zum Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV definiert der NVP konkretisierte Vorgaben an die barrierefreie Gestaltung der Systembestandteile Fahrzeuge, Haltestellen, Informationssysteme sowie an den Betrieb und Service. Als begleitender Prozess wurden bereits umfangreiche dazu erforderliche Datengrundlagen erarbeitet. Ziel ist, das System ÖPNV für alle Nutzer barrierefrei zu gestalten.

1. Politische Zielstellungen und Rahmenbedienungen

1.1 Rechtliche Grundlage und Inhalte des NVP

Das ÖPNVG BB bildet die rechtliche Grundlage des vorliegenden Nahverkehrsplans des Landkreises Ostprignitz-Ruppin für den Zeitraum ab 01.01.2022.

Das ÖPNVG BB regelt den öffentlichen Personennahverkehr auf Schienen, Straßen und Gewässern. Dies beinhaltet sowohl den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch den übrigen öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV).

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

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

Mit der Erarbeitung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum ab 2022 nutzt der Landkreis Ostprignitz-Ruppin als Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV die Möglichkeit, entsprechend § 8 ÖPNVG BB einen Nahverkehrsplan u.a. mit folgenden Inhalten aufzustellen:

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

1.2 Verkehrspolitische Zielsetzungen

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

- Die Sicherstellung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.

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

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

Die zentrale Bedeutung von Mobilität und Erreichbarkeit nimmt im Landkreis Ostprignitz-Ruppin dabei weiterhin stetig zu. Über die oben genannten gesetzlichen Vorgaben hinaus definiert der Landkreis Ostprignitz-Ruppin daher folgende **verkehrspolitische Zielsetzungen**, die zu einer Verbesserung der Mobilitätsversorgung der Bevölkerung im gesamten Landkreis beitragen sollen.

- Stetige Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr durch eine angebotsorientierte Gestaltung des ÖPNV-Systems,
- Unterstützung klimapolitischer Ziele durch das Bestreben nach Einsatz schadstoffarmer und im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel auch emmissionsfreier Antriebe,
- Definition landkreisweiter Mindestbedienstandards zur Sicherung des Ziels der Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr, der klimapolitischen Ziele und der Erreichbarkeit auch im ländlichen Raum,
- Stärkung der regionalen Zentren,
- Verbesserung der multimodalen Vernetzungen von Schienen- und Busverkehr sowie mit dem MIV und dem Radverkehr durch verknüpfende Infrastrukturen und Systeme zur Anschlusssicherung,
- Einsatz bedarfsgesteuerter flexibler Verkehrsangebote in Räumen mit geringer Nachfrage,
- Sicherstellung der Angebotsqualität für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern,
- Fortsetzung der Bestrebungen zur Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV sowie
- Stärkung der ÖPNV-Anbindung relevanter Ziele des touristischen und Freizeitverkehrs.

1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben

1.3.1 Rechtlicher Rahmen für den kommunalen ÖPNV

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

- Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste,
- Verordnung (EU) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates,
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1960), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822),
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG BB) vom 26. Oktober 1995 (GVBl.I/95, [Nr. 20], S.252), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. Dezember 2017 (GVBl.I/17, [Nr. 30]),
- Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S.1467,1468), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 10. Juli 2018 (BGBl. I S.1117),

- Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz - BbgBGG) vom 11. Februar 2013 (GVBl.I/13 [Nr. 05]), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (GVBl.I/18, [Nr. 38], S.16).

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

- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 14. Juli 2020 (BGBI. I S. 1683),
- Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S.100), zuletzt geändert durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBI. I S.1328),
- Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung- ÖPNVFV)) vom 03. Januar 2005 (GVBl.II/05, [Nr. 02], S.42), zuletzt geändert durch Verordnung vom 18. Januar 2018 (GVBl.II/18, [Nr. 4]),
- Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren (VVBV) vom 12. Dezember 2013 (ABl./14, [Nr. 01], S.3), zuletzt geändert durch Erlass des MIL vom 8. Juni 2017 (ABl./17, [Nr. 27], S.606),
- Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (VVPlusBus).

Im September 2015 haben sich Bund und Länder darauf geeinigt, die Regionalisierungsmittel bis zum Jahr 2030 fortzuschreiben. Die Mittel wurden ab 2016 auf jährlich acht Milliarden Euro erhöht und in den Folgejahren jährlich mit einer Rate von 1,8 % dynamisiert.

Die Aufteilung der Mittel auf die Bundesländer erfolgt nach dem „Kieler Schlüssel“ (Verteilung des Geldes nach Einwohnerzahl und Zugkilometern), auf den sich die Länder im Oktober 2014 geeinigt hatten.

Durch die Einbeziehung der Einwohnerzahlen erhalten die ostdeutschen Länder mittelfristig sinkende Mittel. Bei einem Bund-Länder-Spitzengespräch wurde am 16. Juni 2016 eine Einigung erzielt. Demnach wird der Bund die Mittel um jährlich 200 Millionen Euro aufstocken, womit die ostdeutschen Länder ihr Verkehrsangebot nicht einschränken müssten.

Während sich Bund und Länder Ende September 2015 auch auf eine Fortführung des Bundesprogramms der Gemeindeverkehrsfinanzierung (Bundes-GVFG) im bisherigen Umfang nach 2019 verständigt haben, gibt es für die 2019 auslaufende Förderung nach dem EntflechtG keine einheitliche Folgeregelung. Das Land Brandenburg hat daher 2018 im Finanzplan des Landes Brandenburg für die Jahre 2018

bis 2022 festgelegt, dass die Förderung von Investitionen in den SPNV und kommunalen ÖPNV nach Außerkrafttreten des EntflechtG ab 2020 aus Landesmitteln erfolgen soll[1].

1.3.2 Rahmenvorgaben für die Schülerinnen- und Schülerbeförderung

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin ist Träger der Schülerinnen- und Schülerbeförderung und als solcher ist eine weitere wesentliche rechtliche Grundlage für den Nahverkehrsplan das Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz - BbgSchulG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 02. August 2002 (GVBl.I/02, [Nr. 08], S.78), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (GVBl.I/18, [Nr. 35], S.15) berücksichtigt.

Der Sicherstellung der Schülerinnen- und Schülerbeförderung kommt als integraler Bestandteil des kommunalen ÖPNV-Angebots im Landkreis Ostprignitz-Ruppin eine besondere Bedeutung zu.

Schülerbeförderungssatzung

Entsprechend § 112 BbgSchulG ist der Landkreis Ostprignitz-Ruppin Träger der Schülerinnen- und Schülerbeförderung und hat dies in eigener Verantwortung durch Satzung zu regeln. Im Landkreis Ostprignitz-Ruppin wird dies durch die „Satzung für die Schülerbeförderung im Landkreis Ostprignitz-Ruppin“ vom 03.06.2020, zuletzt geändert am 22.06.2021, umgesetzt.

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin stellt allen anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schülern einen kostenfreien Fahrausweis mit einer Gültigkeit für den gesamten Landkreis zur Verfügung, der auch für Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln außerhalb und unabhängig von Unterrichtsveranstaltungen genutzt werden kann.

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

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

---

[1] Vgl. Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg 2018.

Schulentwicklungsplanung des Landkreises Ostprignitz-Ruppin für die Jahre 2017 – 2022

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

Die aktuelle Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung des Landkreises Ostprignitz-Ruppin für den Planungshorizont 2017 bis 2022 wurde auf Basis der von den landkreisangehörigen Kommunen sowie den Schulträgern von Schulen in öffentlicher und freier Trägerschaft zur Verfügung gestellten Daten aufgestellt. Der Schulentwicklungsplan weist das bestehende Schulnetz sowie den künftigen Schulbedarf aus.

1.3.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung

Landesentwicklung

Am 1. Juli 2019 ist auf Grundlage der Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) vom 29. April 2019 der neue Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg in Kraft getreten.

Der LEP HR konkretisiert als überörtliche und zusammenfassende Planung die Grundsätze der Raumordnung des am 1. Februar 2008 in Kraft getretenen Landesentwicklungsprogramms 2007 (LEPro 2007) und setzt einen Rahmen für die künftige räumliche Entwicklung in der Hauptstadtregion.

Im LEP HR sind die Grundsätze der übergeordneten, überörtlichen und fachübergreifenden Planung für die räumliche Entwicklung in der Hauptstadtregion definiert. Er schreibt ein System Zentraler Orte sowie Vorgaben zur Sicherung der großräumigen und überregionalen Erreichbarkeiten und Verkehrsverbindungen fest.

Der LEP HR weist **Wittstock/Dosse, Kyritz und Neuruppin als Mittelzentren aus**, wobei Wittstock/Dosse und Pritzwalk im angrenzenden Landkreis Prignitz ein Mittelzentrum in Funktionsteilung bilden. Zusätzlich wurden in der Satzung über den Regionalplan Prignitz-Oberhavel vom 08. Oktober 2020 die Kommunen Fehrbellin, Lindow (Mark), Neustadt (Dosse), Rheinsberg und Wusterhausen/Dosse als Grundfunktionale Schwerpunkte festgelegt (vgl. Abbildung 1). Die dem Landkreis Ostprignitz-Ruppin nächstgelegenen Oberzentren sind die **Städte Potsdam und Brandenburg an der Havel** sowie die Metropole **Berlin**

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

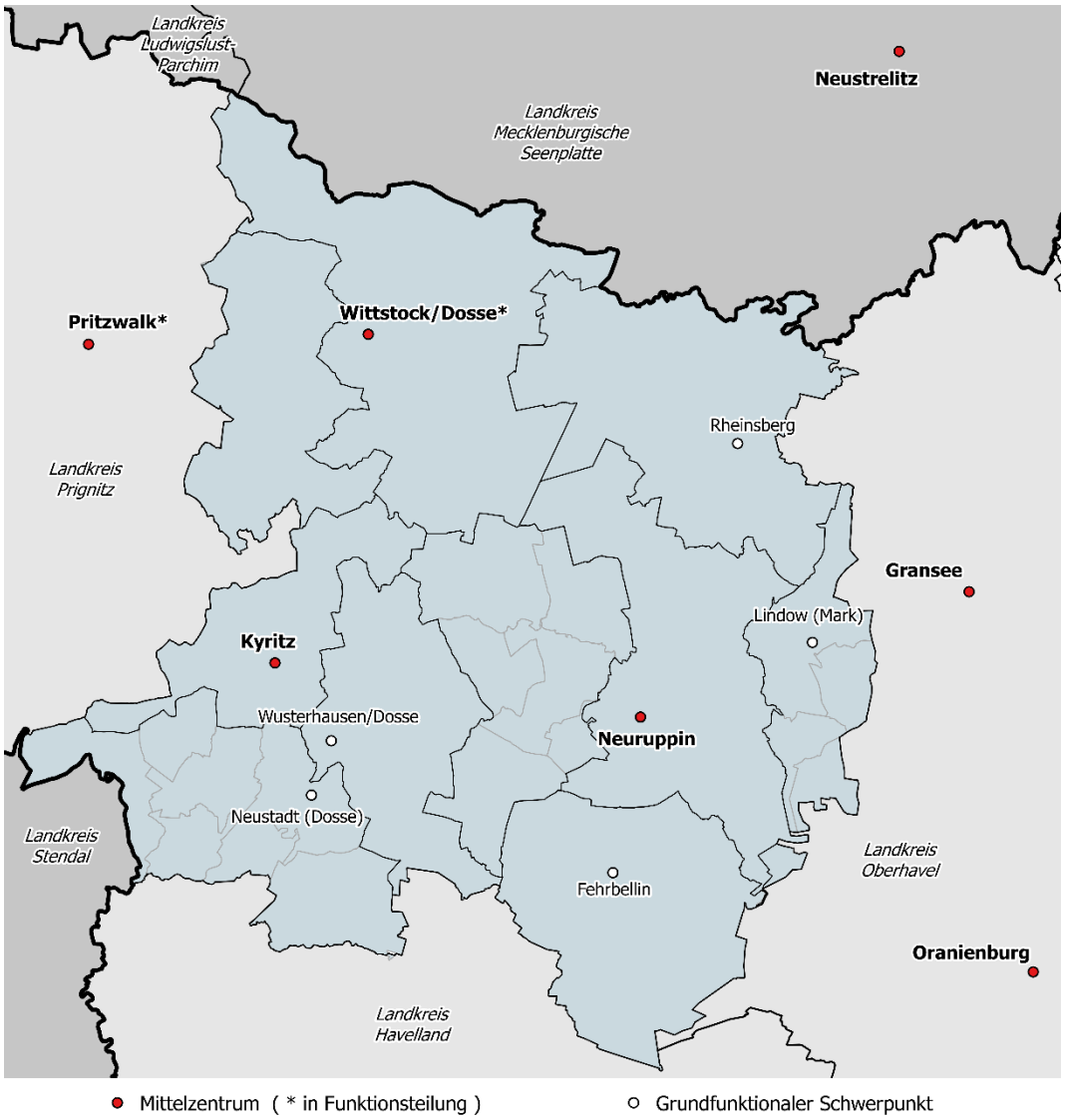
- Erreichbarkeit Mittelzentren von den Wohnstandorten mit dem ÖPNV: ≤ 45 Minuten
- Erreichbarkeit Oberzentren von den Wohnstandorten mit dem ÖPNV: ≤ 90 Minuten

- Erreichbarkeit benachbarter Mittelzentren mit dem ÖPNV: ≤ 65 Minuten
- Erreichbarkeit benachbarter Oberzentren mit dem ÖPNV: ≤ 150 Minuten
- Erreichbarkeit von Berlin aus den Ober- und Mittelzentren des WMR in einer Fahrzeit von bis zu 60 Minuten im Schienenverkehr

Die Erreichbarkeit von Berlin aus den Mittelzentren innerhalb von 90 Minuten wird durch das bestehende Angebot im SPNV und kommunalen ÖPNV abgesichert. Die Erreichbarkeit zwischen den Mittelzentren ist ebenfalls innerhalb der geforderten Werte sichergestellt.

Im LEP HR wird die Hauptstadtregion, die sich aus den Ländern Berlin und Brandenburg zusammensetzt, in verschiedene Strukturräume gegliedert. Es wird nach den drei Strukturräumen Berlin (BE), Berliner Umland (BU) sowie Weiterer Metropolraum (WMR) unterschieden. Die Kommunen des Landkreises Ostprignitz-Ruppin gehören dem Strukturraum WMR an (überwiegend ländlich strukturiert).

Abbildung 1: Zentrale Orte, Raumkategorien und Verwaltungsgliederung im Landkreis Ostprignitz-Ruppin



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2019.
Datengrundlage: LEP HR 2019 und ReP GSP 2020.

Mobilitätsbezogene Ziele der Landesentwicklungsplanung

Der vorliegende NVP berücksichtigt weiterhin folgende Grundsätze und Ziele:

- Mittelzentren als ÖPNV-Knotenpunkte (Schnittstellen zwischen Schienenverkehr und kommunalem ÖPNV),
- Sicherstellung einer ÖPNV-Anbindung von Siedlungsnutzungen und regional bedeutsamen Versorgungsschwerpunkten,
- Sicherstellung einer angemessenen Bedienungsqualität des ÖPNV zur Erreichbarkeit der Ziele des zentralörtlichen Systems auch für nicht-motorisierte Bevölkerungsteile,

- Sicherstellung der Verbindungsqualitäten und der Erreichbarkeiten als Voraussetzungen für die Gestaltung eines attraktiven ÖPNV bzw. die Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsangebote,
- Vorrangige Stärkung des ÖPNV zur Reduzierung der Belastungen durch den Straßenverkehr sowie zur Sicherung der Erreichbarkeit auch für nicht-motorisierte Bevölkerungsgruppen (insbesondere auch die zunehmende Zahl älterer Menschen),
- Ermöglichung einer guten Zugänglichkeit zu ÖPNV-Angeboten zur Minderung der Abhängigkeit vom MIV.

Landesnahverkehrsplan Brandenburg

Die ausreichende Bedienung im SPNV im Landkreis Ostprignitz-Ruppin ist laut § 3 Absatz 1 ÖPNVG BB grundsätzlich Aufgabe des Landes Brandenburg. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg erstellt auf Grundlage von § 7 ÖPNVG BB alle fünf Jahre einen aktualisierten Landesnahverkehrsplan (LNVP). Dieser enthält unter anderem Zielstellungen zur Gestaltung der landesbedeutsamen Netz- und Linienentwicklung insbesondere für den SPNV. Der aktuell gültige Landesnahverkehrsplan des Landes Brandenburg gilt für den Zeitraum 2018 bis 2022[2].

Daneben werden Zielkonzepte zur Weiterentwicklung des integrierten Verkehrssystems, z.B. zur Verbesserung eines abgestimmten Verkehrsangebotes zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV sowie zum Anschlussmanagement Bahn/Bus, definiert.

Der LNVP weist u.a. die in Tabelle 1 dargestellten und für den NVP relevanten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs aus.

[2] Vgl. MIL 2018.

Tabelle 1: Maßnahmen des LNVP zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs

Maßnahmenkategorie	Maßnahmen
Anschlussmanagement Bahn-Bus	◆ Übergangszeiten von bis zu maximal 15 Minuten ◆ Angebot einer ausreichenden Anzahl von verknüpften Fahrten zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV (mindestens acht verknüpfte Fahrten pro Tag) ◆ Fahrtenangebot mindestens im Zeitraum von 6 Uhr bis 19 Uhr ◆ Einsatz von Rechnergestützten Betriebsleitsystemen (RBL) zur Überwachung und Sicherung von Anschlüssen (VBB-Datendrehscheibe zum verkehrsunternehmensübergreifenden Austausch von Ist-Daten zur Anschlussüberwachung/-sicherung)
Angebotsnachsteuerung ab 2018	◆ Probeweiser ganzjähriger Betrieb der RB 54 nach Rheinsberg (mit flankierenden kommunalen Maßnahmen) ◆ Taktverdichtung Berlin - Nauen HVZ
Neue Linienführung	◆ Neue Linienführung RE 2 Nauen - Cottbus; Übernahme des Nordostastes in Richtung Wittenberge und Wismar durch die neue Linie RE 8
Neue Linie	◆ Neue Linie RE 8a Wismar - Wittenberge - Berlin - BER ◆ Neue Linie RE 8b Berlin - Elsterwerda/Finsterwalde (nach Inbetriebnahme Dresdner Bahn Durchbindung der Linie auf Laufweg Wismar - Wittenberge - Elsterwerda/Finsterwalde)
Projekt i2030	◆ Korridor PrignitzExpress / Velten (Einbindung Regionalverkehr über die Kremmener Bahn / S-Bahn nach Velten)

Quelle: MIL 2018.

Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg

Anfang Februar 2017 beschloss das Kabinett die Mobilitätsstrategie 2030 zur Sicherung der Mobilität im Land Brandenburg, deren Fokus auf der Stärkung des umweltfreundlichen Verkehrs, insbesondere des SPNV, liegt.

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

Die Mobilitätsstrategie zielt u.a. auf einen einheitlichen Takt im Nahverkehr auf der Schiene und auf die Stärkung des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs gegenüber dem MIV ab. Der Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehr soll bis 2030 von bisher 47 % (2008) auf mehr als 50 % angehoben werden.

Die acht Kernziele der Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg lauten:

- Die Europäische Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg mobilisieren,
- Mobilität in allen Landesteilen bedarfsgerecht sichern,
- Mobilität als aktive Wachstums- und Strukturpolitik ausgestalten,
- Infrastrukturen bedarfsgerecht anpassen, erhalten und entwickeln,
- Zielgruppen- und bedürfnisgerechte Mobilität sichern,
- Mobilität umweltfreundlich gestalten,

- Digitalisierung nutzen, Mobilitätslösungen kommunizieren und vernetzen,
- Mobilität sozial gerecht und verkehrssicher gestalten.[3]

1.3.4 Rahmenvorgaben aus weiteren flankierenden Planungen und Konzepten

Neben Aspekten der Raumordnung und Bauleitplanung liegen weitere Rahmen- und Einzelplanungen vor, die als verkehrspolitische Vorgaben und Entwicklungsleitlinien zu berücksichtigen sind und Einfluss auf die Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV des Landkreises Ostprignitz-Ruppin haben bzw. haben könnten.

Mobilitätskonzept Ostprignitz-Ruppin – Mobil.Dasein.OPR

Im Jahr 2016 hat sich die Modellregion Ostprignitz-Ruppin um ein Modellvorhaben im Rahmen der BMVI-Initiative „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ beworben. Das Mobilitätskonzept soll als unterstützender Leitfaden bei der individuellen Mobilitätsentwicklung der Kommunen dienen und liegt als Beschlussfassung vor. Ziel des Modellvorhabens ist es, die Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen durch bessere Verknüpfung von Daseinsvorsorge, Nahversorgung und Mobilität zu unterstützen.

Das übergeordnete Ziel des Mobilitätskonzeptes ist die langfristige Sicherung einer erreichbaren Daseinsvorsorge auch ohne eigenen PKW.

Zur Sicherstellung der Versorgung in den Kooperationsräumen wurden Handlungsansätze und Empfehlungen zur interkommunalen Kooperation und funktionalen Stärkung der Versorgungsschwerpunkte sowie zur Sicherstellung der Erreichbarkeit erarbeitet. Folgende strategische Zielsetzungen wurden für die Mobilitätsstrategie definiert:

- Für größere Versorgungsschwerpunkte ist eine Anbindung an das SPNV-/ ÖPNV-Hauptnetz mit mindestens einer stündlichen Bedienung Montag bis Freitag und einer Wochenendbedienung anzustreben.
- Für kleinere Versorgungsschwerpunkte ist mindestens eine Anbindung an das ÖPNV-Nebennetz mit einer mindestens zweistündlichen Bedienung Montag bis Freitag anzustreben.
- Für Orts- und Gemeindeteile eines Kooperationsraumes ist eine ÖPNV-Anbindung an den Versorgungsschwerpunkt mit einer Bedienung von drei Fahrtenpaaren Montag bis Freitag anzustreben.
- Alternative Mobilitätsangebote dienen der Ergänzung des ÖPNV-Angebotes.
- Die Verknüpfung zwischen Verkehrsträgern soll unterstützt werden.

[3] Vgl. MIL 2017.

Für den vorliegenden NVP sind wesentliche Handlungsansätze der Mobilitätstrategie u.a.:

- Verbesserung der Verkehrsträgerverknüpfung wie etwa Fahrradboxen an Umsteigestationen,
- Hochwertiges ÖPNV-Angebot auf den Hauptverkehrsachsen,
- Anbindung größerer Versorgungsschwerpunkte,
- Aufbau vollflexibler Bedienangebote,
- Weiterentwicklung der kreiseigenen Verkehrsgesellschaft zu einem Mobilitätsdienstleister mit Mobilitätsmanagement-Funktionen,
- Der Einsatz von Gästekarten um ÖPNV und Tourismus besser zu verknüpfen sowie
- Die Aufstellung einer kreisweiten Strategie zur Digitalisierung und Vernetzung.[4]

Weitere berücksichtigte flankierende Planungen und Konzepte

Weiterhin wurden u.a. die folgenden Planungen und Konzepte bei der Erstellung des NVP berücksichtigt:

- Derzeit gültiger Nahverkehrsplan des Landkreises Ostprignitz-Ruppin,
- Nahverkehrspläne der angrenzenden Landkreise,
- Regionale Entwicklungsstrategie der Region Ostprignitz-Ruppin[5],
- Korridoruntersuchungen des VBB[6],
- BMBF-Forschungsvorhaben „OhneAutoMobil_OPR“,
- Machbarkeitsstudie für eine BrandenburgCard[7]
- Weitere Konzepte der Städte und Gemeinden, u.a.:
  - Integriertes Stadtentwicklungskonzept Stadt Kyritz[8],
  - Integriertes Stadtentwicklungskonzept Stadt Neuruppin[9],
  - Integriertes Stadtentwicklungskonzept Stadt Rheinsberg[10],
  - Konzept- und Maßnahmenplan „Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum“ Stadt Neuruppin[11]

4 Vgl. IGES (Hrsg.) (2018).

5 Vgl. Lokale Arbeitsgruppe (LAG) „Regionalentwicklung OPR e. V.“ (Hrsg.) (2014).

6 Vgl. VBB (Hrsg.) (2017).

7 Vgl. IGES und Kohl&Partner im Auftrag der TMB GmbH (2020).

8 Vgl. Stadt Kyritz (Hrsg.) (2019).

9 Vgl. Stadt Neuruppin (Hrsg.) (2015).

10 Vgl. Stadt Rheinsberg (Hrsg.) (2018).

11 Vgl. Stadt Neuruppin (Hrsg.) (2013).

2. Angebots-, Nachfrage- und Strukturdatenentwicklung

2.1 Struktur- und Bestandsanalyse

2.1.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen

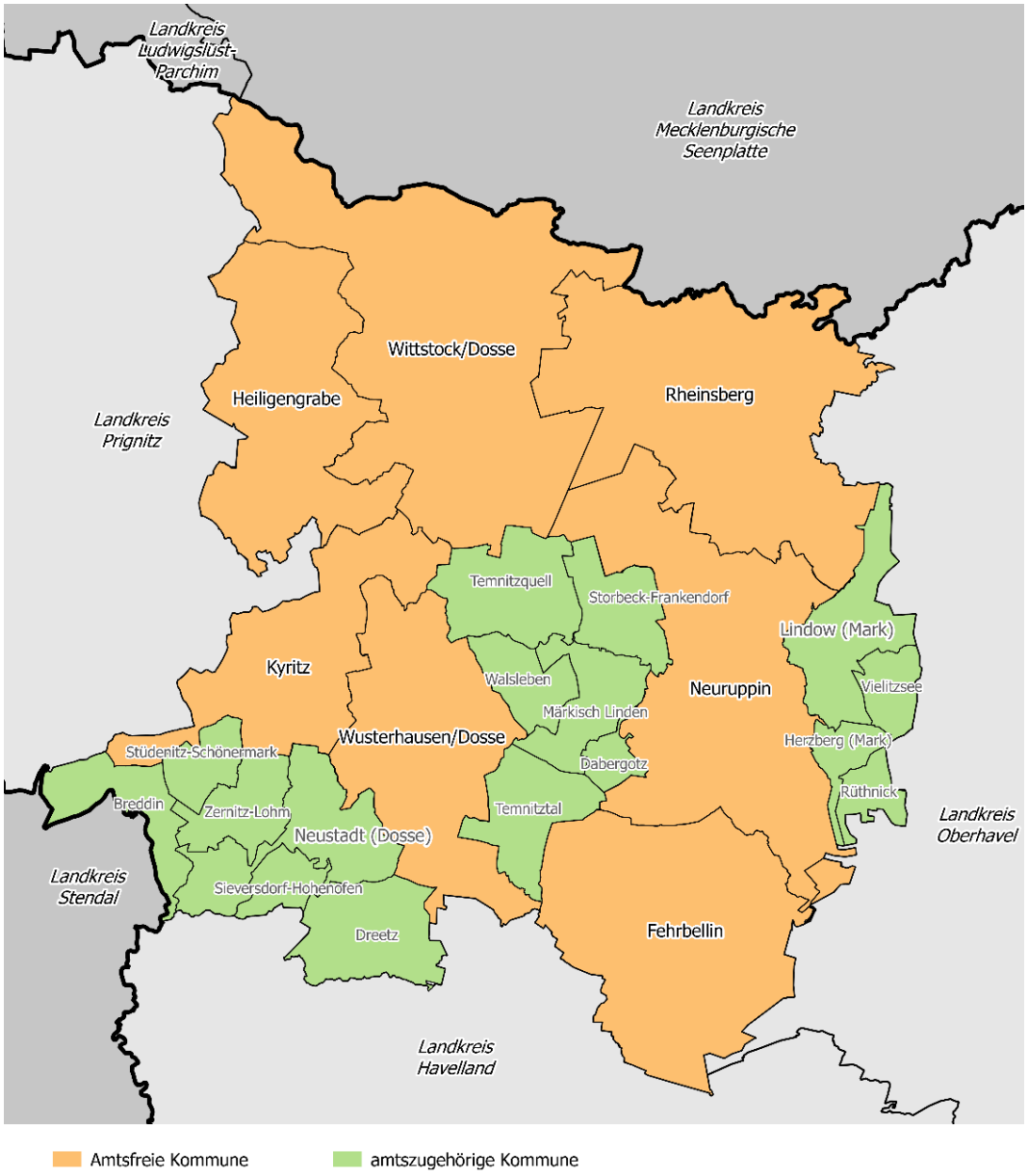
Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin liegt im Nordwesten des Landes Brandenburg und ist mit einer Fläche von rund 2.527 km² flächenmäßig der drittgrößte Landkreis des Landes Brandenburg.[12] Der Landkreis gliedert sich in 23 kreisangehörige Gemeinden. Diese sind verwaltungsmäßig in drei Ämter, vier amtsfreie Städte und drei amtsfreie Gemeinden gegliedert. Sitz der Kreisverwaltung ist die Stadt Neuruppin.

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin wird von folgenden Landkreisen begrenzt:

- Landkreise Oberhavel, Havelland und Prignitz (jeweils Land Brandenburg)
- Landkreise Ludwigslust-Parchim und Mecklenburgische Seenplatte (Land Mecklenburg-Vorpommern)
- Landkreis Stendal (Land Sachsen-Anhalt)

[12] Vgl. LBV 2018a.

Abbildung 2: Ämter und amtsfreie Kommunen im Landkreis Ostprignitz-Ruppin



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

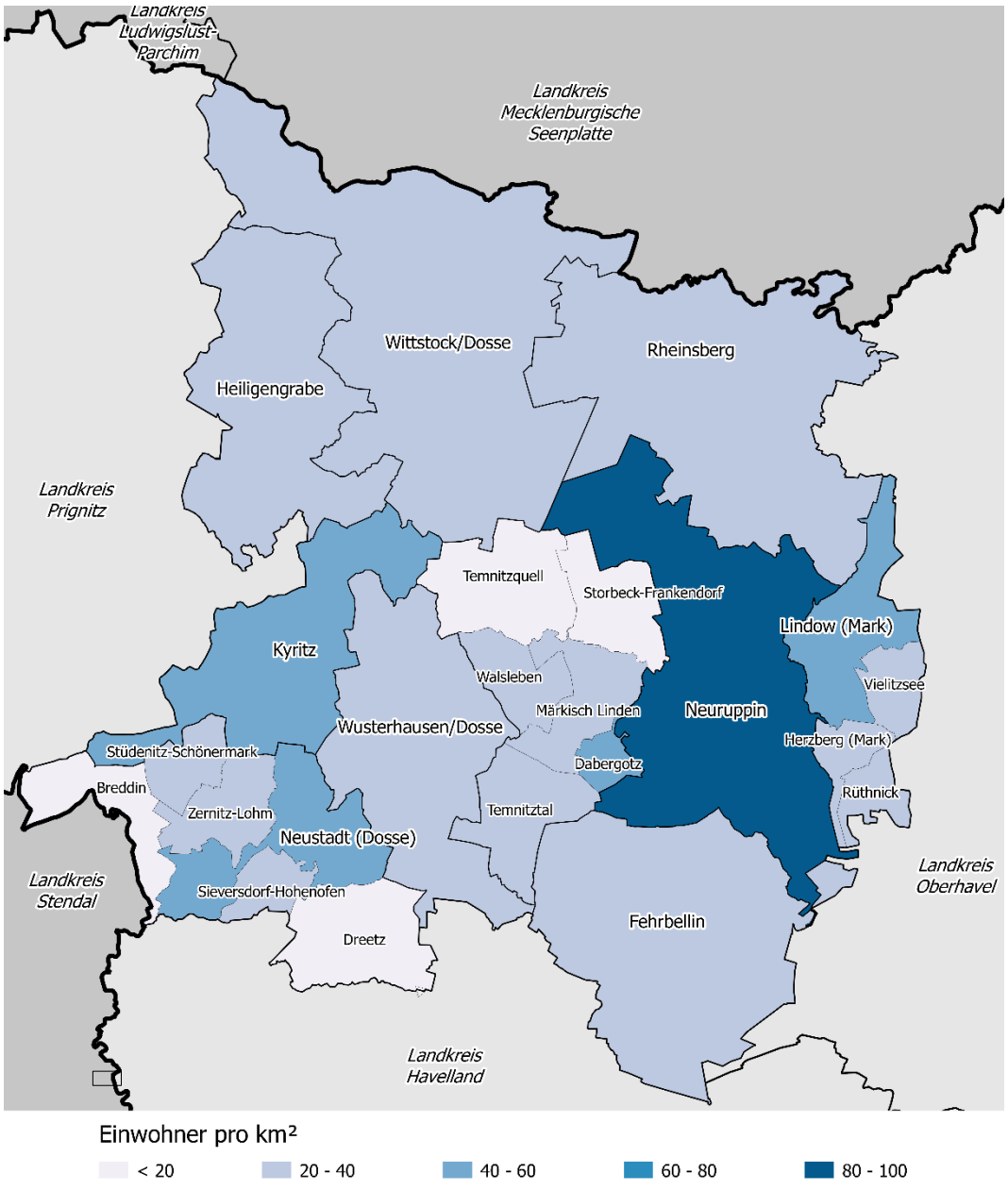
2.1.2 Bevölkerungsentwicklung

Zum Stichtag 31.12.2019 lebten 100.697 Einwohner im Landkreis Ostprignitz-Ruppin. Die bevölkerungsreichste Kommune ist Neuruppin mit 31.548 Einwohnern, gefolgt von Wittstock/Dosse mit 14.404 Einwohnern und Kyritz mit 9.381 Einwohnern.

Die Bevölkerungsdichte im Landkreis Ostprignitz-Ruppin liegt bei ca. 40 EW/km² (Stand 31.12.2019). Damit weist der Landkreis im brandenburgischen Vergleich

eine geringe Bevölkerungsdichte auf. Die Abbildung 4 stellt die Einwohnerdichten der Gemeinden im Landkreis dar.

Abbildung 3: Einwohnerdichte im Landkreis Ostprignitz-Ruppin



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2019.
Daten: Landkreis Ostprignitz-Ruppin 2020a.

Im Landkreis Ostprignitz-Ruppin ist ein stetiger Rückgang der Einwohnerzahlen festzustellen. Zwischen den Jahren 2015 und 2019 ist ein Rückgang der Gesamtbevölkerung von ca. 1,07 % zu verzeichnen. Tabelle 2 stellt die Bevölkerungszahlen

sowie die Veränderung der Bevölkerungszahlen im Vergleich der Jahre 2015 und 2019 in den einzelnen Ämtern und amtsfreien Gemeinden des Landkreises dar.

Tabelle 2: Bevölkerung im Landkreis Ostprignitz-Ruppin 2019 sowie Veränderung gegenüber 2015

Amt/amtsfreie Gemeinde	Bevölkerung 2015	Bevölkerung 2019	Veränderung zu 2015 [%]
Breddin	912	887	-2,74
Dabergotz	595	629	+5,71
Dreetz	1.168	1.135	-2,83
Fehrbellin	8.882	9.021	+1,56
Heiligengrabe	4.480	4.403	-1,72
Herzberg (Mark)	637	623	-2,20
Kyritz	9.081	9.381	+3,30
Lindow (Mark)	3.075	3.051	-0,78
Märkisch Linden	1.192	1.251	+4,95
Neuruppin	32.315	31.548	-2,37
Neustadt (Dosse)	3.476	3.458	-0,52
Rheinsberg	8.381	8.125	-3,05
Rüthnick	491	460	-6,31
Sieversdorf-Hohenofen	713	721	+1,12
Storbeck-Frankendorf	489	476	-2,66
Stüdenitz-Schönermark	580	577	-0,52
Temnitzquell	763	787	+3,15
Temnitztal	1.447	1.473	+1,80
Vielitzsee	484	489	+1,03
Walsleben	813	796	-2,09
Wittstock/Dosse	14.602	14.404	-1,36
Wusterhausen/Dosse	6.329	6.101	-3,60
Zernitz-Lohm	876	901	+2,85
Landkreis Ostprignitz-Ruppin	**101.781**	**100.697**	**-1,07**

Daten: Landkreis Ostprignitz-Ruppin 2020a.
Anmerkung: Meldung der Gemeinden im November 2020.

2.1.3 Wirtschaftsstrukturelle Situation

Arbeitsmarktentwicklung

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin weist eine über mehrere Jahre konstant positive Entwicklung bei der Beschäftigungszahl auf (vgl. Tabelle 3). Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erhöht sich ausgehend vom Jahr 2014 bis zum Jahr 2019 um 5,2 %. In Folge dessen sinkt die Arbeitslosenquote im Jahresdurchschnitt auf 6,2 %.[13]

Tabelle 3: Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Jahr	Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte	Arbeitslosenquote (Jahresdurchschnitt)
2014	33.897	9,7 %
2015	34.220	9,3 %
2016	34.596	8,9 %
2017	35 239	7,7 %
2018	35.281	6,9 %
2019	35.649	6,2 %

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2020a.

Mit über 87 % der insgesamt 4.314 Unternehmen im Landkreis Ostprignitz-Ruppin sind der Großteil Kleinstunternehmen mit weniger als zehn sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Nur 0,3 % der Unternehmen sind Großunternehmen mit mehr als 250 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.[14]

Handels-, Industrie- und Gewerbeschwerpunkte

Von hoher Relevanz sind für den Landkreis Ostprignitz-Ruppin vor allem die Wirtschaftsbereiche verarbeitendes Gewerbe, Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kfz, Metall-, Elektro- und Stahlindustrie sowie das Baugewerbe. Der größte Wirtschaftsbereich ist der Dienstleistungssektor. In diesem sind rund 69,3 % aller Beschäftigten tätig.[15]

Die Mehrzahl der Gewerbestandorte im Landkreis Ostprignitz-Ruppin konzentriert sich entlang der Korridore der BAB 24 und der Eisenbahnstrecken. Eine Übersicht über die Gewerbestandorte bzw. Gewerbegebiete wird in Abbildung 4 dargestellt.

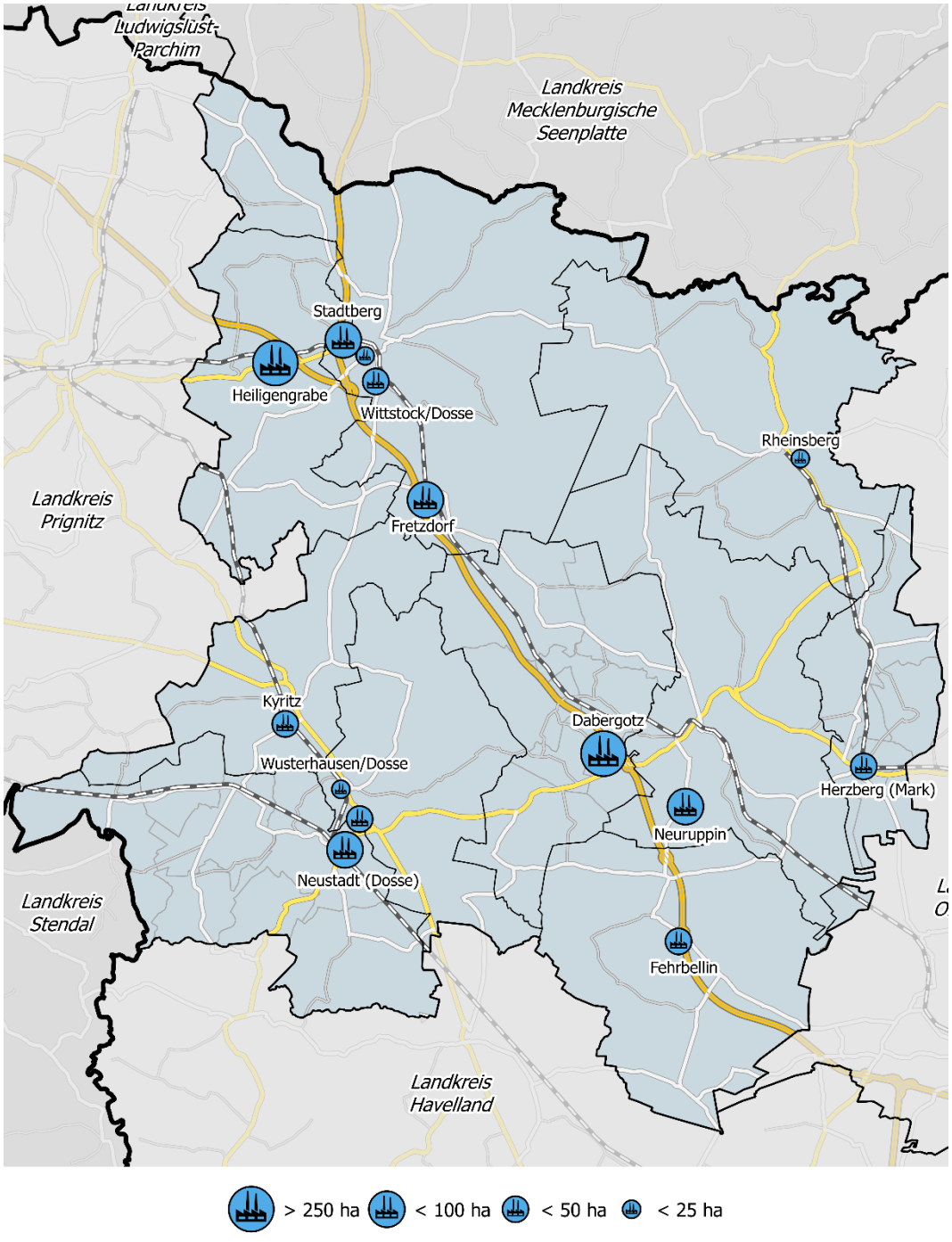
---

13 Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2020a.

14 Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg Berlin-Brandenburg 2020a.

15 Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2020b.

Abbildung 4: Gewerbegebiete im Landkreis Ostprignitz-Ruppin



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2019.
Daten: Landkreis Ostprignitz-Ruppin 2020b.

2.1.4 Tourismus & Freizeit

Freizeit- und Touristische Schwerpunkte

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin ist Teil der Tourismusregion Ruppiner Seenland, zu der über 170 Seen und ca. 100 km schiffbarer Flüsse zählen. Das Ruppiner Land ist eine historische Landschaft im Nordwesten des Landes Brandenburg um die Städte Neuruppin, Rheinsberg und Gransee. Die touristischen Schwerpunkte im Landkreis liegen im Natur-, Kultur-, Wasser- und Aktivtourismus. Weiterhin verlaufen touristisch vermarktete Ferienstraßen sowie Rad- und Wanderwege wie die Deutsche Tonstraße oder der Seen-Kultur-Radweg durch den Landkreis. Dies wird ergänzt durch ein ausgebautes Netz an touristischen Fernrad- und Fernwanderwegen wie z.B.

- Europäischer Fernwanderweg E 10,
- Ruppiner-Land-Rundwanderweg,
- Seen-Kultur-Radweg,
- Fontaneradweg,
- Havelradweg,
- Radfernweg Berlin-Kopenhagen.

Weitere Besucherziele im Landkreis Ostprignitz-Ruppin sind die brandenburgisch-preußischen Schlösser und Herrenhäuser als ein Stück der kulturellen Identität des Ruppiner Seenlandes. Hierzu zählen u.a. das Schloss Rheinsberg und das Zietenschloss Wustrau. Das Dosse-Seen-Land, auch "Kleeblatt-Region" genannt, bietet mit seinem Seenreichtum und historischen Altstädten zahlreiche Ausflugsmöglichkeiten zu Fuß, mit dem Rad oder auf dem Wasser.

Tourismusentwicklung

Die Gästeankünfte im Landkreis Ostprignitz-Ruppin weisen in den letzten Jahren eine konstant positive Entwicklung auf. Im Vergleich zum Jahr 2014 lagen die Gästezahlen im Jahr 2019 um 12 % und die Übernachtungszahlen um 10 % höher (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 4: Entwicklung Gästeankünfte 2014 bis 2019 im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Jahr	Gästezahlen	Veränderung zum Vorjahr in %	Übernachtungszahlen	Veränderung zum Vorjahr in %
2014	307.881	-0,8	1.016.618	-0,5
2015	319.518	+3,6	1.038.273	+2,1
2016	319.710	+0,1	1.053.601	+1,5
2017	327.036	+2,3	1.070.186	+1,6
2018	332.376	+1,6	1.083.625	+1,3
2019	346.170	+4,2	1.121.038	+3,5

Daten: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2020b.
Anmerkung: Datenstand jeweils zum Stichtag 31.12.

2.1.5 Schulstandorte

Mit Stand Schuljahr 2020/2021 gibt es im Landkreis Ostprignitz-Ruppin insgesamt 41 allgemeinbildende Schulen. Davon befinden sich 34 Schulen in öffentlicher und 7 Schulen in freier Trägerschaft (vgl. Tabelle 5).

Tabelle 5: Schulen sowie Schülerinnen- und Schülerzahlen im Landkreis Ostprignitz-Ruppin Schuljahr 2020/2021

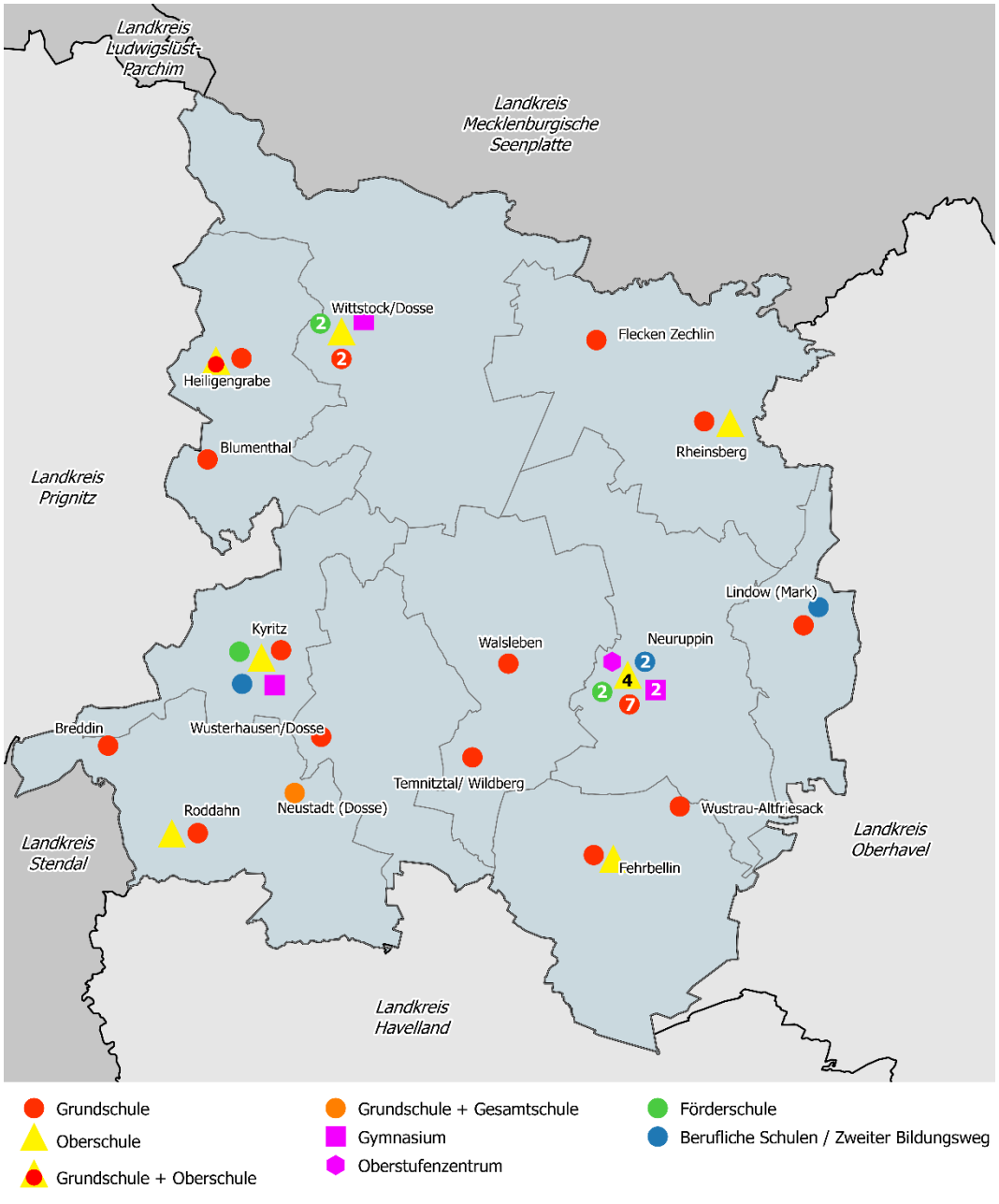
Schulform	Anzahl Schulen	Anzahl der Schülerinnen und Schüler
Grundschulen	18	3.758
Grund- und Oberschulen	6	2.248
Oberschulen	4	1.034
Gesamtschulen	1	701
Gymnasien	3	1.262
Oberstufenzentren	1	1.732
Förderschulen	5	486
Berufsschulen (freie Trägerschaft)	3	521
Gesamtanzahl im Landkreis	**41**	**11.742**

Daten: Landkreis Ostprignitz-Ruppin 2020c.

Abbildung 5 zeigt die räumliche Verteilung der Schulstandorte der allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Ostprignitz-Ruppin. Eine Übersicht über alle Schulen

mit Zuordnung von Schultypen, Schulträgern sowie Schülerinnen- und Schülerzahlen wird im Anhang A4 dargestellt.

Abbildung 5: Schulstandorte der allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Ostprignitz-Ruppin im Schuljahr 2020/2021



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2019.
Daten: Landkreis Ostprignitz-Ruppin 2020c.

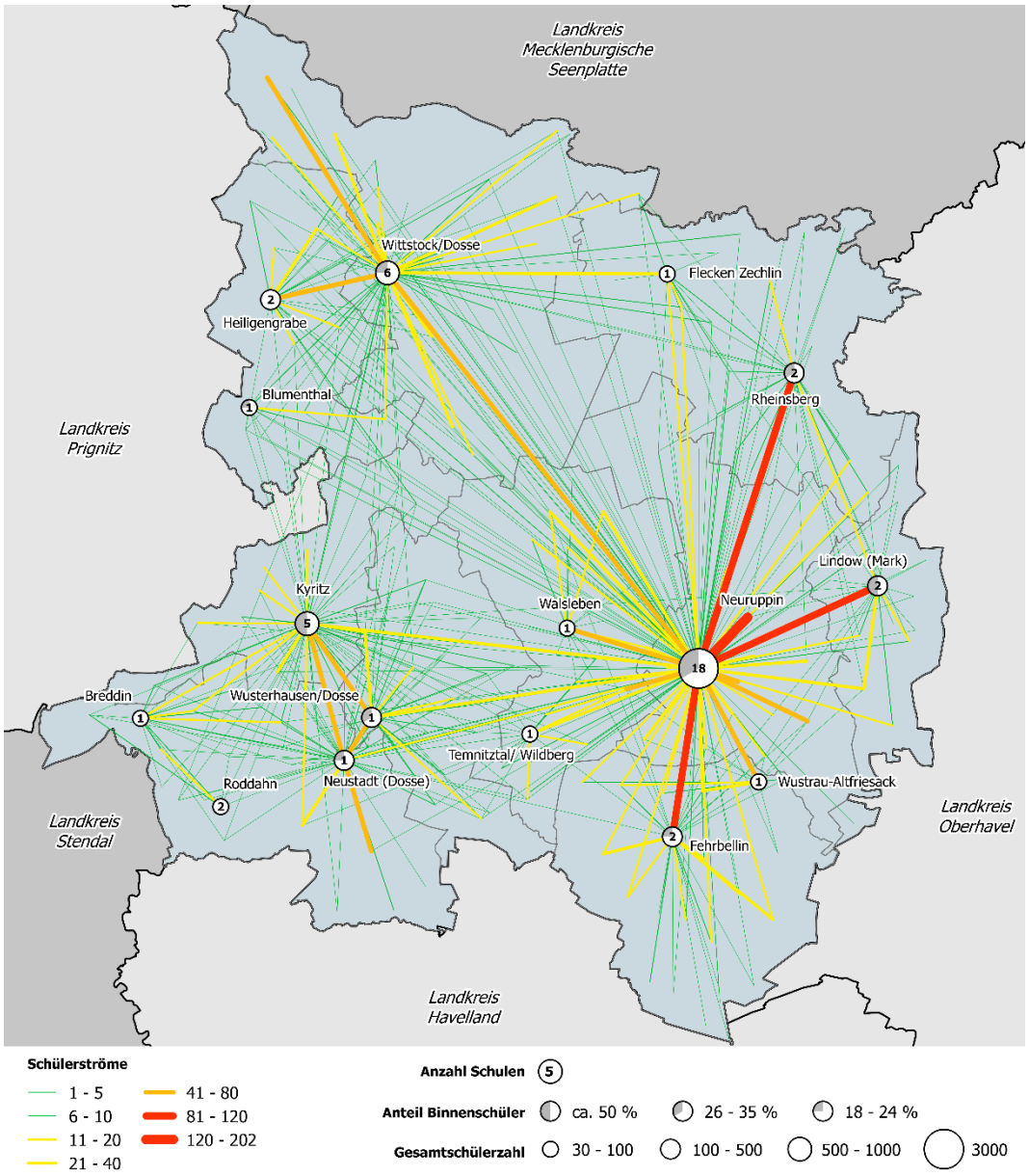
2.1.6 Verflechtungen in der Schülerinnen- und Schülerbeförderung

Der Anteil pendelnder Schülerinnen und Schüler aus dem Landkreis Ostprignitz-Ruppin über die Landkreisgrenzen hinaus ist sehr gering. Insbesondere Schülerinnen und Schüler aus der Gemeinde Heiligengrabe besuchen weiterführende Schulen in Pritzwalk. Vereinzelnd werden Schulangebote in Beetz, Gransee oder auch Potsdam wahrgenommen.

Quelle-Zielbeziehungen zwischen Schulstandort und Wohnorten der Schülerinnen und Schüler

Die Darstellung zu den einzelnen Quelle-Ziel-Beziehungen zwischen Schulstandort und Wohnort der Schülerinnen und Schüler können der Abbildung 6 entnommen werden. Im Landkreis Ostprignitz-Ruppin hat die Stadt Neuruppin sowohl die höchste Gesamtschülerzahl als auch die höchste Schuldichte. Der Anteil des Schülerverkehrsaufkommens innerhalb Neuruppins liegt bei ca. 35 %. Die stärksten Schülerströme bestehen zwischen Neuruppin und den Städten Rheinsberg und Lindow (Mark), der Gemeinde Fehrbellin und dem Ortsteil Alt Ruppin. Nach Neuruppin weist die amtsfreie Stadt Kyritz die höchste Gesamtschülerinnen- und -schülerzahl, bei insgesamt 5 Schulstandorten, auf. Der Binnenverkehrsanteil der Schülerinnen und Schüler in Kyritz liegt bei ca. 52 %. Die stärksten Verflechtungen der Schülerinnen- und Schülerströme bestehen zwischen den drei Städten Kyritz, Neustadt (Dosse) und Wusterhausen/Dosse.

Abbildung 6 Quelle-Ziel-Beziehungen zwischen den Schulstandorten und Wohnorten der Schülerinnen und Schüler



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2019.
Daten: Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH 2020a.

Auswirkung der freien Schulwahl

Gemäß § 50 Abs. 4 Satz 2 BbgSchulG können Erziehungsberechtigte oder volljährige Schülerinnen und Schüler die weiterführende Schule bei verfügbarer Aufnahmekapazität selbst wählen.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass die Wahlfreiheit des Schulstandortes nicht mit einer Übernahme von Beförderungskosten im Sinne der geltenden „Satzung über die Schülerbeförderung und Erstattung von Schülerfahrtkosten“ einhergeht.

2.1.7 Verflechtung von Beschäftigten im Landkreis Ostprignitz-Ruppin (Pendelnde)

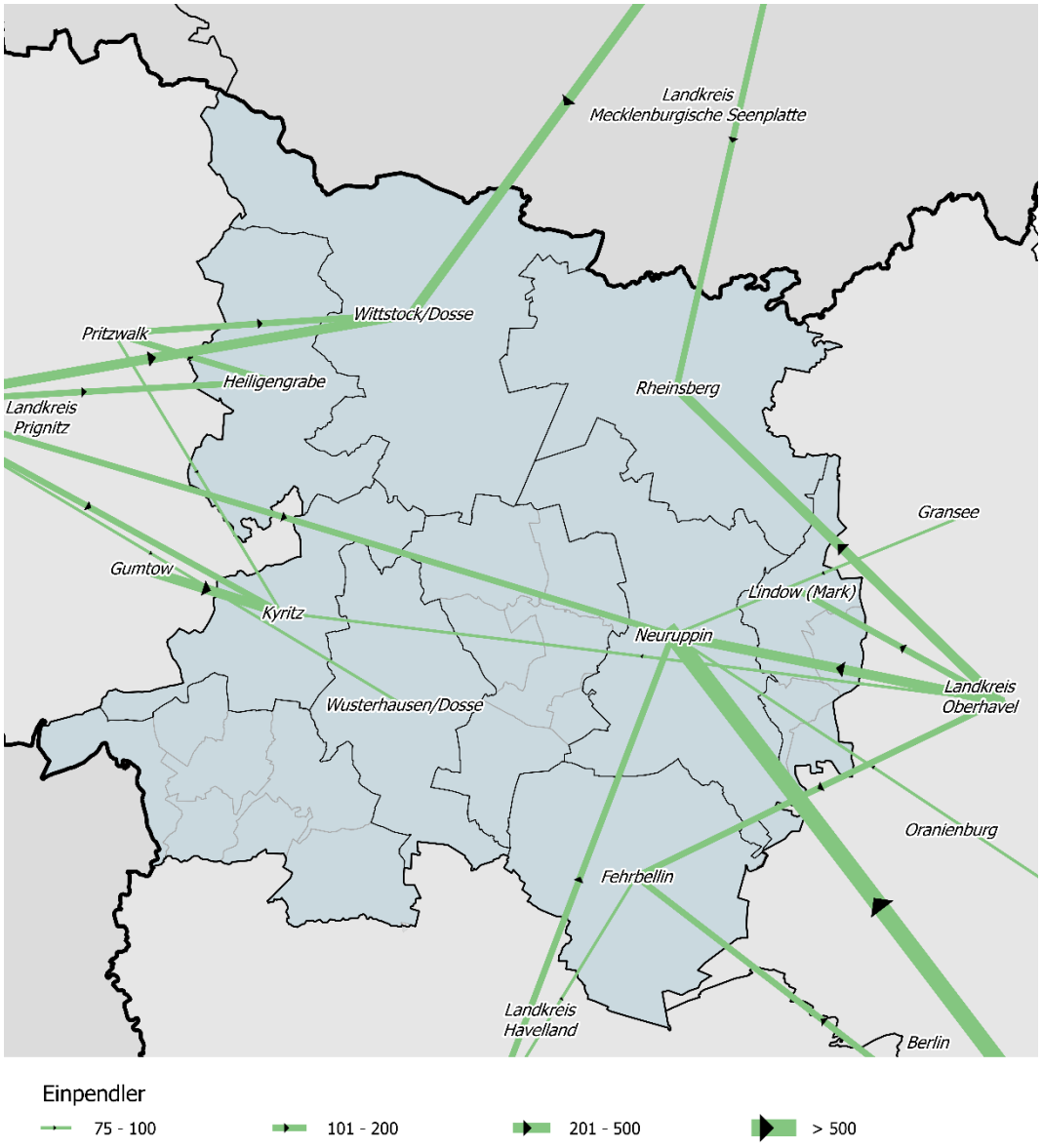
Wichtige Kenngrößen für den Mobilitätsbedarf können aus den Verkehrsverflechtungen von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten abgeleitet werden (Pendelnde). Die Analyse der Verflechtungen von Beschäftigten für den Landkreis Ostprignitz-Ruppin erfolgt auf Grundlage von Daten der Bundesagentur für Arbeit zu Anzahl, Wohn-und Arbeitsort der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Datenstand 30.06.2019).

Ein- und Auspendelnde

Insgesamt werden in den Datengrundlagen 7.193 Einpendelnde sowie 8.597 Auspendelnde ausgewiesen. Dementsprechend haben von den 35.649 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis Ostprignitz-Ruppin mehr als 24 % ihren Arbeitsort außerhalb des Landkreises.

Die stärksten Verflechtungen in den Landkreis sind aus Berlin sowie den Nachbarlandkreisen Prignitz und Oberhavel festzustellen. Weiterhin gibt es deutliche Verflechtungen aus dem Landkreis Havelland in Richtung Neuruppin sowie aus dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte in Richtung der Stadt Wittstock/Dosse (vgl. Abbildung 7).

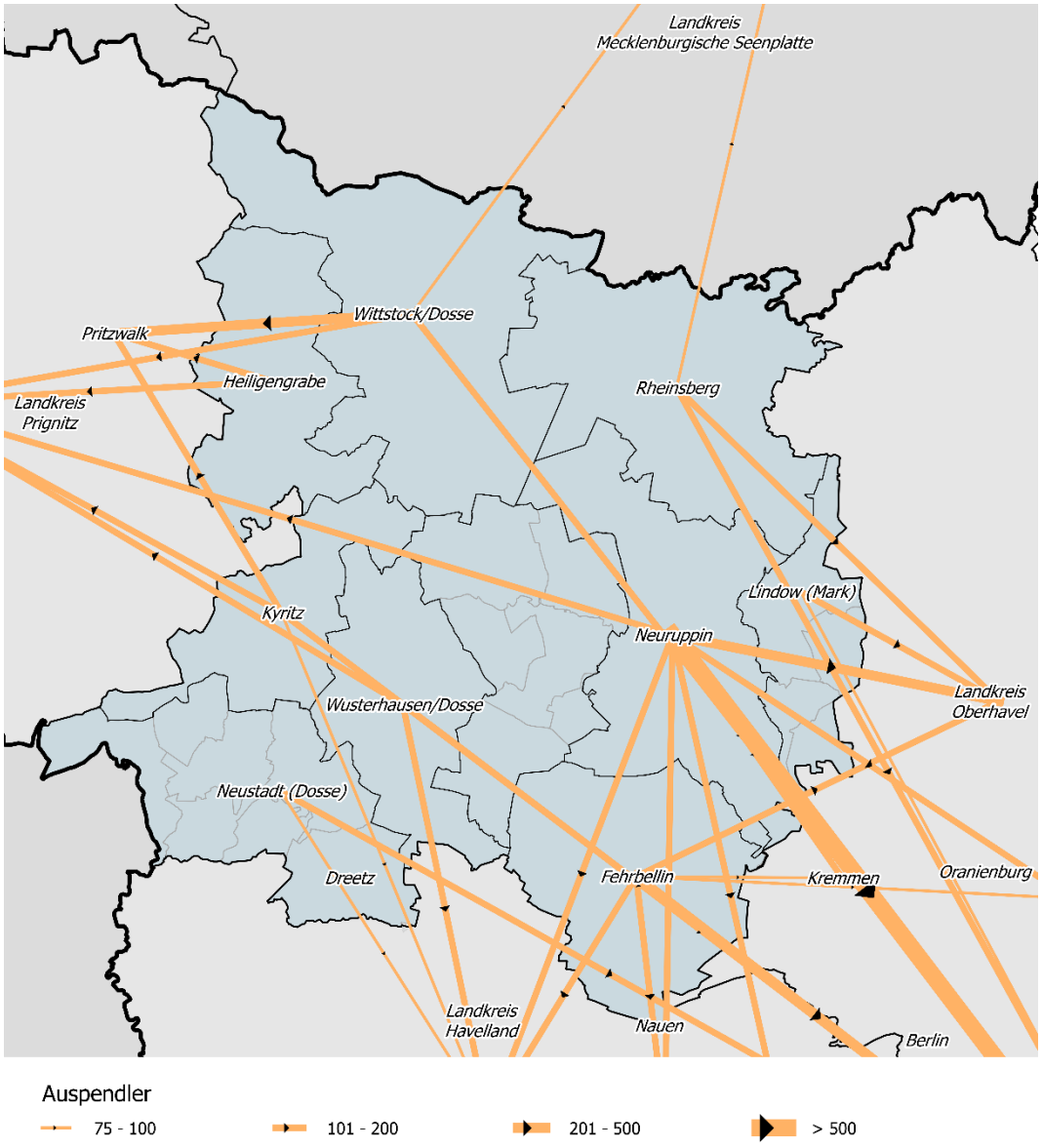
Abbildung 7: Einpendelnde in den Landkreis Ostprignitz-Ruppin



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019.
Daten: Bundesagentur für Arbeit 2019a.
Anmerkung: Es werden Verflechtungen ab 75 Pendelnden auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Kommunen dargestellt.

Die Zielorte der Auspendelnden konzentrieren sich ähnlich der Quellorte der Einpendelnden auf Berlin und die Nachbarlandkreise Prignitz und Oberhavel (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 8: Auspendelnde aus dem Landkreises Ostprignitz-Ruppin

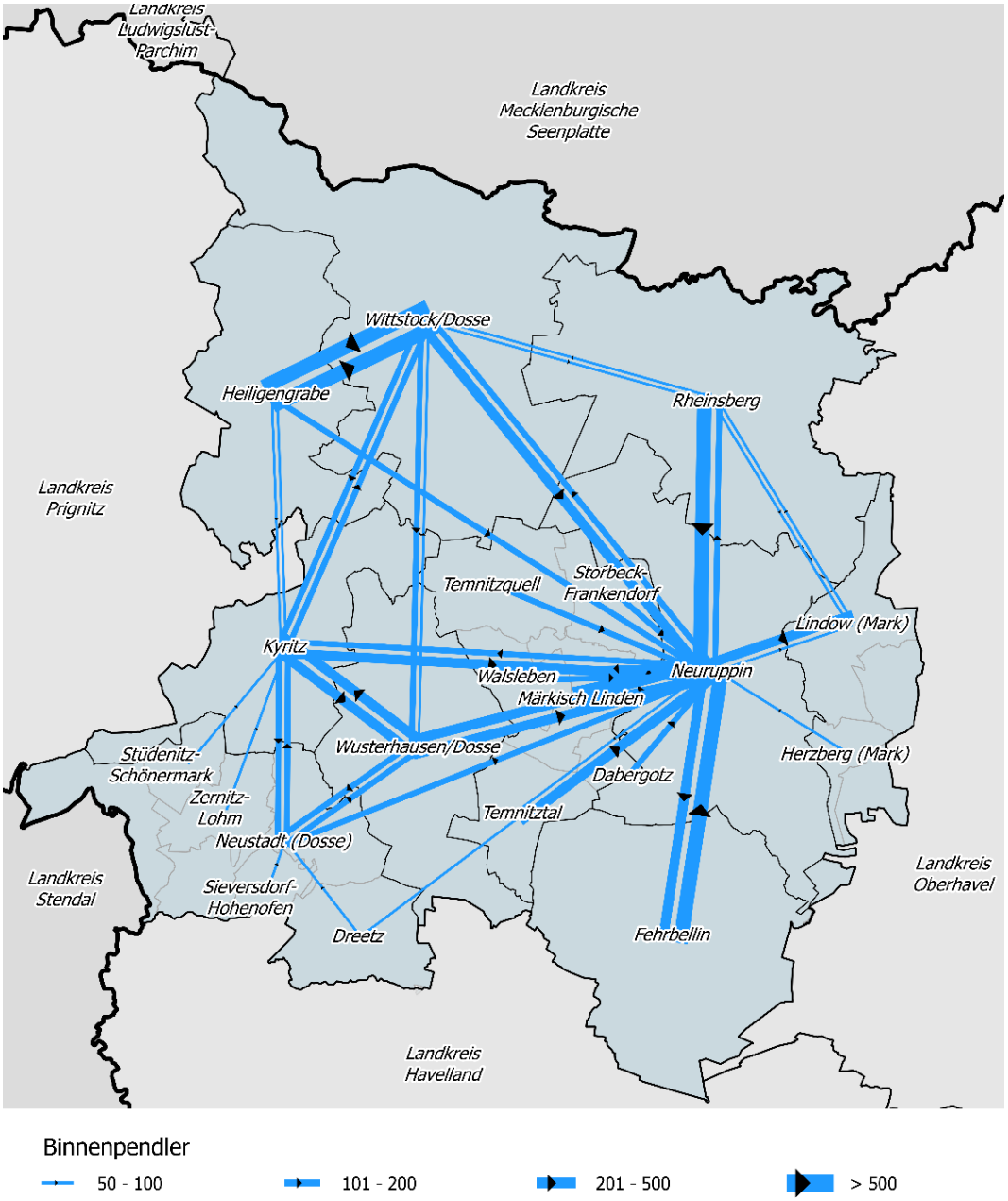


Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019.
Daten: Bundesagentur für Arbeit 2019a.
Anmerkung: Es werden Verflechtungen ab 75 Pendelnden auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Gemeinden dargestellt.

Pendelnde innerhalb des Landkreis Ostprignitz-Ruppin (Binnenpendelnde)

Die Verflechtungen innerhalb des Landkreises Ostprignitz-Ruppin sind stark auf Neuruppin ausgerichtet. Weitere ausgeprägte Verflechtungen bestehen zudem zwischen Wittstock/Dosse und Heiligengrabe (vgl. Abbildung 9).

Abbildung 9: Pendelnde innerhalb des Landkreises Ostprignitz-Ruppin



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019.
Daten: Bundesagentur für Arbeit 2019a.
Anmerkung: Es werden Verflechtungen ab 50 Pendelnden auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Gemeinden dargestellt.

Nachfolgend werden in Tabelle 6 die Top 20 der aufkommensstärksten Verflechtungen im Landkreis Ostprignitz-Ruppin dargestellt.

Tabelle 6: Top 20 der aufkommensstärksten Pendelndenbeziehungen im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Ausgangsort	Zielort	Anzahl Pendelnde
Fehrbellin	Neuruppin	887
Rheinsberg	Neuruppin	640
Wittstock/Dosse	Heiligengrabe	587
Heiligengrabe	Wittstock/Dosse	551
Wittstock/Dosse	Neuruppin	434
Neuruppin	Fehrbellin	344
Lindow (Mark)	Neuruppin	318
Märkisch Linden	Neuruppin	300
Neuruppin	Märkisch Linden	296
Kyritz	Neuruppin	293
Wusterhausen/Dosse	Neuruppin	291
Wusterhausen/Dosse	Kyritz	290
Kyritz	Wusterhausen/Dosse	233
Temnitztal	Neuruppin	206
Neuruppin	Wusterhausen/Dosse	202
Neuruppin	Kyritz	193
Neuruppin	Rheinsberg	178
Temnitzquell	Neuruppin	166
Dabergotz	Neuruppin	145
Neuruppin	Wittstock/Dosse	138

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2019a. Datenstand: 30.06.2019.

2.2 Derzeitiges Angebot im Öffentlichen Verkehr

2.2.1 Verkehrsangebot im SPNV

Der SPNV liegt in der Verantwortung des Landes Brandenburg als Aufgabenträger entsprechend § 3 Abs. 1 ÖPNVG BB und umfasst die in Tabelle 7 dargestellten Verkehre. Eine Übersicht über das konkrete derzeitige Leistungsangebot des SPNV im Landkreis Ostprignitz-Ruppin wird im Anhang A2 dargestellt.

Die SPNV-Leistungen werden durch die DB Regio AG, die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG), die Hanseatische Eisenbahn GmbH (HANS) und die Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB) auf Basis verkehrsvertraglicher Regelungen mit den jeweils betroffenen Ländern Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern erbracht.

Die nach derzeitigem Stand zukünftig vorgesehenen SPNV-Leistungen sind in Tabelle 8 abgebildet. Verbesserungen gegenüber dem Status quo sind insbesondere durch die neue Linie RE 8a vorgesehen.

Tabelle 7: Status quo SPNV-Angebote 2020 im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Angebot	Teilnetz	Betreiber	Takt	Laufzeit
RE 2 Cottbus - Berlin - Nauen - Wittenberge - Schwerin Hbf - Wismar	Stadtbahn II (STB)	ODEG GmbH	60 Min[1]	12/2012 – 12/2022
RE 6 Wittenberge - Neuruppin - Hennigsdorf – Berlin-Spandau - Berlin-Gesundbrunnen	Nordwest-brandenburg (NWB)	DB Regio AG	60 Min[2]	12/2016 – 12/2028
RB 73 Neustadt (Dosse) - Kyritz (- Pritzwalk)	Prignitz (PR)	HANS	60 Min[3 4]	12/2020 – 12/2022
RB 54 (Berlin -) - Löwenberg (Mark) - Rheinsberg (Mark)	Ost-brandenburg (NOB)	NEB Betriebsg. mbH	120 Min	12/2015 – 12/2024

Daten: VBB 2020a und MIL 2018.
Anmerkung: [1] 120-Minuten-Takt Wismar - Wittenberge.
[2] 60-Minuten-Takt am Wochenende Neuruppin West – Wittenberge.
[3] Einzelzüge Kyritz Nord - Pritzwalk.
[4] 240-Minuten-Takt am Wochenende.

Tabelle 8: Planung SPNV-Angebote ab 2022 im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Angebot	Teilnetz	Betreiber	Takt	Laufzeit
RE 6 Wittenberge - Neuruppin - Hennigsdorf – Berlin-Spandau - - Berlin-Gesundbrunnen	Nordwest-brandenburg (NWB)	N.N.	Vsl. 60 Min	Vsl. 12/2028 – 12/2040
RE 8a Wismar - Wittenberge - Berlin - BER	Elbe-Spree (NES)	ODEG GmbH	60 Min[1]	12/2022 – 12/2025
RE 8 Wismar - Wittenberge - Berlin – Finsterwalde/-Elsterwerda	Elbe-Spree (NES)	ODEG GmbH	60 Min[1]	12/2025 – 12/2034
RB 73 Neustadt (Dosse) - Kyritz (- Pritzwalk)	Prignitz (PR)	N.N.	N.N.	Vsl. 12/2022 – N.N.
RB 54 (Berlin -) - Löwenberg (Mark) - Rheinsberg (Mark)	Ost-brandenburg (NOB)	NEB Betriebsg. mbH	120 Min	12/2024 – 12/2036

Daten: MIL 2018.
Anmerkung: [1] 120-Minuten-Takt Wismar - Wittenberge.

Die Planungen der SPNV-Angebote ab 2022 sehen für den Landkreis Ostprignitz-Ruppin die Einführung einer neuen Regionalexpresslinie vor. Die RE 8a verbindet

Wittenberge über Berlin-Ostkreuz mit dem Flughafen Berlin-Brandenburg. Nach Inbetriebnahme der Dresdner Bahn soll die Durchbindung der Linie als RE 8 bis Elsterwerda bzw. Finsterwalde erfolgen.

2.2.2 Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Im Landkreis Ostprignitz-Ruppin besteht kein direkter Anschluss an den SPFV. Der Anschluss an den SPFV ist durch Umsteigeverbindungen über die Bahnhöfe Berlin Hauptbahnhof bzw. Berlin Spandau sowie in Wittenberge (Landkreis Prignitz) möglich.

2.2.3 Fernbuslinienverkehr

Viele Städte und Regionen in Deutschland profitieren seit der Umsetzung der Marktliberalisierung zum 01. Januar 2013 von neuen Fernbuslinienverkehren. Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin ist bisher nicht an das Fernbusliniennetz angebunden, obwohl eine Vielzahl von Fernbuslinien aller derzeitig relevanten Fernbusanbieter den Landkreis durchfahren (Relation Berlin - Hamburg, Berlin - Rostock bzw. Ostseeküste, Berlin - Schleswig Holstein).[16]

2.2.4 Verkehrsangebot im kommunalen ÖPNV

Im Landkreis verfügt derzeit das kommunale Verkehrsunternehmen Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH (ORP) über alle Liniengenehmigungen im kommunalen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises. Weitere Verkehrsunternehmen bieten Verkehrsleistungen im kreisübergreifenden Verkehr an, wobei die Liniengenehmigungen in Aufgabenträgerschaft angrenzender Landkreise und Länder liegen (vgl. Tabelle 9). Somit bestehen Landkreis überschreitende Verbindungen in die Landkreise Havelland, Oberhavel und Prignitz sowie in das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern.

[16] Vgl. FlixMobility GmbH 2020.

Tabelle 9: Verkehrsunternehmen und Liniengenehmigungen inkl. Laufzeit im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Verkehrsunternehmen	Linien	Laufzeit bis
Landkreis Ostprignitz-Ruppin		
Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH (ORP)	44	31.07.2026
Landkreis Havelland		
Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (HVG)	2	31.05.2026
Landkreis Prignitz		
ARGE prignitzbus (prignitzbus)	3	31.07.2026
Landkreis Oberhavel		
Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH (OVG)	1	31.05.2026
Landkreis Mecklenburgische Seenplatte		
Mecklenburg-Vorpommersche Verkehrsgesellschaft mbH (MVVG)	2	31.12.2026

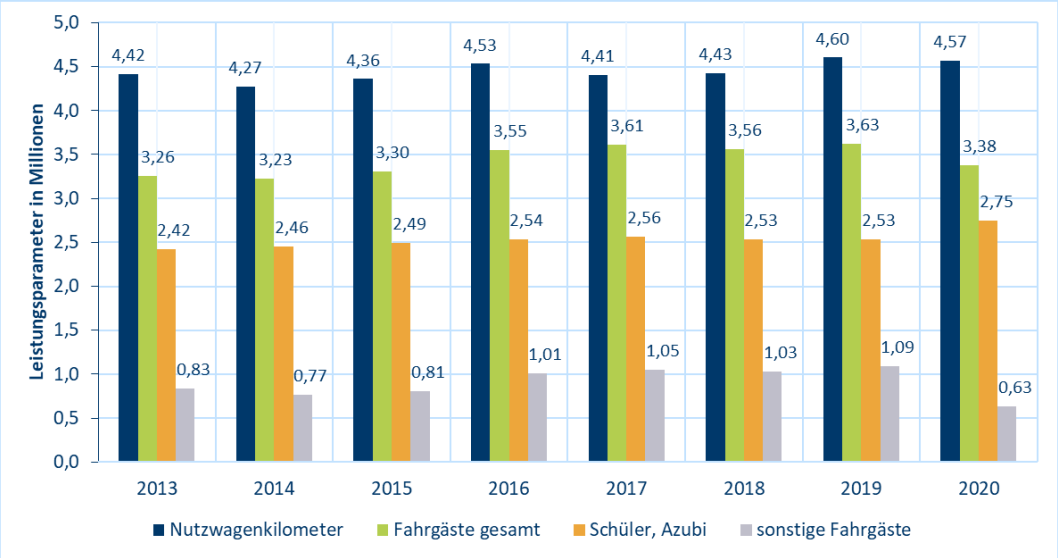
Daten: VBB 2020a, Landkreis Ostprignitz-Ruppin 2020d.

Betriebsleistung

Im Jahr 2020 betrug die Betriebsleistung der ORP insgesamt ca. 4,57 Mio. Nutzwagenkilometer.[17]

[17] Vgl. Landkreis Ostprignitz-Ruppin (2021)..

Abbildung 10: Entwicklung Leistungsparameter der ORP (Jahres-Ist-Leistung)



Daten: BMJV 2020 und Landkreis Ostprignitz-Ruppin (2021).

Der Angebotsumfang im kommunalen ÖPNV ist in den letzten Jahren kontinuierlich, wenn auch nur moderat, vergrößert worden. Die Mehrkilometer im Jahr 2019 sind Zusatzfahrten im Rahmen der Brandenburgischen Landesgartenschau (LaGa) zuzuschreiben. Im Vergleich zum Jahr 2015 führten u.a. die geringen Anpassungen der Nutzwagenkilometer zu einem deutlichen Zuwachs an Fahrgästen (vgl. Abbildung 10).

2.2.5 Fahrzeugeinsatz im kommunalen ÖPNV

Derzeit werden ca. 104 Fahrzeuge in unterschiedlichen Fahrzeuggrößen zur Abdeckung von Aufkommensspitzen in der Schülerinnen- und Schülerbeförderung und der allgemeinen Nachfrage im kommunalen ÖPNV eingesetzt. Die Fahrzeugflotte besteht überwiegend aus Solo- und Großraumbussen. Außerdem werden teilweise Gelenkbusse, Midibusse und Kleinbusse eingesetzt.

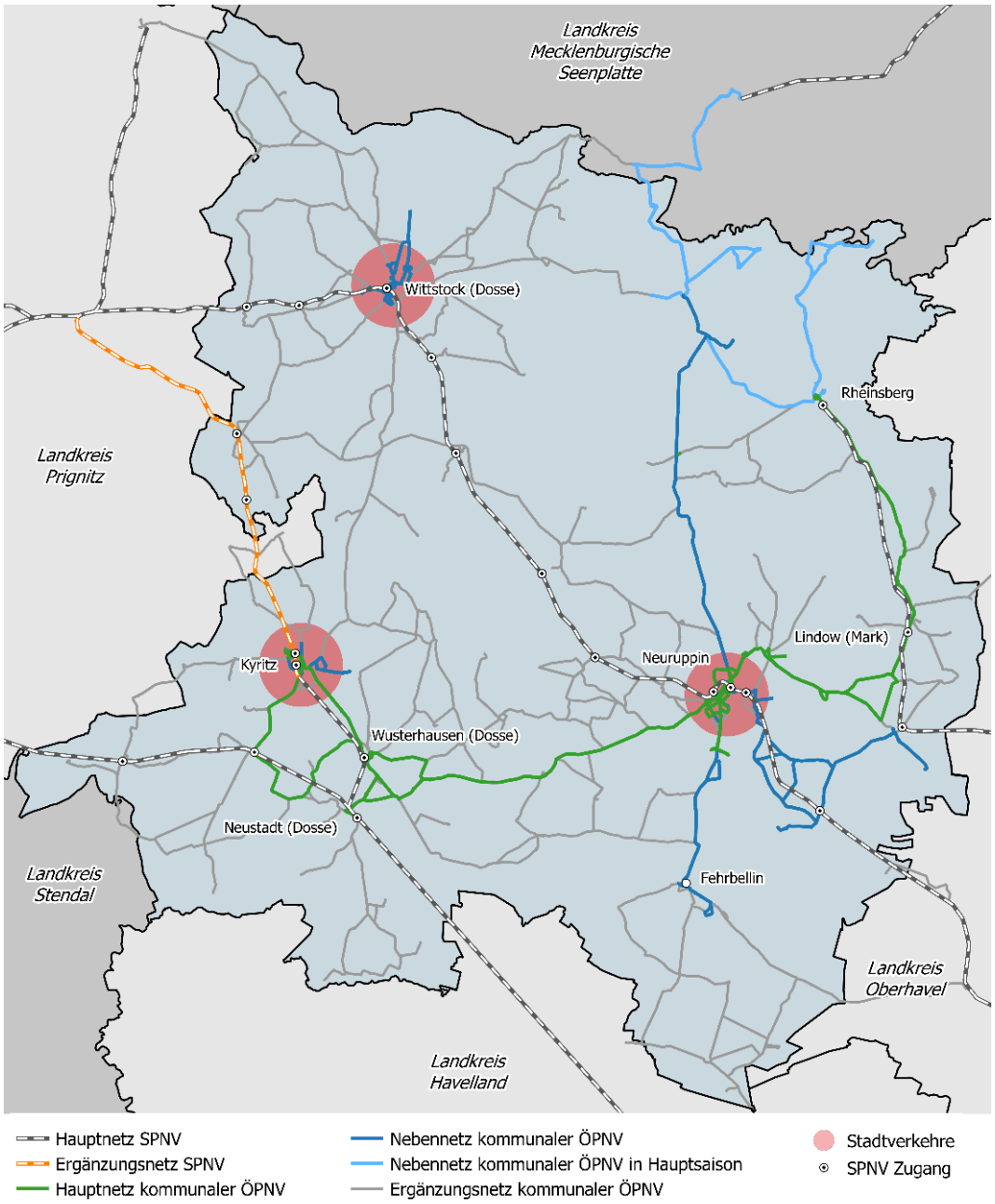
Zum 27. Oktober 2020 betrug das Durchschnittsalter der Fahrzeuge 10 Jahre. Der Anteil der barrierefreien Fahrzeuge in der Fahrzeugflotte der ORP beträgt ca. 59 %.[18]

2.2.6 Übersicht über Liniennetz und Angebotsformen

In Abbildung 11 wird das derzeitige Liniennetz (kommunaler ÖPNV sowie SPNV) sowie die bisher geltende Netzhierarchie des vorherigen Nahverkehrsplans des Landkreises Ostprignitz-Ruppin ab 2015 dargestellt.

[18] Vgl. ORP-Busse 2021.

Abbildung 11: Status quo Liniennetz und bisherige Netzhierarchie im Landkreis Ostprignitz-Ruppin (Übersicht)



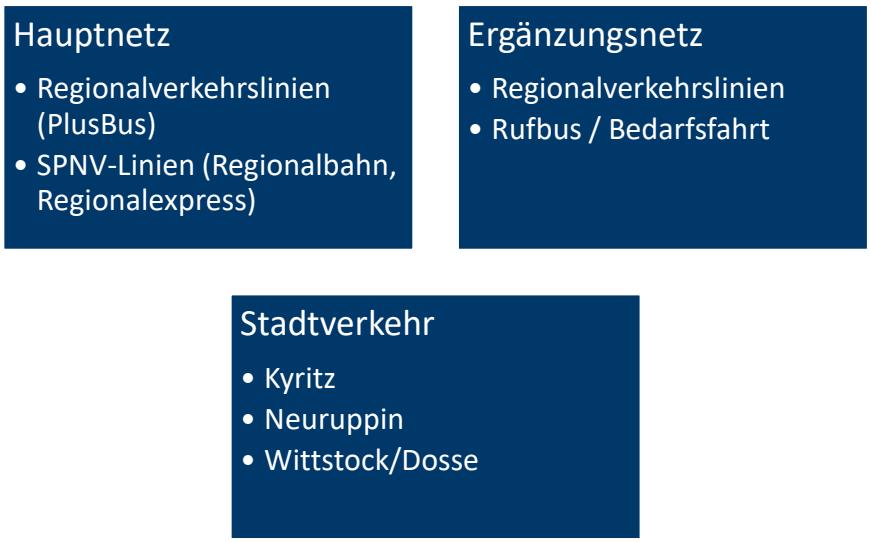
Karte: IGES 2021. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2019.
Daten: VBB 2018a, Fahrpläne der Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH. Stand Oktober 2020.

In Anhang A3 erfolgt eine detaillierte Darstellung nach Linien, Betreibern und zur Angebotshäufigkeit in den Bedienungszeiträumen Montag - Freitag (Schultage), Montag - Freitag (Ferientage), Samstag und Sonn-/Feiertag. Soweit vorhanden,

werden derzeitige Taktfolgezeiten aber auch etwaige Elemente flexibler Betriebsformen dargestellt.

Die Angebote des kommunalen ÖPNV lassen sich einerseits auf Basis der bisher entsprechend NVP formulierten Kategorien Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz kategorisieren (vgl. Abbildung 11). Aus Kundensicht sind jedoch unterschiedliche Produkte des kommunalen ÖPNV zu unterscheiden (vgl. Abbildung 12).

Abbildung 12: Derzeitige Produkte des ÖPNV



Quelle: IGES 2021.

Stadtverkehr Kyritz

Im Stadtverkehr Kyritz verkehrt die **Linie 701** (Lindenschule - Untersee) von Montag bis Freitag im 60-Minuten-Takt bzw. einmal die Stunde. Eine Verknüpfung mit der RB 73 ist bei einigen Fahrten im Stadtverkehr am Haltepunkt Kyritz, Am Bürgerpark möglich.

Die bestehende Taktung und der Linienverlauf stellen eine kleinräumige Erschließung des Stadtgebietes sicher, die durch weitere Angebote des ein- und ausbrechenden Regionalverkehrs ergänzt werden.

Stadtverkehr Neuruppin

Der Stadtverkehr in der Fontanestadt Neuruppin umfasst aktuell insgesamt drei Linien:

- **Linie 770**: Neuruppin, Treskow - Neuruppin, Rheinsberger Tor - Neuruppin, Betriebshof ÖPNV - Alt Ruppin, Anna-Petrat-Str. Die Linie 770 wird von Montag bis Freitag im 20-Min-Takt bzw. mit Ferienbeginn der Sommerferien 2021 im 30-Min-Takt bis Ende der Herbstferien bedient. Durch die Erhöhung der Bedienung auf der teilweise im Stadtgebiet überlagernden PlusBus-Linie 756

nach Fehrbellin und in Auswertung der Fahrgastbewegungen auf der Stadtlinie wurde die Bedienung der Linie 770 an Samstagen, Sonn- und Feiertagen auf einen Stundentakt umgestellt.

- **Linie 771**: Neuruppin, W.-Rathenau-Str. - Neuruppin, Pfarrkirche - Neuruppin, Ev. Schule - Neuruppin, West. Die Linie 771 wird von Montag bis Freitag im 60-Min-Takt bedient.
- **Linie 772**: Die Stadtlinie 772 bindet neben der Stadtlinie 771 den Ortsteil Alt Ruppin an die Kernstadt Neuruppin an. Der Linienweg führt von Neuruppin, Rheinsberger Tor über Nietwerder, Ortsmitte und Gildenhall, Bahnhof nach Alt Ruppin, Schule. Die Linie 772 wird von Montag bis Freitag im 60-Min-Takt bedient.

Stadtverkehr Wittstock/Dosse

Im Stadtverkehr Wittstock/Dosse wird die **Linie 740** (Wittstock, Röbeler Str. – Wittstock, Polthierstr.) von Montag bis Freitag im 60-Minuten-Takt bzw. einmal die Stunde angeboten. Der Abschnitt Wittstock, Röbeler Str. – Alt Daber wird ergänzend überwiegend im Bedarfsbetrieb erschlossen. Am Bahnhof Wittstock bestehen Übergangsmöglichkeiten zum SPNV in Richtung Berlin bzw. Wittenberge.

Die bestehende Taktung und der Linienverlauf stellen von Montag bis Freitag eine kleinräumige Erschließung des Stadtgebietes sicher.

2.2.7 Rufbus / Bedarfsverkehre

Weiterhin werden in geringem Umfang überwiegend in ländlichen Teilbereichen des Landkreises flexible Betriebsformen angeboten. Die Vermarktung erfolgt als Rufbus.

Die Nutzung erfordert eine vorherige telefonische Anmeldung. Die Voranmeldefrist beträgt 60 Minuten. Die Beförderung erfolgt zum VBB-Tarif und von Haltestelle zu Haltestelle auf festgelegten Linien. Internetbasierte Bestellwege werden derzeit nicht angeboten.[19]

Darüber wurde im Rahmen des Projektes "OhneAutoMobil_OPR" eine Studie zur Bedarfserhebung und Akzeptanzanalyse von nachfrageorientierten Mobilitätsformen durchgeführt. Es wurde im Ergebnis bestätigt, dass die Etablierung von flexibleren und digitalisierten On Demand-Verkehren zur Feinerschließung städtischer Teilgebiete in der Kreisstadt Neuruppin (Linie 772) und im ländlich geprägten Stadt-Umland Fehrbellin - Königshorst (Linie 757) einen sinnvollen Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Mobilität leistet. Die für die Umsetzung erforderliche Förderung soll nunmehr z.B. beim Land Brandenburg beantragt werden.[20]

---

19 Vgl. Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH 2020.

20 Vgl. Landkreis Ostprignitz-Ruppin 2020e.

2.2.8 Alternative Mobilitätsangebote (Carsharing, Bikesharing, E-Tretroller/E-Scooter, Mitfahrplattformen)

Carsharing spielt in der Mobilität des Landkreises Ostprignitz-Ruppin bis dato kaum eine Rolle. Aktuell steht ein stationsbasiertes Carsharing-Angebot in Form eines Elektroautos zur allgemeinen Nutzung in der Anna-Hausen-Straße in Neuruppin zur Verfügung. Außerdem steht ein Dorfmobil nach dem Prinzip des Carsharings in Form eines Elektroautos für die Dorfbewohner in Barsikow zur Verfügung. Angebote im freefloat-Betrieb sind bisher nicht vorhanden. Zusätzliche Carsharing-Angebote beschränken sich auf wenige Anbieter, bei denen private Pkw über Internetportale wie getaround zur Vermietung angeboten werden. Eine Verknüpfung mit dem ÖPNV findet derzeit nicht statt.

Ein einheitliches Bikesharing-System ist im Landkreis noch nicht vorhanden. Fahrradverleihmöglichkeiten werden auf lokaler Ebene, z.B. im Umfeld touristischer Ziele bzw. durch Beherbergungsbetriebe, angeboten.

Der Verleih von E-Scootern bzw. E-Tretrollern findet im Landkreis aktuell noch nicht statt.

Mitfahrgelegenheiten z.B. über internetbasierte Portale werden bis dato nur sporadisch angeboten und beziehen sich überwiegend auf Strecken nach Berlin. Die angebotenen Fahrten beginnen und enden überwiegend an SPNV-Knotenpunkten.

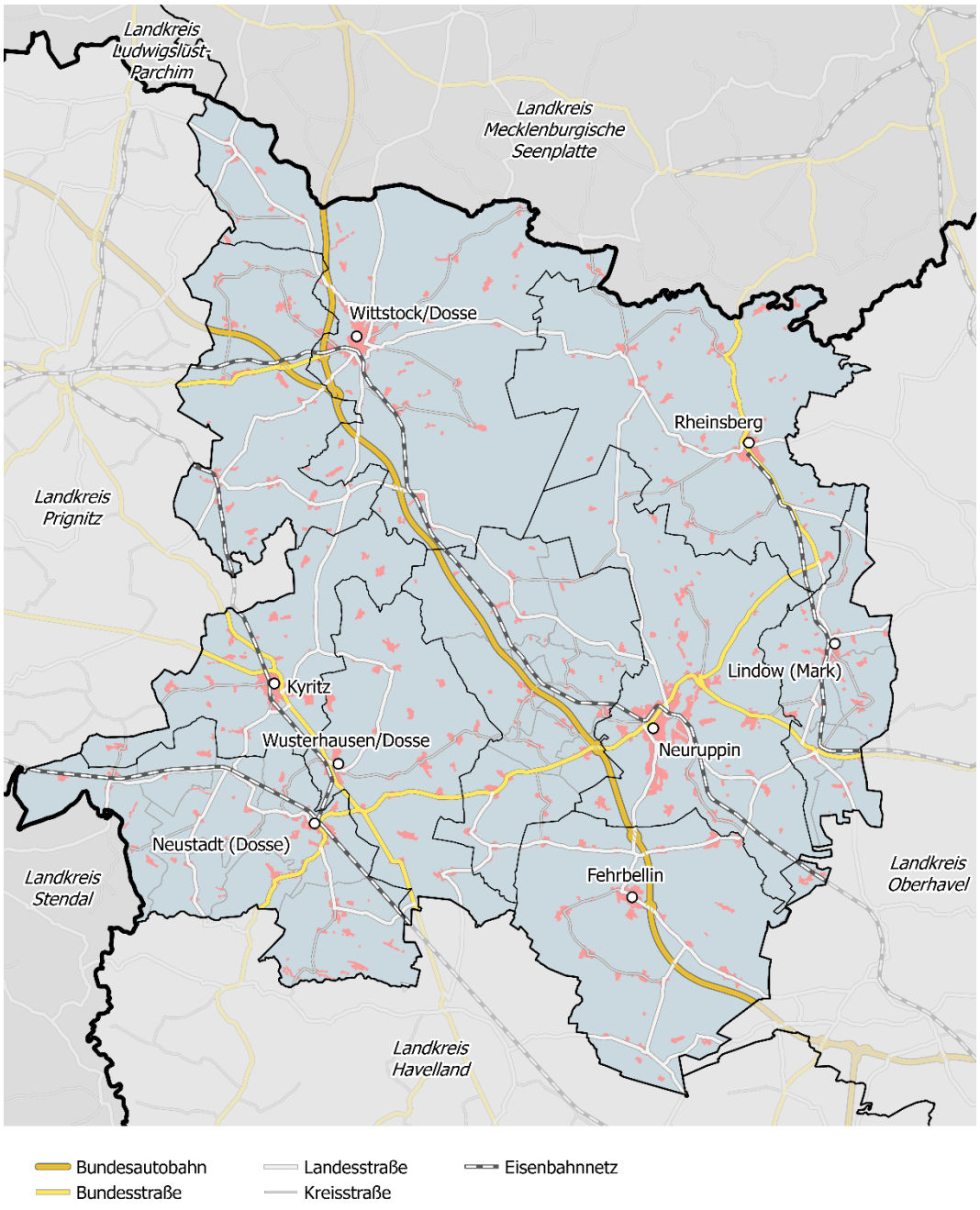
2.3 Verkehrsinfrastruktur

2.3.1 Übergeordnete Verkehrsinfrastruktur

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin ist im Bereich des **übergeordneten Straßennetzes** u.a. an das Netz aus Bundesautobahnen (BAB) und Bundesstraßen (B) angeschlossen (vgl. auch Abbildung 13):

- BAB 19 Wittstock/Dosse – Rostock,
- BAB 24 Berliner Ring - Neuruppin - Wittstock/Dosse - Hamburg,
- B 5 (Hamburg -) Wittenberge - Gumtow - Kyritz – Wusterhausen (Dosse) – Nauen (- Berlin),
- B 102 Bückwitz – Neustadt (Dosse) – Sieversdorf – Rhinow (- Brandenburg an der Havel),
- B 103 (Pritzwalk -) Gumtow – Kyritz,
- B 122 Wesenberg – Rheinsberg – Neuruppin sowie
- B 167 Bückwitz - Wildberg - Neuruppin - Herzberg - Löwenberg (- Eberswalde).

Abbildung 13: Übergeordnete Straßen- und Schieneninfrastruktur im Landkreis Ostprignitz-Ruppin



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2019. © OpenStreetMap Mitwirkende 2019.

Das Bundesfernstraßennetz wird durch Landes- und Kreisstraßen verdichtet bzw. ergänzt. Von dem übergeordneten Straßennetz ausgehende Gemeindestraßen dienen der Feinerschließung und bilden zusätzliche Verbindungen auf der untergeordneten Straßennetzebene.

2.3.2 Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte

Zugangsstellen zum SPNV (Bahnhöfe und Haltepunkte)

Derzeit besteht im Landkreis Ostprignitz-Ruppin eine Vielzahl möglicher Verknüpfungspunkte unter Einbeziehung des SPNV und des kommunalen ÖPNV. Besonders relevant sind u.a. folgende Verknüpfungen zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV:

- Breddin, Bahnhof,
- Kyritz, Am Bürgerpark,
- Kyritz, Bahnhof,
- Neuruppin, Rheinsberger Tor,
- Neuruppin, West,
- Neustadt (Dosse), Bahnhof
- Rheinsberg (Mark), Bahnhof
- Wittstock/Dosse, Bahnhof sowie
- Wusterhausen/Dosse, Bahnhof.

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin wird durch 20 Zugangsstellen zum SPNV erschlossen (vgl. MIL 2018).

Zugangsstellen des kommunalen ÖPNV (Haltestellen)

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin verfügt derzeit über **mehr als 580 Haltestellen mit insgesamt ca. 1.015 Haltestellenpositionen** im kommunalen ÖPNV.

Verknüpfungspunkte im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Eine Übersicht der wesentlichen Verknüpfungspunkte des ÖPNV wird in Tabelle 10 dargestellt. Handlungsbedarfe bestehen u.a. bei der Verbesserung der Verknüpfung der ÖPNV-Angebote untereinander aber auch bei der Verknüpfung mit dem MIV sowie dem Radverkehr (Fahrradabstellanlagen).

Tabelle 10: Wesentliche Verknüpfungspunkte des ÖPNV im Landkreis Ostprignitz-Ruppin im Status Quo

Zugangsstelle	SPNV	Kommunaler ÖPNV	P+R	B+R
Blumenthal (Mark)	x		x	x
Breddin	x	x	x	x
Dossow (Prignitz)	x		x	x
Fehrbellin, Postplatz		x		x
Fretzdorf	x		x	x
Heiligengrabe	x	x	x	x
Herzberg (Mark)	x		x	

Zugangsstelle	SPNV	Kommunaler ÖPNV	P+R	B+R
Kyritz Bahnhof	x	x	x	x
Kyritz, Am Bürgerpark	x	x	x	x
Liebenthal (Prignitz)	x		x	x
Lindow (Mark), Markt	x	x	x	x
Netzeband, Bahnhof	x		x	x
Neuruppin Rheinsberger Tor	x	x	x	x
Neuruppin West	x	x	x	x
Neustadt (Dosse), Bahnhof	x	x	x	x
Rheinsberg (Mark), Bahnhof	x	x	x	x
Walsleben, Bahnhof	x		x	x
Wittstock/Dosse, Bahnhof	x	x	x	x
Wusterhausen/Dosse, Bahnhof	x	x		
Wustrau-Radensleben	x	x	x	

Daten: IGES 2020, VBB 2020a.

Verknüpfung mit dem Radverkehr (B+R-Anlagen)

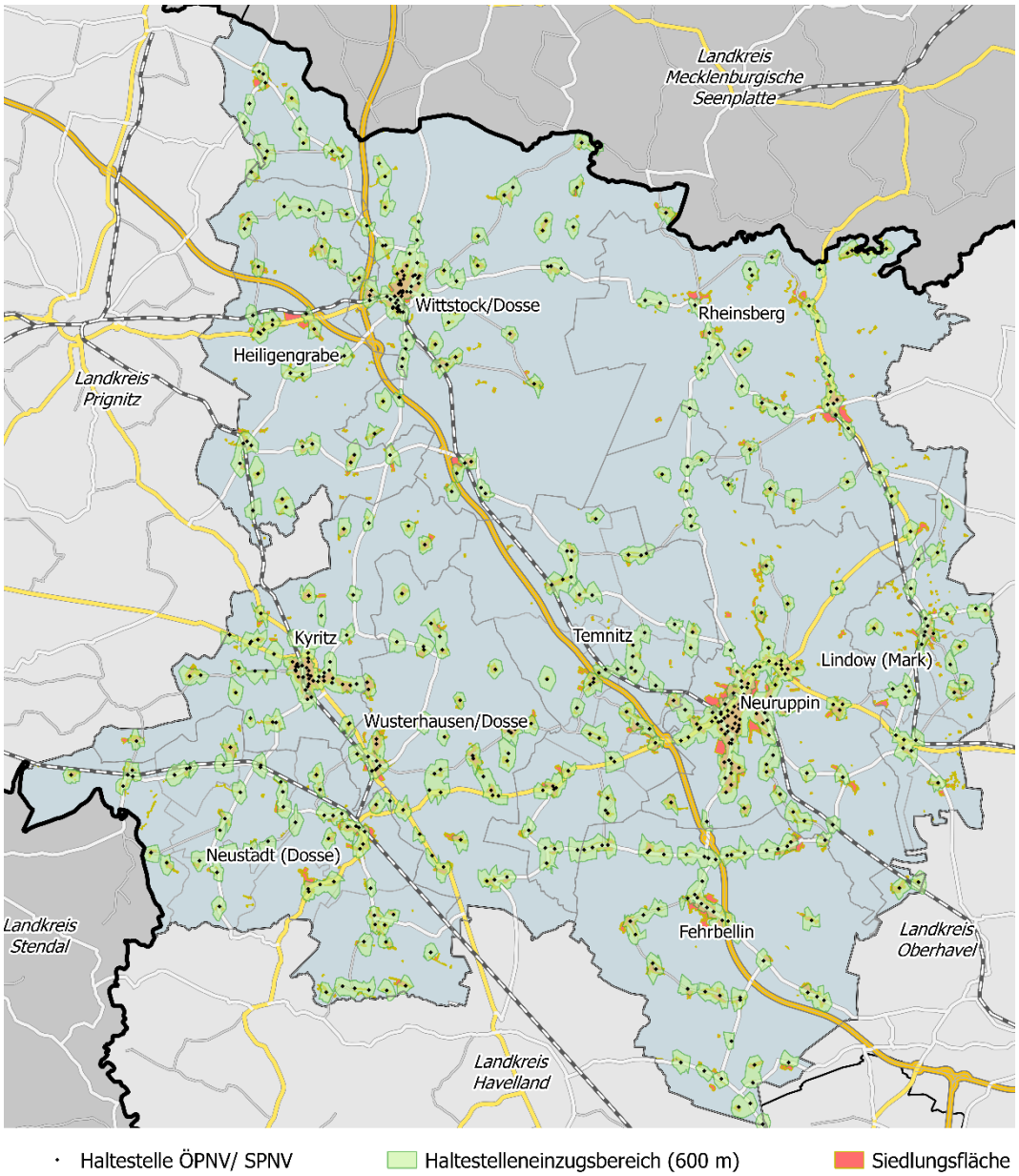
Im Landkreis Ostprignitz-Ruppin stehen derzeitig 16[21] geschützte Fahrradabstellmöglichkeiten (z.T. mit Ladesäulen) an den Standorten Breddin, Bahnhof; Kyritz, Am Bürgerpark; Neustadt (Dosse), Bahnhof, Neuruppin, Rheinsberger Tor sowie Neuruppin West zur Verfügung. Um die Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr weiter zu fördern, besteht zum einen Handlungsbedarf bei der Bereitstellung von B+R-Anlagen an weiteren Haltestellen sowie zum anderen bei der Verbesserung der Qualität der vorgehaltenen Verknüpfungsanlagen (z.B. durch Überdachung von Stellplätzen und/oder Etablierung weiterer abschließbarer Fahrradboxen).

Erschließungsqualität durch Haltestellen im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Die derzeitige Abdeckung der Haltestelleneinzugsbereiche wird nachfolgend anhand der in Kapitel 4.2.2 definierten Festlegungen zur Erschließungsqualität überprüft. Im Ergebnis ist festzustellen, dass der überwiegende Teil der Siedlungsgebiete ausreichend erschlossen ist und somit zukünftig nur teilweise zusätzlicher Erschließungsbedarf besteht (z.B. bei der zukünftigen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung).

[21] Stand: Januar 2021.

Abbildung 14: Erschließung im Landkreis Ostprignitz-Ruppin auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG 2019.

Dynamische Fahrgastinformation

Anzeigen zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI) sind im Landkreis derzeit an den Haltestellen Kyritz, Bürgerpark, Neuruppin, Rheinsberger Tor, Neustadt (Dosse), Bahnhof, Wittstock, Bahnhof und Wusterhausen/Dosse, Bahnhof vorhanden.

2.4 Stärken und Schwächen des kommunalen ÖPNV

2.4.1 Bilanz NVP ab 2015

Die Bilanz der im NVP ab 2015 definierten Maßnahmen zeigt, dass ein Großteil der Maßnahmen bereits umgesetzt wurde bzw. sich derzeit in der Umsetzung oder Planung befindet (vgl. Tabelle 11).

Tabelle 11: Bilanzielle Bewertung der Maßnahmen des NVP ab 2015

Maßnahme	Status	Bemerkung
Bessere Anbindung von Orts- bzw. Gemeindeteilen untereinander		◆ Kontinuierliche Verbesserung, z.B. Prüfung On Demand-Verkehre
Anpassungen von Fahrplanlagen des kommunalen ÖPNV an Auswirkung der Neubaustrecke VDE 8 auf den SPNV Optimierung der bestehenden Fahrpläne und Anschlussmöglichkeiten im Umfeld VDE 8		◆ SPNV RE2, RE6, RB 73 - Anpassung Fahrplanlagen des ÖPNV ◆ Umsetzung Taktknoten Wittstock/Dosse zur vollen Stunde ◆ Umsetzung Taktknoten Neuruppin Rheinsberger Tor zur Minute 30
Schaffung taktähnlicher Angebote, verbesserte Reisezeiten		◆ Einrichtung von drei PlusBus-Linien
Verbesserung der Anbindung Wittstock/Dosse und Heiligengrabe		
Optimierung der Verkehre Neustadt (Dosse) in Richtung Breddin / Kyritz in Richtung Zernitz		
Vermeidung von Parallelverkehren zwischen Neustadt (Dosse) und Kyritz		
Optimierung der Stadtverkehre in Kyritz		◆ Kontinuierliche Überprüfung und Verbesserung
Betriebliche Verknüpfung der Fahrpläne Stadt Neuruppin mit Fehrbellin und Rheinsberg (Mark)		◆ 764 / 756 (15 Min. Wartezeit) ◆ Anbindung an Einrichtungen des alltäglichen Bedarfs teilweise noch mit hohen Fahrzeiten
Prüfung landkreisüberschreitender kommunaler ÖPNV Angebote		◆ Kontinuierliche Überprüfung und Verbesserung
Schaffung landkreisüberschreitendes kommunales ÖPNV Angebot nach Gransee bzw. Löwenberg (Mark)		◆ 784 (Optimierung notwendig) ◆ RB 54 als SPNV Verbindung
Anbindung Stadt Rheinsberg (Mark) und Fürstenberg/Havel oder Gransee über Menz *Prüfung 4-h-Takt durch Verkehrsunternehmen und Landkreis*		◆ Durchführung einer Untersuchung zu Anbindungsmöglichkeiten im Auftrag des VBB

Maßnahme	Status	Bemerkung
PlusBus-Linien 711, 764, 770		
Verbesserung der Anschlusssicherung durch Nutzung von Echtzeit-Daten		◆ Kontinuierliche Verbesserung
Implementierung von flexiblen Mobilitätslösungen/Bedarfsverkehren (Rufbus/Linientaxi)		◆ Kontinuierliche Überprüfung
Aufwertung des Mindestbedienstandards für Buslinien 785 und 788		◆ Verbesserung 788 (Sa/So) ◆ Verbesserung 785 (saisonale Angebotsausweitung unter Mitfinanzierung Rheinsberg)
Vergabe RB 73 & Sicherung des Angebotsniveaus		
Bau und Ausbau von Verknüpfungsmöglichkeiten (P+R, B+R)		◆ Ausbau z.B. in Neustadt/Dosse erfolgt, weiterhin kontinuierliche Überprüfung und Verbesserung
Umgestaltung Bahnhof Wittstock/Dosse		
Umsetzung Kyritz Am Bürgerpark		
Machbarkeitsprüfung KombiBus		◆ Machbarkeitsprüfung wurde durchgeführt ◆ Erfolgreiche Umsetzung erfordert „Ankerkunden“, die bis dato nicht aktiviert werden konnten
Barrierefreiheit ÖPNV		◆ Kontinuierliche Überprüfung und Verbesserung

Anmerkung: Umgesetzt, teilweise umgesetzt, nicht umgesetzt.

2.4.2 Handlungsbedarf aus Sicht des derzeitigen Verkehrsangebots

Insgesamt ist die Flächenerschließung durch den kommunalen ÖPNV grundsätzlich positiv zu bewerten. Das bestehende Angebot aller drei Netzebenen im ÖPNV gewährleistet eine flächendeckende ausreichende Bedienung entsprechend der im Nahverkehrsplan definierten Erschließungskonzeption. Die Anbindung von Siedlungsschwerpunkten an Versorgungsschwerpunkte wird vor allem an Schultagen gewährleistet. Auch an Ferientagen wird die Erschließung durch ein Mindestangebot sichergestellt, während an Wochenenden lediglich das Hauptnetz sowie Verbindungen im Stadtverkehr zur Verfügung stehen. Das Rufbusangebot wird vielerorts bereits gut angenommen.

Folgende Handlungsbedarfe werden aus Sicht des derzeitigen Verkehrsangebots insbesondere gesehen:

- Die Gemeinde Walsleben wird derzeit durch den RE 6 nur im 2-Stunden-Takt bedient, wobei in Richtung Neuruppin zusätzliche Busverbindungen der Linien 754 und 762 bestehen. Insofern auch weiterhin z. B. aus betriebstechnischen

Gründen ein stündliches Angebot durch den RE 6 nicht gewährleistet werden kann, wird die Prüfung einer Abstimmung zwischen SPNV und ÖPNV zur Sicherstellung eines taktähnlichen stündlichen Angebotes nach Neuruppin empfohlen.
- Stärkere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem Bereich Freizeit- und Tourismus zur Entwicklung touristischer ÖPNV-Verkehre.
- Fehlende durchgehende ÖPNV-Verbindung zwischen dem Versorgungsschwerpunkt Rheinsberg und dem Mittelzentrum Wittstock/Dosse.
- Sicherstellung der Daseinsvorsorge u.a. für die zunehmende Zahl immobiler Bevölkerungsgruppen. Hierzu könnten fahrplanunabhängige Angebote mit Kleinbussen („Flächenrufbus“) oder Taxen („Anruf-Sammeltaxi“) beitragen. Prinzipiell sind dabei unterschiedliche Grade der räumlichen (Haltestellen- bzw. Haustürbedienung) und zeitlichen Flexibilisierung (ganztägiger Betrieb bzw. Betrieb in Tagesrandzeiten) denkbar.
- Barrierefreiheit an Haltestellen und in Fahrzeugen.

2.4.3 Handlungsbedarf aus Sicht der kreisangehörigen Kommunen

Im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsprozesses bei der Fortschreibung des NVP haben alle Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden des Landkreises die Möglichkeit erhalten, aus Ihrer Sicht aktuell bestehende Defizite im ÖPNV zur Kenntnis zu bringen.

Tabelle 12 fasst die Rückmeldung inhaltlich zusammen. Alle Hinweise wurden geprüft und im Rahmen der landkreisbezogenen verkehrsplanerischen Untersuchungen zur Fortschreibung des NVP auf Möglichkeiten zur Überführung in Maßnahmen abgewogen (vgl. ebenfalls Vorgaben und Maßnahmen in den Kapiteln 4 und 6).

Tabelle 12: Hinweise sowie Defizite des ÖPNV aus Sicht der kreisangehörigen Kommunen (zusammenfassende Auswahl)

Angebotsqualität kommunaler ÖPNV
◆ Einführung flexibler Bedienformen im Landkreis (z.B. als Richtungsband- oder Flächenbetrieb)
◆ Ausweitung der ÖPNV-Bedienung in den Ferien und an Wochenenden, insbesondere in den ländlichen Bereichen des Landkreises
◆ Ausweitung des touristischen ÖPNV-Angebotes, z.B. zwischen Rheinsberg und den touristisch relevanten Schwerpunkten Richtung Menz / Fürstenberg, Richtung Wesenberg / Mirow und bessere Anbindung der Reha-Klinik Rheinsberg Hohenelse
◆ Bereitstellung vertakteter ÖPNV-Angebote inkl. Festlegung und Ausbau von Taktknoten (Verknüpfungshaltestellen)
◆ Einführung bzw. Ausweitung grenzüberschreitender ÖPNV-Angebote (z.B. von der Gemeinde Fehrbellin bis Nauen mit Anschluss an den SPNV)
Angebotsqualität SPNV und Vernetzungsqualität mit kommunalem ÖPNV
◆ Sicherstellung der Finanzierung zum Erhalt der SPNV-Verbindung RB 73 (Pritzwalk - Kyritz) und Angebotsverbesserung

- RB 73 Kyritz – Neustadt: Erhöhung Angebotsumfang am Wochenende (60-Min-Takt), Ausweitung Bedienzeit abends, Durchbindung nach Nauen/Berlin ohne Umstieg
- Einrichtung zusätzlicher Bahnhaltepunkte im Bereich RB 73: Verkehrslandeplatz Kyritz in Heinrichsfelde, Gewerbegebiet Holzhausener Straße/Leddiner Weg, zwischen den Ortsteilen Gantikow und Drewen
- RE 6 mit direkter Durchbindung nach Berlin-Gesundbrunnen über Berlin-Tegel
- Reaktivierung der Bahnstrecke Neustadt - Neuruppin - Herzberg für den Personenverkehr
- Halbstundentakt Hennigsdorf - Neuruppin in Verbindung mit Verlängerung RB 55 von Kremmen nach Neuruppin
- Prüfauftrag zur Verlängerung RB 55 bis zu einem neuen Haltepunkt Höhe Märkisch Linden, Temnitz-Park

Vernetzungsqualität

- Anschlusssicherung zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV
- Verbesserte Fahrplankoordinierung im Bereich Wusterhausen/Dosse
- Ausbau Wustrau-Radensleben zum Verknüpfungspunkt Bahn/Bus/Rad: Umsetzung von Fahrplananschlüssen
- Anschlusssicherung der Linien 771 und 772 vom und zum SPNV in Neuruppin

Tarifqualität

- Einführung innovativer Bezahlsysteme (E-Ticket, Check-In / Be-out-Bezahlsystem)
- Verbesserung der Vermarktung und Anleitung zur Nutzung bereits bestehender Angebote (z.B. Rufbus)
- Unterstützung der Einführung einer Gästekarte zur umlagefinanzierten ticketfreien ÖPNV-Nutzung für Übernachtungsgäste (u.a. im Bereich Rheinsberg)

Infrastrukturqualität

- Neueinrichtung Haltestellenpaar im Bereich Lindow, Salus-Klink
- Haltestellenausbau im Bereich Lindow (Mark)
- Ausweitung Betriebszeit der Lichtsignalanlage (LSA) (Querungshilfe) am Bahnhof Wusterhausen/Dosse zur Querung der Bundesstraße in den Abendstunden
- Ausbau des ÖPNV-Verknüpfungspunktes Wusterhausen/Dosse, Bahnhof inkl. P+R, Fahrradabstellen, E-Ladestationen
- Neuorganisation des Busbahnhofs am Haltepunkt Neuruppin, Rheinsberger Tor
- Aufwertung Bushaltestellen zu Mobilitätsstationen unter (finanzieller) Einbeziehung z.B. der Wohnbauwirtschaft

Dynamische Fahrgastinformation

- Lindow (Mark), Markt und Lindow (Mark), Bahnhof
- Neustadt (Dosse), Bahnhof und Breddin, Bahnhof sowie Bushaltestellen im Bereich B 102 und L 141
- Fehrbellin, „Postplatz“
- Neuruppin und Umland, Bahnhöfe: Neuruppin West, Wustrau-Radensleben
- Neuruppin Innenstadt: Fehrbelliner Hof, Pfarrkirche, Schulplatz/Museum, Schulplatz/Klosterstraße
- Neuruppin: Alt-Ruppin Siedlung, Neuruppin REIZ, Krankenhaus, Kreisverwaltung oder Baumarkt
- Rheinsberg, Schloss

Strategie zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV
◆ Barrierefreier Haltestellenausbau, ausreichende Beleuchtung im Bereich Amt Neustadt (Dosse)
◆ Barrierefreier Haltestellenausbau Rüthnick, Dorfstr.
◆ Barrierefreie Gestaltung einer Haltestelle im Bereich der Gemeinde Wusterhausen/Dosse

Quelle: Vorabbeteiligung der Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des NVP ab 2021 des Landkreises Ostprignitz-Ruppin.

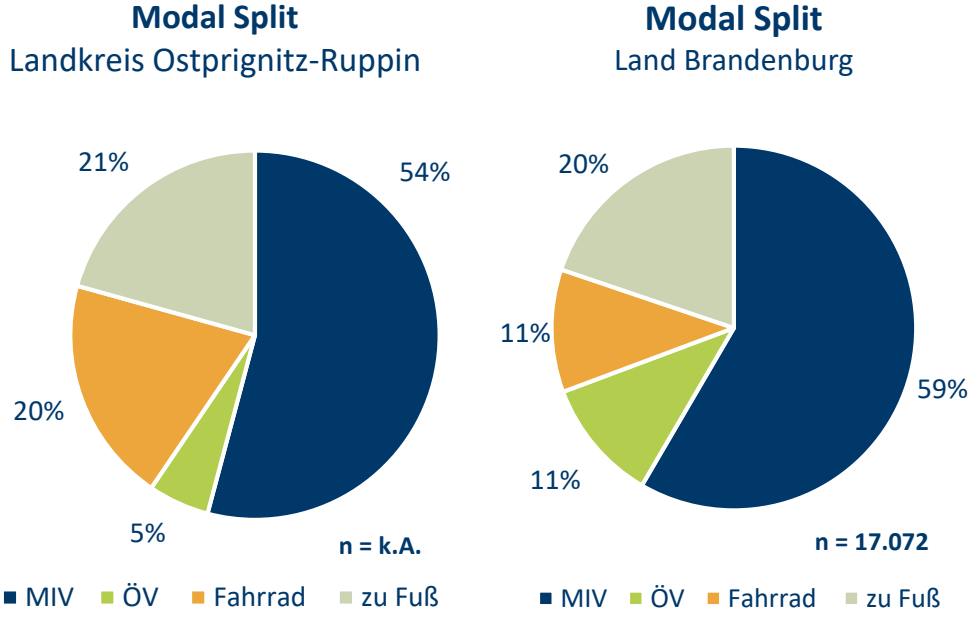
3. Mobilitätsnachfrage

3.1 Modal Split, Verkehrsaufkommen MIV und einzelne Mobilitätskennwerte

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

Zur Beschreibung der Ausgangssituation wird auf die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2017 verwiesen, in deren Rahmen zwischen Juni 2016 und September 2017 u.a. 17.072 Wege im Land Brandenburg erhoben wurden. Daraus ergibt sich für den Modal Split von Brandenburg, dass 59 % der Wege mit dem MIV, 11 % mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV), 11 % mit dem Fahrrad und 20 % zu Fuß zurückgelegt werden. Die regionalisierten Ergebnisse zur privaten Mobilität auf Ebene aller Kreise und kreisfreien Städte wurden im Rahmen der Studie MiD 2017 durch ein Schätzverfahren (Small Area Estimation – SAE) ermittelt. Die Ergebnisse dieses regionalstatistischen Schätzverfahrens erreichen nicht die statistische Genauigkeit sehr aufwändiger repräsentativer Erhebungen in den jeweiligen Kreisen oder Regionen. Aus diesem Grund ist von einer geringfügig abweichenden Verkehrsmittelnutzung auszugehen. Die Ergebnisse für den Landkreis Ostprignitz-Ruppin sind der nachstehenden Abbildung zu entnehmen.

Abbildung 15: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)



Quelle: IGES 2021.
Datengrundlagen: MiD 2018b (links) und MiD 2018a (rechts). Werte gerundet.

3.1.2 Pkw-Bestand und Motorisierung

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

Tabelle 13: Bestand an zugelassenen Pkw in den Ämtern und amtsfreien Kommunen des Landkreises Ostprignitz-Ruppin

Amt/amtsfreie Gemeinde	Pkw-Bestand 2014	Pkw-Bestand 2019	Veränderung [%]
Breddin	504	528	+4,76
Dabergotz	378	396	+4,76
Dreetz	675	698	+3,41
Fehrbellin	5.119	5.411	+5,70
Heiligengrabe	2.758	2.772	+0,51
Herzberg (Mark)	391	428	+9,46
Kyritz	5.173	5.306	+2,57
Lindow (Mark)	1.719	1.739	+1,16
Märkisch Linden	778	809	+3,98
Neuruppin	16.003	17.073	+6,69
Neustadt (Dosse)	1.773	1.892	+6,71
Rheinsberg	4.691	4.738	+1,00
Rüthnick	304	343	+12,83
Sieversdorf-Hohenofen	451	456	+1,11
Storbeck-Frankendorf	307	327	+6,51
Stüdenitz-Schönermark	353	365	+3,40
Temnitzquell	457	457	±0
Temnitztal	843	896	+6,29
Vielitzsee	281	299	+6,41
Walsleben	464	483	+4,09
Wittstock/Dosse	8.264	8.393	+1,56
Wusterhausen/Dosse	3.389	3.370	-0,56
Zernitz-Lohm	551	565	+2,54
Landkreis Ostprignitz-Ruppin	**55.626**	**57.744**	**+3,81**

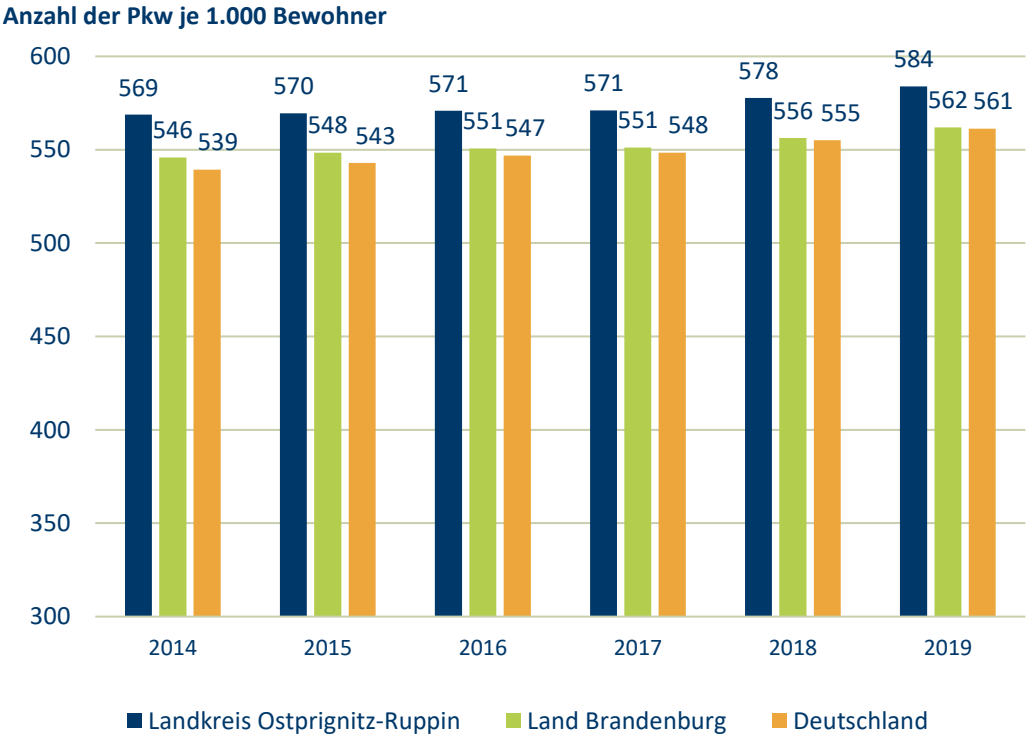
Daten: KBA 2020.

Der Bestand an zugelassenen Pkw hat sich im Landkreis Ostprignitz-Ruppin von 2014 bis 2019 um ca. +3,8 % erhöht. Die deutlichsten Zuwächse verzeichnen dabei

die Gemeinden Rüthnick (+12,8 %), Herzberg (Mark) (+9,5 %) und Neustadt (Dosse) (+6,7 %) (vgl. Tabelle 13).

Der Motorisierungsgrad (Anzahl Pkw je 1.000 Bewohner) im Landkreis Ostprignitz-Ruppin verzeichnet zwischen 2014 und 2019 eine leichte Steigerung (vgl. Abbildung 16).

Abbildung 16: Entwicklung des Motorisierungsgrades 2014 bis 2019



Quelle: IGES 2021. Eigene Berechnung.
Datengrundlage: Landkreis Ostprignitz-Ruppin 2020a sowie KBA 2020.

3.2 Prognose der Bevölkerungs- und Schulentwicklung

3.2.1 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung mit Berücksichtigung relevanter Altersgruppen

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin weist einen Bevölkerungsrückgang von ca. -5 % bis 2025 und ca. -10 % bis 2030 auf. Dabei bewegen sich die einzelnen Kommunen und Ortsteile innerhalb einer großen Bandbreite (-2 % bis -23 %, 2030), haben jedoch alle einen negativen Trend (vgl. Tabelle 14).

Tabelle 14: Bevölkerungsprognose im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Amt/amtsfreie Gemeinde	Bevölkerung 2019	Bevölkerung 2025	Bevölkerung 2030	Veränderung zu 2019 bis 2030 [%]
Breddin	887	806	743	-16,23
Dabergotz	629	591	566	-10,02
Dreetz	1.135	1.076	1.002	-11,72
Fehrbellin	9.021	8.571	8.188	-9,23
Heiligengrabe	4.403	4.010	3.671	-16,63
Herzberg (Mark)	623	623	594	-4,65
Kyritz	9.381	8.675	8.081	-13,86
Lindow (Mark)	3.051	2.887	2.714	-11,05
Märkisch Linden	1.251	1.187	1.167	-6,71
Neuruppin	31.548	31.404	30.825	-2,29
Neustadt (Dosse)	3.458	3.284	3.127	-9,57
Rheinsberg	8.125	7.606	7.117	-12,41
Rüthnick	460	438	407	-11,52
Sieversdorf-Hohenofen	721	625	559	-22,47
Storbeck-Frankendorf	476	482	462	-2,94
Stüdenitz-Schönermark	577	557	526	-8,84
Temnitzquell	787	687	622	-20,97
Temnitztal	1.473	1.326	1.239	-15,89
Vielitzsee	489	440	413	-15,54
Walsleben	796	732	674	-15,33
Wittstock/Dosse	14.404	13.332	12.399	-13,92
Wusterhausen/Dosse	6.101	5.438	5.112	-16,21
Zernitz-Lohm	901	813	758	-15,87
Landkreis Ostprignitz-Ruppin	**100.697**	**95.590**	**90.966**	**-9,66**

Daten: Landkreis Ostprignitz- Ruppin 2020f.
Anmerkung: Mittels demosim/otm durch die statmath GmbH ermittelte kleinräumige Bevölkerungsentwicklung.

In der Altersstruktur der Bevölkerung des Landkreises Ostprignitz-Ruppin sind entsprechend der Bevölkerungsentwicklung ebenfalls spürbare Veränderungen zu erwarten. Diese begründen sich durch geringe Geburtenzahlen, eine hohe Zahl von Sterbefällen, Wanderungsverluste sowie eine gestiegene Lebenserwartung.

Der prognostizierte Anteil der Altersgruppe der unter 18-Jährigen wird bis zum Jahr 2030 von rund 15 % auf etwa 13 % sinken, während der Anteil der 18 bis 65-

Jährigen im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 10 % auf ca. 50 % zurückgehen wird. Demgegenüber wird der Anteil der über 65-Jährigen an der Bevölkerung im Landkreis Ostprignitz-Ruppin um rund 12 % auf ca. 37 % steigen (vgl. Tabelle 15).

Tabelle 15: Altersstruktur und Altersstrukturprognose der Bevölkerung im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Altersgruppen	Anteile der Altersgruppen 2019	Anteile der Altersgruppen 2025	Anteile der Altersgruppen 2030	Entwicklung 2019 bis 2030
0 bis unter 18 Jahre	14,62 %	14,01 %	12,82 %	-1,8 %
18 bis unter 65 Jahre	60,93 %	54,94 %	50,47 %	-10,46 %
Über 65 Jahre	24,45 %	31,02 %	36,70 %	+12,25 %

Daten: Landkreis Ostprignitz- Ruppin 2020f.
Anmerkung: Mittels demosim/otm durch die statmath GmbH ermittelte kleinräumige Bevölkerungsentwicklung.

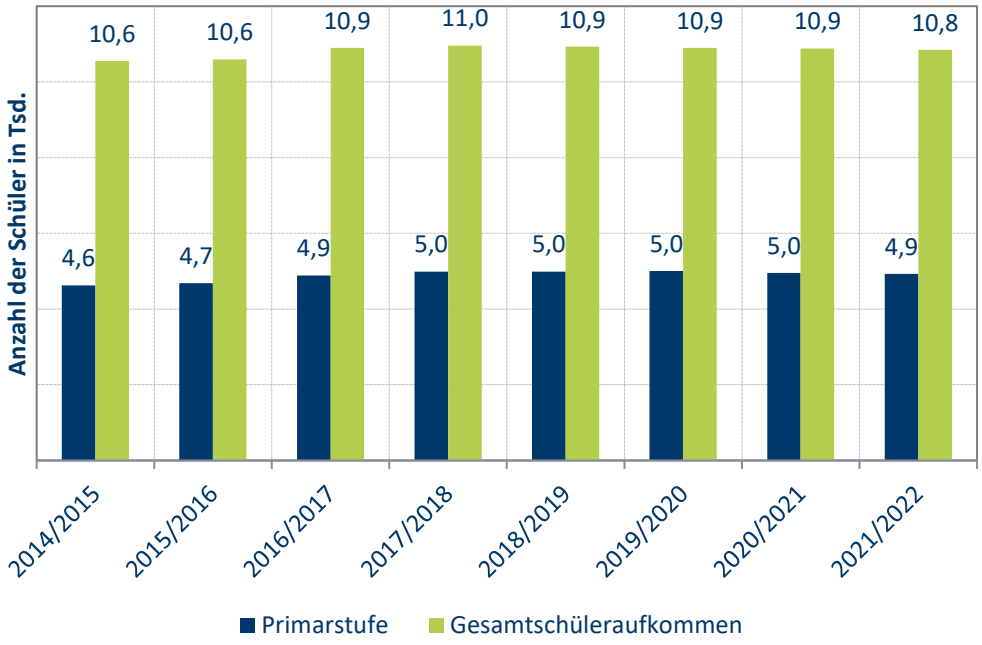
3.2.2 Entwicklung der Schülerinnen- und Schülerzahlen und Schulstandorte im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Die Anzahl der Schülerinnen und Schüler an allgemeinbildenden Schulen des Landkreises Ostprignitz-Ruppin hat sich seit dem Schuljahr 2014/2015 bis zum Schuljahr 2017/2018 konstant positiv entwickelt.[22] Die Fortschreibung des Schulentwicklungsplans des Landkreises Ostprignitz-Ruppin prognostiziert beginnend ab dem Schuljahr 2017/2018 bis zum Schuljahr 2019/2020 einen relativ konstanten Verlauf. Zum Ende des Planungszeitraumes wird ein leichter Rückgang der Schülerinnen- und Schülerzahlen im Grundschulbereich erwartet (vgl. Abbildung 17).

Die prognostizierte Entwicklung der Schülerinnen- und Schülerzahlen fließt u.a. in die Status-Quo-Prognose des Fahrgastaufkommens im Landkreis Ostprignitz-Ruppin ein (vgl. Kapitel 3.3.2).

22 Vgl. Landkreis Ostprignitz-Ruppin 2017.

Abbildung 17: Entwicklung der Schülerinnen- und Schülerzahlen im Landkreis Ostprignitz-Ruppin



Daten: Landkreis Ostprignitz-Ruppin 2017.

3.3 Entwicklung des Fahrgastaufkommens im kommunalen ÖPNV

3.3.1 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im kommunalen ÖPNV

Im Jahr 2019 wurden im kommunalen ÖPNV im Landkreis Ostprignitz-Ruppin ca. 3,63 Mio. Fahrgäste befördert (vgl. Tabelle 16).

Tabelle 16: Entwicklung des Fahrgastaufkommens im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Jahr	Anzahl Linien	Anzahl Fahrgäste
2017	43	3.612.000
2018	43	3.564.000
2019	44	3.626.000

Daten: BMJV 2020.

Bedeutung der Schülerinnen- und Schülerbeförderung im kommunalen ÖPNV

Mit einem Anteil von ca. 70 % am gesamten Fahrgastaufkommen bilden mit Stand 2019 die Schülerinnen und Schüler mit Anspruch auf eine Beförderung zu den Schulen insgesamt die größte Kundengruppe im kommunalen ÖPNV. Damit ist

diese Zielgruppe eine tragende Säule aus Sicht des derzeitigen Beförderungsaufkommens.

3.3.2 Prognostizierte Entwicklung der Fahrgastnachfrage im kommunalen ÖPNV (Status quo-Prognose mit Zielhorizont 2030)

Aussagen zur zukünftigen Nachfrageentwicklung im kommunalen ÖPNV unterliegen vielfältigen Einflüssen, bei gleichzeitigen Einschränkungen in der Verfügbarkeit von Datengrundlagen für eine Prognose, so dass nur grobe Trends abgeschätzt werden können. Die Abschätzung der zu erwartenden Fahrgastentwicklung erfolgt dabei auf Basis einer Status quo-Prognose, die sich auf den kommunalen ÖPNV bezieht und dabei ein Angebotsniveau ohne grundlegende Abweichungen zur heutigen Situation berücksichtigt.

Es wird einerseits ein potenzieller Handlungsbedarf aufgezeigt; andererseits wird die Bedeutung von Einflussfaktoren herausgearbeitet, auf die der NVP typischerweise kaum Einfluss hat (externe Einflussfaktoren wie z.B. die Bevölkerungsentwicklung). Weiterentwicklungen des Angebotskonzepts im ÖPNV werden im Rahmen der Status quo-Prognose nur berücksichtigt, wenn sie bereits politisch oder unternehmerisch festgelegt wurden und ihre Umsetzung als sicher gelten kann. Dies ist im vorliegenden Fall nicht gegeben.

Prognose-Zeitraum: Die Prognose soll eine mittelfristige Entwicklung widerspiegeln. Als primärer Betrachtungszeitraum werden daher die Jahre 2019 bis 2025 festgelegt. Ergänzend wird darüber hinaus der Zeitraum 2025 bis 2030 betrachtet.

Prognosegegenstand: Gegenstand der Prognose sind die Anzahl der Fahrgäste im kommunalen ÖPNV. Die Prognose erfolgt dabei so weit wie möglich auf der Ebene der laut Fahrplan 2020 angebotenen Linien.

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

In der vorliegenden Analyse werden zunächst ausschließlich demographische Entwicklungen (vgl. Kapitel 3.2.1), d.h. Änderungen der Einwohnerzahlen und der Altersstruktur, berücksichtigt. Für die Dominanz dieser Faktoren sprechen folgende Argumente:

- Prognosen der siedlungsstrukturellen und wirtschaftlichen Entwicklung, die z.B. für die Verflechtungen von Pendelnden von hoher Bedeutung sind, gehen bereits in die hier berücksichtigten Bevölkerungsprognosen ein.
- Aktuelle Erwartungen gehen für den Planungsraum von einem etwa gleichbleibend hohen Level des Tourismus mit leicht positiver Wachstumstendenz aus.

- Die relative Attraktivität des MIV steigt zwar leicht aufgrund der trendmäßigen Steigerung des Motorisierungsgrades, wird aber wegen der gleichzeitig erwarteten Entwicklung der Energiepreise insgesamt eher konstant bleiben.

Erwartete Entwicklung der Einwohnerzahl und Altersstruktur: Insgesamt wird in der Bevölkerungsprognose für den Landkreis Ostprignitz-Ruppin von einem Bevölkerungsrückgang zwischen 2019 und 2025 um ca. 5 % ausgegangen. Bis 2030 wird ein Bevölkerungsrückgang von ca. 10 % erwartet.[23]

Bei der prognostizierten Entwicklung der einzelnen Altersgruppen sinkt der Anteil der Altersgruppe der unter 18-jährigen (mit hoher Bedeutung für den Schülerinnen- und Schüler- bzw. Ausbildungsverkehr) bis zum Jahr 2030 um ca. 2,0 %. Deutlich zunehmen wird v.a. der Anteil der Altersgruppe der älteren Menschen über 65 Jahre (ca. um 12 % bis 2030), während die Altersgruppe der 18 bis 65-Jährigen um ca. 10 % sinkt.

Im ländlichen Raum spielt typischerweise die Beförderung von Schülerinnen und Schülern eine überproportional bedeutende Rolle. Daher wurde die Entwicklung der Altersgruppe der unter 18-jährigen in der Prognose stärker gewichtet als die Entwicklung der Gesamtbevölkerung.

Ergebnisse: Die Prognoseergebnisse lassen eine leichte Abnahme der Fahrgastzahlen erwarten: Die Fahrgastzahlen reduzieren sich danach von rund 3,63 Mio. in 2019 auf rund 3,57 Mio. im Prognosejahr 2025. Bis zum Prognosejahr 2030 wird von einem weiteren Rückgang auf 3,52 Mio. ausgegangen. Die relative Änderung beträgt damit im Zeitraum von 2019 bis 2025 -1,5 %. Dies entspricht einem Rückgang von rund -0,26 % pro Jahr. Im Zeitraum von 2025 bis 2030 liegt die relative Änderung bei -1,4 % (-0,28 % pro Jahr).

[23] Vgl. Landkreis Ostprignitz-Ruppin 2020f.

4. Angebots- und Qualitätsvorgaben für den kommunalen ÖPNV

4.1 Elemente des Angebotskonzeptes

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

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

Die Aufgabenträger orientieren sich deshalb u.a. an

- den derzeitigen und zukünftig erwarteten demografischen und strukturpolitischen Entwicklungen,
- den Zielen und Hierarchien der Raumordnung und Landesplanung,
- den eigenen verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen sowie
- den Vorgaben für die Sicherstellung der Schülerbeförderung.

Nachfolgende Mindestvorgaben sichern aus Sicht des Landkreises Ostprignitz-Ruppin eine ausreichende Bedienung im kommunalen ÖPNV ab. Dies wird ergänzt durch die Vorgaben des Qualitätskonzeptes entsprechend Kapitel 5.

Das Angebotskonzept beinhaltet folgende nebeneinander wirkende Elemente, um aus Sicht des Landkreises Ostprignitz-Ruppin die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im kommunalen ÖPNV unter Beachtung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu definieren (vgl. auch Abbildung 18).

Erschließungsqualität: Zum einen wird als erstes Element des Angebotskonzepts die räumliche Erschließung unter Berücksichtigung der Einwohnerzahl je Ortsteil sowie die anzustrebenden Haltestelleneinzugsbereiche definiert.

Angebotsqualität / Bedienhäufigkeit: Weiterhin erfolgt unter Orientierung an Verbindungsrelationen des kommunalen ÖPNV die Festlegung von konkreten Vorgaben zu Mindestbedienhäufigkeiten auf Basis einer einheitlichen Netzkonzeption[24].

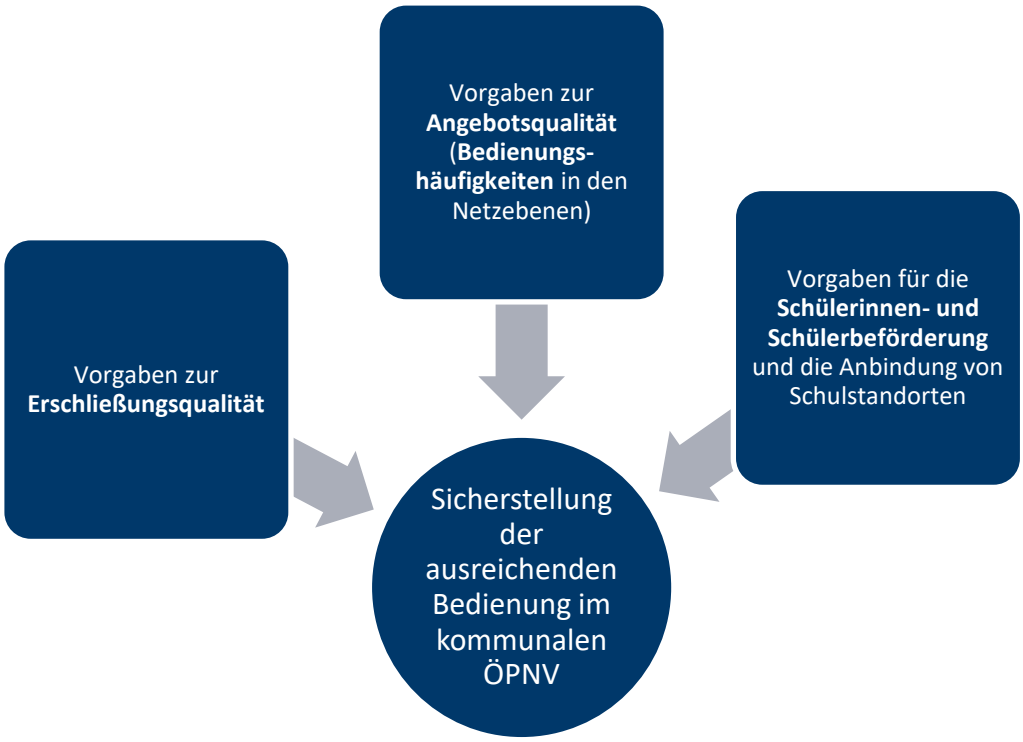
Schülerinnen- und Schülerbeförderung: Die Sicherstellung der Schülerinnen- und Schülerbeförderung ist als Pflichtaufgabe des Landkreises zu berücksichtigen.

[24] Aufbauend auf der Netzhierarchie des Landkreises Ostprignitz-Ruppin, die entsprechend aus dem NVP ab 2015 übernommen wurde (vgl. Abbildung 12 in Kapitel 2.2.6) und fortgeschrieben wird.

Schülerinnen und Schüler stellen derzeit die größte Kundengruppe im kommunalen ÖPNV dar. Zur Definition der Mindestbedienqualität in der Schüleinnen- und Schülerbeförderung erfolgt eine Verknüpfung mit dem dazu bestehenden Instrument „Satzung für die Schülerbeförderung des Landkreises Ostprignitz-Ruppin“.

Die Verzahnung von NVP und Satzung stellt neben den Vorgaben der Erschließungs- und Angebotsqualität grundsätzlich die Beförderung der Schülerinnen und Schüler sicher.

Abbildung 18: Ebenen zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im kommunalen ÖPNV



Quelle: IGES 2021.

Vernetzungsqualität: In Ergänzung zum Angebotskonzept werden im Qualitätskonzept Vorgaben zur Absicherung eines koordinierten und miteinander verknüpften ÖPNV-Angebots definiert. Dies beinhaltet konkrete Verknüpfungspunkte sowie Vorgaben zur Anschlusssicherung (vgl. Kapitel 5.1).

4.2 Vorgaben zur Erschließungsqualität

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

Es wird empfohlen, eine an die regionale Struktur des Landkreises Ostprignitz-Ruppin angepasste Untergrenze zu definieren. Dementsprechend werden im vorliegenden NVP Orts- bzw. Gemeindeteile mit mindestens 100 Einwohnern als Untergrenze für die räumlichen Mindesterschließungsvorgaben festgelegt.

4.2.1 Sicherung der räumlichen Mindesterschließung

Alle Orts- bzw. Gemeindeteile mit mindestens 100 Einwohnern müssen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen werden.

Weiterhin sollen Arbeitsplatzschwerpunkte mit mindestens 300 Arbeitsplätzen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen werden.

Ein Orts- bzw. Gemeindeteil bzw. ein Arbeitsplatzschwerpunkt gilt als erschlossen, wenn 80 % der Einwohner bzw. der Beschäftigten in einem zumutbaren fußläufigen Haltestelleneinzugsbereich (vgl. Tabelle 17) gemeldet sind bzw. ihren Arbeitsplatz haben.

Die Erschließung kann sowohl mit Verkehrsmitteln des SPNV als auch des kommunalen ÖPNV erfolgen. Im kommunalen ÖPNV können dabei sowohl konventionelle als auch flexible bzw. Bedarfsverkehre eingesetzt werden.

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

4.2.2 Haltestelleneinzugsbereiche

Tabelle 17 gibt eine Übersicht über die definierten Einzugsbereiche sowie die tatsächlichen Wegezeiten von Haltestellen im kommunalen ÖPNV.

Tabelle 17: Haltestelleneinzugsbereiche zur Sicherung der räumlichen Mindesterschließung

Gebietskategorie	Beschreibung	Fußläufige Entfernung	Ungefähre Wegezeit[1]
Ostprignitz-Ruppin	Orts- bzw. Gemeindeteile mit mehr als 100 Einwohnern	600 m	10 min

Quelle: IGES 2021.
Anmerkung: [1] Zugrunde gelegt ist eine Gehgeschwindigkeit von 3,6 km/h (entspricht langsamen Gehen, z.B. mit Rollator oder Kinderwagen).

Als zumutbar werden fußläufige Entfernungen bis zu 600 m angesehen. Begründete Ausnahmen von den Vorgaben für die in Tabelle 17 definierten Haltestelleneinzugsbereiche sind zulässig, sofern lokale Gegebenheiten wie z.B. die Beschaffenheit der Verkehrsinfrastruktur eine Erfüllung der Vorgabe verhindern.

4.3 Vorgaben zur Angebotsqualität

4.3.1 Netzhierarchie für das Netz des kommunalen ÖPNV

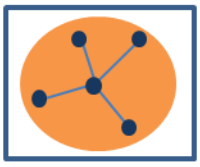
In der vorliegenden Fortschreibung des NVP wird die bestehende Netzhierarchie im Landkreis Ostprignitz-Ruppin hinsichtlich aktueller und zukünftiger Anforderungen weiterentwickelt (vgl. Abbildung 19).

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

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

Abbildung 19: Netzebenen im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

	Hauptnetz I	• Verbindungen des SPNV und des sonstigen ÖPNV zwischen Ober- und Mittelzentren sowie zu ausgewählten Versorgungsschwerpunkte mit starken Verkehrsverflechtungen • Angebot entsprechend VVPlusBus • Mo - Fr: 60-Minunten-Takt • Sa, So & Feiertage: 120-Minuten-Takt • Zusätzliche Einzelfahrten in der HVZ für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen
	Hauptnetz II	• Anbindung weiterer Versorgung- und Siedlungs-schwerpunkte untereinander und an das Hauptnetz I • Grundtakt Mo - Fr: ca. 120- bis 180-Minuten-Takt • Zusätzliche Einzelfahrten in der HVZ für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen • Sa, So & Feiertage: an Wochenenden über beide Tage mindestens fünf Fahrtenpaare anzubieten (davon Sa mindestens drei und So & Feiertage mindestens zwei)
	Ergänzungs-netz	• Mo - Fr: mindestens 3 Fahrtenpaare • Zusätzliche Einzelfahrten in der HVZ für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen • Ggf. als flexible Bedienung

	**Stadt-verkehre**	• Neuruppin:
		  • Mo - Fr: 20- bis 60-Minuten-Takt
		  • Sa: 60-Minuten-Takt
		  • So & Feiertage: ergänzt durch Hauptnetz I/II
		• Kyritz & Wittstock/Dosse
		  • Mo - Fr: 60-Minuten-Takt
		  • Sa, So & Feiertag wird ein Fahrtangebot durch ein- und ausbrechende Angebote im Hauptnetz I bzw. II sichergestellt

	Tourismus-netz	• Empfehlender Charakter anstelle Mindestvorgabe, Realisierung unter Maßgabe Mitfinanzierung Dritter wie z.B. Übernachtungsgäste etc. • Angebotsempfehlungen von Einzelfahrten bis Taktverkehr • Anschlusssicherung

Abbildung: IGES 2021.

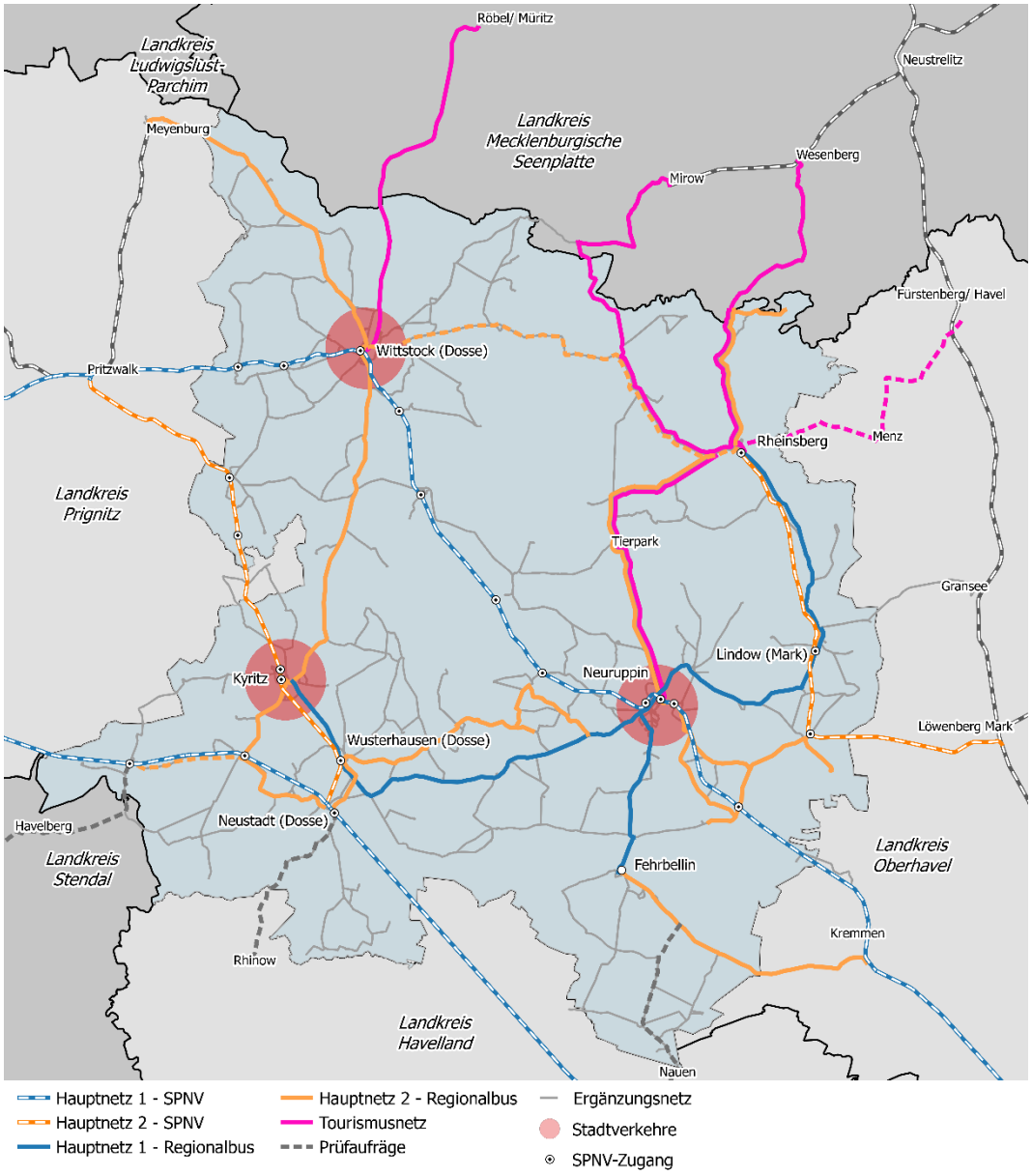
Aufbauend auf die definierten Netzebenen erfolgen anschließend die Zuordnung der jeweiligen Verbindungen sowie die Definition der jeweiligen Mindestbedien-vorgaben.

Eine Übersicht über alle Netzebenen und die jeweiligen Verbindungen wird in Abbildung 20 dargestellt. Basis für die Zuordnung zu den Netzebenen bilden die bisherigen und geplanten Linien- bzw. Fahrtwege des kommunalen ÖPNV im Landkreis.

Die verschiedenen Netzebenen bilden ein integrales Netz, das zur Erschließung des gesamten Landkreises ineinandergreift und aufeinander aufbaut. Die Netzebenen Hauptnetz I und II werden als höherwertige Verbindungen durch das Ergänzungsnetz erweitert, das die Feinerschließung und Zubringerfunktion zu den übergeordneten Netzebenen sowie die Sicherstellung der Leistungen in der Schülerinnen- und Schülerbeförderung übernimmt.

Über Verknüpfungspunkte (vgl. Kapitel 5.1.3) werden alle Netzebenen miteinander verbunden.

Abbildung 20: Netzebenen im Landkreis Ostprignitz-Ruppin



Karte: IGES 2021. Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019.

4.3.2 Verbindungsrelationen im Hauptnetz I

Die Netzebene Hauptnetz I umfasst Verbindungen des SPNV und Verbindungen des kommunalen ÖPNV zwischen Ober- und Mittelzentren, zwischen Mittelzentren sowie zwischen größeren Versorgungschwerpunkte mit starker Fahrgastnachfrage.

Tabelle 18: Verbindungsrelationen der Netzebene Hauptnetz I

SPNV [1]	Entspricht ca. den heutigen Linien
Wismar/Wittenberge - Neustadt (Dosse) - Berlin - Cottbus	RE 2
Wittenberge - Pritzwalk - Wittstock/Dosse - Neuruppin - Kremmen - Hennigsdorf – Berlin-Spandau – Berlin-Gesundbrunnen	RE 6
Kommunaler ÖPNV	**Entspricht ca. den heutigen Linien**
Kyritz - Wusterhausen/Dosse - Bückwitz - Ganzer - Wildberg - Dabergotz - Bechlin - Neuruppin	711 (PlusBus)
Neuruppin - Alt Ruppin - Wulkow - Schönberg - Lindow (Mark) - Dierberg - Rheinsberg (Mark)	764 (PlusBus)
Neuruppin - Fehrbellin	756 (PlusBus)

Anmerkung: [1] Aufgabenträger für den SPNV ist das Land Brandenburg. Hinweise zum SPNV sind daher nur als Wunsch des Landkreises an den Aufgabenträger des SPNV zu verstehen.

4.3.3 Verbindungsrelationen im Hauptnetz II

Die Netzebene Hauptnetz II ergänzt das Hauptnetz I um Verbindungen zwischen größeren und kleineren Versorgungsschwerpunkten sowie über die Landkreisgrenzen hinaus mit anderen zentralen Orten. Gegenüber dem Hauptnetz I ist dabei eine geringere, aber dennoch stark ausgeprägte Nachfrage vorhanden bzw. wird erwartet.

Tabelle 19: Verbindungsrelationen der Netzebene Hauptnetz II

SPNV [1]	Entspricht ca. den heutigen Linien
Kyritz - Wusterhausen/Dosse - Neustadt (Dosse)	RB 73
Berlin - Löwenberg (Mark) - Rheinsberg (Mark)	RB 54

Kommunaler ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Kyritz - Zernitz - Neustadt (Dosse)	712
Wittstock/Dosse - Herzsprung - Rossow - Kyritz	744
Wittstock/Dosse - Freyenstein - Meyenburg	745
Neustadt (Dosse) - Walsleben - Dabergotz	Abschnitte der Linien 704, 714
Neuruppin - Kunsterspring - Rheinsberg (Mark) - Großzerlang[2]	Abschnitte der Linien 788, 794
Neuruppin - Wustrau / Neuruppin - Herzberg (Mark)	777
Fehrbellin - Linum - Kremmen	758
Prüfaufträge der Zuordnung zum Hauptnetz II	**Prüfaufträge der Zuordnung zum Hauptnetz II**
Wittstock/Dosse - Flecken Zechlin - Rheinsberg (Mark)	Abschnitte der Linien 746, 785

Anmerkung: [1] Aufgabenträger für den SPNV ist das Land Brandenburg. Hinweise zum SPNV sind daher nur als Wunsch des Landkreises an den Aufgabenträger des SPNV zu verstehen.
[2] Wochenendbedienung saisonal als Teil des Tourismusnetzes.

4.3.4 Verbindungsrelationen im Stadtverkehr

Stadtverkehre sind unter Berücksichtigung der Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung insbesondere in den zentralen Orten erforderlich, um eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen. Im Landkreis Ostprignitz-Ruppin betrifft dies die Städte **Kyritz**, **Neuruppin** sowie **Wittstock/Dosse**.

Nachfolgend werden die Verbindungsrelationen für die Stadtverkehre dargestellt.

Tabelle 20: Verbindungsrelationen im Stadtverkehr

Kommunaler ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Stadtverkehr Kyritz (Lindenschule - Untersee)	701
Stadtverkehr Wittstock/Dosse (Wittstock, Röbeler Str.- Polthierstr.)	740
Stadtlinie Neuruppin (Treskow - Alt Ruppin)	770
Stadtlinie Neuruppin (W.-Rathenau-Str. - West Bahnhof)	771
Stadtlinie Neuruppin (Rheinsberger Tor Bhf. - Alt Ruppin, Schule)	772

Anmerkung: Weitere im Stadtbereich verkehrende Linien des kommunalen ÖPNV sind den Hauptnetzen I und II sowie dem Ergänzungsnetz zugeordnet.

4.3.5 Verbindungsrelationen im Ergänzungsnetz

Alle Liniennetzabschnitte, die nicht den Netzebenen Hauptnetz I und II oder Stadtverkehr zugeordnet werden können, sind Bestandteil der Netzebene Ergänzungsnetz. Die Verbindungen des Ergänzungsnetzes sichern die flächendeckende Bedienung aller anderen Siedlungseinheiten ab. Die Verbindungen des Ergänzungsnetzes dienen insbesondere

- zur Anbindung an die Verbindungen des Haupt- und Nebennetzes sowie
- zur Sicherstellung der Schülerinnen- und Schülerbeförderung.

Die Bedienung kann dabei mit **konventionellen oder auch flexiblen Bedienformen** erfolgen. In diesem Zusammenhang wird auf die perspektivische Einführung von **On Demand-Verkehren** im kommunalen ÖPNV des Landkreises hingewiesen (vgl. Kapitel 4.5). Diese stellen aufgrund ihrer Flexibilität eine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit für die Netzebene Ergänzungsnetz dar.

4.3.6 Verbindungsrelationen im Tourismusnetz

Die Netzkategorie Tourismusnetz zielt als Qualitätsempfehlung auf stark touristisch genutzte saisonal zu verdichtende Relationen (vgl. Tabelle 21). Teilweise würden die Verbindungen entsprechend sonst ausschließlich dem Ergänzungsnetz zugeordnet werden.

Tabelle 21: Verbindungen der Netzebene „Tourismusnetz“

Kommunaler ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Wittstock/Dosse - Röbel/Müritz	023[1]
Rheinsberg (Mark) - Mirow	025[1], 785
(Neustrelitz -) Wesenberg - Kleinzerlang - Rheinsberg (Mark)	Abschnitte der Linien 649[1], 788
Neuruppin - Kunsterspring - Rheinsberg (Mark) - Großzerlang	788, 794
Prüfaufträge der Zuordnung zum Tourismusnetz	
Rheinsberg - Menz (Stechlin) - Fürstenberg/Havel	Abschnitte der Linie 839[1]

Anmerkung: [1] Linie nicht in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Ostprignitz-Ruppin.

4.3.7 Mindestbedienvorgaben in den Netzebenen

Die Mindestbedienvorgaben legen das Mindestniveau der Bedienung im kommunalen ÖPNV fest, das nicht unterschritten werden soll. Ausnahmen von den festgelegten Mindestniveaus sind im Einzelfall durch den Landkreis zu genehmigen, z.B. bei Abweichung von Taktfolgen, um optimale Verknüpfungen zu anderen Verkehrsträgern zu gewährleisten

Die Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden sowie weitere Akteure wie z.B. Arbeitgeber im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements oder Einrichtungen aus den Bereichen Handel, Kultur, Freizeit etc. können auf Wunsch zusätzliche Beförderungsleistungen über den Mindestbedienstandards hinaus mit dem Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV vereinbaren. Diese werden in das bestehende System des kommunalen ÖPNV eingebunden. Es handelt sich dabei in der Regel um zusätzliche Beförderungsleistungen über die Mindestbedienstandards hinaus, für die im gewünschten Leistungsumfang ein finanzieller Ausgleich erforderlich ist (vgl. Kapitel 7.4.6).

Hauptnetz I und II

Für die Netzebenen Hauptnetz I und II werden jeweils ein Mindestbedienzeitraum sowie die anzubietenden Mindesttakte definiert. Die Festlegung von Mindestbedienzeiträumen und Mindesttakten erfolgt bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung der entsprechenden Netzkategorie sowie der Verkehrszeit.

Tabelle 22 zeigt die Mindestbedienvorgaben für die Verbindungen der Netzebenen Hauptnetz I und II.

Tabelle 22: Mindestbedienvorgaben Hauptnetz I und II

Verkehrszeitraum	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt bzw. Mindestanzahl Fahrtenangebot
Hauptnetz I[25]		
Mo - Fr	ca. 05:00 - 20:00 Uhr	60-Min-Takt[1]
Sa, So & Feiertag	ca. 09:00 - 20:00 Uhr	120-Min-Takt
Hauptnetz II		
Mo - Fr	ca. 05:00 - 20:00 Uhr	120- bis 180-Min-Takt[1]
Sa, So & Feiertage	ca. 10:00 - 20:00 Uhr	An Wochenenden sind über beide Tage mindestens fünf Fahrtenpaare anzubieten, an Samstagen sind dies mindestens drei und an Sonn- und Feiertagen mindestens zwei Fahrtenpaare.

Anmerkung: [1] Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Schülerinnen- und Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

[25] Das Verkehrsangebot der Netzebene Hauptnetz I orientiert sich an der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (VVPlusBus). Etwaige Anpassungen im Zuge einer Änderung der VVPlusBus sind vorbehalten.

Abweichungen von den vorgegebenen Mindesttakten sind zu begründen (z.B. Fahrgastaufkommen, Anschlüsse zum/vom Schienenverkehr oder Schulanfangs- und -endzeiten).

Auf Verbindungen zur Anbindung von touristischen Schwerpunkträumen bzw. touristischen Entwicklungsräumen ist in Abhängigkeit der Fahrgastnachfrage das Angebot saisonal bedarfsgerecht zu verdichten und der Bedienungszeitraum (z.B. in den Abendstunden) zu erweitern.

Stadtverkehre

Bei den Mindestbedienvorgaben für die Stadtverkehre werden jeweils ein Mindestbedienzeitraum sowie die anzubietenden Mindesttakte definiert (vgl. Tabelle 23). Die Festlegung von Mindestbedienzeiträumen und Mindesttakten erfolgt bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung der entsprechenden Netzkategorie sowie der Verkehrszeit.

Tabelle 23: Mindestbedienqualität in den Stadtverkehren

Verkehrszeitraum	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
Stadtverkehr Neuruppin		
Mo - Fr	ca. 05:00 - 21:00 Uhr	20- bis 60-Min-Takt
Sa	ca. 10:00 - 20:00 Uhr	60-Min-Takt
So & Feiertag	Fahrtangebot wird durch ein- und ausbrechende Angebote im Hauptnetz I bzw. II sichergestellt.	
Stadtverkehr Kyritz		
Mo - Fr	ca. 08:00 - 18:00 Uhr[1]	60-Min-Takt
Sa, So & Feiertag	Fahrtangebot wird durch ein- und ausbrechende Angebote im Hauptnetz I bzw. II sichergestellt.	
Stadtverkehr Wittstock/Dosse		
Mo - Fr	ca. 08:00 - 18:00 Uhr[1]	60-Min-Takt
Sa, So & Feiertag	Fahrtangebot wird durch ein- und ausbrechende Angebote im Hauptnetz I bzw. II sichergestellt.	

Anmerkung: [1] Im Zeitraum zwischen ca. 05:00 und 08:00 Uhr ist ein Fahrtenangebot durch ein- und ausbrechende Verbindungen im Hauptnetz I bzw. II sowie im Ergänzungsnetz sicherzustellen.

Ergänzungsnetz

Für die Verbindungen des Ergänzungsnetzes werden die Mindestbedienvorgaben in Form einer Mindestanzahl anzubietender Fahrtenpaare zum Erreichen des verkehrlich nächstgelegenen zentralen Ortes (Mittelzentrum bzw. grundfunktionaler Schwerpunkt) mit einer Aufenthaltszeit von mindestens zwei Stunden, einmaliges Umsteigen ist zulässig, definiert.

Es sollen dabei **Mo-Fr mindestens 3 Fahrtenpaare** angeboten werden (sowie ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Schülerinnen- und Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen).

Tourismusnetz

Über die geforderten Mindestbedienvorgaben hinaus wird auf Verbindungen mit touristischer Bedeutung bzw. hohem Nachfragepotenzial im Bereich Freizeit- und Tourismusverkehr ein verdichtetes Verkehrsangebot empfohlen. Die jeweilig geeignete Bedienhäufigkeit variiert dabei von Einzelfahrten bis hin zum Taktverkehr und sollte im Einzelfall je touristischer Verbindung festgelegt werden. Die Umsetzung der etwaigen Verdichtung im Tourismusnetz soll unter der Maßgabe einer Mitfinanzierung durch Dritte wie z.B. Übernachtungsgäste etc. erfolgen.

4.4 Vorgaben für die Schülerinnen- und Schülerbeförderung und die Anbindung von Schulstandorten

Wirkungsbereich Schülerinnen- und Schülerbeförderung im Sinne des NVP

Regelungsinhalt des vorliegenden NVP ist der kommunale ÖPNV mit allgemeinen öffentlichen Verkehrsmitteln des Linienverkehrs. Schülerinnen- und Schülerbeförderung im Sinne des NVP ist unter dieser Maßgabe und unter Berücksichtigung des Gestaltungsermessens der Aufgabenträger die Beförderung von Schülerinnen und Schülern in integrierter Form, d.h. als Linienverkehr im Sinne von § 42 PBefG. Formal sind auch nach § 43 Abs. 2 PBefG genehmigte Sonderformen des Linienverkehrs hier zu berücksichtigen, wobei die zukünftige Ausrichtung im Sinne integrierter Verkehre klar auf Linienverkehre entsprechend § 42 PBefG erfolgt.

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

Schulentwicklungsplanung und Schuleinzugsbereiche

Der Schulentwicklungsplan des Landkreises Ostprignitz-Ruppin[26] definiert die Schuleinzugsbereiche für die Schulen im Landkreis Ostprignitz-Ruppin und damit die örtliche Zuständigkeit der Schulen für die jeweiligen Wohnorte der Schülerinnen und Schüler. Die Schuleinzugsbereiche bilden damit in der jeweiligen Fassung den wesentlichen Orientierungsrahmen und oberste Priorität bei der Einrichtung der öffentlichen Schülerinnen- und Schülerbeförderung als Bestandteil des kommunalen ÖPNV. Bei Anpassungen der Schuleinzugsbereiche resultiert jeweils auch Anpassungsbedarf in der Schülerinnen- und Schülerbeförderung.

[26] Vgl. Landkreis Ostprignitz-Ruppin 2017.

Beförderungspflicht in der Schülerinnen- und Schülerbeförderung

Die Anforderungen an Art und Umfang der Schülerinnen- und Schülerbeförderung werden in der „Satzung für die Schülerbeförderung im Landkreis Ostprignitz-Ruppin“ in der jeweils geltenden Fassung bestimmt. Die Schülerbeförderungssatzung definiert keine Mindestbedienanforderungen für Grund- und weiterführende Schulen. Aus diesem Grund werden die Bedienstandards des Nahverkehrsplans ab 2015 fortgeführt. Als Orientierungswert ist damit je Schulstandort eine Hin- und zwei Rückfahrten vorgesehen.

Alle Schülerinnen und Schüler mit Wohnsitz und Beschulung im Landkreis Ostprignitz-Ruppin haben Anspruch auf ein kostenfreies „Schülerlandkreisticket“. Dieser Anspruch besteht unabhängig von früher geltenden Mindestentfernungen zwischen Wohnung und Schulstandort.

Abstimmung zwischen Unterrichts- und ÖPNV-Fahrzeiten / Fahrplankonferenzen

Bei der Festlegung des Unterrichtsbeginns und des Unterrichtsendes durch die Schulen sind insbesondere auch die Fahrzeiten des öffentlichen Personennahverkehrs zu berücksichtigen[27]. Grundsätzlich obliegt es damit den Schulen selbst, Einfluss auf möglichst kurze Wartezeiten zu nehmen.

Zur Koordinierung der Erfordernisse des Schulbetriebs und des kommunalen ÖPNV sollen jährlich Fahrplankonferenzen[28] mit den Schulen durchgeführt werden. Während der Laufzeit des NVP soll darüber hinaus im Sinne eines kooperativen Ansatzes an einer sinnvollen Koordinierung der Zeiten des Unterrichtsbeginns und des Unterrichtsendes gearbeitet werden.

4.5 Einsatz flexibler Bedienformen im kommunalen ÖPNV

Der kommunale ÖPNV im Landkreis Ostprignitz-Ruppin wird derzeit überwiegend in Form von Linienverkehren sowie im Bereich des flexiblen ÖPNV als Rufbus bzw. Bedarfsfahrt angeboten.

Flexibler ÖPNV bzw. flexible Bedienformen sind dabei von alternativen Bedienformen abzugrenzen, da der Landkreis Ostprignitz-Ruppin als Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV formal keine Zuständigkeit für Verkehrsangebote außerhalb des kommunalen ÖPNV hat. Die Abgrenzung erfolgt in Tabelle 24.

---

27 Vgl. Artikel 2 Abs. 2 der Verwaltungsvorschriften über die Organisation der Schulen in inneren und äußeren Schulangelegenheiten (VV-Schulbetrieb - VVSchulB).

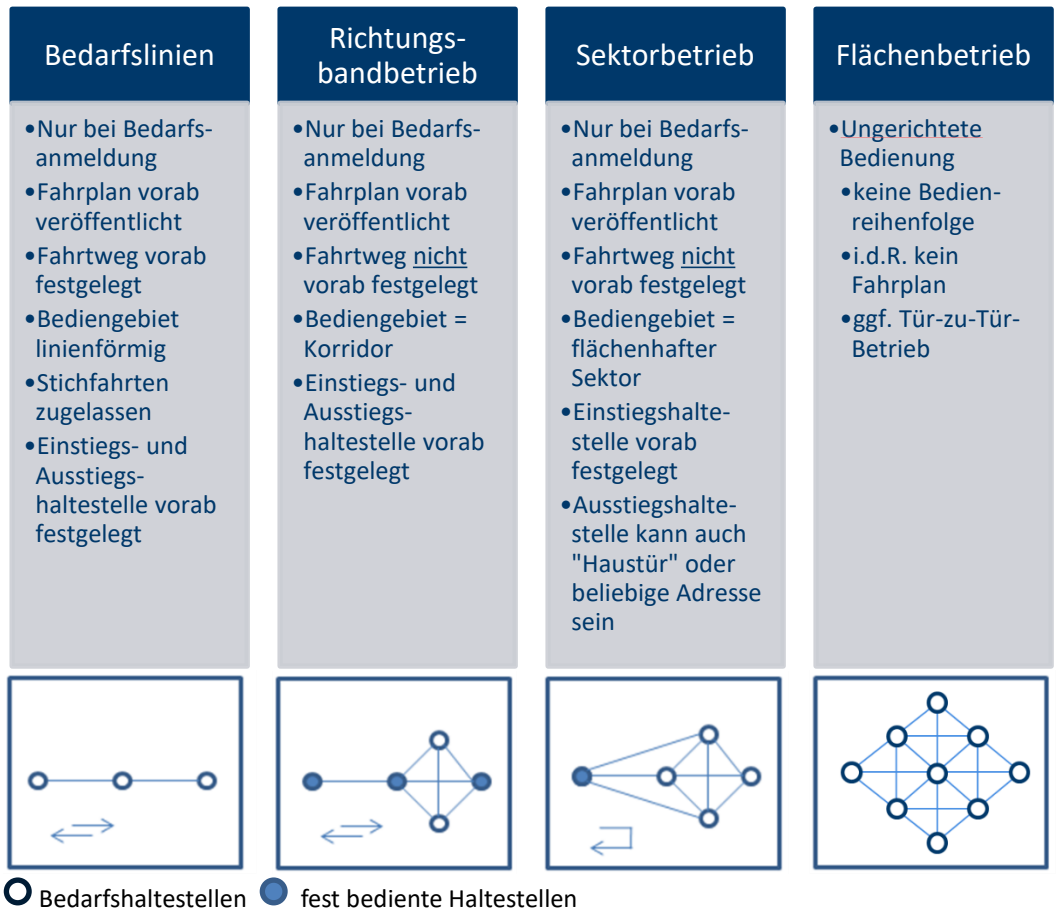
28 Fahrplankonferenzen können in Form von Abstimmungstreffen, aber auch in Form schriftlicher, elektronischer oder anderer Kommunikationswege durchgeführt werden.

Tabelle 24: Abgrenzung Bedienformen im kommunalen ÖPNV und alternative Angebotsformen

Bedienform	Definition
Konventioneller Linienverkehr im kommunalen ÖPNV	Bedienung auf Grundlage eines vorab veröffentlichten Fahrplanes und Fahrtweges
Flexible Bedienung im kommunalen ÖPNV	Bedienung erfolgt nur bei vorheriger Bedarfsanmeldung als Bedarfslinienverkehr, fahrplanbasierter Richtungsbandbetrieb, fahrplanbasierter Sektorbetrieb oder Flächenbetrieb (insbesondere auf Netzebene Ergänzungsnetz sowie in Zeiten geringer Nachfrage)
Alternative Angebotsformen (kein ÖPNV)	Ergänzendes Angebot zum kommunalen ÖPNV (z.B. Ridepooling, gemeinschaftlich organisierte Verkehre/Mitnahmeverkehre, Krankenfahrten, Carsharing, Bikesharing etc.)

Daten: BMVI (Hrsg.) 2016, VDV 2016.

Abbildung 21: Mögliche flexible Bedienformen für den Landkreis Ostprignitz-Ruppin



Quelle: IGES 2021 nach BMVI (Hrsg.) 2016.

Grundsätzlich können für den zukünftigen Einsatz von flexiblen Bedienformen je nach Eignung und vorheriger Konzeptentwicklung die in Abbildung 21 dargestellten Bedienformen angewendet werden. Flexible Bedienformen werden dabei vorrangig im Bereich des Ergänzungsnetzes bzw. in Zeiten mit geringer Nachfrage angewendet. Der Landkreis strebt im Sinne öffentlich zugänglicher Verkehrsangebote grundsätzlich die Einrichtung flexibler Bedienformen auf Grundlage von § 42 PBefG an. Dabei wird i.d.R. Bezug zu § 2 Abs. 6 PBefG genommen.

Zur Ermittlung einer geeigneten Bedienform und eines geeigneten Bediengebietes für die Umsetzung im Landkreis wurden die Empfehlungen des Projektes „Ohne-AutoMobil_OPR“ betrachtet.

Im Ergebnis ist das untersuchte Betriebskonzept als geeignet für den Einsatz im Landkreis einzustufen. Der Landkreis strebt den zukünftigen Einsatz von flexiblen Bedienformen für den exemplarischen Verkehrsraum weiterhin an und weitere Entwicklungsgebiete sollen perspektivisch erschlossen werden (vgl. Kapitel 6.2.3).

Die Umsetzung flexibler Bedienformen im Landkreis Ostprignitz-Ruppin soll **einheitlichen Standards** entsprechen:

- Aus Perspektive der Nutzerfreundlichkeit ist die **Anmeldung** grundsätzlich bei allen flexiblen Bedienformen bis spätestens **60 Minuten vor Fahrtbeginn** zu ermöglichen.
- Die Anmeldung von Fahrtwünschen soll **persönlich, telefonisch** sowie **perspektivisch auch internet- und app-basiert** möglich sein.
- Es ist für alle flexiblen Angebote eine **einheitliche Rufnummer** für die Bestellung bzw. Anmeldung von Fahrtwünschen vorzusehen.

Die **Produktbezeichnung** soll einheitlich als **Rufbus** erfolgen.

Die technische und organisatorische Umsetzung aller erforderlichen Prozesse im Betrieb flexibler Bedienungsformen soll kreisweit nach einheitlichen Gesichtspunkten gestaltet werden. Dies umfasst u.a.

- die Annahme und Weiterleitung von Fahrtwünschen der Kunden,
- den Betrieb einer technischen Plattform durch Disposition von Fahrtaufträgen und Fahrzeugen,
- die Abrechnung von Fahrtaufträgen.

4.6 Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem kommunalen ÖPNV

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

Beispiele von alternativen Mobilitätsformen sind verschiedene Formen der Mitnahme (unterschiedliche Ansätze für sogenannte Mitfahrbänke, Pendlernetzwerke

etc.), das Segment Krankenfahrten in unterschiedlichen Ausprägungen, das Teilen vorhandener Fahrzeuge (Sharing-Konzepte wie Carsharing oder Bikesharing), aber auch Mobilitätsformen mit Schnittbereichen zum kommunalen ÖPNV (z.B. Bürgerbus).

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

Unterstützung alternativer Mobilitätsangebote

Aus Sicht des Landkreises Ostprignitz-Ruppin ist es notwendig, das Zusammenwirken der Verkehrsträger des ÖPNV mit individuellen Verkehrsträgern wie Pkw, Radverkehr etc. sowie alternativen Mobilitätsformen konsequent weiterzuentwickeln.

Der Landkreis unterstützt daher ausdrücklich die Umsetzung und Ausweitung von Sharing-Konzepten sowie die Verknüpfung und Koordinierung von Angeboten des kommunalen ÖPNV mit anderen alternativen Mobilitätsangeboten aus Bereichen wie Car-, Bike-, E-Roller- bzw. E-Scooter-Sharing etc. Hierdurch werden positive Effekte für Verlagerungen vom MIV auf öffentliche oder gemeinschaftliche Mobilitätsformen erwartet.

Mischform Bürgerbus

Bürgerbusse sind grundsätzlich Mobilitätsangebote, die durch bürgerschaftliches Engagement initiiert werden und bei denen der Betrieb durch den Einsatz ehrenamtlicher Fahrpersonale erfolgt. Bürgerbusse befinden sich je nach Organisations- und Bedienform im Schnittbereich zwischen dem kommunalen ÖPNV und den alternativen Angebotsformen.

Entscheidend ist, dass die Initiative für Bürgerbusangebote aus dem bürgerschaftlichen Engagement heraus entsteht, da der Landkreis kein Initiator bürgerschaftlich getragener Verkehrsangebote sein kann.

Aus Sicht des Landkreises soll die Betriebsdurchführung von Bürgerbusangeboten immer integriert in den kommunalen ÖPNV (z.B. als Linienverkehr entsprechend § 42 PBefG oder als Sonderform des Linienverkehrs entsprechend § 43 PBefG bzw. als Verkehr mit Mietomnibussen oder Mietwagen entsprechend § 49 PBefG) erfolgen. Darüber hinaus ist eine Integration in den VBB-Tarif und in die elektronischen und sonstigen VBB-Fahrplanauskunftsmedien sicherzustellen.

Der Landkreis unterstützt Mobilitätsinitiativen wie Bürgerbusansätze als ehrenamtlich getragene und durchgeführte Ergänzung zum kommunalen ÖPNV insbesondere in Räumen, in denen kein allumfassendes Angebot sichergestellt werden kann.

Bürgerbusse dürfen bestehende Angebote des kommunalen ÖPNV nicht in ihrer Wirtschaftlichkeit beeinträchtigen. Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin unterstützt daher Bürgerbusinitiativen, die ihr Angebot von vornherein in enger Abstimmung mit dem tätigen Verkehrsunternehmen entwickeln. Der Landkreis beabsichtigt nicht, Bürgerbusse über öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA) zu organisieren.

Unterstützung betriebliches Mobilitätsmanagement

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin verfolgt das Ziel der Umsetzung von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements, um umwelt- und klima-schutzpolitische Vorgaben zu unterstützen und die Nutzendenzahlen von Angeboten des ÖPNV und von alternativen Mobilitätsangeboten zu erhöhen.

Zentrale Ziele des betrieblichen Mobilitätsmanagements beinhalten überwiegend folgende Elemente:

- Verbesserung/Erleichterung der Mitarbeitermobilität entsprechend den Bedürfnissen von Beschäftigten,
- Ökonomische und ökologische Optimierung der betrieblichen Mobilität (Dienstfahrten, Dienstreisen, Verkehre in Betriebsstandorten) sowie
- Effizienzsteigerung für betriebliche Fahrzeugflotten.

Unter dem Begriff „betriebliches Mobilitätsmanagement“ werden unterschiedlichste Maßnahmen verstanden, die jedoch immer anhand des konkreten Unternehmens und der spezifischen Situation auszuwählen und anzuwenden sind. Mögliche Beispielbereiche beinhalten u.a.:

- Fuhrparkmanagement,
- Dienstreisemanagement,
- ÖPNV-Anbindung und Angebot von Firmentickets,
- Verkehrsführung und Parkraummanagement für Pkw,
- Förderung des Radverkehrs und von Pedelecs,
- Förderung von Fahrgemeinschaften.

Es sollen u.a. folgende Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements geprüft und gezielt weiterentwickelt werden:

- Jobtickets,
- Bereitstellen von Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge,
- Einsatz von radbezogenen Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (Firmenfahrräder, Firmen-E-Fahrräder),
- Kooperation mit Sharing-Anbietern für Car- und Bikesharing,
- Öffnung von kommunalen oder Firmenflotten für Sharing-Ansätze,
- Unterstützung zur Einrichtung von Duschgelegenheiten und Schließfächern am Arbeitsplatz,
- Ausweisung von Parkflächen für Mitfahrgelegenheiten und E-Pkw,
- Mobilitätsgarantie, insbesondere bei Schichtarbeiten,
- Anbieten verschiedener Arbeitszeitmodelle, wie z.B. Home-Office,
- Abstimmung der Arbeitszeiten mit dem ÖPNV, insbesondere bei Ausbildungsbetrieben,
- Aktive Unterstützung zur Bildung von Fahrgemeinschaften sowie
- Mobilitätsberatung und Standortanalyse einzelner Unternehmen.

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin strebt an, die Anbindung von Arbeitsplatzschwerpunkten bzw. Gewerbegebieten an den ÖPNV im Zusammenhang mit der Gewerbeflächenentwicklung zu unterstützen.

5. Qualitätskonzept

Das Qualitätskonzept definiert aufbauend auf das Angebotskonzept mit den Rahmenvorgaben zur Netzentwicklung (vgl. Kapitel 4.3.1) die Ausgestaltung der qualitativen Aspekte des kommunalen ÖPNV. Die Regelungsbereiche des Qualitätskonzepts werden in Abbildung 22zusammengefasst.

Abbildung 22: Regelungsbereiche des Qualitätskonzepts

Quelle: IGES 2021.

Die Aspekte Infrastrukturqualität, Fahrzeugqualität sowie Informationsqualität (Qualität der Fahrgastinformation) wirken dabei verzahnt mit der Strategie zum Erreichen der Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 5.3).

5.1 Vorgaben zur Vernetzungsqualität: Anschlüsse und Verknüpfungspunkte

5.1.1 Grundsätze zur Vernetzung von öffentlicher Mobilität

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

Eine stärkere intermodale Verknüpfung, sowohl innerhalb des ÖPNV aber auch zu den anderen Verkehrsträgern wie MIV, Fahrrad und Sharing-Systemen, ist erklärtes Ziel des Landkreises Ostprignitz-Ruppin.

Insbesondere sollen dabei Maßnahmen zur Stärkung einer klima- und umweltgerechten Mobilität gefördert werden.

5.1.2 Anschlusssicherung und Anschlussqualität

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

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

- Die Anschlusssicherung zwischen Linien des kommunalen ÖPNV sowie zwischen kommunalem ÖPNV und SPNV soll über die Nutzung **rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS)** erfolgen und in geeigneter Form, z.B. durch **Betriebsleitstellen** überwacht werden.
- Die Echtzeitdaten des ITCS müssen mit der zentralen Datendrehscheibe des VBB kompatibel sein. Damit wird die Anschlusssicherung mit Echtzeitinformationen auch für alle in den Landkreis Ostprignitz-Ruppin ein- und ausfahrenden SPNV- und Busverbindungen ermöglicht.
- Fahrplanmäßige Anschlüsse zum und vom **SPNV** sowie **PlusBus** sind mindestens als **limitierter Anschluss** sicherzustellen. Limitierter Anschluss bedeutet, dass der Anschluss bis zu einer bestimmten Verspätung des Zubringers gehalten werden kann. Die genaue Anschlusssicherungszeit für den limitierten Anschluss wird aus den betrieblichen Randbedingungen ermittelt.
- Fahrplanmäßige Anschlüsse mit überwiegender Bedeutung in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern sollen, wenn möglich, als **garantierter Anschluss** durchgeführt werden. Der Anschluss wird dabei unabhängig von der Verspätung des Zubringerfahrzeugs in jedem Fall gehalten. Das Niveau des limitierten Anschlusses darf jedoch keinesfalls unterschritten werden.
- Alle weiteren fahrplanmäßigen Anschlüsse, insbesondere mit hohem Umsteigerpotenzial, im Stadtverkehr sowie Zubringerverkehre (z.B. zu PlusBus-Linien), sind als **vorgesehene Anschlüsse** durchzuführen, so dass der Anschluss bei planmäßigem Betrieb besteht. Entsprechende Pufferzeiten sind bedarfsgerecht festzulegen.
- In Anlehnung an die Empfehlungen des VDV sollten Wartezeiten bei Anschlüssen nicht länger als 10 Minuten betragen. Wegezeiten zum Umsteigen sollten 5 Minuten nicht überschreiten. Insgesamt sollten Umsteigevorgänge nach Möglichkeit 15 Minuten nicht übersteigen.

Anschlusssicherungen sollen nach Maßgabe der jeweiligen stärksten Verkehrsbedürfnisse vorrangig an den Verknüpfungspunkten entsprechend Kapitel 5.1.3 vorgesehen werden (vgl. Tabelle 25).

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

5.1.3 Verknüpfungspunkte im Landkreis und außerhalb des Landkreises

Zur Sicherstellung der Verkehrsträgervernetzung erfolgt die Fortschreibung der bereits im NVP ab 2015 festgelegten Verknüpfungspunkte Bus-Bus sowie Bus-Bahn (vgl. Tabelle 25).

Bei der Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte sollen die Qualitätsvorgaben des VBB zu Mindestausstattungsmerkmalen von Haltestellen (vgl. Kapitel 5.2) sowie Anforderungen an die Verkehrssicherheit berücksichtigt werden. Darüber hinaus sind die in Kapitel 5.1.2 festgelegten Vorgaben zur Anschlussqualität sowie die Anforderungen der Barrierefreiheit aus Kapitel 5.3.2 zu beachten.

Die Verknüpfungspunkte müssen so ausgelegt sein, dass eine **barrierefreie Nutzung des ÖPNV** sichergestellt wird. Dies soll durch den barrierefreien Zugang zu den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV (vgl. Kapitel 5.4) sowie durch geeignete fahrzeugseitige Einstiegshilfen in den Fahrzeugen des SPNV sichergestellt werden.

Tabelle 25: Wichtige Verknüpfungspunkte mit dem kommunalen ÖPNV des Landkreises Ostprignitz-Ruppin

Verknüpfung zwischen	Schienenverkehr, kommunaler ÖPNV	Kommunaler ÖPNV
Zugangsstelle im Landkreis Ostprignitz-Ruppin	◆ Blumenthal (Mark) ◆ Breddin ◆ Dossow (Prignitz) ◆ Fretzdorf ◆ Heiligengrabe ◆ Kyritz, Bahnhof ◆ Kyritz, Am Bürgerpark ◆ Liebenthal (Prignitz) ◆ Netzeband ◆ Neuruppin Rheinsberger Tor ◆ Neuruppin West ◆ Neustadt (Dosse) ◆ Rheinsberg (Mark) ◆ Walsleben ◆ Wittstock/Dosse ◆ Wusterhausen/Dosse ◆ Wustrau-Radensleben	◆ Dabergotz ◆ Fehrbellin, Postplatz ◆ Flecken Zechlin ◆ Heiligengrabe ◆ Lindow (Mark), Markt ◆ Rheinsberg (Mark), Schloss ◆ Wittstock/Dosse Busbahnhof ◆ Wustrau ◆ Zernitz
Zugangsstelle außerhalb des Landkreises Ostprignitz-Ruppin	◆ Beetz-Sommerfeld ◆ Fürstenberg (Havel) [1] ◆ Gransee ◆ Kremmen ◆ Löwenberg (Mark) ◆ Meyenburg ◆ Mirow ◆ Pritzwalk ◆ Wutike	◆ Menz [1] ◆ Rhinow, Grundschule ◆ Röbel/Müritz, ZOB

Darstellung: IGES 2021.
Anmerkung: [1] Bei Umsetzung der Prüfaufträge (vgl. Kapitel 4).

5.1.4 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad

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

Im Vordergrund steht dabei der **Ausbau bzw. die Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen an Zugangsstellen zum ÖPNV**.

Fahrradabstellmöglichkeiten und Radstationen an Zugangsstellen zum SPNV

Aus Sicht des Landkreises Ostprignitz-Ruppin wird **die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen** mit einer ausreichenden Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten mit

zeitgemäßem Witterungsschutz, hoher Diebstahlsicherheit und Eignung zum Abstellen von elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs, E-Bikes) gefordert und unterstützt. Die derzeitig vorhandenen Anlagen sind entsprechend um- und auszurüsten bzw. weiterzuentwickeln.

Auch die Etablierung von bewachten bzw. zugangsgeschützten sowie mindestens überdachten bzw. in geschlossenen Gebäuden untergebrachten Radstationen mit Serviceeinrichtungen (z.B. Lademöglichkeiten für E-Bikes, ggf. Reparaturservice etc.) sollte aus Sicht des Landkreises Ostprignitz-Ruppin für die definierten Verknüpfungspunkte mit dem SPNV (vgl. Kapitel 5.1.3) im Zusammenwirken mit den Partnern Land Brandenburg, VBB, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie den jeweiligen kreisangehörigen Kommunen geprüft werden.

Fahrradabstellmöglichkeiten an Zugangsstellen zum kommunalen ÖPNV

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin misst der zukünftigen Ausrüstung von Zugangsstellen zum kommunalen ÖPNV mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder eine besondere Bedeutung bei. Hierdurch sollen die Nahmobilität und die Erreichbarkeit zentraler Orte sowie die Bildung von Wegeketten unterstützt werden.

Es besteht im Bereich der Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV daher das Ziel, die Verknüpfung kommunaler ÖPNV + Rad deutlich zu verbessern.

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

Fahrradmitnahme im SPNV

Der Landkreis fordert den weiteren Ausbau ausreichender Beförderungskapazitäten für Fahrräder im SPNV. In diesem Zusammenhang wird angeregt, das erfolgreich eingeführte Projekt „Rad im Regio“ auch auf die Linien RE 6 und RB 54 auszuweiten.

Fahrradmitnahme im kommunalen ÖPNV

Die bestehenden Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme stehen aufbauend auf die Beförderungsbedingungen des VBB[29] unter dem Vorbehalt verfügbarer Kapazitäten in den jeweiligen dafür geeigneten Fahrzeugen. Die Beförderung von Kinderwagen und Rollstühlen sowie Rollatoren hat Vorrang vor einer etwaigen Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV. Im Zweifelsfall obliegt es dem Ermessen des Fahrpersonals, ob die Beförderung von Fahrrädern erfolgt oder abgelehnt wird.

[29] Vgl. VBB 2020.

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin unterstützt die Verbesserung von Fahrrad-Mitnahmemöglichkeiten in Tourismusschwerpunkt- und Tourismusentwicklungsräumen. Die dort eingesetzten Fahrzeuge sollen, wenn möglich, so ausgestattet werden, dass eine Fahrradmitnahme etwa durch Anhängerkupplungen unterstützt wird, um Fahrradträger oder ggf. Fahrradanhänger mitzuführen.

Es ist dabei aus Sicht des Landkreises für eine rasche Umsetzung von Verbesserungen wünschenswert, dass sich die Partner der Tourismuswirtschaft einbringen, indem z.B. Fahrradträger oder Fahrradanhänger zur Verfügung gestellt oder mitfinanziert werden. Ebenso sollte durch die Tourismuswirtschaft eine offensive Vermarktung der Verknüpfung mit dem ÖPNV erfolgen.

5.1.5 Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV

Aus Sicht des Landkreises Ostprignitz-Ruppin wird die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen mit ausreichend dimensionierten Park+Ride-Anlagen durch die Infrastrukturbetreiber gefordert und unterstützt. Ein Anstieg des Kfz-Verkehrs sollte jedoch aus Sicht des Landkreises vermieden werden. Ebenso müssen konkurrierende Nutzungsanforderungen an Flächen im Bereich wichtiger SPNV-Zugangsstellen berücksichtigt werden. Daher regt der Landkreis an, dass die jeweiligen Baulastträger steuernde Maßnahmen wie etwa eine kostenpflichtige Bewirtschaftung von Park+Ride-Anlagen mit hohem Parkdruck und guter Erschließung durch den kommunalen ÖPNV prüfen.

Weiterhin befürwortet der Landkreis die Einrichtung (bzw. den Ausbau) von Park+Ride-Anlagen und/oder sogenannter Kiss+Ride-Anlagen (Kurzzeitparkplätze) zum verbesserten Holen und Bringen an wichtigen PlusBus-Linien bzw. an Autobahnanschlussstellen, die durch den kommunalen ÖPNV erreichbar sind (Parkplätze für Pendelnde).

5.2 Infrastrukturqualität Haltestellen

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

Die Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und der übrigen Haltestellen ist für die Sicherheit und Attraktivität des ÖPNV von großer Bedeutung. Entsprechend ihrer Funktion erfolgt die Festlegung von Richtwerten für differenzierte Mindestausstattungsmerkmale von Verknüpfungspunkten zwischen Bahn und Bus bzw. innerhalb des Busliniennetzes sowie von sonstigen Haltestellen.

Die Haltestellen des kommunalen ÖPNV werden nach ihrer Verkehrsaufgabe (Funktion der Haltestelle im Netzzusammenhang) und ihrem Fahrgastaufkommen klassifiziert.

Tabelle 26: Haltestellenkategorien nach Ein- und Aussteigendenzahlen

Haltestellenkategorie		Zuordnungswert nach Ein- und Aussteigern
Verknüpfungspunkte mit hohem Fahrgastaufkommen	A	◆ SPNV-Zugangsstelle mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteigenden (Bahn) pro Tag ◆ Zugangsstelle zum kommunalen ÖPNV (z.B. ZOB etc.) mit mehr als 250 Ein- und Aussteigenden pro Tag
Verknüpfungspunkte mit regionaler Bedeutung	B	◆ SPNV-Zugangsstelle zwischen 250 und 1.000 Ein- und Aussteigenden (Bahn) pro Tag ◆ Zugangsstelle zum kommunalen ÖPNV (z.B. ZOB etc.) mit bis zu 250 Ein- und Aussteigenden pro Tag
Standardhaltestelle mit lokaler Umstiegsfunktion oder besonderer Angebotsqualität	C1	◆ Haltestelle des Regionalverkehrs mit mind. 1-h-Taktintervall und mind. 50 Ein- und Aussteigenden pro Tag ◆ Nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen zwischen Linien des kommunalen ÖPNV
Standardhaltestelle mit mäßiger Nachfrage ohne Verknüpfungsfunktion	C2	◆ Aufkommen mehr als 15 Ein- und Aussteigende pro Tag
Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Verknüpfungsfunktion	C3	◆ Aufkommen bis zu 15 Ein- und Aussteigende pro Tag

Quelle: IGES 2021, in Anlehnung an VBB 2015.

Für die differenzierte Ausstattung der Haltestellen gelten nachfolgende Ausstattungsstandards als Mindestanforderungen (vgl. Tabelle 27). Diese erfassen sowohl Ausstattungselemente in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen (vor allem Kennzeichnungs- und Informationspflicht), als auch Empfehlungen für die bauliche Ausstattung (Aufenthaltskomfort), die in der Verantwortung der jeweiligen Baulastträger liegen. Die Mindestanforderungen werden durch die Mindestanforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit ergänzt, die in Kapitel 5.3.2 dargestellt werden.

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

Tabelle 27: Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie

Ausstattung	A	B	C1	C2	C3
Grundausstattung					
Haltestellenmast bzw. Befestigungseinrichtung für das Haltestellenschild	X	X	X	X	X
Haltestellenschild	X	X	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X	X	X
Verkehrsunternehmen	X	X	X	X	X
Verkehrshinweise (z.B. Baumaßnahmen)	X	X	X	X	X
VBB-Logo	X	X	X	X	X
Fahrgastinformation					
Liniennummern und Fahrtziele sowie ggf. Produktsignet	X	X	X	X	X
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeiten, Gültigkeitshinweis	X	X	X	X	X
Tarifinformationen (Tarifbereich bzw. Tarifwabe)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)
Liniennetzplan	(X)	(X)	(X)	-	-
Dynamische Fahrgastinformation (visuell)	X	(X)	(X)	-	-
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	X	X	(X)	-	-
Hinweis auf Rufnummer Info-Telefon, allg. Auskunft bei Störungen/ Internet; Hinweise auf VBB-Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen, Servicehinweise	X	X	X	X	X
Vertriebseinrichtungen					
Personalbediente Vertriebsstelle	(X)	(X)	(X)	-	-
Stationärer Fahrausweisautomat/ Entwerter	X	(X)	(X)	-	-
Kundencenter	(X)	(X)	-	-	-
Aufenthaltskomfort					

Ausstattung	A	B	C1	C2	C3
Befestigte Wartefläche	X	X	X	X	X
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	X	X	X	X	X
Wetterschutzeinrichtung (Fahrgastunterstand oder andere Überdachung)	X	X	(X)	(X)	-
Sitzgelegenheit	X	X	(X)	(X)	-
Abfallbehälter	X	X	(X)	(X)	(X)
Info- und Notrufsäule	X	-	-	-	-
Uhr	X	(X)	-	-	-
Öffentliches / barrierefrei zugängliches WC	X	(X)	-	-	-

Quelle: In Anlehnung an VBB 2015. Modifikationen durch IGES.
Anmerkung: (X) = anzustreben.

Haltestellenkataster

Der Zustand der Haltestelleninfrastruktur soll regelmäßig erfasst und kontrolliert werden. Dies soll im Zusammenwirken zwischen den kreisangehörigen Kommunen, den Verkehrsunternehmen und dem Landkreis Ostprignitz-Ruppin erfolgen. Die Basis bildet die in 2021 startende Datenüberführung und -aktualisierung vom derzeitigen Haltestellenmanagementsystems (HMS) in die neue Haltestellendatenbank (HDB) des VBB. Die Erfassung erfolgt durch direktes Einpflegen in das durch den VBB zur Verfügung gestellte Haltestellenerfassungs-Tool.

Der Landkreis geht davon aus, dass durch den VBB eine kostenneutrale digitale Nutzung bzw. ein Zugriff auf die neue Haltestellendatenbank (HDB) mindestens für alle Aufgabenträger des SPNV und des kommunalen ÖPNV, für alle Baulastträger der Haltestellen inkl. der kreisangehörigen Städte und Gemeinden sowie für alle Verkehrsunternehmen im Gebiet des VBB sichergestellt wird.

Wartung und Instandhaltung

Die Baulastträger, i.d.R. die jeweiligen Ämter, Städte und Gemeinden, sind für die Wartung und Instandhaltung der Haltestellenanlagen mit Ausnahme der Grundausstattung und Fahrgastinformation entsprechend Tabelle 27 verantwortlich.

Die Verkehrsunternehmen sind für die Wartung und Instandhaltung sowie die Aktualisierung der Grundausstattung und Fahrgastinformation entsprechend Tabelle 27 zuständig.

Wartung und Instandhaltung beinhaltet u.a.

- die Durchführung von Kleinstreparaturen,
- den Austausch von Tarifinformationen, Fahr- und Liniennetzplänen mit dem Ziel, dass diese jeweils in der aktuellen Fassung vorhanden sind sowie
- die Überprüfung der Durchführung und Qualitätssicherung durch entsprechende Außendiensttätigkeiten.

Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte

Für Reinigung und Herstellung der Verkehrssicherheit sind im Landkreis Ostprignitz-Ruppin die Baulastträger, i.d.R. die jeweiligen Ämter, Städte und Gemeinden, zuständig. Diese sollen daher die ordnungsgemäße und regelmäßige Reinigung der Haltestellenanlagen sowie die Beseitigung von Schnee, Glätte und Eis sicherstellen.

5.3 Strategie zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV

5.3.1 Rechtsgrundlagen

Nach § 8 Abs. 5 BGG sind „[…] öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr […] barrierefrei zu gestalten".

Der NVP hat gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen[30], für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022[31] eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Dazu sind im NVP Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

Mit Verweis auf das Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014 und die Hinweise zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der „vollständigen Barrierefreiheit" entsprechend dem Gesetzestext um einen unbestimmten Rechtsbegriff handelt.[32]

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

---

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

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

32 Vgl. Deutscher Landkreistag 2014 sowie BAG ÖPNV 2014.

Im Brandenburgischen Behindertengleichstellungsgesetz (BbgBGG) wurde im Kontext der UN-Behindertenrechtskonvention die Begriffsbestimmungen von Behinderung, Diskriminierung und Barrierefreiheit aufgeführt. Danach liegt entsprechend § 3 Abs. 3 BbgBGG Barrierefreiheit vor, „[…] wenn bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise **ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind**“. Der Begriff „Barrierefreiheit“ gemäß § 3 Abs. 3 BbgBGG bleibt von der „vollständigen Barrierefreiheit“ gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG unberührt.

5.3.2 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit

Barrierefreiheit für Alle

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin bekennt sich zur Zielstellung einer vollständig barrierefreien Gestaltung des ÖPNV. Ein barrierefreier ÖPNV steigert insgesamt die Attraktivität des ÖPNV und zwar nicht nur für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen, sondern für alle ÖPNV-Nutzende.

Einschränkungen der Mobilität eines Menschen können dabei sowohl motorisch als auch sensorisch oder kognitiv ausgeprägt sein.

Ganzheitlicher Ansatz erforderlich, subjektive Sicherheit wird mitgedacht

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

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

Tabelle 28: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
1. Zuwegung zu Zugangsstellen	◆ Stufenlose bzw. abgesenkte Zuwegung (max. 3 cm) ◆ Einbau von Rampen oder Aufzügen bei größeren Höhenunterschieden ◆ Mindestbreite von Zuwegungen 1,20 m ◆ Mindestbreite von Rampen 2,00 m ◆ Zwischenpodeste von mind. 1,50 m x 1,50 m ab 6,00 m Rampenlänge ◆ Bewegungsflächen an Zu- und Abgängen von Rampen von mind. 1,50 m x 1,50 m ◆ Max. Längsneigungen (3 %) und max. Querneigungen lotrecht zur Gehrichtung (2,5 %) ◆ Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) ◆ Anbringung geeigneter Wegweisungen für barrierefreie Zugänge zu Haltestellen/Bahnhöfen ◆ Lichte Durchgangsbreite im Haltestellenzugang oder bei Pollern von mind. 1,20 m (Ausnahmefälle mit 1,00 m)
2. Bodenindikatoren	◆ Markierung der Wartefläche durch taktile Elemente / Bodenindikatoren: Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder sowie Auffindestreifen (Umsetzung entsprechend DIN 32984), Mindestabstand zu festen Hindernissen 0,60 m ◆ Markierung der Einstiegsstelle an der ersten Bustür durch taktile und visuelle Markierungen (z.B. taktiles Einstiegsfeld) ◆ Bodenindikatoren nicht zwingend erforderlich an Haltestellen, die nur zum Ausstieg vorhanden sind (z.B. Endhaltestellen)

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
3. Barrierefreie Überquerungsmöglichkeit von Straßen	◆ Querungshilfen an Verknüpfungspunkten mit häufiger Fahrbahnüberquerung ◆ Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder)
4. Barrierefreie Warteflächengestaltung sowie barrierefreier Ein- und Ausstieg	◆ Oberflächenbeschaffenheit: befestigt, eben, rutschfest, erschütterungsarm befahrbar (keine verdichtete Sandoberfläche) ◆ Kontrastreiche Farbgebung der Oberflächen und bei Einsatz von Bodenindikatoren (guter Farb- und Leuchtdichtekontrast) ◆ Übersichtliche Ausführung des Haltestellenbereichs ◆ Blendfreie und ausreichende Beleuchtung (in der Nähe von Lichtquellen oder mit eigener Lichtquelle) ◆ Ausreichend Bewegungsraum (mind. 1,50 m x 1,50 m); auch vor und in den Fahrgastunterständen ◆ Bewegungsraum bei Einsatz von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen mind. 2,50 m x 2,50 m im Haltebereich der entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugtür ◆ Max. Längsneigungen (3 %) und max. Querneigungen lotrecht zur Gehrichtung (2,5 %) ◆ Sicherheitsbereich zu anderen Verkehrsflächen sowie Konfliktfreiheit einhalten ◆ Einsatz von Sonderborden (z.B. Dresdner oder Kasseler Sonderbord) um Spaltmaß zwischen Fahrzeug und Haltestelle zu reduzieren ◆ Zielgröße der Spaltenbreite zwischen Wartefläche und Fahrzeug beträgt 5 cm ◆ Minimierung der Einstiegshöhe, Zielwert für eine einheitliche Bordsteinhöhe = 15 bis 18 cm (gradlinige Anfahrbarkeit und Konstruktion der konkret eingesetzten Fahrzeuge beachten). Erfüllung der Anforderungen an die Borsteinhöhe mindestens im Bereich der ersten und zweiten Bustür, optimal des gesamten Haltestellenbereichs. ◆ Konfliktfreie Führung Radwege in Haltestellenbereichen/Warteflächenbereichen (entweder auf der Straße oder im Seitenraum z.B. hinter der Wartefläche und einem etwaigen Fahrgastunterstand)
5. Erreichbarkeit von Informationseinrichtungen	◆ Fahrkartenautomaten sollen stufenlos erreichbar sein ◆ Abstand zu Bodenindikatoren mind. 0,60 m

Darstellung: IGES 2021.

Der barrierefrei zu gestaltende Haltestellenbereich im kommunalen ÖPNV sollte dabei zur Sicherstellung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs mindestens den Bereich zwischen der ersten und der zweiten Tür des Fahrzeugs, besser jedoch den gesamten Haltestellenbereich, umfassen.

Tabelle 29: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunfts- und Informationssystemen

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
1. Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips	◆ Für alle wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen sollten mindestens zwei der drei Hauptsinne (Sehen, Hören, Tasten) angesprochen werden.
2. Barrierefreie Fahrgastinformation an Zugangsstellen	◆ Lesbare und blendfreie Darstellung der Fahrplaninformationen und sonstigen visuellen Informationen z.B. über DFI-Anlagen an Zugangsstellen in einer für Sehbehinderten geeigneten Schriftgröße unter Berücksichtigung einer geeigneten Farb-/Kontrastdarstellung sowie Beleuchtung ◆ Empfehlung der Verwendung von Piktogrammen ◆ Anbringung der Informationstafeln (auch Aushangfahrplan) in einer für Rollstuhlfahrer günstigen Höhe (mittlere Lesehöhe zwischen 1,30 und 1,40 m) ◆ Gewährleistung der Zugänglichkeit der Informationen in einem für Sehbehinderte nötigen Abstand ◆ Zugänglichkeit von Informationstafeln und Aushangfahrplänen darf nicht durch Hindernisse behindert werden (z.B. Abfallbehälter)
3. Barrierefreie Fahrgastinformation in den Fahrzeugen	◆ Verfügbarkeit von visuellen und akustischen Informationen (z.B. Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle) ◆ Visuelle Informationen müssen ausreichend kontraststark und in geeigneter Schriftgröße vorhanden sein ◆ Für akustische Informationen muss im gesamten Bereich des Fahrzeugs eine ausreichende Anzahl von Lautsprechern installiert sein.
4. Informationen über barrierefreie ÖPNV-Angebote	◆ Es sollen barrierefreie Reiseketten über mehrere Verkehrsträger und entsprechende Fahrgastinformationen unterstützt werden. ◆ Angabe von Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit/Zugänglichkeit in Fahrplanmedien (gedruckt und elektronisch) ◆ In der elektronischen Fahrplanauskunft ist darauf hinzuweisen, wenn eine Reisekette nicht vollständig barrierefrei gegeben ist.
5. Haltestellenmast	◆ Position Haltestellenmast darf Bewegungsflächen nicht einschränken ◆ Haltemast entweder auf Höhe der Fahrzeugfront der haltenden Fahrzeuge oder im mittleren Bereich der haltenden Fahrzeuge, um durch das mit dem Haltestellenzeichen verbundene Parkverbot von 15 m vor und nach der Haltestelle eine bessere parallele Anfahrbarkeit der Haltestelle zu gewährleisten
6. Barrierefreier Zugang zur ÖPNV-Angeboten	◆ Persönliche und telefonische Beratung ◆ Gestaltung ÖPNV-Internetseiten nach Richtlinien der WAI (Web Accessibility Initiative)

Darstellung: IGES 2021.

Tabelle 30: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
1. Flächenbedarf und Sicherheitsanforderungen in den Fahrzeugen	◆ Berücksichtigung von Stellflächen für Rollstühle, Rollatoren und andere orthopädische Hilfsmittel, Kinderwagen, schweres Gepäck und ÖPNV-zugelassene E-Scooter ◆ Stufenloser Durchgang zur nächsten Fahrzeugtür mit einer Breite von mind. 850 mm ◆ Rückhaltesysteme für Rollstühle, E-Scooter, Haltestangen, Haltewunsch- und Nottasten in günstiger Lage für Rollstuhlfahrer ◆ Ebene und rutschfeste Bodenbeläge im Fahrzeug ◆ Lückenlose Ausstattung mit kontrastreichen Haltestangen und Haltewunschtasten im gesamten Fahrzeug ◆ Blendfreie Ausleuchtung des Fahrgastraums
2. Anforderungen an den Fahrzeugzugang	◆ Gut auffindbarer und kontrastreicher Anforderungstaster ◆ Ausreichend breiter Einstieg für Rollstühle, Kinderwagen. Rollatoren, etc. ◆ Stufenloser Zugang in das Fahrzeug mindestens an der ersten und zweiten Tür (unterstützt durch Klapprampen und Kneelingfunktion)

Darstellung: IGES 2021.

Empfehlung der Anwendung einschlägiger planerischer Grundlagen

- Empfehlungen des deutschen Behindertenrates
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA 2011
- Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV – EAÖ 2013
- Fontanestadt Neuruppin, Konzept- und Maßnahmenplan „Barrierefreiheit“
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RASt, 2006
- DIN 18040-1: Öffentlich zugängliche Gebäude
- DIN 18040-3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- DIN 75078 (Teil 1 und 2) Kraftfahrzeuge zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen
- VDV-Mitteilungen Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV, Teil 1 (Betrieb nach BOKraft)
- Qualitätsstandards und Leitfäden des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg

5.3.3 Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit

Betriebliche oder wirtschaftliche Gründe können Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständig barrierefreien Gestaltung erforderlich machen. Konkret

können in Anlehnung an die Empfehlungen der BAG ÖPNV Ausnahmen anhand folgenden Kriterien festgelegt werden[33]:

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

Ausnahmen sind zu begründen.

5.3.4 Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung erforderlich - Stufenweise Umsetzung zum Erreichen einer vollständigen Barrierefreiheit

Bei der Zielsetzung eines vollständig barrierefreien ÖPNV ist der erhebliche resultierende Investitionsaufwand z.B. bei Fahrzeugen und insbesondere auch bei Haltestelleninfrastrukturen zu berücksichtigen, so dass eine Prioritätensetzung erforderlich ist. Damit wird der im § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG formulierten Verpflichtung entsprochen, das Ziel zu verfolgen, bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dies beinhaltet jedoch **keine Verpflichtung** der Aufgabenträger, bestehende Barrieren bis 2022 bereits vollständig ausgeräumt zu haben.[34] Ist eine vollständige Barrierefreiheit in 2022 nicht überall umgesetzt, sollten die Aufgabenträger eine Umsetzung zeitnah anstreben. Eine **enge Abstimmung** mit den jeweiligen Baulastträgern, Verkehrsunternehmen sowie mit den Integrations- bzw. Behindertenbeauftragten und weiteren Interessenvertretern der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste wird dabei durch den Landkreis **ausdrücklich unterstützt**.

Mit dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit wird der in Tabelle 31 dargestellte, zeitlich differenzierte Maßnahmenplan vorgeschlagen.

---

33 Vgl. BAG ÖPNV 2014.

34 Vgl. ebenda.

Tabelle 31: Maßnahmenplan zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit

Kurzfristig realisierbar (bis 2022)
◆ Ausschließlicher Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen auf den Linien der Netzebenen Hauptnetz I sowie Stadtverkehr ◆ Barrierefreie Gestaltung der Verknüpfungshaltestellen der Haltestellenkategorien A, B und C1
Mittel- bis langfristige Umsetzung (nach 2022)
◆ Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen auf den Linien der Netzebene Hauptnetz II und soweit möglich auf der Netzebene Ergänzungsnetz ◆ Fortsetzung und Ausweitung barrierefreie Gestaltung der Verknüpfungshaltestellen der Haltestellenkategorien A, B und C1 ◆ Barrierefreie Gestaltung von Haltestellen in Stadt- und Gemeindezentren sowie weiterer Haltestellen des kommunalen ÖPNV

Darstellung: IGES 2021.

Für die Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus werden folgende Kriterien vorgeschlagen:

- Anzahl Ein-, Aus- und Umsteiger
- Verknüpfungsfunktion im ÖPNV-Netz
- Räumliche Nähe der Haltestelle zu wichtigen Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Menschen (z.B. Alten-/Pflegeheime, Krankenhäuser, Behindertenwerkstätten etc.)
- Räumliche Nähe der Haltestelle zu weiteren Einrichtungen mit hoher Nutzerfrequenz (z.B. Schulen/Hochschulen, Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen, Verwaltungsstandorte, Arbeitsplatzschwerpunkte etc.)
- Bedeutung der Haltestelle in der Netzhierarchie (absteigende Priorität: 1. Hauptnetz I und Stadtverkehr, 2. Hauptnetz II, 3. Ergänzungsnetz)
- Dringlichkeit des Haltestellenausbaus (unsichere Querungsstellen, fehlende Befestigung von Aufstellflächen, fehlende Beleuchtung etc.).[35]

5.4 Fahrzeugqualität

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin wirkt auf den **Einsatz moderner Fahrzeuge** im kommunalen ÖPNV hin. Es werden nachfolgende **Anforderungen an den Einsatz der Fahrzeuge**[36] gestellt:

[35] Vgl. auch BAG ÖPNV 2014.

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

- **Technische Merkmale:** Die eingesetzten Fahrzeuge müssen in technisch einwandfreiem Zustand sein.
- **Zugang zum Fahrzeug:** Die eingesetzten Fahrzeuge sollen einen barrierefreien Zugang ermöglichen (vorzugsweise Niederflurbusse bzw. Low-Entry-Technologie mit Kneelingfunktion, ggf. auch Fahrzeuge mit Hublift- oder Rampensystemen, falls der Einsatz von Niederflur- bzw. Low Entry-Fahrzeugen nicht möglich ist).
- **Fahrzeugkapazität**: Die Größe und die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge haben sich am geplanten Bedarf zu orientieren. Die Kapazitäten sind so zu planen, dass im Normalfall keine Fahrgäste zurückgelassen werden.
- **Sicherheit**: Die Fahrzeuge sollen zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit und zur Möglichkeit der Fahrausweiskontrolle so ausgestattet sein, dass eine Beschränkung auf den Einstieg an der Vordertür erfolgen kann.
- **Reinigung:** Die Fahrzeuge müssen sich in einem sauberen Zustand befinden. Je nach Witterung und Verschmutzungsgrad ist das Fahrzeug regelmäßig innen und außen zu reinigen. Grundreinigungen des gesamten Innenraums sind mindestens einmal jährlich durchzuführen. Schäden durch Vandalismus sind nach Möglichkeit umgehend zu beseitigen.

Ausstattung

- Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen äußerlich als solche erkennbar sein (z.B. durch entsprechende Signets, Logo des konzessionierten Unternehmens).
- Die Fahrzeuge sind ausgestattet mit gut lesbarer Zielmatrix (ausreichend groß und kontrastreich) vorne und seitlich am Fahrzeug sowie einer Linienanzeige hinten.
- Wenn technisch möglich, ist im Fahrzeug eine automatische visuelle und akustische Fahrgastinformation vorzusehen. Die Anzahl und Anordnung von visueller Fahrgastinformation soll so erfolgen, dass eine gute Sichtbarkeit gewährleistet ist.
- Es sind kontrastreiche Haltestangen sowie gut auffindbare und kontrastreiche Haltanforderungstasten in ausreichender Zahl im gesamten Fahrzeug vorzuhalten.
- Der Fahrgastraum ist blendfrei auszuleuchten.
- Die Fußböden in den Fahrzeugen sind rutschhemmend auszuführen.
- Im Innenraum müssen ausreichend dimensionierte Stellflächen zur Aufnahme von Rollstühlen, Rollatoren bzw. Kinderwagen sowie von anderen orthopädischen Hilfsmitteln, schwerem Gepäck und ÖPNV-zugelassenen E-Scootern (entsprechend Beförderungsbedingungen) und ggf. auch von Fahrrädern vorhanden sein.
- Die Fahrzeuge sind mit für die Betriebsabwicklung und Datenübermittlung an das ITCS-System notwendigen Einrichtungen auszustatten. Dies beinhal-

tet Bordrechner/ITCS, Fahrausweisverkaufstechnik wenn möglich inkl. kontaktloser elektronischer Bezahlfunktion, ggf. Leseeinrichtungen für elektronische Tickets, ggf. Fahrausweisentwerter, Ansteuerung der Innenmonitore, Kommunikationseinrichtungen (inkl. automatische Haltestellenansage) sowie ggf. Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung entsprechend der im Landkreis Ostprignitz-Ruppin eingesetzten Technik etc. Beim Einsatz von Kleinbussen, einschließlich Taxen von Nachunternehmern, ist hilfsweise der Einsatz von mobilen Terminals z.B. für den Fahrausweisverkauf möglich.

- Alle Neufahrzeuge müssen mit einer Vollklimatisierung ausgerüstet werden.
- Neufahrzeuge können mit einem automatischen Fahrgastzählsystem (AFZS) und müssen mit einer Anlage zur Videoüberwachung ausgestattet werden. Bis zum Jahr 2035 müssen 90 % der Fahrzeuge über ein AFZS verfügen.

Werbeflächen

- Die Fensterflächen im Fahrgastbereich dürfen maximal bis zu einem Anteil von 50% für Beklebungen (Werbung o.ä.) genutzt werden.
- Der Sichtbereich der Beschäftigten im Fahrdienst darf keinesfalls eingeschränkt werden.

Umweltstandards und Fahrzeugalter

- Alle neu in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr zu bringenden Fahrzeuge sollen mindestens die im Beschaffungsjahr geltende Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) erfüllen. Dies gilt unabhängig davon, ob es sich um Gebraucht- oder Neufahrzeuge handelt.
- Die Geräuschgrenzwerte sind entsprechend der EU-Richtlinie EG 92/97/EWG für Busse in der jeweils geltenden Fassung einzuhalten.
- Die Beschaffung und der Einsatz von „sauberen Fahrzeugen“ [37] bzw. emissionsfreien[38] Fahrzeugen wird entsprechend dem Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 „Clean Vehicles Directive“ erfolgen.
- Fahrzeuge mit konventionellen Antriebstechnologien (Verbrennungsmotoren): Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge im Regionalverkehr darf 10 Jahre nicht überschreiten. Die Fahrzeuge sollen sowohl im Stadt- als auch im Regionalverkehr nicht älter als 15 Jahre sein.

---

[37] „Saubere Fahrzeuge“ sind Fahrzeuge, die mit „Alternativen Kraftstoffen“ oder als „Elektrofahrzeug“ im Sinne von Artikel 2 Nummern 1 und 2 der Richtlinie 2014/94/EU betrieben werden. „Alternative Kraftstoffe“ sind Kraftstoffe oder Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dienen und die zur Reduzierung der CO_2-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können. Hierzu zählen unter anderem: Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe gemäß der Definition in Artikel 2 Buchstabe i der Richtlinie 2009/28/EG, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas (CNG)) und flüssig (Flüssigerdgas (LNG)), und — Flüssiggas (LPG).

[38] Ein Fahrzeug ist „emissionsfrei“, wenn es entweder keinen Verbrennungsmotor hat oder der Verbrennungsmotor weniger als 1 g CO_2/km bzw. 1 g CO_2/kWh ausstößt. Da letzteres technisch nicht möglich ist, sind nur Fahrzeuge mit Elektroantrieb (Batterie-, Trolley-, Brennstoffzellenbus) als emissionsfrei anzusehen.

- Abweichend gilt für „Saubere Fahrzeuge“[96]: Da bei diesen Fahrzeugen noch nicht bekannte längere technische Lebenszyklen zu erwarten sind, werden keine Vorgaben zum Fahrzeugalter definiert.

5.5 Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst

Mindestanforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst

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

Es werden folgende Mindestanforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst gestellt:

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

Die Einhaltung der Mindestanforderungen muss durch die Verkehrsunternehmen sichergestellt werden. Dies bezieht sich sowohl auf eigene Beschäftigte als auch auf Beschäftigte etwaiger Nachauftragnehmer und gilt für alle Bedienformen (z.B. Linienverkehr, On Demand-Verkehr, Bürgerbus etc.).

Permanente Qualifizierung des Fahrpersonals

Schulungen der Beschäftigten im Fahrdienst müssen gemäß den Vorgaben des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes regelmäßig, jedoch mindestens einmal jährlich, durchgeführt werden. Die Schulungen können ggf. durch eigene Inhalte der Verkehrsunternehmen ergänzt werden. Dabei sind die Themen Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit/Orientierung und Nutzung des ÖPNV durch mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Menschen zu berücksichtigen.

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

5.6 Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität

5.6.1 Anwendung VBB-Tarif

Im kommunalen ÖPNV sind grundsätzlich der Beförderungstarif sowie die Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB-Tarif) anzuwenden. Art und Umfang der Anwendung des VBB-Tarifs werden per Kooperationsvertrag geregelt. Der VBB übt auf dieser Grundlage mit Ausnahme von etwaigen sogenannten Haustarife das Tarifantragsrecht bei den Genehmigungsbehörden der Länder Berlin und Brandenburg aus (sogenannte Tarifführerschaft).

5.6.2 Weiterentwicklung des VBB-Tarifs

Prüfaufträge aus Sicht des Landkreises

Folgende grundsätzliche Prüfaufträge bestehen aus Sicht des Landkreises Ostprignitz-Ruppin im Bereich der tariflichen Weiterentwicklung und sollen im Zusammenwirken zwischen VBB und den Verkehrsunternehmen umgesetzt werden:

- Prüfung der weiteren Differenzierung der Tarife zur Fahrradmitnahme, da es bisher nur Monatskarten für das VBB-Gesamtnetz gibt, nicht jedoch Angebote für das Gebiet einzelner Landkreise.

Ziel einer möglichen Weiterentwicklung des VBB-Tarifs ist es, einen attraktiven und kundenorientierten Verbundtarif anzubieten. In diesem Zusammenhang begrüßt der Landkreis Ostprignitz-Ruppin die vom Land Brandenburg im LNVP vorgesehenen Schwerpunkte der Weiterentwicklung des Tarifs im Verbundgebiet[39], u.a. sind dies:

- Überarbeitung der Regelungen für Mitnahme und Übertragbarkeit von VBB-Zeitkarten,
- Ausbau der verfügbaren Tarifprodukte im mobilen Vertrieb,
- Erwerb weiterer Mobilitätsangebote des Umweltverbunds (Bikesharing-, Carsharing-Angebote etc.) mittels Aufbuchung auf die VBB-fahrCard,
- Konzeption und Durchführung von Modellprojekten zur nutzerfreundlichen Angebotsgestaltung in Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern (z.B. Weiterführung des Projekts „Rad im Regio“),
- Optimierung von Regelungen für Anschlussfahrausweise sowie
- Weiterentwicklung von Kombitickets,
- Günstige, sozial verträgliche, Anschlusstickets zur Nutzung barrierefreier Taxis und inklusiv fahrender Mietwagen zur Überbrückung der „ersten oder

[39] Vgl. MIL 2018.

letzten Meile“ für mobilitätsbehinderte Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

Unterstützung vergünstigter Tarifangebote für Pendelnde

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin unterstützt die Erhaltung und den Ausbau attraktiver Tarifangebote für Pendelnde.

In diesem Zusammenhang wird die seit dem Jahr 2019 geltende Neuregelung des VBB-Firmentickets begrüßt, mit der auch Klein- und Kleinstunternehmen eine einfache Nutzung des VBB-Firmentickets ermöglicht wird.

Außerdem unterstützt der Landkreis die Beibehaltung des digitalen 20-Fahrten-Tickets der Deutschen Bahn AG als Angebot für Pendelnde[40] über den 11. Juni 2022 hinaus.

5.6.3 Anforderungen an den Vertrieb von Fahrausweisen

Der Vertrieb der Fahrausweise des VBB-Tarifs erfolgt in allen Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV.

Aus Sicht des Landkreises Ostprignitz-Ruppin sollen weiterhin folgende Anforderungen an die Entwicklung des Vertriebs der Fahrausweise durch die Verkehrsunternehmen erfüllt werden:

- Senkung des Vertriebsanteils bei den Beschäftigten im Fahrdienst zur Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit z.B. durch Förderung elektronischer / mobil nutzbarer Vertriebskanäle,
- Unterstützung elektronischer bzw. mobil nutzbarer Vertriebskanäle (z.B. VBB-App oder DB Navigator) für das Fahrausweissortiment des VBB-Tarifs.

Entsprechend den Maßnahmen des LNVP begrüßt und unterstützt der Landkreis Ostprignitz-Ruppin insbesondere folgende Handlungsfelder im Bereich Weiterentwicklung des Vertriebs[41]:

- Stärkung des einheitlichen Marktauftritts im VBB und bei den durchführenden Verkehrsunternehmen durch ein unternehmensübergreifendes, abgestimmtes System von kompatiblen Vertriebswegen.
- Verbesserung der Zugangsbedingungen über alle Vertriebskanäle und alle Kundengruppen.
- Erweiterung der VBB-fahrCard durch die optionale Integration zusätzlicher multimodaler Mobilitätsangebote.
- Stärkung und Ausweitung digitaler Vertriebswege (eTicket, Handyticket, Onlineticket).

---

40 Gewünschte Strecke muss mindestens eine Teilstrecke im Bahnfernverkehr beinhalten. Ticket gilt ohne Zugbindung in allen auf der Strecke verkehrenden Angeboten des Nah- und Fernverkehrs.

41 Vgl. MIL 2018.

Stärkung und Ausweitung digitaler Vertriebswege

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

5.6.4 Einheitliches Marketing

Die Marketingaktivitäten aller Verkehrsunternehmen im VBB-Gebiet sind in das Kommunikationskonzept des VBB eingeordnet. Die Gestaltung der verwendeten Medien soll daher durch die Verkehrsunternehmen einheitlich, verständlich und übersichtlich entsprechend den Vorgaben der „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ erfolgen.[42]

5.7 Qualität der Fahrgastinformation

5.7.1 Fahrplankommunikation

Die Verkehrsunternehmen gewährleisten eine für den Kunden rechtzeitige, vollständige und qualitätsgerechte Informationsbereitstellung. Unter Berücksichtigung der Regelungen des Handbuchs VBB-Richtlinien Fahrgastinformation und seiner Ausführungsbestimmungen soll eine einheitliche, verkehrsträger- und betreiberunabhängige Fahrplaninformation gewährleistet werden.[43]

Zur Erstellung der zentralen Fahrplaninformation im Rahmen des VBB haben die Verkehrsunternehmen rechtzeitig und anforderungsgerecht die erforderlichen Daten bereitzustellen. Sie stellen dem VBB Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen aller durchgeführten Fahrten zur Verfügung.

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

Die Verkehrsunternehmen sollen somit einen Internetauftritt betreiben. Bei der Gestaltung des Internetauftrittes sind Fahrplan- und Tarifinformationen (ggf. über eine Verlinkung zum VBB) darzustellen.

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

---

42 Vgl. VBB 2018b.

43 Vgl. VBB 2018b.

Aus Sicht des Landkreises ist es erforderlich, dass **flexible ÖPNV-Angebote inkl. On Demand-Angebote in die Auskunft der VBB-Fahrinfo komplett integriert** und dort auch buchbar und bezahlbar werden. Angesichts der wachsenden Bedeutung von flexiblen Angeboten und intermodalen Auskunfts-, Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten besteht hier dringender Handlungsbedarf.

5.7.2 Echtzeitinformationen

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

Gleichzeitig sollen Echtzeitinformationen z.B. über eine durch den VBB zentral zu organisierende App auch akustisch übermittelt werden können. Dies ist u.a. für die Zielgruppe sehbehinderter Menschen sehr wichtig und unterstützt eine barrierefreie ÖPNV-Information.

5.7.3 Informationen in den Fahrzeugen

- In den Fahrzeugen ist eine automatische visuelle und akustische Fahrgastinformation vorzusehen.
- Es müssen bei allen Fahrzeugen mindestens Informationen zur nächsten Haltestelle dargestellt werden.
- Es sollen mindestens bei allen neu in Betrieb zu nehmenden Fahrzeugen auch Angaben zu weiteren als nur zur nächsten Haltestelle und zur Endhaltestelle sowie zu Anschlüssen zu anderen Verkehrsträgern inkl. Darstellung der Echtzeitinformationen zu den Fahrzeugen dargestellt werden.

Begründete Ausnahmen können bei Einsatz von kleinen Fahrzeugen durch den Landkreis genehmigt werden.

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin sieht es damit als Ziel an, in den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV zukünftig auch Echtzeitdaten zur dynamischen Anzeige von Fahrplanabweichungen sowie von Anschlussinformationen zu nutzen.

Weitere Anforderungen an die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen werden in den Kapiteln 5.3.2 und 5.4 definiert.

5.7.4 Information an den Haltestellen

Die Informationen an den Haltestellen haben sich nach den Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunfts- und Informationssystemen (vgl. Tabelle 29 in Kapitel 5.3.2) sowie an den Mindestanforderungen für die Haltestellenausstattung entsprechend der jeweiligen Haltestellenkategorie (vgl. Kapitel 5.2) zu richten.

Zur Verbesserung der Informationsqualität regt der Landkreis den weiteren Ausbau von DFI-Anlagen an Haltestellen (z.B. an Haltestellen im Bereich von SPNV-Zugangsstellen und anderen wichtigen Verknüpfungspunkten) an. An den DFI sollen jeweils alle an der Haltestelle verkehrenden Linien mit Echtzeitinformationen angezeigt werden (vgl. Kapitel 5.7.2). Die Verkehrsunternehmen sollen dazu die nötigen Echtzeitinformationen bereitstellen, während seitens der Baulastträger die Beschaffung und bauliche Umsetzung sowie die Sicherstellung von Wartung und Betrieb (inkl. Sicherstellung Energieanschluss und Möglichkeit der Datenübertragung) erforderlich wird.

5.7.5 Störungsinformationen

Über Störungen im Betriebsablauf (z.B. unfall-, streik-, witterungsbedingt etc.), Umleitungen sowie zu Fahrtalternativen bei Störungen ist durch die Verkehrsunternehmen

- internetbasiert (z.B. www.vbb.de),
- über den HIM – HAFAS Information Manager (https://fahrinfo.vbb.de/him, sh. auch Handbuch „Arbeiten mit dem VBB-HIM“)
- über die derzeitigen vom VBB versorgten Apps (z.B. App VBB Bus & Bahn),
- über die DFI-Anlagen sowie
- in den Fahrzeugen

zu informieren.

Die Störungsinformation soll möglichst kurzfristig, spätestens jedoch 30 Minuten nach Beginn der Störung, erfolgen.

5.8 Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin ist Gesellschafter der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. Alle im Linienverkehr des Landkreises Ostprignitz-Ruppin tätigen Verkehrsunternehmen sind Partner im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) und nach Maßgabe des „Kooperationsvertrages der Verbundverkehrsunternehmen in Berlin und Brandenburg und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH“ tätig.

Die Kooperation betrifft im Wesentlichen:

- Die Anwendung des „Gemeinsamen Tarifes der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen“ (VBB-Tarif) und dessen Vertrieb nach den im VBB geltenden Grundsätzen,
- die Teilnahme am Einnahmenaufteilungsverfahren und die Unterzeichnung des Einnahmenaufteilungsvertrages für den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg nebst seinen Ergänzungen,
- die Versorgung der VBB-Fahrgastinformationssysteme mit Fahrplansolldaten und Echtzeitdaten, sowie die Gewährleistung eines aktiven ITCS-gestützten Anschlussmanagements mit anderen Verkehrsunternehmen,

- die deutliche Kennzeichnung aller Fahrzeuge und Vertriebs-/Informationsstellen mit dem VBB-Logo sowie die Einhaltung der Vorgaben des Fahrgastinformationshandbuchs des VBB bei der Gestaltung von Fahrgastinformationsprodukten,
- die Zusammenarbeit mit der VBB GmbH, insbesondere die aktive Teilnahme an den Gremien des VBB (Beirat der Verkehrsunternehmen, Facharbeitskreise, Arbeitsgruppen),
- den Daten- und Informationsaustausch mit der VBB GmbH und dem Aufgabenträger, insbesondere die Bereitstellung von Daten aus Verkehrserhebungen für die Erfüllung der Aufgaben des Verkehrsverbundes und des Aufgabenträgers,
- die ggf. spätere Beteiligung an einem Qualitätsmanagementsystem des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg zu den zwischen den Unternehmen abgestimmten Bedingungen sowie der Einsatz von Qualitätsscouts des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg sowie
- die fahrplanmäßige Abstimmung von Anschlüssen zwischen dem SPNV und dem kommunalen ÖPNV in Zusammenarbeit mit der VBB GmbH.

5.9 Anforderungen und Maßnahmen in Notfällen

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

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

6. Zielkonzept zur Angebotsentwicklung

Der Landkreis wird das derzeitige Angebot nach Maßgabe der verkehrspolitischen sowie umwelt- und klimaschutzpolitischen Ziele des Landkreises, des Fahrgastaufkommens und der Wirtschaftlichkeit weiterentwickeln. Maßgeblich sind dabei die in den Kapiteln 4 und 5 festgelegten Mindestbedien- und Qualitätsanforderungen.

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

6.1 Maßnahmen zur Entwicklung des Schienenverkehrs

Wille der Landesregierung des Landes Brandenburg ist entsprechend § 2 und § 3 ÖPNVG BB und dem LNVP eine koordinierte Zusammenarbeit der Aufgabenträger als zentrales Element zur Verbesserung des Gesamtsystems ÖPNV.

Der Landkreis formuliert daher (auch wenn er nicht Aufgabenträger für den Schienenfernverkehr bzw. SPNV ist) nachfolgend die aus seiner Sicht erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung des Schienenverkehrssystems und zur Verknüpfung des Schienenverkehrs mit dem kommunalen ÖPNV.

Der Landkreis geht von der zeitnahen Umsetzung der im LNVP[44] des Landes Brandenburg und der gemeinsam mit dem Land Berlin erarbeiteten Maßnahmen aus dem Projekt i2030 aus. Aufbauend auf diese Grundlagen konkretisiert der Landkreis zunächst folgende Anforderungen für eine weiterentwickelte SPNV-Erschließung, die in den folgenden Kapiteln weiter untersetzt werden:

6.1.1 Prüfung der Streckenreaktivierung Ruppiner Kreisbahn

Um die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes zu erhöhen, unterstützt der Landkreis entsprechende Potenzialuntersuchungen zur Wiederaufnahme des Verkehrsangebotes auf der Ruppiner Kreisbahn zwischen Neustadt (Dosse), Neuruppin und Herzberg (Mark) und wirbt für die Aufnahme dieser Strecke in den Landesnahverkehrsplan 2023.

Bei einer Wiederaufnahme der Bedienung der Ruppiner Kreisbahn wird der Landkreis insbesondere auch auf die Sicherstellung der Verknüpfung und Anschlusssicherung mit dem kommunalen ÖPNV an den SPNV-Zugangsstellen hinwirken.

6.1.2 Prüfung Verlängerung der Regionalbahn RB 55 bis zum Haltepunkt Werder bei Neuruppin

Der Landkreis begrüßt die vorgesehene Verlängerung der Regionalbahn RB 55 bis Neuruppin West. Der Landkreis regt an, eine Verlängerung der Regionalbahn RB 55 bis zum Haltepunkt Werder bei Neuruppin (z.B. durch entsprechende Potenzial-

[44] Vgl. MIL 2018.

bzw. Machbarkeitsuntersuchungen) zu prüfen, um weitere Fahrgastpotenziale zu erschließen.

Darüber hinaus spricht sich der Landkreis für die Schaffung einer Kreuzungsmöglichkeit am Bahnhof Wustrau-Radensleben aus, um die betriebliche Stabilität der Verbindung Neuruppin – Velten – Hennigsdorf zu erhöhen. Im Umsetzungsfall ist die Verknüpfung und Anschlusssicherung mit dem kommunalen ÖPNV an den SPNV-Zugangsstellen sicherzustellen.

6.1.3 Prüfung Angebotsverbesserung und Verlängerung der Regionalbahn RB 73/74

Die Landkreise Ostprignitz-Ruppin und Prignitz sowie die anliegenden Städte und Gemeinden fordern eine Angebotsverbesserung durch das Land. Dabei sind mindestens folgende Prämissen zu berücksichtigen:

- Einheitliche Taktung auf der gesamten Verbindungsrelation Neustadt (Dosse) – Kyritz – Pritzwalk
- Erhöhung des Angebotsumfangs am Wochenende
- Ausweitung der Bedienzeiten in den Abendstunden
- Modernisierung der Infrastruktur des Streckenabschnitts Kyritz – Pritzwalk

Aus Sicht des Landkreises sind außerdem in folgenden Bereichen zusätzliche Halte für eine verbesserte Erschließungsqualität einzurichten:

- Verkehrslandeplatz Kyritz in Heinrichsfelde,
- Gewerbegebiet Holzhausener Straße/Leddiner Weg sowie
- zwischen den Ortsteilen Gantikow und Drewen.

Darüber hinaus sollten Möglichkeiten der Durchbindung von Zugfahrten nach Berlin bzw. Nauen geprüft werden. Die entstehenden Direktverbindungen würden die Reisezeit u.a. nach Berlin verkürzen und die Attraktivität der Kleeblattregion und aller an der Strecke liegenden Orte erhöhen.

6.1.4 Sicherung von Eisenbahninfrastrukturen und gewidmeten Trassen

Der Landkreis spricht sich dafür aus, dass gewidmete Trassen und Eisenbahninfrastrukturen erhalten bleiben und damit zukünftige etwaige Reaktivierungen nicht erschwert werden. Damit werden perspektivische Entwicklungen auf ehemaligen Bahnstrecken wie z.B. Mirow – Wittstock/Dosse oder Neustadt (Dosse) – Herzberg ermöglicht.

6.1.5 Barrierefreier SPNV

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin fordert die Festlegung und Einhaltung eines Umsetzungshorizonts für den noch ausstehenden barrierefreien Ausbau von SPNV-Zugangsstellen im Landkreis.

Barrierefreier Ein-/Ausstieg durch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen

Aus Sicht des Landkreises sollen zur Sicherstellung einer barrierefreien Nutzung des SPNV entsprechend den im LNVP selbst definierten Vorgaben grundsätzlich auch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen (z.B. Klapprampen, Hublift, etc.) eingesetzt werden, um auf unterschiedliche Bahnsteighöhen oder baulich bedingte Lücken zwischen Fahrzeug und Bahnsteig reagieren zu können[45].

6.2 Maßnahmen zur Entwicklung des kommunalen ÖPNV

6.2.1 Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit

Soweit nicht bereits erfüllt, sind die Angebotshäufigkeiten des kommunalen ÖPNV innerhalb des Geltungszeitraums des NVP im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Landkreises so weiterzuentwickeln, dass mindestens die in Kapitel 4.3.7 genannten Mindestbedienhäufigkeiten für die Netzebenen Hauptnetz I, II, Ergänzungsnetz und Stadtverkehre erreicht werden. Maßgeblich sind dabei die in der vorliegenden Fortschreibung definierten Verbindungsrelationen der Netzhierarchie (vgl. Kapitel 4.3.2 bis 4.3.7).

Eine schrittweise Umsetzung ist möglich.

Der Landkreis wird die entsprechend den neuen Mindestbedienhäufigkeiten entwickelten Verkehrsleistungen regelmäßig evaluieren. Dabei soll u.a. erfasst werden, ob und in welchem Umfang das Angebot durch die Nutzer angenommen wird. Geeignete Kennzahlen dazu sind u.a. die Fahrgastzahlen, ggf. in Verbindung mit Erhebung der Entwicklungen der Fahrgelderlöse. Sofern erforderlich, wird der Landkreis Anpassungsbedarfe im Bereich der Zuordnung einzelner Verbindungsrelationen zu den Netzebenen oder der Mindestbedienvorgaben definieren.

Die Umsetzung des Verkehrsangebotes auf der Netzebene „Tourismusnetz“ hat empfehlenden Charakter, so dass eine Umsetzung die Einbindung von Finanzierungsinstrumenten der Drittnutzerfinanzierung, z.B. über das Modell umlagefinanzierter Gästekarten mit Beförderung ohne zusätzlichen Fahrausweis für Übernachtungsgäste, erforderlich macht.

6.2.2 Prüfung der Aufwertung von Verbindungsrelationen

Neben der Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit (vgl. Kapitel 4.3.7) soll die Möglichkeiten der Aufwertung von Verbindungsrelationen geprüft werden. Dies betrifft für die Netzebene **Hauptnetz II** die Verbindungsrelation Rheinsberg – Flecken Zechlin – Wittstock/Dosse. Dadurch

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

wäre eine durchgehende ÖPNV-Verbindung zwischen dem Versorgungsschwerpunkt Rheinsberg und dem Mittelzentrum Wittstock/Dosse gewährleistet.

Für die Verbindungsrelation Kyritz – Zernitz – Neustadt (Dosse) der Netzebene **Hauptnetz II** soll zudem eine geeignete Ausweitung auf den Abschnitt zwischen Zernitz und Breddin geprüft werden.

6.2.3 Prüfung der Einführung von On Demand-Verkehren (flexible Bedienformen)

Um das ÖPNV-Angebot zu verbessern, sollen Möglichkeiten der Einführung von On Demand-Verkehren als zusätzliches Angebot **über die Mindestbedienstandards hinaus** geprüft werden.

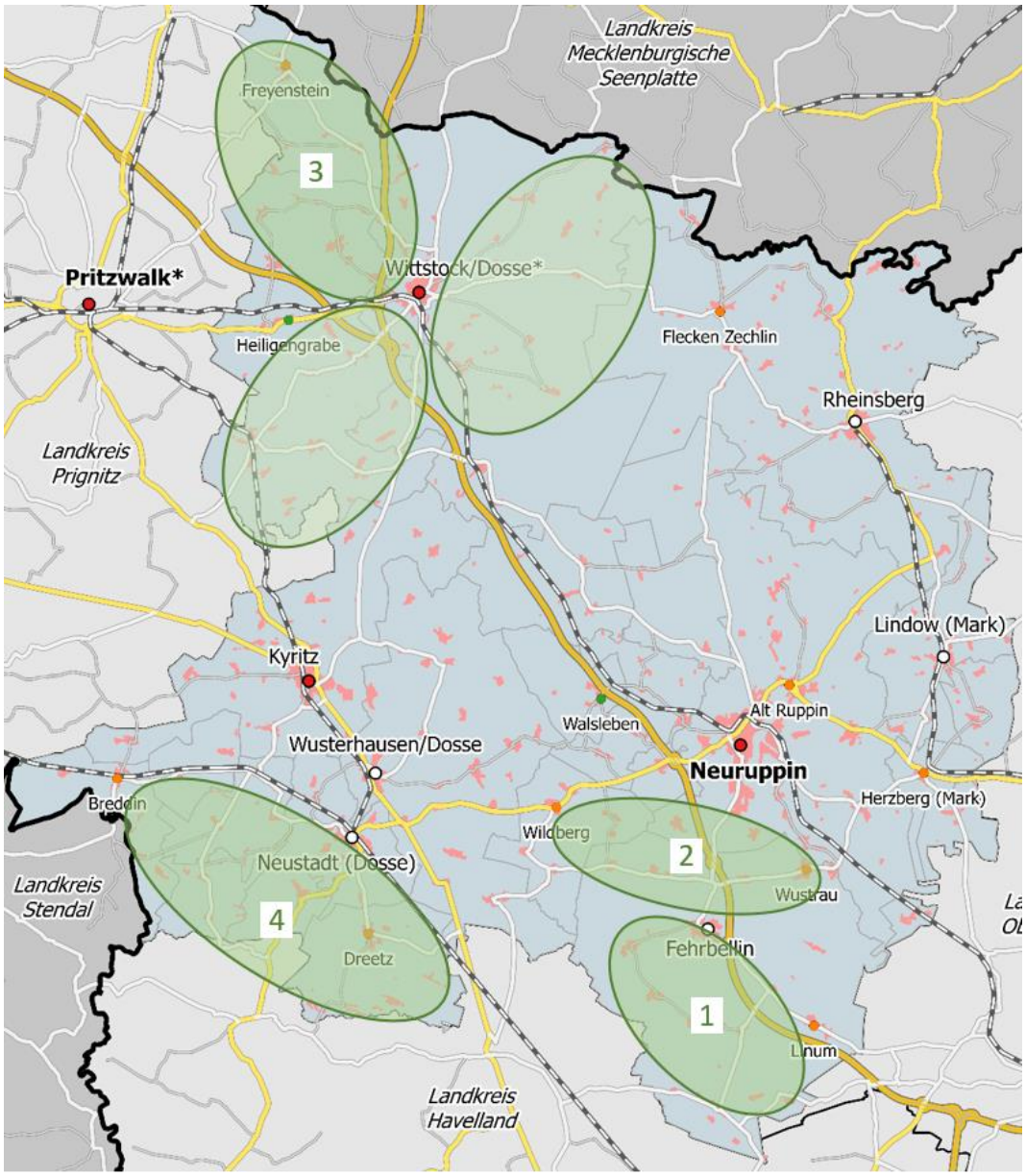
Entsprechend Abbildung 21 in Kapitel 4.5 werden folgende erste Pilotregionen vorgeschlagen:

- Fehrbellin / Horstdörfer,
- Temnitztal / Wustrauer Luch,
- Wachstumskern Autobahndreieck Wittstock sowie
- Amt Neustadt (Dosse).

Weitere Regionen können bei Bedarf ebenso für die Umsetzung von On Demand-Verkehren in Frage kommen. Durch die Wirkung über die definierten Mindeststandards hinaus ist eine Finanzierung entsprechend den Regelungen in Kapitel 7.4.6 als Umsetzungsvoraussetzung zu beachten.

Bei Umsetzung von On Demand-Verkehren soll eine Anbindung an den SPNV bzw. an die höheren Netzebenen Hauptnetz I und/oder II erfolgen, um eine Verknüpfung mit übergeordneten Zielorten (z.B. Neuruppin, Berlin etc.) und somit durchgehende Wegeketten zu gewährleisten.

Abbildung 23: Vorschlag für mögliche Pilotregionen zur Umsetzung von On Demand-Verkehren



Karte: IGES 2021. Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019.

6.2.4 Weiterentwicklung touristischer Verkehre zur Anbindung touristischer Schwerpunkte

Die Anbindung touristischer Schwerpunkte soll entsprechend den Mindestbedienvorgaben der Netzkonzeption (vgl. Kapitel 4.3.6 und 4.3.7) weiterentwickelt wer-

den und erfordert in Abhängigkeit der Fahrgastnachfrage bedarfsgerechte Verdichtungen. Konkrete Verbesserungen der Erreichbarkeiten sollen u.a. auf folgenden Verbindungsrelationen erfolgen:

- **Entwicklung der ÖPNV-Achse Rheinsberg - Flecken Zechlin (- Mirow):** Verbesserte Verknüpfung des touristischen Angebotes Schlösserlinie (ORP-Linie 785) mit anderen touristisch relevanten Angeboten des ÖPNV in Mirow (z.B. MVVG-Linie 025 nach Rechlin bzw. Boek oder SPNV nach Wesenberg oder Neustrelitz).
- **Entwicklung der ÖPNV-Achse Neuruppin - Kunsterspring - Rheinsberg - Kleinzerlang - Wesenberg (- Neustrelitz):** Einführung eines saisonalen verstärkten ÖPNV-Angebotes, insbesondere am Wochenende, zur Verbesserung der Erreichbarkeit touristischer Ausflugsziele, wie z.B. der Tierpark Kunsterspring bei Neuruppin, Rheinsberger Seenland und Kleinseenplatte.
- **Entwicklung der ÖPNV-Achse Rheinsberg - Menz (Stechlin) (- Fürstenberg/Havel - Templin):** Prüfung der Einführung einer Verbindungsrelation Rheinsberg --Menz für die saisonale Bedienung im Tourismusnetz sowie außerhalb der Saison ggf. als On Demand-Verkehr.

Die Kooperation zwischen kommunalem ÖPNV und den Anbietern von Radverleihsystemen soll dabei berücksichtigt und ausgebaut werden.

Angebotsausweitungen für touristische Verkehre haben einen empfehlenden Charakter und sollen möglichst auch unter Beteiligung weiterer Akteure mitfinanziert werden (Drittfinanzierung). Die Einbindung und Mitwirkungsbereitschaft der Tourismuswirtschaft bei der Finanzierung von Angebotsausweitungen ist dabei entscheidend. Daher sollten die Möglichkeiten **umlagefinanzierter Gästekarten-Modelle** geprüft werden, die kurzfristig, zumindest teilweise, zur Finanzierbarkeit von (touristischen) Mehrleistungen des kommunalen ÖPNV eingesetzt werden könnten. Ein vergleichbarer Ansatz wird mit der Umsetzung der **BrandenburgCard** verfolgt[46]. Der Landkreis unterstützt die Einführung ausdrücklich. Darüber hinaus könnte auch die Umsetzbarkeit eines grenzüberschreitend gültigen Gästekartenansatzes z.B. zum Bundesland Mecklenburg-Vorpommern) berücksichtigt werden.

6.2.5 Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfung

Nachfolgende Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfungen des ÖPNV sollen unter Berücksichtigung der Qualitätsvorgaben aus Kapitel 5.1 umgesetzt bzw. geprüft werden:

- Generelle Verbesserung der Verknüpfung zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV sowie zwischen den Angeboten des kommunalen ÖPNV
- Perspektivische Umsetzung von **Verknüpfungen bzw. Anschlüssen zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV an der SPNV-Zugangsstelle Wustrau-Ra-**

[46] Vgl. IGES und Kohl&Partner im Auftrag der TMB GmbH (2020).

densleben in Verbindung mit dem Infrastrukturausbau der Strecke des Prignitz-Express sowie der vorgesehenen Verlängerung der RB 55 über Kremmen hinaus nach Neuruppin

- Prüfung der **Errichtung bzw. ggf. Verlegung von Haltestellen** des kommunalen ÖPNV in räumliche Nähe zu den SPNV-Zugangsstellen in Abstimmung mit dem zuständigen Baulastträger und den Verkehrsunternehmen zur **Schaffung umsteigefreundlicher Verbindungen**:
  - Blumenthal, Bahnhof,
  - Herzberg (Mark), Bahnhof sowie
  - Walsleben, Bahnhof

6.2.6 Prüfaufträge und Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Erschließung im Kreisgebiet

Innerhalb der Laufzeit des NVP sollen weiterhin die nachfolgenden Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung geprüft werden. Bestandteil der Prüfung ist, ob und in welcher Form eine Finanzierung möglich ist.

Gemeinde Fehrbellin:

- Prüfung einer verbesserten ÖPNV-Anbindung des Wohngebietes „Sonnenhügel“, des Gewerbeparks „Ländchen Bellin 2.0“ und der Ortsteile Wustrau-Altfriesack, Hakenberg, Linum, Langen und Tarmow.

Gemeinde Heiligengrabe:

- Prüfung einer verbesserten ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes im Bereich SWISS KRONO mit auf die Schichtzeiten abgestimmten An- und Abfahrtszeiten.
- Prüfung einer häufigeren Bedienung der Haltestelle Heiligengrabe, Stift.
- Prüfung einer häufigeren Bedienung der Haltestellen in der Nähe von Kindergärten, z.B. Heiligengrabe, Feuerwehr.

Hansestadt Kyritz:

- Prüfung der Möglichkeiten einer ÖPNV-Anbindung des neuen Wohnstandortes am Heinrichsfelder Weg.

Amt Lindow (Mark):

- Neueinrichtung einer Haltestelle im Bereich Lindow, Salus-Klink zur Verbesserung der Erreichbarkeit.

Fontanestadt Neuruppin:

- Prüfung einer Anbindung der Haltestelle Alt Ruppin, Siedlung an die Stadtlinien 770 und 772.
- Prüfung einer Anpassung und Verlängerung des Streckenverlaufs der Stadtlinie 771 zur verbesserten Anbindung an die Bereiche Altstadt, Bahnhofsvorstadt, Rheinsberger Vorstadt, Musikersiedlung und Gewerbegebiet Flugplatz.

- Prüfung der Möglichkeiten eines saisonalen Halts am Jahnbad Neuruppin, z.B. durch die Linien 770 oder 764.
- Prüfung einer geänderten Linienführung der Stadtlinie 771 als Ringverkehr mit dem Linienverlauf Haltestelle West - Katholische Kirche - Museum - Wallanlagen/Bahnhofsstraße - Walther-Rathenau Str. oder Gentzschule/neuer Nahversorger - Wittstocker Allee/Gewerbegebiet Flugplatz - Babimostring - Jahnbad (saisonal) - südlich Alt Ruppiner Allee (hier ist Einrichtung einer Busschleuse notwendig) - Rheinsberger Tor.

Amt Neustadt (Dosse):

- Neueinrichtung einer Haltestelle im Bereich Freibad Neustadt (Dosse).
- Prüfung einer verbesserten ÖPNV-Anbindung des Wohngebietes an der Wildeshauser Str./Schulstr. sowie im nördlichen Bereich des Bahnhofs Neustadt (Dosse) an der Kampehler Str./Am Städtebahnhof.

Stadt Rheinsberg

- Prüfung einer verbesserten Erschließung der innerstädtischen Ortsteile und der Umsteigesituation von der RB 54 durch eine Ringlinie.

Stadt Wittstock/Dosse:

- Prüfung von Anbindungsmöglichkeiten des neu entstehenden Schulstandortes „Bildungscampus“ durch den ÖPNV sowie Prüfung einer verbesserten Anbindung des Gewerbegebietes „Pritzwalker Straße Süd“.

Gemeinde Wusterhausen/Dosse:

- Prüfung etwaiger Möglichkeiten einer ÖPNV-Anbindung der neuen Wohnstandorte im Bereich Klempowsee/westliche Seestraße und „Am Untersee Bantikow“.
- Prüfung einer verbesserten ÖPNV-Anbindung des Klempowsees, insbesondere Seestr., Strandbad und Anlegestellen der Fahrgastschifffahrt.
- Prüfung einer verbesserten ÖPNV-Erschließung touristischer Ausflugsziele, wie z.B. des ökologischen Ferienhofs „Gut Tornow“ im Ortsteil Tornow, der Kyritz-Ruppiner Heide sowie der geplanten Ferienhaussiedlungen „ReLax Lodges Bantikow“ und „Uthemann Resort am Klempowsee“.

6.2.7 Weiterentwicklung von Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsstationen

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

Abbildung 24: Wesentliche Ziele von Mobilitätsstationen

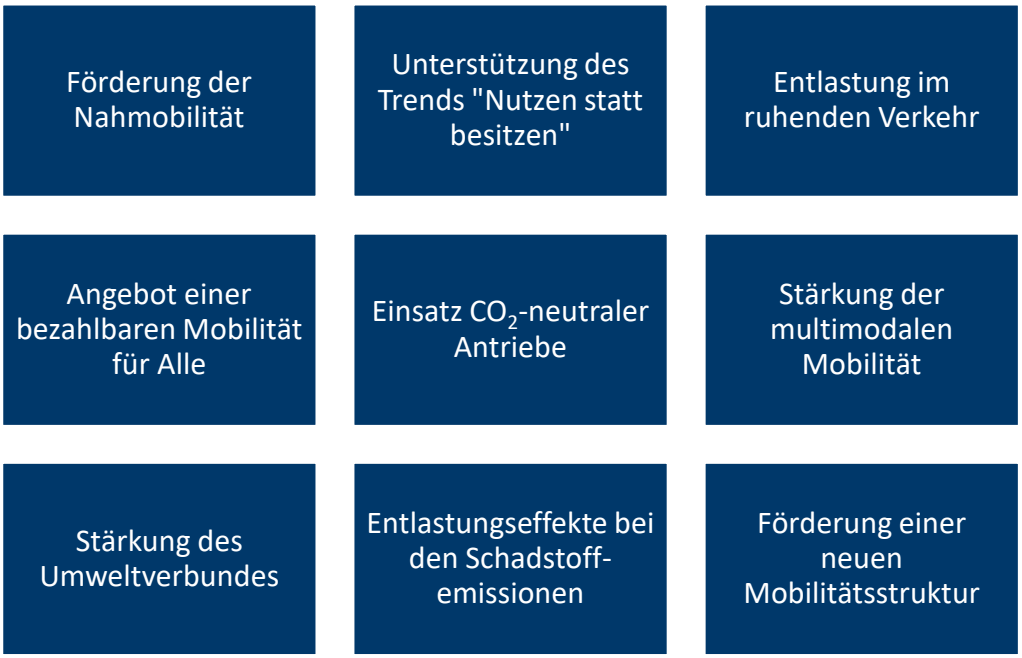


Abbildung: IGES 2021.

Mobilitätsstationen werden grundlegend so konzipiert, dass sie auf die lokalen und sich ggf. weiterentwickelnden Bedürfnisse an den Standorten angepasst werden können. Sie dienen u.a. der Stärkung und Förderung der Nahmobilität. In Abbildung 24 sind die wesentlichen Ziele von Mobilitätsstationen zusammengefasst dargestellt.

An einer Mobilitätsstation werden verschiedene Verkehrsmodi (z.B. Bus, Pkw, Radverkehr, Taxi, etc.) räumlich zentral und unter Berücksichtigung einer hohen Aufenthalts- und Vernetzungsqualität miteinander verknüpft. Zentrale Komponenten sind dabei

- Bedarfsgerechter Angebotsumfang unterschiedlicher Verkehrsmodi,
- Kurze, fußläufige und barrierefreie Wege zwischen den Verkehrsmodi,
- Umfassendes Informationsangebot an den Mobilitätsstationen sowie vorab über entsprechende Informationsmedien (z.B. Internet),
- Verkehrsmittelübergreifende einheitliche Vermarktung sowie ggf.
- Gemeinsame Zugangsmedien und Abrechnungsmöglichkeiten (Mobilitätskarte).

Mobilitätsstationen sollten in Abhängigkeit der zu verknüpfenden Verkehrsmodi über folgende Ausstattungsmerkmale verfügen:

- Hochwertige Haltestellenausstattung,
- Barrierefreie Zuwegung sowie Übergang zwischen den Verkehrsmodi,

- Grundangebot an verkehrsmittelübergreifenden und barrierefreien Informationen inklusive DFI für den ÖPNV,
- Wiedererkennbarkeit als ÖPNV-Zugangsstelle sowie Mobilitätsstation durch flächendeckende Verwendung von identitätsstiftenden Elementen,
- Überdachte und gut einsehbare Fahrradabstellanlagen,
- Kurzzeitparkplätze ohne Behinderung des Busverkehrs sowie
- Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge sowie Bike-/E-Scooter/E-Tretrollersharing-Angebote.

Darüber hinaus werden folgende zusätzliche Ausstattungsmerkmale empfohlen:

- Sichere Fahrradabstellanlagen z.B. Fahrradboxen,
- Ladeinfrastruktur für Pedelecs/E-Bikes,
- Toiletten (barrierefrei zugänglich) mit Wickelmöglichkeiten,
- Stellplätze mit Ladeinfrastrukturen für E-Fahrzeuge,
- Ausweisung von Park+Ride-Stellplätzen,
- Taxi-Stellplätze,
- Kostenfreier Internetzugang über WLAN-Hotspots,
- Weiterführende Informationsangebote ggf. als mobile Applikation sowie Info-Rufnummer.

Im Kreisgebiet sollte die Weiterentwicklung der in Kapitel 5.1.3 genannten Hauptverknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen - aber auch von einzelnen weiteren Zugangsstellen (Bushaltestellen) - insbesondere im Zusammenhang mit der verbesserten Verknüpfung zum Fahrrad geprüft werden.

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

Es wird daher angestrebt, die Verknüpfung von (sicherer) Fahrradabstellanlage und Zugangsstelle des ÖPNV als kleinste Einheit einer Mobilitätsstation zu entwickeln. Für die Gestaltung der Mobilitätsstationen ist ein verbundeinheitliches Corporate Design mit Wiedererkennungswert zu entwickeln, das auch die Möglichkeit eines regionalen Markenkerns aus Sicht des Landkreises mitdenken sollte.

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

7. ÖPNV-Management: Organisation, Steuerung, Investition und Finanzierung

7.1 ÖPNV-Management

7.1.1 Aufgabenträgerorganisation und Koordination

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin ist Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV, Träger der Schülerinnen- und Schülerbeförderung im Landkreis und zuständige örtliche Behörde i. S. v. Art. 2 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Institutionell werden die entsprechenden Aufgaben durch das Dezernat für Bauen, Ordnung, Umwelt, Team Mobilität der Kreisverwaltung wahrgenommen. Das operative ÖPNV-Management wird durch die Verkehrsunternehmen sichergestellt und damit im Landkreis Ostprignitz-Ruppin vor allem durch das betriebsführenden Verkehrsunternehmen ORP.

Bei Aufgaben des gebiets- und verkehrsträgerübergreifenden Managements wird der Aufgabenträger durch die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH unterstützt, deren Mitgesellschafter der Landkreis Ostprignitz-Ruppin ist. Der VBB ist ein Aufgabenträgerverbund (Länder Berlin und Brandenburg, Landkreise und kreisfreie Städte des Landes Brandenburg), der Schnittstellenfunktionen zwischen Politik und Verkehrsunternehmen wahrnimmt. Der Landkreis trägt im Interesse der Bevölkerung und der Verkehrsunternehmen durch Mitwirkung in den Fachgremien des VBB zur Durchsetzung der Synergieeffekte der Verbundorganisation bei. Dazu gehört besonders die Durchsetzung der Vorteile aus der verkehrsträgerübergreifenden Tarif- und Verkehrsgemeinschaft. Mitglieder der Tarif- und Verkehrsgemeinschaft sind die Verkehrsunternehmen, die Inhaber der Liniengenehmigungen nach den §§ 42 und 43 PBefG sind. Die Zusammenarbeit erfolgt auf der Grundlage von Kooperationsverträgen.

Mit der Bildung der Tarif- und Verkehrsgemeinschaft wurden Teile des Tarifgestaltungsrechts von den Mitgliedsunternehmen auf die Verbundgesellschaft übertragen. Deshalb nimmt der VBB mit Vollmacht der Verkehrsunternehmen auch das Tarifantragsrecht bei den Genehmigungsbehörden der Länder Berlin und Brandenburg wahr.

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

7.1.2 Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation

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

Aufgabenträger (Landkreis Ostprignitz-Ruppin)

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

Aufgabenträgermanagement (Landkreis Ostprignitz-Ruppin)

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

Aufgaben Verkehrsunternehmen (Betreiber)

- Erstellung der konzessionierten und bestellten ÖPNV-Leistungen
- Operatives ÖPNV-Management, Betriebslenkung, Verkehrsleitstelle
- Betriebliche Planung und Erstellung der Fahrpläne für das Konzessionsgebiet
- Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber dem Aufgabenträger, Führung und Übergabe statistischer Angaben, Durchführung von Erhebungen
- Teilnahme an VBB-Gremien und Umsetzung der jeweiligen Beschlüsse
- Leistungsbestellung bei den Nachauftragnehmern und deren Abrechnung
- ÖPNV-Marketing in Abstimmung mit dem VBB

- Abwicklung der über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abgegoltene Investitionsförderung für Fahrzeuge
- Serviceleistungen inkl. Beschwerdemanagement, Kundenkommunikation
- Vertrieb von Fahrausweisen
- Mitwirkung bei der Tarifgestaltung
- Mitwirkung bei der Erstellung des NVP im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben
- Abstimmung mit anderen Verkehrsunternehmen

Aufgaben Straßenbaulastträger[47]

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

Aufgaben kreisangehörige Städte und Gemeinden

- Mitfinanzierung der Verkehrsleistungen, die als freiwillige Aufgabe über die durch den Landkreis definierten Mindestbedienvorgaben der ausreichenden Verkehrsbedienung hinausgehen
- Betreuung von ÖPNV-Gutachten aus kommunaler Sicht
- Abstimmung mit Landkreis und Verkehrsunternehmen

7.2 Qualitätssteuerung und Qualitätscontrolling sowie Berichtswesen (inkl. Datenbereitstellung)

Die Qualitätssteuerung ist Teil der Controllingfunktionen aus Sicht der Aufgabenträgerebene sowie der internen Unternehmensführung auf Betreiberebene. Die Anforderungen sollen den Vorgaben des NVP entsprechen und können durch das Instrument der Vorabbekanntmachungen bzw. durch das im Landkreis angewandte Instrument des öDA weiter konkretisiert werden.

Nachweis der Betriebsqualität bzw. Berichtspflichten

Der Landkreis wird gegenüber den Verkehrsunternehmen verbindliche Vorgaben zu Berichtspflichten definieren. Diese werden durch das Instrument der Vorabbekanntmachungen bzw. durch das im Landkreis angewandte Instrument des öDA spezifiziert und sollen dazu geeignet sein, die Leistungs- und Betriebsqualität nachweisen zu können sowie als Grundlage zur Ermittlung etwaiger Pönalen und/oder Boni herangezogen zu werden.

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

---

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

Monitoring der Verkehrsleistungen

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

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

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

Monitoring von Leistungs- und Erlösdaten

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

- Anzahl der Fahrgäste je Linie (nach Verkehrstagen, nach Bedienform, Jahreswerte etc.),
- Zahlen zu Ein- und Aussteigenden je Haltestelle (nach Verkehrstagen, Jahreswerte etc.),
- Daten über die Auslastung einzelner Linien z.B. als Tagesganglinie,
- Daten über Fahrgelderlöse nach Tarifbestandteilen sowie
- Fahrplan- und Nutzwagenkilometer (gesamt, je Linie, nach Verkehrstagen, nach Bedienform, abgegrenzt für die ggf. auf die kreisangehörigen Städte und Gemeinden entfallenen Leistungen etc.).

Ergänzende Instrumente der Marktforschung

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

7.3 Linienbündel und vorgesehene Form der Leistungsvergabe

Vergabe von Leistungen des kommunalen ÖPNV

Die Anforderungen der VO (EG) 1370/2007 und des PBefG bilden den Rahmen für die rechtskonforme Weiterentwicklung der Leistungsvergabe des Angebots im kommunalen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Ostprignitz-Ruppin.

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin hat das Verkehrsunternehmen ORP als internen Betreiber auf Basis eines öDA über öffentliche Personenverkehrsdienste gemäß Artikel 5 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mit der Erbringung der durch den Landkreis Ostprignitz-Ruppin als Aufgabenträger gewünschten Verkehrsleistung direkt betraut.

Ausgestaltung des zu vergebenden Leistungsumfangs

Die Linien des kommunalen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Ostprignitz-Ruppin sind zu einem Linienbündel zusammengefasst, welches fortgeschrieben wird (vgl. Tabelle 32).

Tabelle 32: Linienbündel mit Linienzuordnung und Laufzeitende der Linien-genehmigung

Linienbündel	Liniennummern	Laufzeit bis
Ostprignitz-Ruppin	701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 711, 712, 713, 714, 715, 717, 719, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 748, 752, 754, 756, 757, 758, 759, 762, 764, 766, 770, 771, 772, 777, 779, 782, 784, 785, 787, 788, 791, 792, 794	31.07.2026

Daten: LK OPR.
Anmerkung: Die konkreten Angaben zu den Linienverläufen werden in Anhang A3 dargestellt.

Rechtsgrundlage für die Bündelung von Buslinien ist § 9 Abs. 2 PBefG, demzufolge die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden kann, soweit es die Zielsetzung des § 8 PBefG erfordert.

Im § 8 Abs. 3 PBefG ist wiederum geregelt, dass die Genehmigungsbehörde im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger und mit den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Verkehrsbedienung sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedienung zu sorgen hat.

Ohne die Linienbündelung bzw. Festlegung der beabsichtigten Vergabe des Gesamtnetzes bestünde u.a. die Gefahr, dass durch Genehmigungserfordernis jeder einzelnen Linie nur erlösstarke Linien beantragt werden, so dass das Erreichen der räumlichen Erschließung auch schwächer strukturierter Bereiche erschwert oder gar verhindert wird.

Beabsichtigte Form der Leistungsvergabe

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin beabsichtigt für den Zeitraum ab 01.08.2026 eine erneute Vergabe der Leistungen in Form eines öDA gemäß Artikel 5 Abs. 2, Art. 3 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf Basis einer Direktvergabe an einen internen Betreiber.

7.4 Entwicklungsbedingungen und Finanzierungsrahmen des kommunalen ÖPNV

7.4.1 Finanzierungssystematik für den kommunalen ÖPNV

Die Finanzierung des kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg wird im Wesentlichen durch das ÖPNVG BB sowie durch die ÖPNVFV geregelt. Verkehrsleistungen im ÖPNV sind entsprechend § 9 Abs. 1 ÖPNVG BB nach Möglichkeit durch **Fahrgelderträge** zu decken. **Deckungsfehlbeträge** werden entsprechend § 9 Abs. 3 ÖPNVG BB durch die Aufgabenträger getragen, soweit sie diese im Sinne einer Abdeckung gemeinwirtschaftlicher Lasten veranlasst haben und sie in ihrem Gebiet entstehen.

Gemäß § 10 Abs. 2 ÖPNVG BB stellt das Land Brandenburg den Landkreisen und kreisfreien Städten jährlich 85 Millionen Euro als zweckgebundene Zuweisung zur Unterstützung bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben- und Ausgabenverantwortung zur Verfügung. Diese **Landeszuweisung** beinhaltet u.a. Mittel entsprechend dem Regionalisierungsgesetz und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sowie Mittel nach Maßgabe des Landeshaushaltes.

Weiterhin wurde den Aufgabenträgern entsprechend § 10 Abs. 3 ÖPNVG BB zusätzlich für die Jahre 2019 bis 2022 ein Betrag von 2 Mio. Euro jährlich zur Verfügung gestellt, die für Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit nach § 3 Abs. 3 BbgBGG verwendet werden sollen.

Die Ermittlung der auf den Landkreis Ostprignitz-Ruppin entfallenden jährlichen Landeszuweisungen erfolgt über einen festgelegten Schlüssel entsprechend § 1 ÖPNVFV. Der Schlüssel berücksichtigt mit einem Anteil von 50 Mio. Euro in den Jahren 2019 bis 2022 Struktur-, Aufwands- und Erfolgskomponenten wie Fläche, Fahrplanangebot, aufgewendeten Eigenmittel und Fahrgastzahlen. Ein weiterer Teil in Höhe von 37 Millionen Euro trägt den Erfordernissen des Ausbildungsverkehrs Rechnung und berücksichtigt in der Schlüsselung Fläche, Fahrplankilometer sowie Schülerinnen- und Schülerzahl (vgl. auch Abbildung 25).

Über die genannten Landeszuweisungen hinaus wurde 2017 im ÖPNVG BB verankert, dass verkehrspolitisch bedeutende Verkehrsangebote durch zusätzliche finanzielle Mittel unterstützt werden können. Eine konkrete Ausgestaltung hierzu findet sich in der **VVPlusBus** vom 24. August 2018. Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV erhalten auf Antrag und bei Erfüllung der Voraussetzungen eine **zusätzliche Zuweisung von 0,40 Euro je tatsächlich geleistetem Nutzwagenkilometer** im PlusBus-Betrieb auf dem Gebiet des Landes Brandenburg.

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

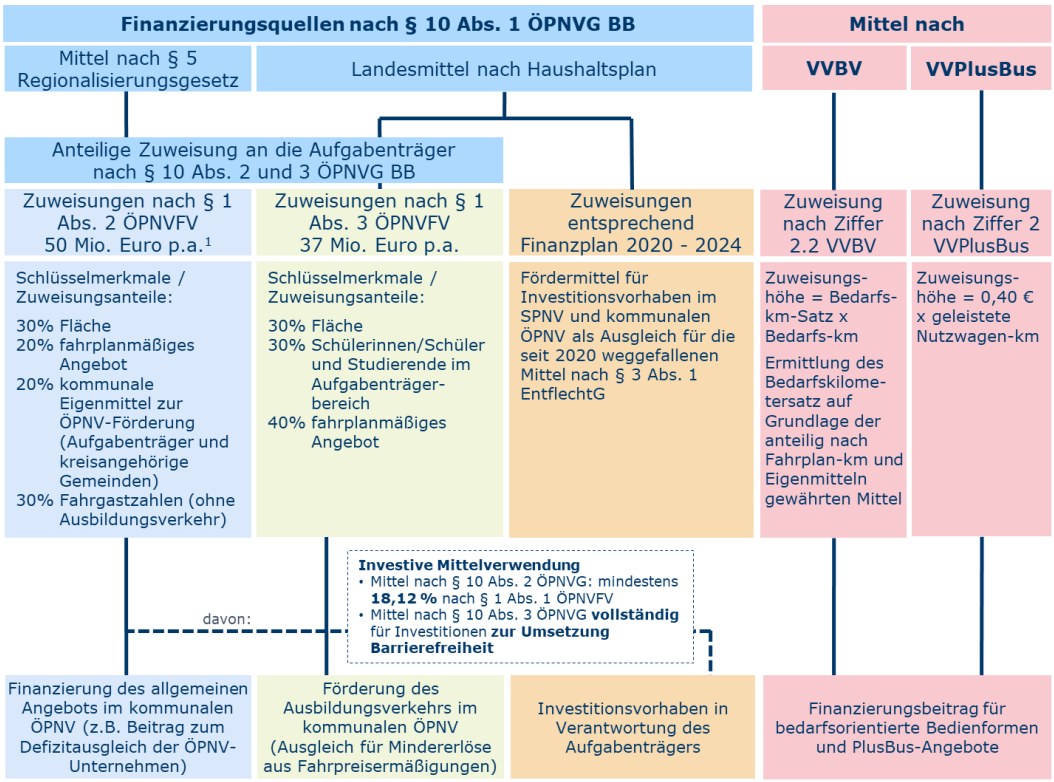
- **Zuweisung für bedarfsorientierte Bedienformen** auf Grundlage der Verwaltungsvorschrift des MIL für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren (VVBV) sowie
- Zahlungen zum Ausgleich des **Mobilitätstickets Brandenburg** als Sozialticket sowie des VBB-Abo Azubi mit jeweils sozialpolitisch erwünscht niedrigen Tarifniveaus.

Bereits heute ist jedoch in Summe das Risiko als sehr hoch anzusehen, dass die **Höhe der Landesfinanzierung nicht mehr ausreicht, um den Erfordernissen einer ausreichenden Verkehrsbedienung in gebotener Form Rechnung zu tragen**.

Die Finanzierungsgrundsätze für den kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg werden in Abbildung 25 zusammenfassend dargestellt. Weitere wesentliche Finanzierungsquellen sind darüber hinaus:

- Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen,
- Mittel aus dem Ausgleich von Fahrgeldausfällen für die Beförderung von Schwerbehinderten (nach § 228 ff. SGB IX),
- Kostenbeiträge von Kommunen, z.B. Kyritz, Neuruppin, Wittstock/Dosse, etc.
- Investitionszuschüsse des Landes bzw. des Landkreises sowie
- Sonstige Einnahmen (z.B. Vermietung von Werbeflächen).

Abbildung 25: Finanzierungsgrundsätze für den kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg



Quelle: IGES 2021.
Anmerkung: Ohne Zahlungen zum Ausgleich des Mobilitätstickets Brandenburg.

Finanzielle Ansprüche und Verpflichtungen des Landkreises Ostprignitz-Ruppin ergeben sich ggf. gegenüber den benachbarten Aufgabenträgern zum Ausgleich der zufließenden Landesmittel nach § 1 ÖPNVFV BB für Leistungen auf kreisgrenzüberschreitenden Linien.

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

Die wesentlichen Aufwendungen des Landkreises zur Finanzierung des kommunalen ÖPNV entstehen für die Sicherstellung der Schülerinnen- und Schülerbeförderung durch die Übernahme von Kosten im Ausbildungsverkehr auf Grundlage der Schülerbeförderungssatzung sowie durch Zahlung verkehrsvertraglicher Finanzierungsbeiträge für die bestehenden öDA.

7.4.2 Kostenschätzung Mehrbedarf zur Umsetzung der Mindestbedienvorgaben

Der benötigte erhöhte Mitteleinsatz zur Umsetzung des Zielniveaus kann derzeit für die übergeordneten Netzebenen Hauptnetz I und II sowie die Stadtverkehre

grob abgeschätzt werden. In Tabelle 33 ist die Abschätzung des **jährlich** entstehenden **Mehrkostenbedarfs** bei **gesamthafter Umsetzung der Mindestbedienvorgaben** dargestellt.

Tabelle 33: Jährliche Kostenauswirkungen Hauptnetz I und II sowie Stadtverkehre zur Erreichung des Zielniveaus

Netzebene	Geschätzte zusätzliche Kosten pro Jahr[1]
Hauptnetz I	Vsl. kein Mehrbedarf
Hauptnetz II	Ca. 315 TEUR
Stadtverkehre	Ca. 184 TEUR
Mehrbedarf / Jahr	**Ca. 499 TEUR**

Darstellung: IGES 2021.
Anmerkung: [1] Zur Berechnung wurde jeweils ein durchschnittlicher Vollkostenansatz je Fahrplankilometer angesetzt.

Die detaillierte Ermittlung der finanziellen Auswirkungen der Umsetzung des Zielniveaus erfordert betriebliche Untersuchungen, da die Kostenbestandteile wesentlich von Indikatoren wie dem exakten Fahrzeug- und Personalbedarf abhängen. Die vertiefte betriebliche Prüfung im Sinne einer Optimierung der Fahr- und Umlaufplanung ist im Rahmen des vorliegenden NVP jedoch nicht leistbar, so dass nur die dargestellte, grobe Kostenschätzung erfolgt.[48]

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Umsetzung von der Verfügbarkeit entsprechender Finanzierungsmittel abhängt und einen Kapazitätsaufbau und -ausbau bei den Verkehrsunternehmen erfordern wird. Daher wird aus Sicht des Landkreises eine **stufenweise Umsetzung angestrebt**.

Den geschätzten Mehrkosten können auch **zusätzlich generierte Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen** gegenüberstehen. Eine **verlässliche Prognose der konkreten Nachfrage- und Einnahmeeffekte ist jedoch nicht leistbar**, da ein Ansatz derzeitiger kilometerbasierter Erlössätze der einzelnen Verbindungsrelationen keine ausreichende Genauigkeit bietet. Es ist daher bei den ausgewiesenen Kosten zu berücksichtigen, dass mit der Maßnahme verbundene Auswirkungen auf die Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen (Erhöhung der Tarifeinnahmen) noch durch eine vertiefte Machbarkeitsprüfung zu ermitteln sind, so dass die jährliche Kostenauswirkung sich de facto verringern wird.

[48] Es ist bei der Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten von flexiblen Bedienformen zu beachten, dass für deren Betrieb im Vergleich zum konventionellen Linienverkehr keine Verringerung des Finanzierungsaufwandes zu erwarten ist.

7.4.3 Kostenschätzung Mehrbedarf zur Umsetzung der Prüfaufträge sowie des Tourismusnetzes

Der jährlich benötigte erhöhte Mitteleinsatz zur Umsetzung verschiedener Prüfaufträge sowie des Tourismusnetzes in der empfohlenen Qualität wird in der nachfolgenden Tabelle 34 grob abgeschätzt.

Tabelle 34: Jährliche Kostenauswirkungen zur Umsetzung Prüfaufträge und Tourismusnetz

Netzebene	Geschätzte zusätzliche Kosten pro Jahr[1]
Umsetzung Prüfaufträge Hauptnetz II	Ca. 74 TEUR
Umsetzung Tourismusnetz	Ca. 409 TEUR
Umsetzung Prüfaufträge Tourismusnetz	Ca. 122 TEUR

Darstellung: IGES 2021.
Anmerkung: [1] Zur Berechnung wurde jeweils ein durchschnittlicher Vollkostenansatz je Fahrplankilometer angesetzt.

7.4.4 Finanzierung touristischer Verkehre

Für die Finanzierung touristischer Verkehre kommen verschiedene Finanzierungsquellen in Betracht. Dabei besteht insbesondere die Möglichkeit der Erhebung von Kur- bzw. Gästeabgaben im Fokus. Dabei kann **ein ÖPNV-Anteil** für die Gewährung einer ticketfreien ÖPNV-Nutzung durch die Übernachtungsgäste mit einkalkuliert werden, der zudem auch einen Beitrag zur Angebotsausweitung leisten kann.

Gästekarten zur ÖPNV-Nutzung ohne zusätzlichen Fahrausweis werden in Deutschland mehr und mehr angeboten, um u.a. als Reisedestination attraktivere Mobilität für die Besucher zu ermöglichen, das ÖPNV-Angebot zu stabilisieren bzw. sogar auszuweiten und um wirksame Beiträge zum Umwelt- und Klimaschutz zu erreichen.

Die Kommunen erheben auf Grundlage einer Kurbeitrags- oder Gästebeitragssatzung dabei einen leicht angehobenen Gästebeitrag von den Übernachtungsgästen. Der Gästebeitrag beinhaltet üblicherweise die Fahrtberechtigung für den ÖPNV im Sinne eines Tarifs sowie einen Management- und Marketingbeitrag. Der ÖPNV-Beitrag wird durch den Betreiber der Gästekarte an die Akteure des ÖPNV weitergereicht. Dies können entweder die Verkehrsunternehmen oder aber ein Verkehrsverbund sein. Ein vergleichbarer Ansatz wird derzeit im Land Brandenburg untersucht. Konkret wurde die Idee einer landeseinheitlichen BrandenburgCard geprüft und u.a. auch für die Pilotregion Ruppiner Seenland untersucht[49]. Im Ergebnis wird die Machbarkeit festgestellt, so dass der Landkreis die weiteren Umsetzungsbemühungen eines Gästekartenansatzes aufbauend auf die Idee BrandenburgCard ausdrücklich unterstützt.

[49] Vgl. IGES und Kohl&Partner im Auftrag der TMB GmbH (2020).

Die Nutzung von Kur- und Gästeabgaben für kommunale ÖPNV-Angebote ist seit der Novellierung des Kommunalabgabengesetzes Brandenburg (KAG BB) eine Möglichkeit, die sowohl prädikatisierte als auch nicht prädikatisierten Kommunen offen steht (vgl. § 11 KAG BB). Der Landkreis regt daher an, dass kreisangehörige Kommunen bei der Weiterentwicklung aus touristischer Sicht auch die Möglichkeiten des Gästekartenansatzes prüfen. Die darüber zusätzlich für den ÖPNV generierbaren Mittel bieten Chancen, auch Ausweitungen im Verkehrsangebot (z.B. Ausweitung der Bedienungszeiten oder Verstärkung in der innergemeindlichen Erschließung von Ortsteilen) etc. zu fördern.

7.4.5 Anforderungen an das Land Brandenburg

Dynamisierung der Landeszuschüsse des RegG

Die 2016 festgeschriebene Revision der Regionalisierungsmittel (jährlich 8,2 Mrd. EUR) und die darin festgelegte jährliche Dynamisierung um 1,8 % der Mittelzuweisung führt bis dato nicht zu einer Erhöhung der nach § 10 Abs. 2 ÖPNVG BB an die kommunalen Aufgabenträger zugewiesenen Beträge. Hier besteht aus Sicht des Landkreises Handlungsbedarf seitens des Landes.

Die Mittelzuweisungen aus dem Entflechtungsgesetz wurden nicht über den 31. Dezember 2019 hinaus fortgeführt. Durch die Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ab 2020 erhalten die Länder ab 2020 mehr Mittel aus dem Umsatzsteueraufkommen des Bundes, so dass finanzielle Einbußen der Länder vermieden werden.

Weiterführung der VVPlusBus bzw. Überführung in eine langfristig gesicherte Finanzierung

Die VVPlusBus tritt nach derzeitigem Stand zum 31.12.2022 außer Kraft. Zur Sicherstellung der bestehenden und zukünftigen hochwertigen Verkehrsangebote des kommunalen ÖPNV ist eine **Weiterführung der VVPlusBus bzw. die Überführung in eine langfristig gesicherte Finanzierung** von entscheidender Bedeutung. Beispiele hierfür bestehen bereits in anderen Bundesländern wie z.B. Niedersachsen oder Baden-Württemberg.

7.4.6 Finanzierung von Maßnahmen des kommunalen ÖPNV oberhalb der Mindestbedienung

Unabhängig von den in Kapitel 4.3.7 definierten Mindestbedienvorgaben im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung wird der Landkreis alle zum Stand Fahrplanjahr 2020/2021 vollständig durch den Landkreis finanzierten Verkehre auch zukünftig absichern (= Bestandsschutz). Dies entspricht der durch den Landkreis im Rahmen seiner Aufgabenträgerschaft zu gestaltenden ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr als Aufgabe der Daseinsvorsorge (vgl. § 2 Abs. 1 ÖPNVG BB).

Vom Bestandsschutz kann abgewichen werden, sofern die Fahrgastzahlen in drei aufeinanderfolgenden Monaten durch Fahrgastzählungen als unzureichend bewertet werden.

Zukünftige Leistungsveränderungen im Angebot des kommunalen ÖPNV werden durch den Landkreis im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel abgesichert, sofern sie für das Erreichen der durch den Landkreis festgelegten Mindestvorgaben entsprechend Kapitel 4.3.7 erforderlich sind.

Leistungen über die ausreichende Bedienung hinaus (Angebotsniveau Stand Dezember 2021 oder - sofern heute noch nicht erreicht - über die festgelegten Mindestvorgaben), sind in Höhe von 50% der tatsächlichen Kosten durch die Kommunen zu tragen.

7.5 Investitionsbedarf

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

7.5.1 Finanzbedarf für Investitionen der kreisangehörigen Kommunen

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin wirkt darauf hin, Informationen im Sinne eines landkreisweiten Haltestellenkatasters erstellen bzw. aktualisieren zu lassen. Aufbauend darauf kann anhand der im NVP definierten Qualitätsvorgaben an die Haltestelleninfrastruktur und für eine barrierefreie ÖPNV-Gestaltung die Ableitung einer konkreten Priorisierung und Bedarfsplanung zum barrierefreien Aus- und Umbau erfolgen (vgl. Kapitel 5.2 sowie Kapitel 5.3.2).

Im Ergebnis der Bedarfsplanung soll gemeinsam mit den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen die Priorisierung des Ausbaubedarfs und damit die Planung des konkreten Investitionsbedarfs erfolgen.

Entsprechend der in Kapitel 7.4.1 genannten Investitionsrichtlinie des Landkreises Ostprignitz-Ruppin haben die Kommunen als Träger von Investitionsvorhaben die Möglichkeit, spätestens bis zum 30. Januar eines Jahres für das jeweilige Folgejahr ihren Bedarf an Zuwendungen für geplante Investitionsmaßnahmen in Anlagen der ÖPNV-Infrastruktur beim Aufgabenträger anzumelden. Nach Möglichkeit sollten Maßnahmen jedoch möglichst langfristig im Voraus angemeldet werden, um die Einbindung in die mittelfristige Investitionsplanung des Landkreises zu ermöglichen. Der Antrag für die jeweilige Maßnahme ist dabei bis zum 30. September eines Jahres zu stellen, das dem vorgesehenen Beginn der Maßnahme vorausgeht.

Der Aufgabenträger kontrolliert auch die ordnungsgemäße Verwendung der Fördermittel. Dabei sind besonders die Belange mobilitätseingeschränkter Fahrgäste (Motorik, Sensorik, Kognition) nach den „Planungsgrundlagen für die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV im Land Brandenburg“ des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg zu berücksichtigen.

Zur Abschätzung der benötigten Mittel für die Investitionsrichtlinie des Landkreises können folgende durch die Städte und Gemeinden gemeldeten Investitionsbedarfe in Tabelle 35 zusammengefasst werden.

Die von den Städten und Gemeinden im Ergebnis der Abfrage gemeldeten Investitionsbedarfe belaufen sich insgesamt auf ca. 3.420 TEUR.

Tabelle 35: Investitionsbedarfe der Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Maßnahmen und Investitionsbedarfe						
	2021	2022	2023	2024	Nach 2024	**Gesamt**
Zahl geplanter Maßnahmen	13	7	6	4	3	**35**
Bedarf an zuwendungsfähigen Kosten [in TEUR]	1.043	789	915	418	184	**3.420**
davon [in TEUR]						
Eigenmittel	485	373	414	137	64	**1.504**
Bedarf aus Mitteln des Landkreises	385	242	328	281	120	**1.396**
Leistungen Dritter	173	173	173	0	0	**520**

Quelle: Erhebung der Investitionsplanungen der Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden im Landkreis Ostprignitz-Ruppin.

7.5.2 Investiver Mitteleinsatz für den kommunalen ÖPNV

Ein Teilbetrag der in Kapitel 7.4.1 beschriebenen Landeszuweisungen von mindestens 18,12 vom Hundert der nach § 10 Abs. 2 des ÖPNV-Gesetzes zugewiesenen Mittel ist durch die kommunalen Aufgabenträger für investive Zwecke nach § 10 Abs. 1 Satz 2 und 3 des ÖPNV-Gesetzes einzusetzen. Darüber hinaus sind die Mittel nach § 10 Abs. 3 Satz 1 für Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit nach § 3 Abs. 3 des BbgBGG zu verwenden.

Zuwendungen für Investitionen in Infrastrukturanlagen für den kommunalen ÖPNV

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin nimmt seine Verantwortung für die investive Verwendung der zugewiesenen Mittel über die **Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Städten und Gemeinden des Landkreises Ostprignitz-Ruppin** (Rili ÖPNV-Invest LK OPR) wahr. Darin werden Fördergegenstände und Kriterien für förderfähige Maßnahmen und die Bemessung der Mittel festgelegt sowie die Verfahren der Mittelvergabe und der Kontrolle ihrer Verwendung geregelt.

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

Investitionen in Anlagen der Infrastruktur für den kommunalen ÖPNV betreffen mittelfristig hauptsächlich Bushaltestellen. Dafür werden nach der kreislichen Investitionsrichtlinie Zuwendungen im Rahmen einer Höchstbetragsförderung in Höhe von max. 70 % der zuwendungsfähigen Kosten gewährt. Mit dieser Möglichkeit der Infrastrukturförderung sollen die Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden in der Finanzierung der in ihrer Trägerschaft liegenden Investitionen durch den Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV unterstützt werden.

Literaturverzeichnis

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) (2020a): Statistischer Bericht. Rechtliche Einheiten und Niederlassungen im Land Brandenburg 2018 (Stand: Unternehmensregister Januar 2020). Potsdam.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) (2020b): Regionalstatistik. Entwicklung der Zahl der Übernachtungen und Gäste in den Ländern Berlin und Brandenburg (Stand: Tourismusstatistik Oktober 2020). Potsdam.

BAG ÖPNV (Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände) (2014): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG. URL: https://www.landkreistag.de/images/stories/themen/Verkehr/452-14%20A.pdf, zuletzt abgerufen am 20.01.2020.

BAG-SPNV (Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V.) (2018): Finanzierung. URL: https://www.schienennahverkehr.de/finanzierung, zuletzt abgerufen am 15.06.2021.

BIG Städtebau GmbH und BÜRO BLAU GmbH (Arbeitsstand 2020): Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2035. Wittstock/Dosse.

BMJV (Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz) (2020): Jahresabschlussberichte der Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH. URL: https://www.bundesanzeiger.de/pub/de/start?0, zuletzt aufgerufen 17.03.2021

BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. URL: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt abgerufen am 21.03.2019.

Bundesagentur für Arbeit (2020a): Bundesagentur für Arbeit: Arbeitsmarktmonitor. Nürnberg. URL: https://arbeitsmarktmonitor.arbeitsagentur.de/faktencheck/regionalstruktur/tabelle/217/2019/employrate/?r=, zuletzt abgerufen am 27.10.2020.

Bundesagentur für Arbeit (2020b): Regionalreport über Beschäftigte. Ostprignitz-Ruppin. Nürnberg.

Bundesagentur für Arbeit (2019a): Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte – Auspendler/Einpendler nach Gemeinden. Nürnberg.

Ernst Basler + Partner GmbH und Institut für Public Management GmbH (2015): Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2030. Neuruppin.

Ernst Basler + Partner GmbH (2018): Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2030. Rheinsberg.

ews Stadtsanierungsgesellschaft mbH (2019): Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2019. Kyritz.

FlixMobility GmbH (2020): Angebot im Fernbuslinienverkehr. URL: https://www.flixbus.de/busverbindung , zuletzt abgerufen am 22.09.2020.

GP Planwerk GmbH (2013): Konzept- und Maßnahmenplan „Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum“. Neuruppin.

IGES und Kohl&Partner im Auftrag der TMB GmbH (2020): Machbarkeitsstudie BrandenburgCard. Stand: 30.06.2021. Potsdam.

IGES (2018): „MOBIL.DASEIN.OPR!“ Kooperationsraum und Mobilitätsstrategie. Neuruppin.

LAG (Lokale Arbeitsgruppe) (2014): Regionale Entwicklungsstrategie der Region Ostprignitz-Ruppin 2014-2020. Neuruppin.

KBA (Kraftfahrtbundesamt) (2020): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden 2014 – 2020. Flensburg. URL: https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2020/fz3_2020_xlsx.xlsx?__blob=publicationFile&v=7, zuletzt aufgerufen am 16.10.2020.

Land Berlin (2019): Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023. Berlin.

Landkreis Ostprignitz-Ruppin (2020a): Meldungen der Bevölkerungszahlen im Rahmen der Frühbeteiligung der Kommunen. 2019.

Landkreis Ostprignitz-Ruppin (2020b): Standorte Gewerbegebiete im Landkreis. Datenlieferung am 10.02.2021.

Landkreis Ostprignitz-Ruppin (Amt für Bildung und Liegenschaftsverwaltung) (2020c): Übersicht der Schulen, Schülerzahlen, Trägerschaft, Schulstandorte. Datenlieferung am 09.11.2020.

Landkreis Ostprignitz-Ruppin (2020d): Übersicht der Verkehrsunternehmen und Liniengenehmigungen, inkl. Laufzeit. Datenlieferung am 09.11.2020.

Landkreis Ostprignitz-Ruppin (2020e): „OhneAutoMobil_OPR“ Flexible ÖPNV-Bedienformen zur Feinerschließung unterschiedlicher räumlicher Kontexte im Landkreis Ostprignitz-Ruppin. URL: https://www.mobil-opr.de/component/content/article/14-aktuelles/58-machbarkeitsstudie?Itemid=101, zuletzt aufgerufen am 12.04.2021.

Landkreis Ostprignitz-Ruppin (2020f): Bevölkerungsprognose Demosim 2018 – 2030 der statmath GmbH. Datenlieferung am 25.02.2021.

Landkreis Ostprignitz-Ruppin (2021): Angaben zur Betriebsleistung und Jahresabschluss der Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH für das Jahr 2020. Datenlieferung am 06.10.2021.

Landkreis Ostprignitz-Ruppin (Amt für Bildung und Liegenschaftsverwaltung) (2017): Fortschreibung Schulentwicklungsplanung 01.08.2017 bis 31.07.2022.

LBV (Landesamt für Bauen und Verkehr) (2018a): Berichte der Raumbeobachtung. Kreisprofil Ostprignitz-Ruppin. Berichtsjahr 2015. Hoppegarten.

MiD (Mobilität in Deutschland) (2018a): Tabellarische Grundauswertung. Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends. Bonn.

MiD (Mobilität in Deutschland) (2018b): Small Area-Schätzung bundesweiter Regionaldaten. Berlin.

Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg (2018): Finanzplan des Landes Brandenburg 2018 Bis 2022. Potsdam.

MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) (2017): „Mobilitätsstrategie 2030". URL: https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Mobilit%C3%A4tsstrategie_bf.pdf, zuletzt aufgerufen am 22.10.2020.

MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) (2018): Landesnahverkehrsplan 2018. Potsdam. URL: https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/web_Landesnahverkehrsplan_2018_Endstand.pdf, zuletzt aufgerufen am 22.10.2020.

MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) (2019): Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. URL: https://gl.berlin-brandenburg.de/landesplanung/landesentwicklungsplaene/lep-hr/, zuletzt aufgerufen am 22.10.2020.

ORP-Busse (Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH) (2020): Angaben zur Fahrzeug-Statistik. Datenlieferung am 27.10.2020.VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2020a): VBB-FahrInfo. Berlin. URL: https://fahrinfo.vbb.de/, zuletzt aufgerufen am 25.09.2020.

VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2019): Beförderungsbedingungen. Berlin. URL: https://www.vbb.de/fahrpreise/befoerderungsbedingungen, zuletzt aufgerufen am 25.09.2020.

VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2018a): Verbundbericht Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg 2018 mit Qualitätsbilanz und Berichtspflichten 2017 nach EU-Verordnung 1370/2007.

VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2018b): Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation. Berlin.

VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (Hrsg.) (2017): Korridoruntersuchungen Regionalverkehr Brandenburg inkl. Korridorfaktenblätter. Berlin.

VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2016): Handbuch Alternative Bedienung. Berlin.

VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2015): Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Ein Leitfaden für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. 4. Aktualisierung.

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

Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH (2020): Fahrverbindungen Schüler für Oktober 2020. Datenlieferung vom 02.11.2020.

Anhang

A1 Verwaltungsstruktur im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Tabelle 36: Verwaltungsstruktur im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Gemeinden nach Ämtern und amtsfreien Städte und *Gemeinden*			
Amt Lindow			
Herzberg (Mark)	Rüthnick	Stadt Lindow (Mark)	Vielitzsee
Amt Neustadt			
Breddin	Dreetz	Sieversdorf-Hohenofen	Stadt Neustadt (Dosse)
Stüdenitz-Schönermark	Zernitz-Lohm		
Amt Temnitz			
Dabergotz	Walsleben	Storbeck-Frankendorf	Märkisch-Linden
Temnitzquell	Temnitztal		
Stadt Kyritz (amtsfrei)			
Stadt Neuruppin (amtsfrei)			
Stadt Rheinsberg (amtsfrei)			
Stadt Wittstock/Dosse (amtsfrei)			
Gemeinde Fehrbellin (amtsfrei)			
Gemeinde Heiligengrabe (amtsfrei)			
Gemeinde Wusterhausen (amtsfrei)			

A2 Angebotsumfang SPNV im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Tabelle 37: Angebotsumfang SPNV im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Linien-Nr.	Richtung	Betreiber	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr	Sa	So/F	Takt [min]
RE2	Cottbus - Berlin - Nauen - Neustadt (Dosse) - Wittenberge - Schwerin Hbf - Wismar	ODEG GmbH	Cottbus - Berlin - Nauen - Wittenberge - Schwerin Hbf - Wismar	28	22	22	Mo-Fr: 60 Sa, So: teilweise 60
			Wismar - Schwerin - Wittenberge - Nauen - Berlin - Cottbus	25	21	21	
RE6	Wittenberge - Neuruppin - Hennigsdorf – Berlin-Spandau - Berlin-Gesundbrunnen	DB Regio AG	(Wittenberge) - Neuruppin - Kremmen - Berlin-Gesundbrunnen	19	19	19	60
			Gesundbrunnen - Berlin - Kremmen - Neuruppin - Wittenberge	22	20	20	
RB73	Neustadt (Dosse) - Kyritz (- Pritzwalk)	HANS	Neustadt (Dosse) - Kyritz	16	4	4	Mo-Fr: 60 Sa, So, F: 240
			Kyritz - Neustadt (Dosse)	16	4	4	
			Kyritz (- Pritzwalk)	4	3	3	

Linien-Nr.	Richtung	Betreiber	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr	Sa	So/F	Takt [min]
			(Pritzwalk) - Kyritz	4	3	3	
RB54	(Berlin -) Löwenberg (Mark) - Rheinsberg (Mark)	NEB	(Berlin -) Löwenberg (Mark) - Rheinsberg (Mark)	6	6	6	
			Rheinsberg (Mark) - Löwenberg (Mark) - (Berlin)	7	7	7	

Daten: Fahrpläne Stand Oktober 2020

A3 Angebotsumfang kommunaler ÖPNV im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Tabelle 38: Angebotsumfang im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
701	Stadtlinie Kyritz	ORP GmbH	Lindenschule - Untersee	10 (10)	/	/	60	Saisonaler WE Verkehr 6 Fahrtenpaar durch Stadt Kyritz kofinanziert
			Untersee - Lindenschule	10 (10)	/	/	60	1 Fahrt als Rufbus.
702	Kyritz – Teetz (- Herzsprung)	ORP GmbH	Kyritz, Lindenschule - Kyritz, Untersee (- Teetz - Herzsprung)	6 (3)	/	/		Verkehrt teilweise nur innerhalb Kyritz. 4 Fahrten als Rufbus. Abschnitt Ganz - Bork: 3 Fahrten als Rufbus.
			(Herzsprung - Teetz-) - Kyritz, Untersee - Kyritz, Am Bürgerpark - (Kyritz, Lindenschule)	11(3)	/	/		
703	Kyritz - Berlitt - Breddin	ORP GmbH	(Kyritz, Lindenschule-) Kyritz, Am Bürgerpark - Berlitt - Breddin, Neue Schule / Breddin, Bahnhof	8(5)	/	/		Haltestelle Wilhelms-grille nur als Rufbus. 4 Fahrten mit Kleinbus.
			(Breddin, Bahnhof-) Breddin, Neue Schule - Berlitt - Kyritz, Am Bürgerpark/ Kyritz, Lindenschule	8(4)	/	/		

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
704	Kyritz - Blankenberg - Gott-berg	ORP GmbH	(Kyritz, Lindenschule-) Kyritz, Am Bürgerpark - Neustadt, Bahnhof - Wusterhausen, Markt	3(3)	/	/		
			(Neustadt, Bahnhof - Wusterhau-sen, Tankstelle-) Wusterhausen , Markt - Lögow (- Gottberg - Da-bergotz - Neuruppin)	9(6)	/	/		Bedienung Trieplatz, E-milienhof, Trieplatz, Ausbau, Blankenberg als Rufbus.
			(Dabergotz -) Lögow, Dorf - Wusterhausen, Bahnhof	6(5)	/	/		
			(Lögow, Dorf-) Trieplatz - Wuster-hausen Bahnhof - Wusterhausen, Tankstelle (- Kyritz, am Bürgerpark - Kyritz, Lindenschule)	3(1)	/	/		
705	Kyritz - Babe	ORP GmbH	(Kyritz, Lindenschule - Kyritz, Am Bürgerpark - Zernitz, Bahnhof -) Zernitz, Neubau - Babe	7 (2)	/	/		3 Fahrten mit Kleinbus.

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
			Babe - Neuhof - Zernitz, Neubau (- Zernitz, Bahnhof -Kyritz, Am Bürgerpark - Kyritz, Lindenschule)	7 (2)	/	/		Abschnitt Neuhof – Kyritz, Lindenschule als Rufbus. Ferien: nur Di, Fr mit Kleinbus.
706	Kyritz - Joachimshof - Babe	ORP GmbH	(Kyritz, Lindenschule -) Kyritz, Am Bürgerpark (- Breddin, Neue Schule - Breddin, Bahnhof - Joachimshof- Lohm, Ortsmitte)	12 (5)	/	/		Bedienung Vollmersdorf, Damelack, Helenenhof als Rufbus. Abschnitt Breddin, Bäcker - Joachimshof Breddin, Bahnhof teilweise als Rufbus. Alle Fahrten in den Ferien mit Kleinbus.
			(Babe -) Joachimshof - Breddin, Bahnhof - Zernitz, Bahnhof - (Lohm, Ortsmitte - Kyritz, am Bürgerpark - Kyritz, Lindenschule)	10 (5)	/	/		Bedienung Vollmersdorf, Damelack, Breddin, Bahnhof, Zernitz, Bahnhof teilweise als Rufbus. Alle Fahrten in den Ferien mit Kleinbus.
707	Kyritz - Schönberg - Wulkow	ORP GmbH	(Kyritz, Lindenschule -) Kyritz, Am Bürgerpark - Wusterhausen, Bhf-Str. (- (Wulkow (Kyritz) - Schönberg, Neubau)	7 (2)	/	/		

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
			(Wusterhausen, Tankstelle -) Wusterhausen, Bhf-Str. - Wulkow (Kyritz)	4 (2)	/	/		Bedienung Brunn teil-weise als Rufbus. Die letzte Fahrt ab Wusterhausen, Seestr. als Rufbus.
			(Wulkow (Ky)) - Sechzehneichen - Wusterhausen, Schule / Wuster-hausen, Tankstelle	4 (2)	/	/	-	1 Fahrt als Rufbus.
			(Schönberg(Ky), Neubau -) Wusterhausen, Bahnhof - Kyritz am Bürgerpark (- Kyritz, Linden-schule)	4 (2)	/	/		
711	Kyritz - Wusterhausen - Neuruppin	ORP GmbH	(Kyritz, Lindenschule -) Kyritz, Werner Str. - Wusterhausen - Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf (- Neu-ruppin, Betriebshof ÖPNV)	20 (16)	10	10	60	Kyritz – Wusterhausen – Neustadt Sa/So/F je 4 Fahrtenpaare, Kyritz – Wusterhausen-Neuruppin Sa/So je 6 Fahrtenpaare

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
								4 Fahrtenpaare Sa/So/F Neustadt - Kyritz
			(Neuruppin, Oberstufenzentr. -) Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf (- Kyritz, Lindenschule)	20 (17)	6	6		
712	Kyritz – Zernitz - Neustadt	ORP GmbH	(Kyritz, Lindenschule -) Kyritz, Am Bürgerpark - Zernitz - Neustadt, Bahnhof	12 (11)	/	/		Abschnitt Vollmersdorf - Zernitz, Neubau teilweise als Rufbus. Bedienung Kyritz, Leddiner Weg und Kyritz, W.-v.-Siemens Str. teilweise als Rufbus. Bedienung Neustadt, Hauptgestüt als Rufbus. 6 Fahrten mit Kleinbus.
			(Neustadt, Bahnhof -) Neustadt, Schule - Kyritz, Am Bürgerpark (- Kyritz, Lindenschule)	13(8)	/	/		Bedienung Neustadt, Hauptgestüt als Rufbus. Abschnitt Zernitz, Neubau - Zernitz, Bahnhof teilweise als Rufbus. Haltestellen Kyritz, Leddiner Weg und Kyritz,

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
								W.-v.-Siemens Str. teil-weise als Rufbus. 4 Fahrten mit Kleinbus.
713	Wusterhausen - Nackel	ORP GmbH	(Wusterhausen, Schule -) Wuster-hausen, Bahnhof - Segeletz, Orts-mitte (- Nackel, Läsikow - Vichel)	10(7)	/	/		2 Fahrten ab Segeletz, Ortsmitte. Bedienung Kampehl, Gewerbegebiet, Bar-sikow, Kirche und Vichel teilweise als Rufbus.
			(Vichel - Nackel, Läsikow -) Se-geletz, Ortmitte - Wusterhausen, Bhf-Str. (- Wusterhausen, Markt - Wusterhausen, Schule / Neustadt, Bahnhof)	11(7)	/	/		Bedienung Barsikow, Kirche als Rufbus.

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
714	Kyritz - Wusterhausen - Neustadt	ORP GmbH	(Kyritz, Lindenschule - Kyritz, Am Bürgerpark - Wusterhausen, Schule -) Wusterhausen, Tank-stelle - Wusterhausen, Bahnhof (- Neustadt, Schule - Neustadt, Bahnhof)	15(5)	/	/		Haltestellen Leddin und Kampehl, Gewerbege-biet teilweise als Ruf-bus.
			(Neustadt, Bahnhof -) Neustadt, Schule - Wusterhausen, Bhf-Str. (- Wusterhausen, Schule - Kyritz, Am Bürgerpark - Kyritz, Lindenschule)	13(8)	/	/		Haltestelle Leddin nur als Rufbus. Abschnitt Kyritz, Leddiner Weg - Kyritz, Perleberger Str. teilweise als Rufbus. 2 Fahrten mit Kleinbus.
715	Neustadt – Sieversdorf - Neustadt - Dreetz	ORP GmbH	(Neustadt, Schule -) Neustadt, Bahnhof - Neustadt, Schule / Dreetz, Kirche (- Dreetz, Bart-schendorfer Str. - Siegrothsbruch - Dreetz, Wolfsplan)	12(5)	/	/		Abschnitt Hohenofen - Sieversdorf 1 Fahrt als Rufbus. Ab Michaelis-bruch 3 Fahrten als Ruf-bus. Bedienung Dreetz, Wolfsplan teilweise als Rufbus. 2 Fahrten mit Kleinbus.

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
			(Dreetz, Wolfsplan - Siegroths-bruch - Dreetz, Bartschendorfer Str. - Dreetz, Kirche -) Sieversdorf, Ortsmitte - Neustadt, Bahnhof (- Neustadt, Schule)	11(5)	/	/		Abschnitt Dreetz, Wolfsplan - Michaelis-bruch teilweise als Ruf-bus. 2 Fahrten mit Kleinbus.
717	Kyritz - Drewen	ORP GmbH	(Kyritz, Lindeschule -) Kyritz, Am Bürgerpark - Drewen	7(3)	/	/		Die letzte Schultagfahrt als Rufbus + letzte Feri-enfahrt mit Rufbus 3 Fahrten mit Kleinbus.
			Drewen - Kyritz, Am Bürgerpark (- Kyritz, Lindenschule)	7(3)	/	/		Die letzte Schultagfahrt als Rufbus + letzte Feri-enfahrt mit Rufbus 3 Fahrten mit Kleinbus. Abschnitt Kyritz am Klosterviertel - Kyritz, Am Bürgerpark teil-weise als Rufbus.
719	Breddin - Zernitz - Neustadt	ORP GmbH	Breddin - Zernitz, Bahnhof (- Neu-endorf / Neustadt, Schule)	3(0)	/	/		

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
			(Neustadt, Schule - Neuendorf -) Zernitz, Neubau - Breddin, Neue Schule (- Breddin, Bahnhof)	3(0)	/	/		
740	Stadtlinie Alt Daber - Wittstock	ORP GmbH	(Alt Daber, Ortsteil -) Wittstock, Röbeler Str. - Wittstock, Bahnhof (- Wittstock, Polthierstr.)	14(13)	/	/		Abschnitt Alt Daber, Ortsteil - Sudrowshof teilweise als Rufbus. Abschnitt Wittstock, Pritzwalker Str. - Wittstock, Polthierstr. Teilweise nur Ausstieg. Bedienung Wittstock, Uetersener Str. als Ruf-bus.
			(Wittstock, Prignitzer Str. - Wittstock, Papenbrucher Ch. -) Wittstock, Bhf - Wittstock, Röbe-ler Str. (- Alt Daber, Ortsteil)	14(13)	/	/		Bedienung Wittstock, Uetersener Str. als Ruf-bus. Abschnitt Sudrowshof - Alt Daber, Ortsteil teilweise nur Ausstieg.

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
741	Wittstock - Gadow - Dossow - Wittstock	ORP GmbH	(Wittstock, Bahnhof -) Gadow - Dossow - Wittstock, Waldring-schule (- Wittstock, Bahnhof - Wittstock, Polthierschule / Wittstock, Bahnhof)	7(2)	/	/		Erste Fahrt als Rufbus. Bedienung Siebmanns-horst, Friedhorst als Rufbus. Abschnitt Gold-berg (Wittstock) - Wittstock, Bahnhof teil-weise als Rufbus.
			Wittstock, Bahnhof - Dossow - Gadow - Wittstock, Bahnhof	2(0)	/	/		Abschnitt Wittstock, Dossepark - Wittstock, Bhf. teilweise als Ruf-bus.
742	Wittstock - Blumenthal - Grabow - Kyritz	ORP GmbH	(Wittstock, Prignitzer Str. / Wittstock, Stadthalle -) Wittstock, Bahnhof - Blumenthal - Grabow, Schloss - (Herzsprung)	7(3)	/	/		Abschnitt Dahlhausen - Herzsprung teilweise als Rufbus.
			(Wittstock, Prignitzer Str. Grabow, Schloss -) Blumenthal, Schule / Heiligengrabe, Schule (- Wittstock, Bahnhof)	9(4)	/	/		Bedienung Königsberg, Grabow und Rosenwin-kel teilweise als Rufbus. Abschnitt Blandikow - Wittstock, Kyritzer Str. teilweise als Rufbus.

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
743	Wittstock - Zaatzke - Blesendorf - Heiligengrabe - Wittstock	ORP GmbH	(Wittstock, Polthierschule) / Wittstock, Rheinsberger Str. - Wittstock, Bhf -) Wittstock, Stadthalle - Zaatzke - Heiligengrabe (- Wittstock, Jabeler Chaussee - Wittstock, Bahnhof / Wittstock, stadthalle	16(4)	/	/		1 Fahrt Heiligengrabe - Wittstock, Bhf. Abschnitt Wittstock Pritzwalker Str. - Biesen, Dorfstraße teilweise Rufbus. Bedienung Liebenthal nur als Rufbus. Bedienung Wittstock, Waldringschule, Wittstock, Bhf. teilweise als Rufbus
			Wittstock, Bhf / Heiligengrabe, Schule - Blesendorf - Wittstock, Bhf	6(3)	/	/		3 Fahrten als Rufbus. Abschnitt Wernikow, Ausbau teilweise als Rufbus. Bedienung Jabel, Dorfplatz als Rufbus.

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
744	Wittstock - Königsberg - Herzsprung - Rossow - Kyritz	ORP GmbH	(Wittstock, Prignitzer Str. -) Wittstock, Bhf - Königsberg - Herz-sprung - Rossow, Anger (- Kyritz, Lindenschule)	14(6)	/	/		Abschnitt Herzsprung - Kyritz, Lindenschule 1 Fahrt. Abschnitt Karstedtshof, Ortsmitte - Königsberg, Dorfplatz 1 Fahrt als Rufbus. Bedienung in Ernstens-wille als Rufbus.
			Kyritz, Lindenschule - Rossow, An-ger (- Herzsprung - Wittstock, Bhf)	6(5)	/	/		Abschnitt Bork - Ganz als Rufbus.
			(Rossow, Anger -) Herzsprung - Wittstock, Polthierschule (- Wittstock, Schule - Wittstock, Prignitzer Str.)	13(1)	/	/		2 Schultagfahrten als Rufbus. Bedienung in Ernstenswille teilweise als Rufbus. Abschnitt Fretzdorf - Herzsprung teilweise als Rufbus.

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
745	Wittstock - Freyenstein - Ackerfelde - Meyenburg	ORP GmbH	(Wittstock, Prignitzer Str. - (Wittstock, Bhf / Wittstock, Kuh-str. -) Wittstock, Stadthalle - Wernikow (- Freyenstein, Plauer Tor - Ackerfelde - Meyenburg)	15(8)	/	/		Abschnitt Neu Biesen - Ackerfelde teilweise Rufbus. Bedienung Meyenburg, Schule 1 als Rufbus.
			(Meyenburg, Parkplatz - Meyen-burg, Bhf - Ackerfelde -) Freyen-stein / Wernikow - Biesen - Wittstock, Bhf (- Wittstock, Polthierschule/Wittstock, Prignit-zer Str.)	15(8)	/	/		3 Fahrten als Rufbus. Bedienung Zempow, Buschhof teilweise als Rufbus. Bedienung Kuhlmühle, Griebsee, Wittstock(Kuhstr.) und Wittstock(Stadthalle) 1 als Rufbus.
746	Wittstock - Sewekow - Zempow - Flecken Zechlin	ORP GmbH	(Wittstock, Prignitzer Str. - (Wittstock, Bhf -) Wittstock, St.-Marien-Str. - Randow (- Kuhl-mühle - Sewekow - Flecken Zech-lin)	20(10)	/	/		Abschnitt Klein Haßlow-Randow teilweise als Rufbus. Bedienung Kuhlmühle, Dranse, Griebsee, Sewekow, Buschhof und Zempow teilweise als Rufbus.

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
			(Flecken Zechlin - Zempow - Sewekow - Kuhlmühle -) Dranse - Wittstock, Kettenstraße (- Wittstock, Bhf)	20(10)	/	/		3 Schultagfahrten als Rufbus. Bedienung Zempow, Buschhof, Kuhlmühle, Griebsee, Wittstock, Kuhstr. und Wittstock, Stadthalle teilweise als Rufbus.
748	Rossow - Neuruppin	ORP GmbH	Rossow - Neuruppin, Betriebshof ÖPNV (- Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf)	4 (0)	/	/		
			Neuruppin, Pfarrkirche / Neuruppin, Oberstufenzentr. - Rossow, Anger	4(0)	/	/		
752	Neuruppin - Garz - Wustrau	ORP GmbH	Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf - Garz (- Wustrau, Hauptstr.)	12(3)	/	/		Bedienung Buskow, Stöffin, Neuruppin Treskow teilweise als Rufbus. 1 Fahrt mit Kleinbus.

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
			(Vichel -) Garz - Wustrau, Haupt-str. / Wustrau, Schule (- Ziethen-horst - Wustrau, Schule)	8(0)	/	/		Abschnitt Wustrau, Schule - Zietenhorst 3 Schulfahrten, teilweise als Rufbus. Abschnitt Garz (OPR), Kirche - Walchow, Abzweig teil-weise als Rufbus. Bedie-nung Buskow teilweise als Rufbus.
			(Wustrau, Schule / (Wustrau, Hauptstr. -) Garz, Kirche - Vichel (- (Neuruppin, Pfarrkirche - Neurup-pin, Rhbrg. Tor Bhf)	13(4)	/	/		Abschnitt Neuruppin, Betriebshof ÖPNV - Neuruppin, Pfarrkirche 1 Schulfahrt. Abschnitt Walchow - Vichel teil-weise als Rufbus. Bedie-nung Buskow 1 als Ruf-bus. 1 Schulfahrt mit Kleinbus.
754	Neuruppin - Kränzlin - Walsleben - Dannenfeld	ORP GmbH	(Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf -) Neuruppin, Pfarrkirche - Kränzlin - Walsleben, Schule (- Dannenfeld)	12(5)	/	/		

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
			(Dannenfeld -) Walsleben, Schule - Gottberg, Kreuzung (- Werder - Darritz, Dorf - Kränzlin - Neurup-pin, Pfarrkirche - Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf)	12(6)	/	/		
756	Neuruppin – Fehrbellin	ORP GmbH	Neuruppin, Betriebshof ÖPNV - Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf - Fehr-bellin, Gewerbepark (- Linum)	20(16)	6	6	Mo-Fr: 60 Sa, So/ F: 120	
			(Fehrbellin, Gewerbepark -) Fehr-bellin, Postplatz - Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf (- Neuruppin, Oberstufenzentr.)	18(16)	6	6	Mo-Fr: 60 Sa, So, F: 120	
757	Fehrbellin - Königshorst	ORP GmbH	Fehrbellin, Postplatz - Lentzke - Königshorst, Ortmitte (- Jahn-berge - Königshorst, Ortmitte)	11(4)	/	/		
			Königshorst, Ortsmitte - Linum / Fehrbellin, Postplatz (- Fehrbellin, Grundschule)	13(6)	/	/		

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
758	Fehrbellin - Linum - Kremmen	ORP GmbH	(Fehrbellin, Grundschule -) Fehrbellin, Postplatz - Tarmow, Gaststätte - Hakenberg - Linum, Schule (- Kremmen, Bahnhof)	11(8)	/	/		4 Fahrtenpaare bis Kremmen, Letzte Fahrt als Rufbus.
			(Kremmen, Bahnhof-) Linum, Schule - Hakenberg - Tarmow, Gaststätte - Fehrbellin, Postplatz - (Fehrbellin, Grundschule)	13(9)	/	/		
759	Neuruppin - Wildberg	ORP GmbH	(Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf -) Neuruppin, Pfarrkirche -Dabergotz - Gottberg - Nackel (- Wildberg, Markt - Wildberg, Schule)	12(6)	/	/		
			Wildberg, Ärztehaus / Wildberg, Schule - Wildberg, Markt - Nackel (- Garz - Dabergotz - Neuruppin)	13(5)	/	/		
762	Neuruppin - Rägelin - Walsleben	ORP GmbH	(Neuruppin, Pfarrkirche -) Neuruppin, Betriebshof, ÖPNV - Rägelin - Katerbow, Dorfplatz (- Darritz - Walsleben, Schule)	9(6)	/	/		6 Fahrten in den Ferien als Rufbus. Abschnitt Neuruppin, Betriebshof

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
								- Darritz Bedienung teil-weise als Rufbus. 2 Fahrten mit Kleinbus.
			(Walsleben, Schule - Frankendorf - Netzeband, Kirche -) Katerbow, Dorfplatz - Neuruppin, Betriebs-hof ÖPNV (- Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf)	9(6)	/	/		6 Fahrten als Rufbus (4x in den Ferien, 2x täg-lich) Abschnitt Darritz - Neu-ruppin, Betriebshof Be-dienung teilweise als Rufbus 3 Fahrten mit Kleinbus.
764	Neuruppin - Lindow - Rheinsberg	ORP GmbH	(Neuruppin, Pfarrkirche -) Neu-ruppin, Rhbrg. Tor Bhf - Lindow - Rheinsberg, Schloss	24(18)	6	6	Mo-Fr: 30 Sa, So: 120	
			Rheinsberg, Schloss - Lindow - Neuruppin, Rhbrg. Bhf (- Neurup-pin, Pfarrkirche - Neuruppin, Ev. Schule - Neuruppin, Fehrbelliner Str.)	22(16)	6	6	Mo-Fr: 60 Sa, So: 120	
766	Altfriesack - Wustrau - Fehrbellin	ORP GmbH	(Altfriesack - Wustrau -) Langen, Kirche - Fehrbellin, Postplatz	4(0)	/	/		1 Fahrt als Rufbus.

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
			Fehrbellin, Postplatz - Langen, Kirche (- Wustrau, Schule)	2(0)	/	/		Abschnitt Fehrbellin - Langen 1 Fahrt als Rufbus.
770	Stadtlinie Neuruppin Treskow - Alt Ruppin	ORP GmbH	Neuruppin, Treskow - Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf (- Neuruppin, Betriebshof ÖPNV - Alt Ruppin, Anna-Petrat-Str.)	46(45)	11	11	Mo-Fr: 20 Sa, So: 60	Mo-Fr: 2 Fahrten ab Neuruppin, Betriebshof ÖPNV, 1 Schultagfahrt ab Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf, 1 Fahrt ab Neuruppin, Artur-Becker-Str. Sa, So, F: 1 Fahrt ab Neuruppin, Fehrbelliner Str.
			(Alt Ruppin, Anna-Petrat-Str. - Neuruppin, Betriebshof ÖPNV -) Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf - Neuruppin, Artur-Becker-Str. (- Neuruppin, Treskow)	43(43)	11	11	Mo-Fr: 20 Sa, So: 60	Sa, So, F: 1 Fahrt ab Alt Ruppin
771	Stadtlinie Neuruppin, Gildenhall - Neuruppin, Rathenaustr.	ORP GmbH	(Neuruppin, W-Rathenau-str. -) Neuruppin , Pfarrkirche - Neuruppin, Ev. Schule (- Neuruppin, West, Bhf)	12(6)	/	/	60	9 Fahrten als Rufbus.

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
			Neuruppin. West Bhf - Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf (- Neuruppin, W.-Rathenau-Str.)	12(8)	/	/	60	
772	Stadtlinie Neuruppin Rhbrg. Tor Bhf - Alt Ruppin, Schule	ORP GmbH	Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf - Neuruppin ,Gildenhall Landbau (- Alt Ruppin, Schule)	11(7)	/	/	60	Bedienung Nietwerder, Ortsmitte als Rufbus.
			(Alt Ruppin, Schule-) Neuruppin, Gildenhall Landbau - Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf	11(7)	/	/	60	
777	Neuruppin - Rüthnick - Wustrau	ORP GmbH	Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf / Neuruppin, Pfarrkirche - Rüthnick (- Altfriesack - Wustrau)	18(13)	/	/		Bedienung Nietwerder, Ortsmitte und Herzberg, Markt als Rufbus. Bedienung Radensleben, Dorf teilweise als Rufbus. Letzte Fahrt als Rufbus.
			(Wustrau - Altfriesack - Rüthnick - Herzberg-) Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf / Neuruppin, Pfarrkirche	19(12)	/	/		1 Fahrt als Rufbus. Bedienung Radensleben, Herzberg(Markt) und Radensleben, Dorf teilweise als Rufbus. 3 Fahrten mit Teilabschnitte als Rufbus

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
779	Neuruppin - Molchow - Zermützel/ Zippelsförde	ORP GmbH	(Neuruppin -) Alt Ruppin, Schule - Zippelsförde (- Molchow / Zermützel)	10(6)	/	/		2 Fahrten als Rufbus. Nur eine Fahrt an Neuruppin Haltestellen Krangen und Zermützel größtenteils als Rufbus
			(Zermützel / Molchow -) Zippelsförde - Alt Ruppin, Schule (- Neuruppin)	10(6)	/	/		9 Fahrten als Rufbus, 3 an Schultage, 6 täglich
782	Wall - Beetz, Bahnhofstr.	ORP GmbH	Wall - Beetz, Kirche / Beetz-Sommerfeld, Bhf	4(3)	/	/		3 Fahrten an Ferientage als Rufbus.
			Beetz, Kirche / Beetz-Sommerfeld, Bhf - Wall	4(2)	/	/		2 Fahrten an Ferientage als Rufbus.
784	Rheinsberg – Lindow - Gransee, Bhf	ORP GmbH	(Rheinsberg, Schloss -) Lindow, Rheinsberger Schule - Lindow, Markt - Gransee, Bhf	7(7)	/	/		
			Gransee, Bhf - Lindow, Markt / Lindow, Rheinsberger Str. (- Rheinsberg, Schloss)	7(7)	/	/		Abschnitt Keller - Rheinsberg 1 Fahrt als Rufbus.

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
785	Rheinsberg - Flecken Zechlin	ORP GmbH	(Rheinsberg, Bhf. –(Rheinsberg, Schloss - Flecken Zechlin (- Birkenhain - Zempow)	8 (6)	/	/		Bedienung in Kagar teilweise als Rufbus. Abschnitt Wallitz – Kagar, Gaststätte teilweise als Rufbus. Birkenhain - Zempow 1 Fahrt als Rufbus. Sa, So/F: saisonales Angebot.
			(Zempow -) Flecken Zechlin - Rheinsberg, Schloss (- Rheinsberg, Schule - Rheinsberg, Bhf.)	17 (8)	/	/		Mo-Fr: 1 Fahrt als Rufbus. Abschnitt Zempow - Flecken Zechlin teilweise als Rufbus. Abschnitt Wallitz - Kagar teilweise als Rufbus.
787	Neuruppin - Flecken Zechlin	ORP GmbH	(Neuruppin, Pfarrkirche - Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf. - Neuruppin, Betriebshof ÖPNV -) Gühlen, Glienicke - Flecken Zechlin	9(3)	/	/		Abschnitt Kagar, Kreuzung - Kagar, Gaststätte teilweise als Rufbus

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
			Flecken Zechlin - Gühlen Glienicke (- Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf. - Neuruppin, Fehrbelliner Str.)	9(3)	/	/		
788	Rheinsberg - Großzerlang	ORP GmbH	(Rheinsberg, Bhf. -) Rheinsberg, Schloss - Großzerlang, Dorf	14(12)	(5)	(5)		Mo-Fr: 7 Fahrten als saisonales Angebot. Sa, So/F: saisonales Angebot. Bedienung Großzerlang als Rufbus.
			Großzerlang, Dorf - Rheinsberg, Schloss (- Rheinsberg, Bhf.)	12(10)	(5)	(5)		
791	Neuruppin - Herzberg (Mark) - Lindow	ORP GmbH	(Neuruppin, Pfarrkirche -) Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf. - Rüthnick (- Lindow, Bhf -(Lindow, Markt)	12(7)	/	/		
			(Lindow, Markt - Lindow, Bhf. -) Rüthnick - Herzberg - Rüthnick - Neuruppin, Rhbrg. Tor Bhf.	9(4)	/	/		

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
792	Lindow (Mark) - Gühlen - Keller - Banzendorf - Hindenberg	ORP GmbH	(Lindow, Schule - Lindow, Bhf. -) Lindow, Markt - Keller - Banzendorf - Hindenberg	9(3)	/	/		
			Hindenberg - Banzendorf - Keller - Lindow, Markt (- Lindow, Schule)	8(3)	/	/		
794	Neuruppin - Gühlen Glienicke - Rheinsberg	ORP GmbH	(Neuruppin, Rhbrg.Tor Bhf. - Neuruppin, Betriebshof ÖPNV -) Gühlen, Glienicke - Zekow, Kirche (- Rheinsberg, Bhf. - Rheinsberg, Schloss - Rheinsberg, Schule)	15(8)	(4)	(4)		Sa, So/F: nur saisonal. Finanzielle Beteiligung der jeweiligen Gebietskörperschaft.
			(Rheinsberg, Bhf -) Rheinsberg, Schloss / Rheinsberg, EKZ - Gühlen Glienicke (- Neuruppin, Betriebshof ÖPNV - Neuruppin, Oberstufenzentr.)	17(9)	(3)	(3)		Sa, So/F: nur saisonal. Finanzielle Beteiligung der jeweiligen Gebietskörperschaft.
664	Nauen – Bergerdamm - (**Königshorst**)	HVG	Nauen, Bhf - Bergerdamm (- Königshorst)	2	/	/		(Nur Fahrten in OPR angegeben.)
			(Königshorst -) Bergerdamm - Nauen, Bhf	2	/	/		

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
684	Rathenow - Rhinow - **Neustadt/Dosse**	HVG	Rathenow, Bahnhof - Rhinow, Grundschule - Neustadt/Dosse, Bahnhof	4	2	2		(Nur Fahrten in OPR angegeben.)
			Neustadt/Dosse, Bahnhof - Rhinow, Grundschule - Rathenow, Bahnhof	4	2	2		
835	Gransee Bhf - **Keller, Kirche** - Gransee Bhf	OVG	Gransee, Bhf - Rönnebeck - Meseberg - Gransee Bhf	12(9)	/	/		7 Fahrten als Rufbus (2 Schule, 5 Ferien)
			Gransee, Bhf - Meseberg - Rönnebeck - Gransee Bhf	3(0)	/	/		
902	Pritzwalk - Gumtow/Vehlow - **Kyritz**	ARGE prignitzbus	(Pritzwalk, Gymnasium -) Pritzwalk, Bhf. (- Vehlow, Schule) - Gumtow, Bhf. - Kyritz, Am Bürgerpark	17(15)	5	5	60	Mo-Fr: letzte Fahrt als Rufbus. Sa, So/F: Kleinbus.
			Kyritz, Am Bürgerpark - Gumtow, Bhf. (- Vehlow, Schule) - Pritzwalk, Bhf (- Pritzwalk, Gymnasium)	16(15)	5	5	60	Mo-Fr: letzte Fahrt als Rufbus. Sa, So/F: Kleinbus.
913	Meyenburg - Schmolde - **Freyenstein** - Meyenburg	ARGE prignitzbus	(Meyenburg, Schule -) Meyenburg, Bhf. - Schmolde, Dorf (- Freyenstein, Kirche) - Meyenburg, Bhf.	(3)	/	/		(Nur Fahrten in OPR angegeben.)
			Meyenburg, Bhf. - Schmolde, Dorf - Penzlin, Dorf - Meyenburg, Bhf.	4(4)	/	/		Ferien: Rufbus. (Nur Fahrten in OPR angegeben.)

Linien	Richtung	Unternehmen	Laufweg	Anzahl Fahrten Mo-Fr Schule (Ferien)	Sa	So	Grund-takt [min]	Bemerkungen
931	Pritzwalk - Kemnitz - **Blumenthal - Grabow**	ARGE prignitzbus	(Pritzwalk - Kemnitz -) Blumenthal - Grabow	4(2)	/	/		(Ferien) nur Di, Fr als Rufbus. (Nur Fahrten in OPR angegeben.)
			Grabow - Blumenthal (- Kemnitz – Pritzwalk)	4(2)	/	/		
649	(Neustrelitz –) Wesenberg – Wustrow – Radensee/ **Kleinzerlang**	MVVG	(Neustrelitz –) Wesenberg – Kleinzerlang	2(2)	/	/		Mo, Mi, Fr (S): Rufbus
			Kleinzerlang – Wesenberg (- Neustrelitz)	2(2)	/	/		
023	Röbel – Rechlin – Priborn – Kambs – Wredenhagen – Neukrug – **Wittstock**	MVVG	Röbel – Priborn – Wredenhagen – Alt Daber - Wittstock	2(2)	/	/		Mo-Mi, Fr und Ferien als Rufbus. Teilweise als Linientaxi (max. 8 Pers.)
			Wittstock – Alt Daber – Röbel – Wredenhagen – Proborn - Röbel	2(2)	/	/		

Daten: Fahrpläne Stand Dezember 2020

A4 Allgemeinbildende Schulen im Landkreis Ostprignitz-Ruppin mit Schülerinnen- und Schülerzahl

Tabelle 39: Schülerinnen- und Schülerzahlen zum Stand Schuljahr im Landkreis Ostprignitz-Ruppin 2020/2021.

Schulname	Schulstandort	Trägerschaft	Schülerinnen- und Schülerzahl 20/21
Grundschulen			
Grundschule Gildenhall	Gildenhall	Stadt Neuruppin	130
Grundschule "Wilhelm-Gentz" - Naturparkschule	Neuruppin	Stadt Neuruppin	193
Karl-Liebknecht-Grundschule	Neuruppin	Stadt Neuruppin	375
Rosa-Luxemburg-Grundschule	Neuruppin	Stadt Neuruppin	277
Grundschule "Am Weinberg"	Alt Ruppin	Stadt Neuruppin	139
Drei-Seen-Schule Lindow (Mark)	Lindow (Mark)	Amt Lindow	195
Grundschule Flecken Zechlin	Flecken Zechlin	Stadt Rheinsberg	109
Johann-Heinrich-Bolte-Grundschule Fehrbellin	Fehrbellin	Gemeinde Fehrbellin	291
Grundschule Wustrau	Wustrau	Gemeinde Fehrbellin	126
Thomas-Müntzer-Grundschule	Walsleben	Amt Temnitz	118
Grundschule "Am Burgwall"	Wildberg	Amt Temnitz	100
Diesterweg-Grundschule	Wittstock/Dosse	Stadt Wittstock/Dosse	263
Waldring-Grundschule	Wittstock/Dosse	Stadt Wittstock/Dosse	391
Kleine Grundschule Blumenthal	Blumenthal	Gemeinde Heiligengrabe	85
Nadelbach-Grundschule	Heiligengrabe	Gemeinde Heiligengrabe	139
Goethe-Grundschule Kyritz	Kyritz	Stadt Kyritz	425
"Löwenzahn-Grundschule" Breddin	Breddin	Amt Neustadt (Dosse)	129
Grundschule "Astrid-Lindgren" Wusterhausen	Wusterhausen/Dosse	Gemeinde Wusterhausen/Dosse	273

Schulname	Schulstandort	Trägerschaft	Schülerinnen- und Schülerzahl 20/21
Grund- und Oberschulen			
FontaneSchule (Schulzentrum)	Neuruppin	Stadt Neuruppin	398
Montessori-Schule Neuruppin	Neuruppin	freie Trägerschaft der IBiS Bildungsstätten GmbH	232
Evangelische Schule Neuruppin	Neuruppin	Evangelische Schulstiftung Berlin-Brandenburg-Schlesische Oberlausitz	1.116
"Bildungscampus-Rheinsberg" (Schulzentrum)	Rheinsberg	Stadt Rheinsberg	389
Gemeinschaftsschule im Kloster Stift zum Heiligengrabe	Heiligengrabe	Brausebach Ostprignitz e. V.	44
Nachbarschaftsschule - Freie Schule Roddahn	Roddahn	Tausendweg e. V.	69
Oberschulen			
Oberschule "Alexander Puschkin"	Neuruppin	Stadt Neuruppin	308
Schule am Rhin	Fehrbellin	Gemeinde Fehrbellin	140
Dr.-Wilhelm-Polthier-Oberschule	Wittstock/Dosse	Stadt Wittstock/Dosse	303
Carl-Diercke-Schule	Kyritz	Stadt Kyritz	283
Gesamtschulen			
Prinz-von-Homburg-Schule	Neustadt (Dosse)	Amt Neustadt (Dosse)	701
Gymnasien			
Karl-Friedrich-Schinkel-Gymnasium	Neuruppin	Stadt Neuruppin	599
Städtisches Gymnasium Wittstock	Wittstock/Dosse	Stadt Wittstock/Dosse	340
Gymnasium Friedrich Ludwig Jahn	Kyritz	Landkreis Ostprignitz-Ruppin	323
Oberstufenzentren			
Oberstufenzentrum Ostprignitz-Ruppin	Neuruppin	Landkreis Ostprignitz-Ruppin	1.732

Schulname	Schulstandort	Trägerschaft	Schülerinnen- und Schülerzahl 20/21
Förderschulen			
Johann-Heinrich-Pestalozzi-Schule	Neuruppin	Landkreis Ostprignitz-Ruppin	118
Schule am Kastaniensteg	Neuruppin	Landkreis Ostprignitz-Ruppin	121
Erich Kästner Schule	Wittstock/Dosse	Landkreis Ostprignitz-Ruppin	54
MOSAIK-Schule	Wittstock/Dosse	Landkreis Ostprignitz-Ruppin	73
Linden-Schule	Kyritz	Landkreis Ostprignitz-Ruppin	120
Berufsschulen			
Zweiter Bildungsweg	Kyritz	Landkreis Ostprignitz-Ruppin	46
Berufliche Schule Neuruppin der ASG	Neuruppin	Anerkannte Schulgesellschaft mbH	350
Berufsschule des Internationalen Bundes	Neuruppin	Internationaler Bund Berlin Brandenburg gGmbH	0
Berufsfachschule "Sport & Soziales" Lindow (Mark)	Lindow (Mark)	Europäische Sportakademie Land Brandenburg gGmbH	171