

NAHVERKEHRSPLAN DES

ALTMARKKREISES SALZWEDEL

2017+



Dokumentinformationen

Kurztitel	NVP Altmarkkreis Salzwedel 2017+
Auftraggeber:	Altmarkkreis Salzwedel
Auftragnehmer:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Lic. rer. reg. Irene Burger, Dipl.-Geogr. Simon Oelschläger
Version:	02
Speicherort:	Bericht_Altmarkkreis_SAW_NVP_FINAL.docx
Titelgrafik:	Altmarkkreis Salzwedel
Beschluss	Kreistag des Altmarkkreises Salzwedel am 12. Dezember 2016

Inhalt

1	Einführung	7
2	Rahmenvorgaben	8
2.1	Europäischer Rechtsrahmen	8
2.2	Bundesrecht	8
2.3	Landesrecht Sachsen-Anhalt	10
3	Bestandsaufnahme	11
3.1	Planungsgrundlagen und Siedlungsstruktur	11
3.1.1	Zentralörtliche Gliederung	11
3.1.2	Strukturdaten - Einwohner und Einwohnerentwicklung	13
3.1.3	Beschäftigungsstruktur	15
3.1.4	Motorisierung	15
3.1.5	Schulstandorte und Schülerzahlen	16
3.2	Raumspezifische Strukturierung der Verkehrsrelationen	19
3.3	Verkehrsangebot im ÖPNV	20
3.4	Behobene Mängel im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans 2009	22
3.4.1	Erschließungslücken vor 2009	22
3.4.2	Erschließungslücken zwischen 08:00 und 12:00 Uhr	23
3.4.3	Zeitliche Erreichbarkeit	23
3.4.4	Bedienungshäufigkeit	23
3.5	Nachfrage im Jedermannverkehr (einschließlich Rufbusverkehr) ...	24
3.6	Nachfrage im Schülerverkehr	25
4	Anforderungsprofil	26
4.1	Grundlagen	26
4.2	Merkmale der ÖPNV-Qualität (quantitative Festlegungen)	28
4.2.1	Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen	28
4.2.2	Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete	29
4.2.3	Bedienungshäufigkeit	29
4.2.4	Bedienungsstandards im Schülerverkehr	29
4.2.5	Umsteigehäufigkeit	30
4.2.6	Marktgerechte Angebotsdifferenzierung	30

4.3	Qualitätsstandards als Mindestanforderung	31
4.3.1	Personal	31
4.3.2	Fahrzeuge	32
4.3.3	Ausstattung der Haltestellen	33
4.3.4	Stand der Barrierefreiheit	34
4.3.5	Pünktlichkeit und Anschlusssicherung	35
4.3.6	Sicherheit	35
4.3.7	Service / Sauberkeit	36
4.3.8	Marketing	38
4.3.9	Beachtung von Gender-Aspekten	38
5	Maßnahmenentwicklung.....	40
5.1	Beschreibung des zukünftigen ÖSPV-Angebotes	40
5.1.1	Hauptlinien	41
5.1.2	Schülerbeförderung	42
5.1.3	Rufbusangebot	43
5.1.4	City-Rufbus Salzwedel und Gardelegen	43
5.1.5	KitaMobil	44
5.2	Prüfungen weiterer Maßnahmen im Zuge der Umsetzung des aktuellen Nahverkehrsplans.....	44
5.2.1	Bedienung auch kleinerer Siedlungen	44
5.2.2	Abstimmung von ÖPNV und Versorgungseinrichtungen	45
5.2.3	Prüfung alternativer Antriebe als Beitrag zum Klimaschutz	45
5.2.4	Einsatz von Bürgerbussen	45
5.2.5	Tarife	45
5.2.6	Information	46
6	Direktvergabe als öffentlicher Dienstleistungsauftrag (öDA)	47
6.1	Aufgabenträgerschaft und Organisation.....	47
6.2	Integrationsmerkmale der ÖPNV-Angebote für die gemeinsame Vergabe.....	48
7	Verkehrskooperation/Verkehrsverbund	51
8	Finanzierung und Investitionen im ÖSPV.....	51
9	Abkürzungsverzeichnis	54

10	Anhang.....	55
10.1	Anlage: Karte des Busliniennetzes im Altmarkkreis Salzwedel	56
10.2	Anlage: Verzeichnis aller ÖSPV-Linien im Altmarkkreis Salzwedel	57
10.3	Anlage: Bedienstandards für den Schülerverkehr im Altmarkkreis Salzwedel	59
10.4	Anlage: Qualitätskriterien und Grundsätze auf den Linien des ÖPNV Landesnetzes	60
10.5	Anlage: Anforderungskriterien für die Fahrzeugaußengestaltung der Busse im Altmarkkreis Salzwedel	63
10.6	Anlage : Allgemeine Haltestellenstandards für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel.....	74
10.7	Anlage: Anforderungskriterien Außengestaltung Buswartehallen....	81

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Vergleich Einwohnerentwicklung 2008-2014 - prognostiziert und real	13
Tabelle 2:	Entwicklung des Motorisierungsgrads seit 2010	15
Tabelle 3:	Schienenhaltepunkte im Altmarkkreis Salzwedel	21
Tabelle 4:	Erschließungsqualität: Stetige Erschließungslücken aus NVP 2009-2014	22
Tabelle 5:	Behebung der Mängel in der Bedienungshäufigkeit aus dem NVP 2009-2014	23
Tabelle 6:	Entwicklung der Fahrgastzahlen im Jedermannverkehr 2009-2015 (einschließlich Rufbus)	24
Tabelle 7:	Entwicklung der Fahrgastzahlen im Rufbusverkehr im Altmarkkreis Salzwedel	24
Tabelle 8:	Einteilung der Merkmale zur angestrebten ÖPNV-Qualität	28
Tabelle 9:	Mindestanforderung maximale Umsteigehäufigkeit	30
Tabelle 10:	Ausstattungsmerkmale Fahrzeuge	33
Tabelle 11:	Finanzielle Planungen des Altmarkkreises Salzwedel zur Sicherung des ÖSPV (Stand 10/2015)	53
Tabelle 12:	Bedienungsgrundsätze im Schülerverkehr	59

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Zentrale Orte im Altmarkkreis Salzwedel	12
Abbildung 2:	Prognose 2008-2025 Bevölkerung und Altersgruppen	14
Abbildung 3:	Altmarkkreis Salzwedel Schulstandorte Schuljahr 2015/16	16
Abbildung 4:	Schülerzahlen der allgemeinbildenden Schulen - Entwicklung (2011/12-2015/16) und Prognose (2016/17-2025/26) im Altmarkkreis Salzwedel	17
Abbildung 5:	Schülerzahlen der allgemeinbildenden Schulen - Entwicklung (2011/12-2015/16) und Prognose (2016/17-2025/26) im Altmarkkreis Salzwedel nach einzelnen Schularten	18
Abbildung 6:	Achsenkonzept	20
Abbildung 7:	Vergleich Schüler / Inhaber einer Sammel-Schülerzeitkarte Schuljahr 2015/16 ohne Fahrschüler zu den freien Schulen	25
Abbildung 8:	Karte des Busliniennetzes im Altmarkkreis Salzwedel	56

1 Einführung

Gegenwärtig gültig ist der Nahverkehrsplan 2009–2014 des Altmarkkreises Salzwedel, der mit Beschluss des Kreistages vom 12.05.2014 unbefristet verlängert wurde. Mit dem vorliegenden Exemplar wird der Nahverkehrsplan und somit das ÖPNV-Angebot für den Altmarkkreis Salzwedel fortgeschrieben. Der Nahverkehrsplan soll gültig sein, bis der Kreis eine neue Fortschreibung beschließt oder Teile des Nahverkehrsplans ändert.

Das seit Inkrafttreten des bisherigen Nahverkehrsplans eingeführte neue Konzept des ÖPNV, ein Mix aus Hauptlinien, Rufbusbedienung im Flächenbetrieb und Schülerbeförderung hat sich als sehr zielführend und angepasst an die Raumstruktur des Altmarkkreises Salzwedel erwiesen.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes kann auf das bisher Erreichte aufbauen. Ziel der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist es, zwischenzeitliche Veränderungen einzuarbeiten und als aktualisierte fundierte Grundlage für die Betrauung der Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH (PVGS mbH) mit den Verkehrsleistungen zu dienen.

Kern des Nahverkehrsplanes ist damit auch weiterhin das **Anforderungsprofil**. Hier wird der gewünschte Standard des ÖPNV-Angebotes festgelegt.

Die **Bestandsdaten** – Siedlungsstruktur, Demographie, Verkehrsangebot, Verkehrsnachfrage – werden hierfür fortgeschrieben. Auf eine Mängelanalyse kann verzichtet werden, da der Nahverkehrsplan dazu dienen soll, das bewährte System fortzuführen und sich die Offenheit zu erhalten, im Einzelfall auf Änderungsbedarf zu reagieren. Die im Nahverkehrsplan 2009-2014 festgestellten Mängel, dass viele Orte außerhalb der Zeiten der Schülerbeförderung vom ÖPNV nicht bedient werden, wurden durch das Rufbusangebot behoben. Dadurch haben Einwohner auch ohne Pkw nun die Möglichkeit, zu den Versorgungszentren zu gelangen, um Einkäufe, Arztbesuche oder andere Erledigungen zu realisieren.

Die durchgängige Taktung des Angebots, die Verlässlichkeit und die Erreichbarkeit auch entfernter gelegener Versorgungszentren mit wenigen Umstiegen führten dazu, dass das ÖPNV-Angebot wesentlich attraktiver wurde. Nach einer anfänglichen Eingewöhnungszeit, stiegen die Fahrgastzahlen im Jedermannverkehr deutlich an.

Somit hat das Konzept positive Wirkung für die ganze Bevölkerung und leistet damit auch einen Beitrag, den Bevölkerungsrückgang in den kleinen Orten abzumildern.

2 Rahmenvorgaben

Die rechtlichen Rahmenvorgaben setzen sich zusammen aus Landesrecht, Bundesrecht und EU-Recht.

2.1 Europäischer Rechtsrahmen

Am 3. Dezember 2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (im Folgenden VO 1370/2007) in Kraft getreten. Zweck der VO 1370/2007 ist, gemeinschaftsweit einheitlich festzulegen, welche Maßnahmen die zuständigen Behörden ergreifen können, um im Interesse des Gemeinwohls Verkehrsdienste im ÖPNV sicherzustellen. Hierzu legt die VO 1370/2007 die Bedingungen fest, unter denen die zuständigen Behörden den Betreibern Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewähren können. Solche Ausgleichsleistungen und/oder ausschließlichen Rechte dürfen in der Regel nur durch einen zwischen der zuständigen Behörde und dem Verkehrsunternehmen geschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gewährt werden. Nach den Vergaberegeln der VO 1370/2007 werden öffentliche Dienstleistungsaufträge in der Regel im Wege eines wettbewerblichen Verfahrens vergeben. Neben der wettbewerblichen Vergabe sieht die Verordnung auch Möglichkeiten für Direktvergaben vor. Die VO 1370/2007 normiert ferner beihilfenrechtliche Anforderungen an die Ermittlung der Ausgleichsleistung und Vorgaben zum Inhalt öffentlicher Dienstleistungsaufträge.

Der fortgeschriebene Nahverkehrsplan des Altmarkkreises Salzwedel bildet für künftige öffentliche Dienstleistungsaufträge eine wichtige Grundlage. Im Dienstleistungsauftrag ist jeweils festzulegen, wie die Vorgaben des Nahverkehrsplans umzusetzen sind.

2.2 Bundesrecht

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde zum 1. Januar 2013 grundlegend überarbeitet, um die EU-Verordnung EU VO 1370/2007 im nationalen Recht zu berücksichtigen.

Der Nahverkehrsplan wurde dabei in seiner Funktion gestärkt. § 8 PBefG wurde neu gefasst und legt fest, dass der Aufgabenträger für den ÖPNV für die Aufstellung des Nahverkehrsplans zuständig ist: „Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig“. (§ 8 Abs.3 Satz 1 PBefG).

Hierfür soll der Aufgabenträger „Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan“ definieren.

Darüber hinaus ist die Barrierefreiheit ein wichtiger Aspekt, hier werden weitreichende konkrete Anforderungen an den Nahverkehrsplan gestellt:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ (§ 8 Abs. 3 PBefG).

Zur Beteiligung an der Erstellung am Nahverkehrsplan wird Folgendes ausgesagt:

„Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen“ (§ 8 Abs. 3 PBefG). Dies wurde bei dieser Fortschreibung dahingehend berücksichtigt, dass die PVGS mbH in der Arbeitsgruppe zum Nahverkehrsplan eingebunden wurde.

Die rechtliche Wirkung des Nahverkehrsplans ist in § 8 Abs. 3a PBefG definiert, in dem die Berücksichtigung des Nahverkehrsplans bei den Vergabeverfahren von Liniengenehmigungen festgelegt ist: „Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen“. Hierdurch ist die Funktion des Nahverkehrsplans gegenüber dem PBefG in der alten Fassung deutlich gestärkt, da die Berücksichtigung durch die Genehmigungsbehörde bisher eine „Kann-Bestimmung“ war. Ergänzt wird dies durch § 3 PBefG: „Werden im öffentlichen Personennahverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung beziehen, so ist die Auswahl des Unternehmers danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedienung anbietet. Hierbei sind insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 zu berücksichtigen.“ (§ 13 Abs. 2a PBefG). Einer Vereinbarung über eine gemeinwirtschaftliche Leistung, nach Ausschreibung oder nach Direktvergabe, geht eine Vorinformation voraus (§ 8a Abs. 2 PBefG). In dieser Vorinformation legt der Aufgabenträger fest, welche Standards für den Verkehr gelten sollen und von dem Unternehmen für eigenwirtschaftliche Verkehre zuzusichern sind. Dabei können und sollen sich die Standards aus dem Nahverkehrsplan entwickeln, eine direkte Rechtspflicht besteht nicht.

§ 13 Abs. 2 Nr. 3d PBefG bestimmt, dass eine Liniengenehmigung nicht erteilt werden darf, „wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.“

Die wesentlichen Anforderungen wie Linienweg, Haltestellen, Bedienungshäufigkeit, Bedienungszeiten, Anschlusssicherung und Barrierefreiheit sollten im Nahverkehrsplan enthalten sein.

Hierdurch wird jedoch auch deutlich, dass sich der Nahverkehrsplan in seiner rechtlichen Wirksamkeit ausschließlich auf die Vergabe und damit letztlich auf die Umsetzung durch die Verkehrsunternehmen beschränkt. Alle übrigen Festlegungen (zum Beispiel Haltestellenausbau, Straßenbauliche Maßnahmen für den ÖPNV) sind zwar sinnvoller Bestandteil des Nahverkehrsplans im Sinne eines gut funktionierenden ÖPNV, wirken jedoch nicht direkt bindend.

Darüber hinaus sind die Bundesgesetze „Behindertengleichstellungsgesetz“ und „Schwerbehindertengesetz“ zu berücksichtigen.

2.3 Landesrecht Sachsen-Anhalt

Grundlage für die Erstellung der Nahverkehrspläne in Sachsen-Anhalt ist zunächst das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) vom 31. Juli 2012.

Nach § 6 Abs.2 soll der Nahverkehrsplan insbesondere Darstellungen enthalten zu

- „1. den verkehrspolitischen Grundsätzen und Zielen des Aufgabenträgers,
2. der siedlungsstrukturellen Entwicklung und der sich daraus ergebenden Potentiale für den öffentlichen Personennahverkehr,
3. dem bestehenden und geplanten Netz des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich Linienbündel,
4. den geplanten Maßnahmen zur weiteren Ausgestaltung des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen einzelner Kundengruppen,
5. der Investitions- und Finanzierungsplanung unter Berücksichtigung der Mittelzuweisungen nach § 8 und
6. den Anforderungen an das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich möglicher flexibler Bedienformen und Bürgerbusangebote als Grundlage für die Vergabe von Verkehrsleistungen und für die Erteilung von Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz.“

Zu den weiteren rechtlichen Rahmenbedingungen des Landes zählen außerdem der ÖPNV-Plan 2010-2015/2025, das Landesplanungsgesetz LSA, der Landesentwicklungsplan LSA, die VO über den Landesentwicklungsplan LSA, das Straßengesetz LSA, der Landesverkehrswegeplan – Teil Straße sowie regionale Rahmenbedingungen wie der Regionale Entwicklungsplan Altmark und das ILEK Altmark 2015-2020.

3 Bestandsaufnahme

3.1 Planungsgrundlagen und Siedlungsstruktur

Der Altmarkkreis Salzwedel liegt im Nordwesten des Landes Sachsen-Anhalt. Der ländlich geprägte Flächenkreis gliedert sich auf einer Fläche von rund 2.292 km² in fünf Einheitsgemeinden und eine Verbandsgemeinde in denen 85.872 Einwohner leben. Die Siedlungsdichte beträgt damit ca. 37 Einwohner/km².

Ein wesentlicher Faktor für die Planung ist neben der räumlichen Gliederung die zu erwartende Bevölkerungsentwicklung sowie die Veränderungen der Altersstruktur, der Anteil der Erwerbstätigen und Schüler sowie der Motorisierungsgrad, die einen ausschlaggebenden Einfluss auf die Verkehrsnachfrage haben.

3.1.1 Zentralörtliche Gliederung

Die zentralörtliche Gliederung dient als eine Grundlage für die Einstufung von Verkehrsbeziehungen zwischen zwei Orten. Die Gewährleistung der Erreichbarkeit von Versorgungszentren ist eine wichtige Aufgabe des ÖPNV. Daher wird die Einteilung der Städte und Gemeinden in das zentralörtliche Gefüge hier beschrieben.

Das dreigliedrige System bestehend aus Oberzentrum, Mittelzentrum und Grundzentrum, wird im Altmarkkreis Salzwedel erweitert durch Grundzentren mit Teilfunktion eines Mittelzentrums. Gegenüber dem Nahverkehrsplan 2009-2014 sind hier Veränderungen vorgenommen worden.

► **Oberzentren (Deckung des spezialisierten höheren Bedarfs):**

- Berlin
- Magdeburg
- Wolfsburg
- Hansestadt Stendal (Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums)

► **Mittelzentrum (Deckung des gehobenen Bedarfs):**

- Hansestadt Salzwedel

► **Grundzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums:**

- Hansestadt Gardelegen

► **Grundzentren (Versorgung im Nahbereich, täglicher Bedarf):**

- Arendsee
- Beetzendorf
- Kalbe/Milde
- Klötze
- Mieste

- Brunau/Fleetmark (Teilung grundzentraler Aufgaben)
- Dähre/Diesdorf (Teilung grundzentraler Aufgaben)

Die Hansestadt Stendal ist Kreisstadt des Landkreises Stendal, der östlich an den Altmarkkreis Salzwedel angrenzt.

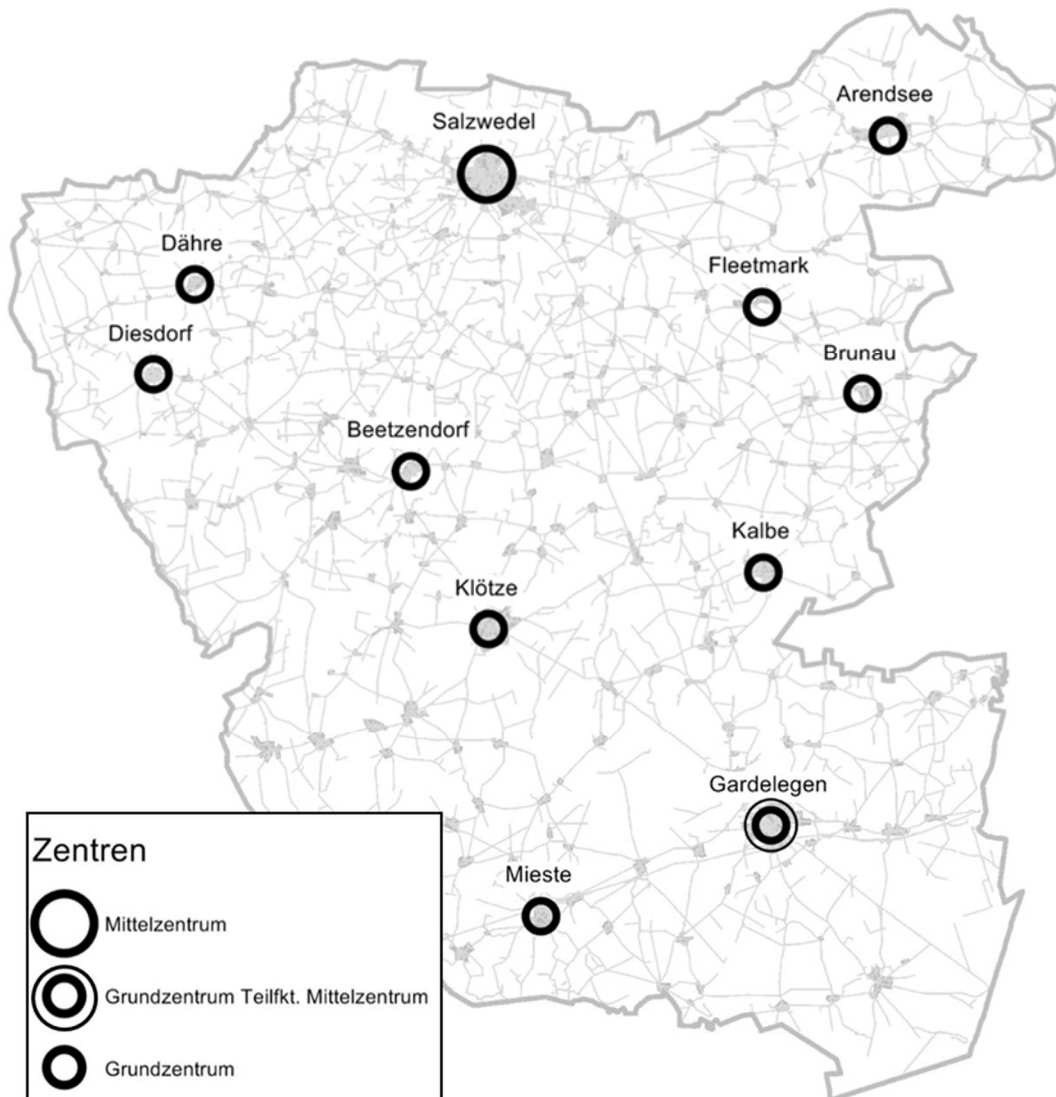


Abbildung 1: Zentrale Orte im Altmarkkreis Salzwedel ¹

¹ Ergänzung des Regionalen Entwicklungsplans Altmark 2005 (REP Altmark 2005) um den sachlichen Teilplan „Regionalstrategie Daseinsvorsorge und Entwicklung der Siedlungsstruktur“ Stand: 2016

3.1.2 Strukturdaten - Einwohner und Einwohnerentwicklung

Im Nahverkehrsplan 2009-2014 wurde angesichts der damals aktuellen Prognosen davon ausgegangen, dass die Bevölkerung im Altmarkkreis Salzwedel zwischen den Jahren 2006 und 2020 um etwa 18 % zurückgehen würde, von circa 97.000 Einwohnern auf circa 79.000 Einwohner. Das bedeutet einen jährlichen mittleren Rückgang von ca. 1.300 Einwohnern (1,3%).

Am 31.12.2015 betrug die Einwohnerzahl im Kreis 87.113². Somit verläuft die Entwicklung geringfügig positiver als erwartet.

Bezogen auf die einzelnen Gemeinden verläuft die Entwicklung gegenüber den Prognosen jedoch unterschiedlich. In den meisten Gemeinden verlief der Rückgang weniger stark als prognostiziert, nur in wenigen war er etwas größer als in der Prognose erwartet wurde (Jübar, Rohrberg und Wallstawe).

Gemeinde	Rückgang 2008 - 2014 prognostiziert	Rückgang 2008 - 2014 real
Apenburg-Winterfeld	5,2%	4,0%
Arendsee	8,3%	7,7%
Beetzendorf	7,2%	4,7%
Dähre	7,5%	5,7%
Diesdorf	8,5%	4,8%
Gardelegen	7,7%	5,5%
Jübar	6,3%	9,0%
Kalbe Milde	8,4%	8,1%
Klötze	8,1%	7,5%
Kuhfelde	7,3%	7,2%
Rohrberg	7,5%	9,7%
Salzwedel	6,9%	5,7%
Wallstawe	9,3%	12,0%

Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2008-2025; Einwohnerzahlen 2014

Tabelle 1: Vergleich Einwohnerentwicklung 2008-2014 - prognostiziert und real

Die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung des statistischen Landesamtes bezogen auf die Gesamtbevölkerung und die Altersgruppen ist in Abbildung 2 dargestellt. Wie dargestellt, ist die Entwicklung bis 2014 weniger negativ verlaufen als in der aus 2008 stammenden Prognose dargestellt, daher kann auch für die nächsten Jahre davon ausgegangen werden, dass der Bevölkerungsrückgang insgesamt weniger stark ausfällt.

² Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt; Internetabruf Daten und Fakten

Altmarkkreis Salzwedel Voraussichtliche Bevölkerungsveränderung bis zum Jahr 2025

Merkmal		
Bevölkerung 2008	Personen	91 922
Bevölkerung 2025	Personen	72 363
Bevölkerungsveränderung	%	-21,3
Bevölkerungsveränderung	Personen	-19 559
Bevölkerungsbewegungen von 2008 bis 2025		
Wanderungssaldo	Personen	-8 531
Geburtenüberschuss/ defizit	Personen	-11 027
Lebendgeborene	Personen	8 478
Gestorbene	Personen	19 505

Altmarkkreis Salzwedel Anteil ausgewählter Altersgruppen an Bevölkerung insgesamt

Merkmal		2008	2025
Unter 20 jährige	%	16,7	15,1
20 bis unter 65 jährige	%	61,5	53,1
65 und älter	%	21,8	31,8
Nichterwerbsfähige an Erwerbsfähigen (unter 20 und 65 und älter) an (20 bis unter 65)	%	62,5	88,4

Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt - 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2008 bis 2025³

Abbildung 2: Prognose 2008-2025 Bevölkerung und Altersgruppen

Die Entwicklung in den Jahren 2014 und 2015 zeigt zwar weiterhin ein Geburtendefizit und damit verbunden auch einen Rückgang der Schülerzahlen, jedoch weist der Altmarkkreis Salzwedel seit 2014 einen positiven Wanderungssaldo auf. Ende 2015 lebten 1.042 Personen mehr im Altmarkkreis Salzwedel als Ende 2014.⁴

³ Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt: <http://www.statistik.sachsen-anhalt.de/bevoelkerung/prognose/index.html>, Abruf am 06.06.2016

⁴ Altmarkkreis Salzwedel 8. Verwaltungsbericht - Jahresrückblick 2015, S. 28

3.1.3 Beschäftigungsstruktur

Pendlerzahlen

Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit⁵ pendelten im Juni 2013 13.870 Personen, das sind 39,6 Prozent aller im Altmarkkreis wohnenden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, in einen anderen Landkreis oder in ein anderes Bundesland. Diese Quote hat sich seit 2007 kaum verändert. 53 % der Auspendler (7.468 Personen) pendeln nach Niedersachsen, vor allem nach Wolfsburg.

Die Zahl der Einpendler in den Altmarkkreis Salzwedel ist leicht rückläufig. Etwa 20 % der Beschäftigten im Altmarkkreis Salzwedel sind Einpendler, 2013 waren dies etwa 5.500 Personen.

Arbeitslosenquote⁶

Die Arbeitslosenquote lag im Altmarkkreis Salzwedel im Dezember 2015 bei 8,3 % und damit unter dem Landeswert von 9,9 %. Die Zahl der arbeitslosen Personen sank von 2012 mit durchschnittlich 4.727 auf 3.941 im Jahr 2015.

3.1.4 Motorisierung

Die Motorisierung im Altmarkkreis Salzwedel weist auf eine hohe Pkw-Verfügbarkeit hin. Der Rückgang an Pkw in den Jahren zwischen 2010 und 2015 (siehe Tabelle 2) ist mit dem Rückgang der Gesamtbevölkerung zu erklären, insgesamt ist die Motorisierung hoch.

Spalte	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pkw [Anz.]	51.577	49.854	49.755	49.630	49.701	49.549
Bevölkerung (je 31.12.)	89.512	88.438	86.878	86.312	86.071	87.113
Motorisierung [Pkw pro 1000 EW]	576	564	573	575	577	569

Quelle: Zahlen aus Altmarkkreis Salzwedel 8. Verwaltungsbericht - Jahresrückblick 2015, S. 27 / S. 48, Motorisierung eigene Berechnung PTV

Tabelle 2: Entwicklung des Motorisierungsgrads seit 2010

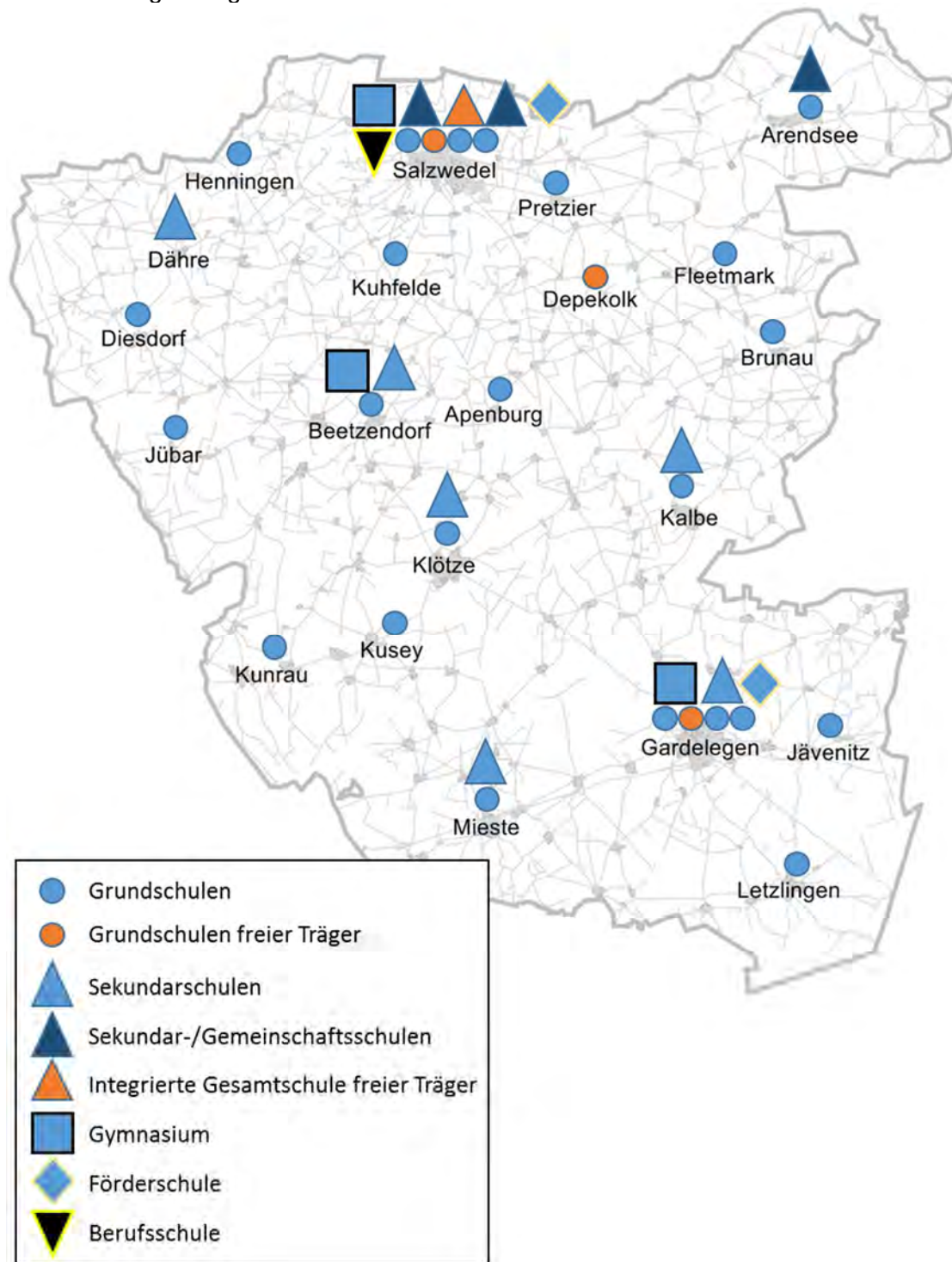
⁵ Bundesagentur für Arbeit, <https://www.arbeitsagentur.de/web/content/DE/Detail/index.htm?dfContentId=L6019022DSTBAI672369>, Abruf am 06.06.2016

⁶ Altmarkkreis Salzwedel 8. Verwaltungsbericht - Jahresrückblick 2015, S. 59

3.1.5 Schulstandorte und Schülerzahlen

Schulstandorte

Die Schulstandorte im Schuljahr 2015/2016 des Altmarkkreises Salzwedel sind in folgender Abbildung 3 dargestellt.

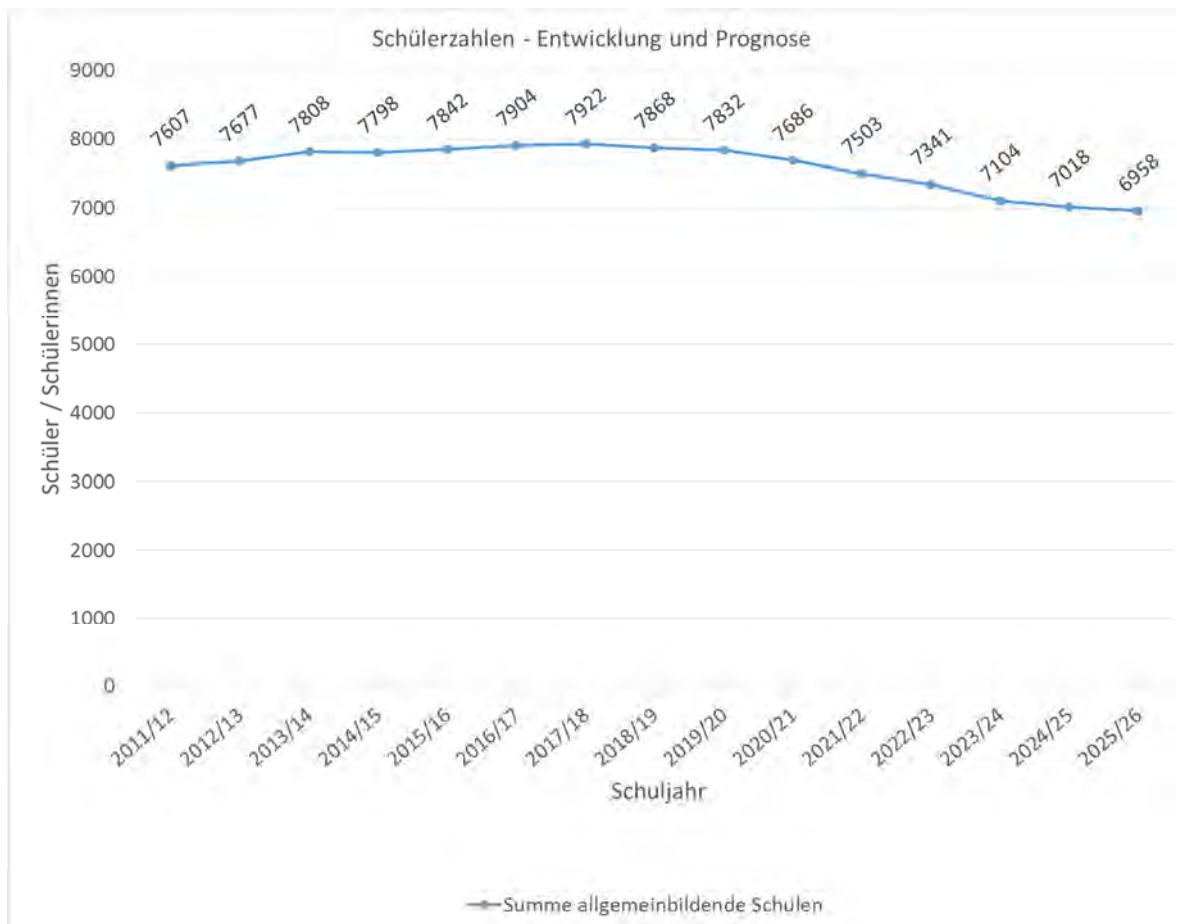


Quelle: Altmarkkreis Salzwedel

Abbildung 3: Altmarkkreis Salzwedel Schulstandorte Schuljahr 2015/16

Entwicklung und Prognose der Schülerzahlen

Die Schülerzahlen nehmen bis 2017/18 noch geringfügig zu, danach ist mit einem verstärkten Rückgang zu rechnen. Die Entwicklung und Prognose der Gesamtschülerzahl ist in Abbildung 4 dargestellt.

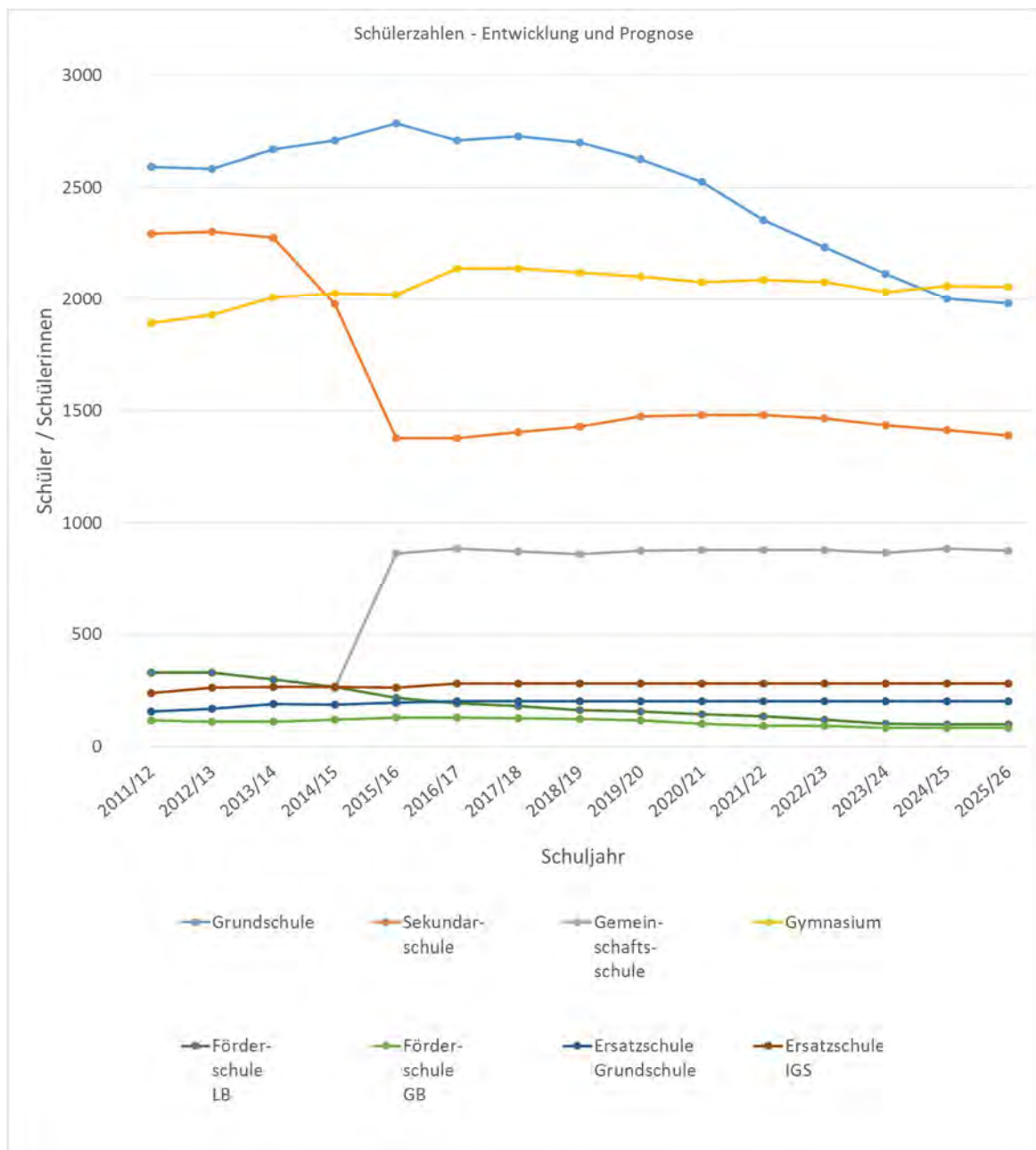


Quelle: Altmarkkreis Salzwedel

Abbildung 4: Schülerzahlen der allgemeinbildenden Schulen - Entwicklung (2011/12-2015/16) und Prognose (2016/17-2025/26) im Altmarkkreis Salzwedel

Bezogen auf die einzelnen Schularten ist die Entwicklung und Prognose in Abbildung 5 dargestellt. Hier zeigt sich der zu erwartende stärkere Rückgang insbesondere bei den Grundschulern.

Bei den übrigen Schularten ist mit noch einer relativ konstanten Entwicklung zu rechnen. Drei Sekundarschulen wandeln sich seit dem Schuljahr 2014/15 beziehungsweise 2015/16 in eine Gemeinschaftsschule aufwachsend um.



Quelle: Altmarkkreis Salzwedel

Abbildung 5: Schülerzahlen der allgemeinbildenden Schulen - Entwicklung (2011/12-2015/16) und Prognose (2016/17-2025/26) im Altmarkkreis Salzwedel nach einzelnen Schularten

3.2 Raumspezifische Strukturierung der Verkehrsrelationen

Der Aufgabenträger hat das Ziel, für alle Städte und Gemeinden ein an der Struktur orientiertes ausgewogenes und finanzierbares ÖPNV-Angebot zu sichern.

Die Angebotsgestaltung muss sich daher an der Raumstruktur orientieren, die gerade in Räumen mit sehr geringer Siedlungsdichte angepasst sein muss, um wirtschaftlich tragfähig zu sein und um der Daseinsvorsorge zu genügen.

Ziel muss es deshalb sein, ein anspruchsvolles, ausgewogenes und dauerhaft finanzierbares ÖPNV-Angebot zu organisieren und durchzuführen. Dafür wurde im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans 2009-2014 ein völlig neu strukturiertes System eingeführt, das auf drei grundlegenden Säulen basiert.

Es wurde eine neue Linienstruktur im Altmarkkreis Salzwedel aufgebaut mit Hauptlinien, Schülerverkehr und Rufbus in der Fläche.

Der Schülerverkehr übernimmt Fahrten im Gesamtkonzept, die speziell auf die Bedürfnisse der Schülerbeförderung abgestimmt sind.

Die Im Nahverkehrsplan 2009-2014 eingeführte Raumgliederung und Achsenkonzepte können daher im Wesentlichen beibehalten werden. Es orientiert sich am Gefüge der zentralen Orte und einer hierarchischen Gliederung der eingesetzten Systeme.

Der ÖPNV im Landkreis wird auch in Zukunft auf der Grundlage des folgenden Achsenkonzeptes organisiert:

➤ Achse 1:

- Relationen zwischen dem Mittelzentrum und den zugehörigen Oberzentren (außerhalb des Altmarkkreises Salzwedel) mit gleichzeitig hoher Gesamtverkehrsnachfrage

➤ Achse 2:

- Relationen zwischen den beiden Mittelzentren Salzwedel und Stendal (mit Teilfunktion eines Oberzentrums)

➤ Verbindung:

- Anschluss der Grundzentren an das ÖPNV-Netz und Verbindung mit dem Mittelzentrum

➤ Verflechtung:

- Relationen zwischen allen sonstigen Gemeinden beziehungsweise deren Ortsteilen und dem zugehörigen Grundzentrum, wo eine Bedienung mit vertretbarem Aufwand sinnvoll ist.

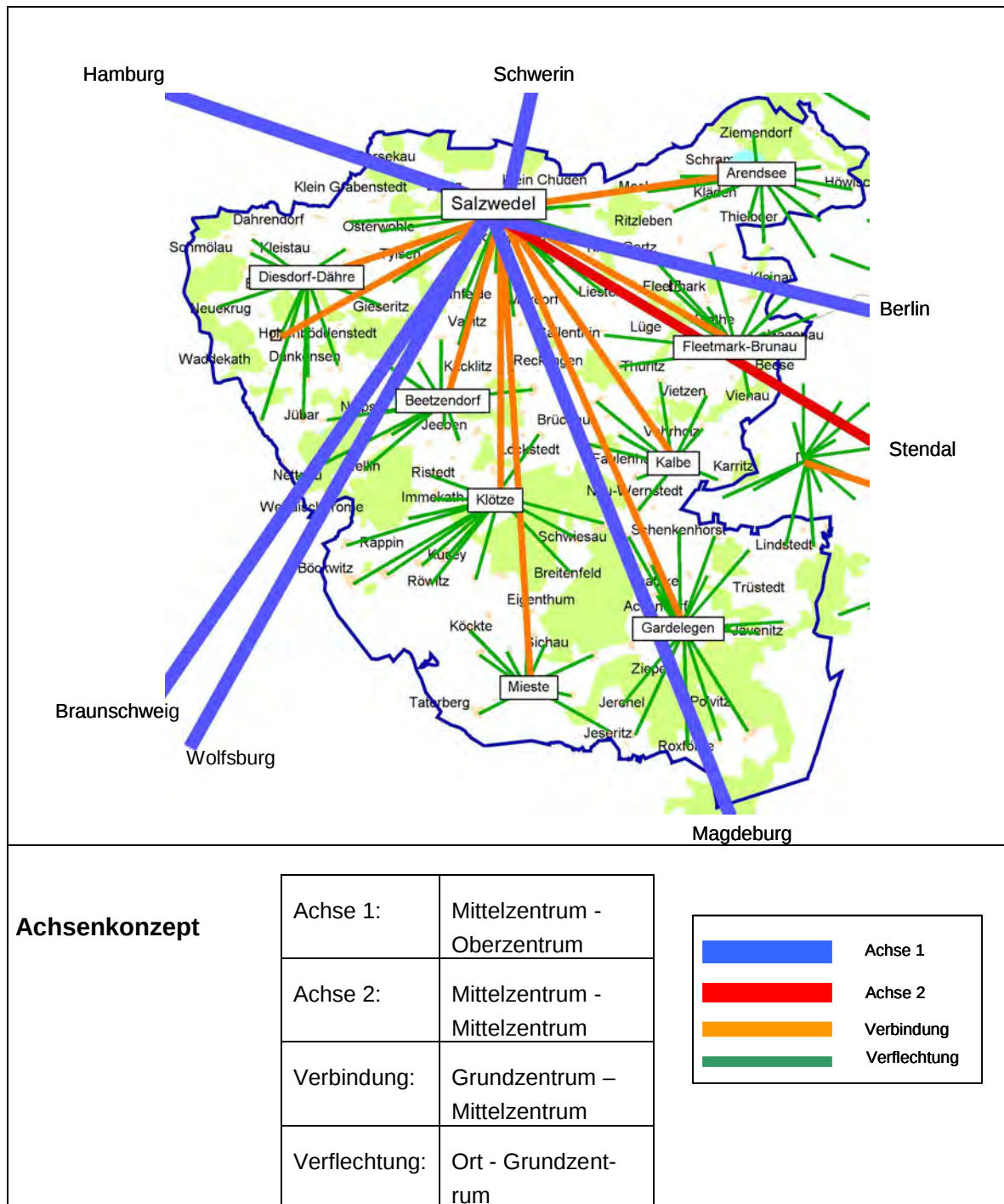


Abbildung 6: Achsenkonzept

3.3 Verkehrsangebot im ÖPNV

Das Verkehrsangebot im ÖPNV wurde im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans umgestellt. Ziel war eine hierarchische Gliederung, die auf getakteten Bus- und SPNV-Linien des Hauptnetzes aufbaut. Die bis dahin in den übrigen Räumen am Schülerverkehr orientierten und ansonsten historisch gewachsene Bedienung wurde auf ein Rufbus-system umgestellt, ergänzt um den Schülerverkehr, der weiterhin den Einsatz von Linienbussen erfordert.

Das Rufbussystem in Verbindung mit den Hauptlinien ermöglichte auch in den dünn besiedelten Räumen mit verstreuten kleinen Siedlungen eine Bedienung für die Einwohner im 120-Minuten-Takt mit klarem Anschluss an die getakteten landesbedeutsamen und regionalen Hauptbuslinien oder den SPNV, so dass sowohl das nächste Zentrum und andere Zentren, aber auch die Orte in der eigenen Nachbarschaft alle zwei Stunden erreichbar sind.

Das derzeitige ÖPNV-Angebot im Altmarkkreis Salzwedel gliedert sich in den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), für den die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) im Auftrag des Landes die Aufgabenträgerschaft wahrnimmt, und in den Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) mit den Bestandteilen Hauptlinien, Schülerverkehr und Rufbusse. Für den ÖSPV mit den ausschließlich im Landkreis verkehrenden Buslinien trägt der Altmarkkreis Salzwedel als Aufgabenträger die Verantwortung.

Der SPNV, dessen Netzlänge im Kreisgebiet etwa 50 Kilometer beträgt, wird auf zwei Achsen abgewickelt:

- Uelzen – Salzwedel – Stendal
- Wolfsburg – Oebisfelde – Gardelegen – Stendal

Folgende Orte werden von den Zügen des SPNV angefahren:

Ort	IRE	RE	RB
Salzwedel	✓	✓	✓
Pretzier			✓
Fleetmark			✓
Brunau-Packebusch			✓
Jävenitz			✓
Gardelegen			✓
Solpke			✓
Mieste			✓
Miesterhorst			✓

Tabelle 3: Schienenhaltepunkte im Altmarkkreis Salzwedel

Dieses Angebot ist auch in Zukunft beizubehalten. Eine Reaktivierung von weiteren Bahnstrecken unter Regie des Altmarkkreises Salzwedel ist nicht vorgesehen, da für die SPNV-Linien leistungsstarke Buslinien im Bahn-Bus-Landesnetz eingerichtet wurden. Sollten durch das Land Sachsen-Anhalt als SPNV-Aufgabenträger Aktivitäten zur Reaktivierung von SPNV-Strecken im Altmarkkreis Salzwedel ausgelöst werden, wird der Landkreis dies konstruktiv begleiten.

Die Buslinien und Rufbuslinien, die von der Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH (PVGS mbH) betrieben werden, bedienen derzeit 329 Orte, darin enthalten sind alle Orte mit einer Mindesteinwohnerzahl von 50 Einwohnern.

Das Liniennetz ist in den Anlagen 10.1 (Karte) und 10.2 (Verzeichnis der Linien) dargestellt.

Als deutliche Verbesserung gegenüber den Analysen zum Nahverkehrsplan 2009-2014 ist zu erkennen, dass auch in den nachfrageschwachen Zeiten in den dünn besiedelten Räumen ein Angebot vorhanden ist.

3.4 Behobene Mängel im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans 2009

3.4.1 Erschließungslücken vor 2009

Im Nahverkehrsplan 2009-2014 wurde festgestellt, dass acht Orte nicht an den ÖPNV angebunden sind, die zumeist jedoch weniger als 50 Einwohner aufwiesen. Der Ort Vitzke mit damals 84 Einwohnern war der einzige nicht erschlossene Ort mit mehr als 50 Einwohnern.

Gemeinde/Ortsteil	Einwohner 2006	Behebung des Mangels 2015, Bedienung	
		durch Linie	in Rufbusfläche
Bergmoor	28	803, 804	V
Butterhorst	27	keine Bedienung, aber auch kein Mangel	
Fleetmark (Bereich außerhalb, westlich der Ortslage)	kleine Fläche	mehrere Linien, zusätzliche Haltestelle am Bahnhof ist eingerichtet	E
Neuenstall	21	keine Bedienung, aber auch kein Mangel	
Ortwinkel	30	keine Bedienung, aber auch kein Mangel	
Vitzke	84	109, 119, 300, 310	D
Wohlgemuth	46	keine Bedienung, aber auch kein Mangel	

Tabelle 4: Erschließungsqualität: Stetige Erschließungslücken aus NVP 2009-2014

Das vor 2009 nicht erschlossene Gebiet im nördlichen Bereich der Stadt Salzwedel entlang der Hoyersburger Straße wird inzwischen durch den City-Rufbus erschlossen. Zudem wird die Straße durch die Buslinie 8040, die Salzwedel und Lüchow miteinander verbindet, bedient.

Die auch jetzt noch nicht durch den ÖPNV erschlossenen Ortsteile hatten auch 2016 weniger als 50 Einwohner. Somit ist eine ÖPNV-Anbindung keine vorrangige Aufgabe, aber bei Vorliegen entsprechender Voraussetzungen möglich. Näheres dazu wird in Kapitel 6.1.1 geregelt.

3.4.2 Erschließungslücken zwischen 08:00 und 12:00 Uhr

Am Vormittag, dem Zeitraum für die Grundversorgung (Einkauf, Arztbesuche etc.) wurden vor 2009 62 Orte mit insgesamt 5.300 Einwohnern nicht bedient. Die Mängel wurden komplett behoben, meistens durch die Rufbus-Bedienung im 120-Minuten-Takt, teilweise auch durch die durchgängig getaktete Bedienung der Buslinien.

3.4.3 Zeitliche Erreichbarkeit

Für Hohenböddenstedt und Klein Gischau wurde vor 2009 das zugehörige Grundzentrum nicht innerhalb der geforderten 45 Minuten erreicht. Heute ist die Erreichbarkeit gewährleistet:

- Hohenböddenstedt ⇒ Diesdorf ca. 20 min Beförderungszeit
- Klein Gischau ⇒ Beetzendorf ca. 38 min Beförderungszeit

3.4.4 Bedienungshäufigkeit

Im Altmarkkreis Salzwedel wurden vor 2009 sechs Mängel in der Bedienungshäufigkeit festgestellt, die alle behoben wurden.

In der folgenden Tabelle sind die Mängel und ihre Behebung dargestellt.

Mangel Nr.	von	nach	Achse	Zeitbereich [Uhr]	Fahrtenzahl Soll (NVP 2009)	Fahrtenzahl vor 2009	Fahrtenzahl 2015
1	Mieste	Sachau	Verflechtung Rück	12:00-14:00	1	0	1
2	Kalbe	Cheinitz	Verflechtung Rück	12:00-14:00	1	0	1
3	Stendal	Salzwedel	Achse 2	12:00-14:00	2	1	2
4	Salzwedel	Kalbe	Verbindung Rück	16:30-19:00	1	0	1
5	Salzwedel	Diesdorf	Verbindung Rück	19:00-21:00	1	0	1
6	Salzwedel	Dähre	Verbindung Rück	19:00-21:00	1	0	1
7	Salzwedel	Kalbe	Verbindung Rück	19:00-21:00	1	0	1

Tabelle 5: Behebung der Mängel in der Bedienungshäufigkeit aus dem NVP 2009-2014

3.5 Nachfrage im Jedermannverkehr (einschließlich Rufbusverkehr)

Die Umstellung des ÖPNV-Angebots ab 2008 zog eine deutliche Fahrgaststeigerung nach sich, wie in Tabelle 6 ersichtlich ist.

Jahr	Fahrgäste pro Jahr (ohne Schülerverkehr)
2009	ca. 252.000
2010	ca. 320.000
2011	ca. 339.000
2012	ca. 358.000
2013	ca. 391.000
2014	ca. 401.000
2015	ca. 399.000

Quelle: PVGS mbH, Altmarkkreis Salzwedel

Tabelle 6: Entwicklung der Fahrgastzahlen im Jedermannverkehr 2009-2015 (einschließlich Rufbus)

Die Angebotsumstellung 2008 auf den Rufbusverkehr zog eine Phase der Akzeptanz nach sich. Jedoch konnten die Fahrgastzahlen vor allem in den ersten Jahren gesteigert werden, wie die folgende Tabelle zeigt.

Jahr	Fahrgäste im Rufbusverkehr pro Jahr
2007	ca. 2.880
2008 Start des neuen Fahrplanangebotes	
2009	ca. 40.000
2010	ca. 60.000
2011	ca. 80.000
2012	ca. 84.000
2013	ca. 83.000
2014	ca. 83.000
2015	ca. 79.000

Quelle: PVGS mbH

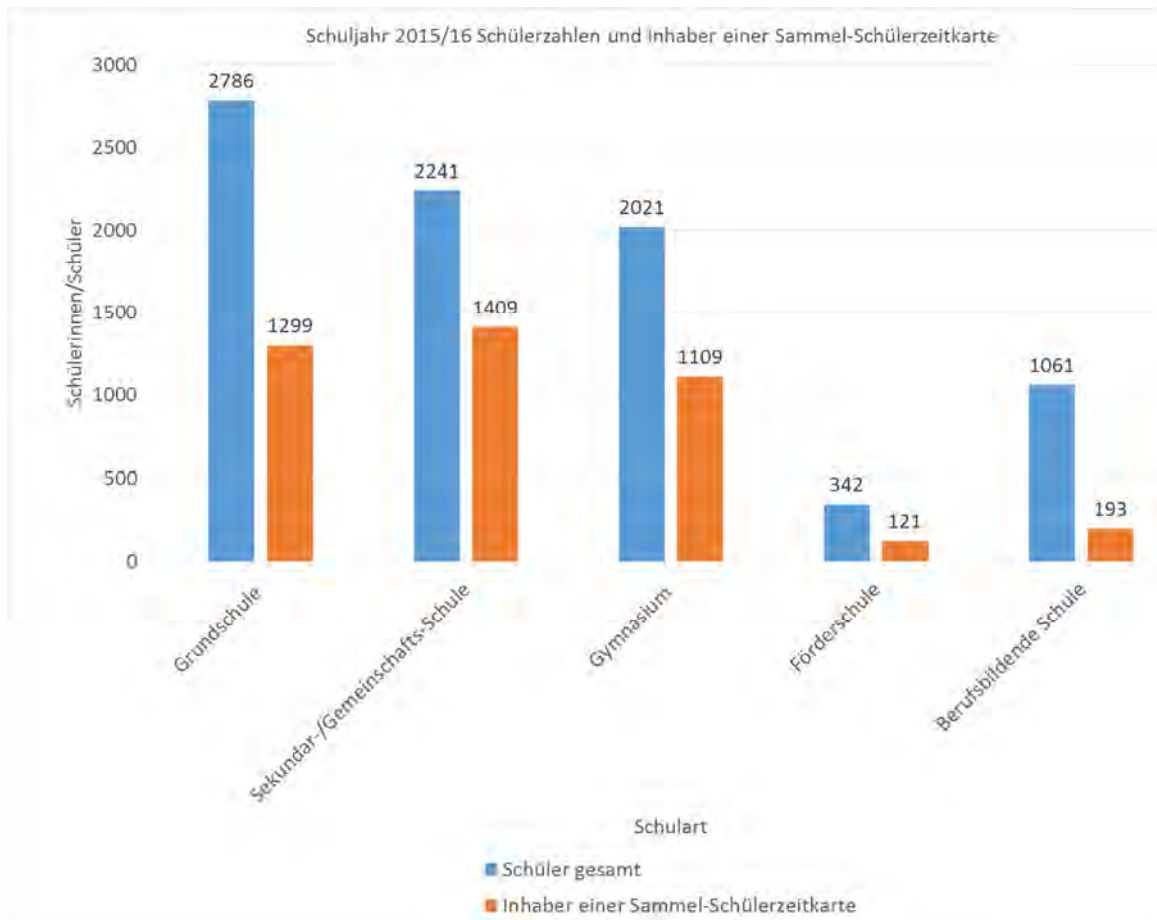
Tabelle 7: Entwicklung der Fahrgastzahlen im Rufbusverkehr im Altmarkkreis Salzwedel

Die Fahrgaststeigerung zeigt, dass das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs sich deutlich verbessert hat, auf die Bedürfnisse der Bevölkerung zugeschnitten ist und eine gute Bekanntheit und Vertrautheit in der Bevölkerung erreicht hat.

3.6 Nachfrage im Schülerverkehr

Von den ca. 8.450 Schülern im Schuljahr 2015/2016 (einschließlich berufsbildender Schulen aber ohne Privatschulen) verfügen ca. 4.130 über eine Sammel-Schülerzeitkarte, also knapp die Hälfte.

Wie sie sich über die einzelnen Schularten verteilen, ist der Abbildung 7 zu entnehmen. Am höchsten ist der Schülerverkehr erwartungsgemäß bei den weiterführenden Schulen (Sekundar-/Gemeinschaftsschulen und Gymnasien), da zu diesen weitere Wege zurückzulegen sind als zur Grundschule.



Quelle: Altmarkkreis Salzwedel / PVGS mbH

Abbildung 7: Vergleich Schüler / Inhaber einer Sammel-Schülerzeitkarte Schuljahr 2015/16 ohne Fahrschüler zu den freien Schulen

4 Anforderungsprofil

4.1 Grundlagen

Mit der Festlegung des Anforderungsprofils als Basis für den Nahverkehrsplan und der damit verbundenen Definition eines Zielzustandes für den ÖPNV wird die Grundlage für das zukünftige Verkehrsangebot geschaffen.

Die Auswahl der Kriterien und der Mindeststandards basiert auf

- Anforderungen aus dem Nahverkehrsplan 2009-2014,
- dem derzeitigen Angebot, das seit Umsetzung des Nahverkehrsplans 2009-2014 sukzessive verbessert und optimiert wurde,
- dem Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt 2010-2015/2025 (zum Beispiel Bahn-Bus-Landesnetz und deren Qualitätsstandards),
- dem integrierten ländlichen Entwicklungskonzept (ILEK) Altmark 2015-2020,
- Erfahrungswerten hinsichtlich Mindestanforderungen in Räumen vergleichbarer Raumstruktur.

Ziel ist die Festlegung einer Rahmenkonzeption ab dem Jahr 2017 zur Bedienungs- und Beförderungsqualität im Altmarkkreis Salzwedel.

Im Anforderungsprofil werden verkehrliche Ziele und Angaben zur angestrebten ÖPNV-Qualität definiert. Dieser Katalog stellt einen verbindlichen Rahmen für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV dar.

Der vorliegende Nahverkehrsplan soll für folgende Qualitätsmerkmale Standards festlegen:

- Linien- und fahrplanmäßige Abstimmung innerhalb des ITF,
- Mindestbedienungshäufigkeit,
- Fahrzeugqualität,
- Gestaltung der ÖPNV-Haltestellen,
- Verknüpfung an Schnittstellen.

Aus dem ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt werden die für den Nahverkehrsplan des Altmarkkreises Salzwedel maßgeblichen Verbindungskategorien abgeleitet. Es sind die Folgenden:

- Mittelzentrum – Oberzentrum (Magdeburg, Wolfsburg, Berlin; Achse 1)
- Mittelzentrum – Mittelzentrum des benachbarten Landkreises Stendal (Achse 2)
- Grundzentrum – zugehöriges Mittelzentrum (Verbindung)
- Stadtverkehre (Verbindung)
- Ortsteil – zugehöriges Grundzentrum (Verflechtung)

Folgende Vorgaben hinsichtlich der geforderten Bedienungsqualität sollen im Altmarkkreis Salzwedel weiterhin als Maßstab gelten:

- Daseinsvorsorge steht im Mittelpunkt,
- das Anforderungsprofil bezieht sich auf die Bedienung mit dem ÖPNV von Orten mit mindestens 50 Einwohnern, hierfür werden jedoch als Prüfauftrag weitergehende Vorgaben aufgenommen (siehe hierzu Kapitel 5.2.1),
- ein Taktschema ist für alle ÖSPV-Systeme (landesbedeutsame Linien, Verbindung, Verflechtung) vorgesehen,
- Bedienungszeiträume für ÖSPV-Systeme werden festgelegt.

Die Vorgaben sind als untere Werte zu verstehen. Unter den Bedingungen des Einwohnerrückgangs in einem dünn besiedelten Flächenlandkreis kann der ÖPNV auch für noch kleinere Siedlungsstrukturen von Bedeutung sein.

Für den Nahverkehrsplan gilt, dass die Mindestanforderungen differenziert nach Räumen und Verkehrszeiten sowie in Abhängigkeit von der Raumstruktur festgelegt werden. Qualitätskriterien müssen operational und damit überprüfbar sein. Funktionale Beschreibungen der Kriterien sind detaillierten Vorgaben vorzuziehen.

Für die einzelnen Merkmale werden Standards definiert, um einerseits die Ziele der angestrebten ÖPNV-Qualität festzulegen. Daher können die Merkmale in zwei Gruppen eingeteilt werden, die im Nahverkehrsplan unterschiedlich zu behandeln sind (siehe Tabelle 8):

- Für einen Teil der Merkmale können klare quantitative Angaben vorgegeben werden, auf deren Grundlage Planungen vorgenommen werden können. Weitestgehend lassen sich diese Merkmale anhand von Messgrößen quantitativ beschreiben, wie zum Beispiel Bedienungshäufigkeit anhand von Taktungen auf definierten Relationen oder die Umsteigehäufigkeit.
- Andere Merkmale wie Sauberkeit, Sicherheit, Haltestellenausstattung oder Fahrzeugausstattung lassen sich sinnvoll nur qualitativ beschreiben. Hier werden Standards, die als Ziel für die weitere Entwicklung des ÖPNV dienen sollen, definiert.

Kategorie	Merkmal
Verkehrs- erschließung	Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen mit Ortsgröße
	Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete
Angebots- qualität	Bedienungshäufigkeit
	Umsteigehäufigkeit
	Marktgerechte Angebotsdifferenzierung
Bedienungs- qualität	Fahrzeuge
	Komfort und Ausstattung der Haltestellen
	Pünktlichkeit und Anschlusssicherung
	Sicherheit
	Service und Sauberkeit

Tabelle 8: Einteilung der Merkmale zur angestrebten ÖPNV-Qualität

Im folgenden Grundschemata werden für die quantifizierbaren Merkmale des Anforderungsprofils Messgrößen festgelegt, ansonsten werden Kriterien benannt.

4.2 Merkmale der ÖPNV-Qualität (quantitative Festlegungen)

4.2.1 Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen

Zur Gewährleistung der Erschließung werden Richtwerte für die Erreichbarkeit der Haltestellen definiert. Hierbei werden keine topographischen Besonderheiten berücksichtigt, die ein schnelles Erreichen der Haltestelle trotz geringerer Entfernung verhindern (zum Beispiel Steigungen, Umwege beim Fußweg). Dies ist bei der Umsetzung im Einzelfall zu berücksichtigen.

Einzugsbereich (Fußweg) zur nächsten ÖPNV-Haltestelle:

- Bahnhof: 1.000 m (ca. 20 Minuten)
- Busverkehr Region: 600 m (ca. 10 Minuten)
- Stadtgebiete mit City-Rufbus: 400 m (ca. 6-7 Minuten)

Die Erschließungsnotwendigkeit in den Städten mit Rufbusbedienung (Salzwedel und Gardelegen) ergibt sich aus der jeweiligen Nutzung des Gebiets oder der Einwohnerdichte und ist im Einzelfall zu klären.

Begründete Ausnahmen zu diesen Richtwerten sind zulässig. Diese beziehen sich vorrangig auf den Schülerverkehr. Da der Altmarkkreis Salzwedel ein Flächenlandkreis ist, sind hier im Ausnahmefall Entfernungen von der Haustür bis zur nächstgelegenen Haltestelle von 2.000 m (Grundschüler) beziehungsweise 3.000 m (Sekundarschüler) möglich.

Die Werte basieren auf Erfahrungswerten sowie auf Anforderungen in vergleichbaren Räumen. Dabei ist die Siedlungsgröße zu berücksichtigen. Geschlossene Siedlungsräume mit weniger als 50 Einwohnern können nur erschlossen werden, wenn dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist oder sie am Linienweg liegen.

Die Festlegung dieser Werte geschieht zunächst unabhängig von der Häufigkeit eines Verkehrsangebots an den entsprechenden Haltestellen. Zu welchen Zeiten die jeweiligen Siedlungsräume durch den ÖPNV zu erschließen sind, ist abhängig von der jeweiligen Raumstruktur und dem bedienenden System.

4.2.2 Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete

Hinsichtlich der Erreichbarkeit werden maximale Reisezeiten (ohne Zu- / Abgangszeiten, aber mit Umsteigezeiten, angelehnt an VDV-Richtwerte) definiert, innerhalb derer Fahrgäste von ihrem Wohnort aus festgelegte Ziele erreichen sollen:

Grundzentrum: 45 Minuten

Mittelzentrum: 60 Minuten

Oberzentrum 90 Minuten

4.2.3 Bedienungshäufigkeit

Die Fahrpläne sind vom Verkehrsunternehmen zu erstellen und weiterzuentwickeln.

Im Nahverkehrsplan 2009-2014 wurde die Bedienungshäufigkeit bezogen auf die Raumstruktur festgelegt, unterschieden nach Tageszeiten und unter Berücksichtigung des Fahrtzweckes. Im Zuge der Umsetzung und der Evaluierung des Angebotskonzeptes wurde die Bedienung wie in Kapitel 5.1 beschrieben umgesetzt. Es ist das Ziel des Altmarkkreises Salzwedel, dieses Konzept weiter zu verfolgen.

Im Bus- und Rufbusverkehr soll das derzeitige Angebot wie folgt bestehen bleiben:

- Mindestens 120-Minuten-Takt auf den Hauptlinien mit einer Betriebszeit von 05:00 bis 22:00 Uhr
- Erschließung der übrigen Bereiche durch Rufbusangebote ebenfalls im 120-Minuten-Takt mit Anschlusssicherung an die Hauptlinien.

Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit werden nachfrageorientiert vorgenommen.

4.2.4 Bedienungsstandards im Schülerverkehr

Aufgrund der besonderen Situation im Schülerverkehr gelten hier besondere Bedienungsgrundsätze, die in der Anlage 10.3 beschrieben sind. Sie sind jedoch als Grundsätze zu verstehen, von denen im Einzelfall auch abgewichen werden kann. Die Vorgaben beziehen sich auf die Schule, in deren Einzugsbereich sich der Wohnort des Schülers befindet. Dies kann sich bei Änderungen in der Schulstruktur oder durch den Ausgleich unterschiedlicher Schülerzahlen zwischen Schulen verändern.

Daher ist vor allem in der Schülerbeförderung die Flexibilität zu erhalten, um auf sich ändernde Bedingungen reagieren zu können. Hierzu gehört auch die Möglichkeit, Schülerfahrten im Richtungsbandbetrieb durchzuführen.

4.2.5 Umsteigehäufigkeit

Jede wichtige Fahrtbeziehung sollte so direkt wie möglich erfolgen. Umsteigevorgänge können jedoch insbesondere erforderlich werden, wenn ein Wechsel zwischen Verkehrssystemen nötig ist. Dies ist zum Beispiel immer dann der Fall, wenn Zubringerlinien zu Hauptlinien bestehen. Daher sind Umsteigevorgänge häufig auf Relationen zwischen Siedlungsbereichen unumgänglich.

In Tabelle 9 sind die zulässigen maximalen Umsteigevorgänge bezogen auf die Relationskategorien dargestellt.

Richtwerte:

Relationskategorie	Achse 2	Verbindung	Verflechtung
Maximal zulässige Anzahl von Umsteigevorgängen	1	1	0
Begründete Ausnahmen sind zulässig			

Tabelle 9: Mindestanforderung maximale Umsteigehäufigkeit

Dies bedeutet, dass die Fahrtbeziehungen im ÖSPV so zu entwickeln und auszurichten sind, dass die Fahrt zum nächstgelegenen Grundzentrum grundsätzlich auf direktem Weg ohne Umstieg erfolgt. Bei Fahrten in die Kreisstadt Hansestadt Salzwedel (Mittelzentrum) ist grundsätzlich ein Umstieg zulässig.

4.2.6 Marktgerechte Angebotsdifferenzierung

Anhand der Nachfrage und der Funktion von Linien sind Verkehrssysteme und Fahrzeuggrößen angemessen einzusetzen:

- Personennahverkehr auf der Schiene entlang der Hauptachsen bei hoher Nachfrage
- Für nicht mit der Bahnbediente Strecken hoher Nachfrage und zur Verbindung zwischen den Zentren mit den Hauptlinien (hier können Fahrten in nachfrageschwachen Zeiten auch als Anrufverkehre durchgeführt werden)
- Stadtbusverkehr kann bei entsprechender Nachfrage ebenfalls als Anrufverkehr durchgeführt werden. Derzeit werden die City-Rufbusse Salzwedel und Gardelegen betrieben.
- Regionalbusverkehre verkehren als Schülerverkehrslinien zur Bedienung der Gemeinden in der Region mit Schwerpunkt Schülerverkehr zu den schülerrelevanten Zeiten und setzen die Anforderungen an den Schülerverkehr um.
- Die übrigen Flächen im Kreis werden im Flächenbetrieb durch Rufbusverkehre bedient.

Grenzen des konventionellen Linienverkehrs

Die Frage nach einer marktgerechten Angebotsdifferenzierung stellt sich in den Fällen, in denen eine Grundversorgung der Bewohner in Gebieten mit niedriger Einwohnerdichte nicht durch einen ständigen Linienbetrieb gewährleistet werden kann.

Wo außerhalb der Hauptverkehrszeiten Fahrten mit sehr wenigen Fahrgästen oder ganz ohne Fahrgäste stattfinden, können sie gegebenenfalls durch bedarfsorientierte Angebote ersetzt werden. Auf den betreffenden Relationen können sich Möglichkeiten eröffnen, die geringe vorhandene Nachfrage kostengünstiger und attraktiver zu bedienen, als dies durch den Betrieb mit Linienbussen möglich ist.

Der Altmarkkreis Salzwedel stellte sich in den letzten Jahren die Aufgabe, die Versorgung der Bevölkerung mit Mobilitätsangeboten durch Rufbusse zu verbessern. Dazu gehören auch besondere Angebote und Sonderformen, die für eine besondere Attraktivität sorgen.

Die ÖPNV-Angebote sind im Einzelnen im Kapitel 5 dargestellt.

4.3 Qualitätsstandards als Mindestanforderung

Durch alle im straßengebunden ÖPNV (ÖSPV) des Altmarkkreises Salzwedel tätigen Verkehrsunternehmen ist im Interesse einer hohen Qualität der durchzuführenden Beförderungsleistungen die Zertifizierung nach DIN EN ISO 9001:2008 und DIN EN 13816:2002 nachzuweisen. Weitere Qualitätsstandards, die von den Verkehrsunternehmen einzuhalten sind, und von den Kommunen angestrebt werden sollen, werden wie folgt festgelegt.

Durch das beauftragte Verkehrsunternehmen sind Aufgaben des Regiemanagements im Auftrag des Aufgabenträgers durchzuführen. Dazu gehören die Fahrplanerarbeitung, die Haltestellenbewirtschaftung (einschließlich des Haltestellenkatasters) sowie die Unterhaltung der Fahrscheindrucker sowie Marketing und Vertrieb.

Darüber hinaus ist das Verkehrsunternehmen für die gesetzliche Kennzeichnungspflicht der Haltestellen verantwortlich.

4.3.1 Personal

Das Fahrpersonal und das im Service eingesetzte Personal sollen wie folgt befähigt sein:

- Fachliche und persönliche Eignung
- Kenntnisse der Beförderungs- und Tarifbestimmungen und des Liniennetzes
- Kenntnisse der Fahrzeug-, Abfertigungs- und Kommunikationstechnik
- Gute Deutschkenntnisse zur Kommunikation mit den Fahrgästen
- Befähigung zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten und sensorisch eingeschränkten Fahrgästen
- Fähigkeit zur Konfliktbewältigung

■ **Rücksichtsvolles und gepflegtes Auftreten**

Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen, die es dem Personal ermöglichen, die geforderten Befähigungen zu erlangen, sind vorzusehen.

4.3.2 Fahrzeuge

Sitzplatzangebot / Kapazität Linienangebot

Das zu wählende Sitzplatzangebot folgt den Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), richtet sich jedoch vorrangig nach der Verkehrsnachfrage und den Verkehrsmitteln. Dabei ist anzustreben, dass während der Hauptverkehrszeit der Besetzungsgrad (bezogen auf Steh- und Sitzplätze) als Mittelwert über die 20-Minuten-Spitze 80 % und in der Normalverkehrszeit 50 % nicht überschreitet.

Beförderungskomfort und Ausstattung der Fahrzeuge

Die Fahrzeuge sollen umweltfreundlich und geräuscharm sein, einen sparsamen Energieverbrauch haben und ein ruckfreies Beschleunigen und Abbremsen ermöglichen. Die Fahrzeuge sind so auszustatten, dass die Mobilität eingeschränkter Fahrgäste gewährleistet ist (Klapprampe, Kneeling, Niederflur) und sie somit der Forderung des PBefG nach einem barrierefreien ÖPNV entsprechen. Durch das Fahrpersonal ist bei Bedarf Hilfestellung zu leisten.

Der Betrieb der Fahrzeuge hat mit schadstoffarmen Kraftstoffen zu erfolgen.

Es wird angestrebt spezielle Funktionalitäten in den Fahrzeugen zu beschaffen und laufend bereit zu halten, um Echtzeitdaten beziehungsweise Fahrzeugprognosen zur Verfügung stellen zu können. Die Datenschnittstellen sind in Abstimmung mit der NASA GmbH in Betrieb zu nehmen und zu halten. Im Rahmen der Betriebserhaltung ist seitens des Verkehrsunternehmens ein Ansprechpartner für alle Fragen und Probleme im laufenden Betrieb zu benennen.

Die Ausstattung der Fahrzeuge muss die Anforderungen des Schülerverkehrs erfüllen. Für alle im Schülerverkehr eingesetzten Busse ist der Nachweis der Schulbustauglichkeit zu erbringen.

Die im Jedermannverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen Vorrichtungen zur Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, und Fahrrädern sowie elektronische Fahrscheindrucker aufweisen. Alle Busse sind mit elektronischen Zielanzeigen mit dazugehöriger Haltestellenankündigung auszustatten.

Fahrzeuge, die im ÖPNV-Landesnetz zum Einsatz kommen, müssen entsprechend den „Qualitätskriterien und Grundsätzen auf den Linien des ÖPNV-Landesnetzes“, die in Anlage 10.4 aufgeführt sind, ausgestattet sein. Hier sind ausschließlich Niederflurfahrzeuge zum Einsatz zu bringen, die mit Fahrradträgern auszustatten sind.

Im Rufbusverkehr ist der Einsatz von Kleinbussen möglich. Diese Fahrzeuge sind so zu gestalten, dass sie in Ausstattung und Außengestaltung dem Standard des Altmarkkreises Salzwedel entsprechen und somit für diese Fahrzeuge ein hoher ÖPNV-Wiedererkennungswert existiert.

Außergestaltung Fahrzeuge

Um ein einheitliches Erscheinungsbild der im ÖPNV des Altmarkkreises Salzwedel eingesetzten Busse zu gewährleisten, werden die Anforderungskriterien für die Fahrzeugaußergestaltung für verbindlich erklärt. Diese Anforderungskriterien wurden von der PVGS mbH in Zusammenarbeit mit dem Landkreis entwickelt und dienen als Vorgabe für alle im ÖSPV des Altmarkkreises Salzwedel tätigen Verkehrsunternehmen. Die dafür gültigen Anforderungen sind im Anhang dargestellt (siehe Anlage 10.5)

Ausstattungsmerkmal	Anforderung
Ein- und Ausstieg	
Einstiegshöhe ab Straßenoberkante	Maximal 320 mm
Tür (außer Kleinbusse)	Mindestens 1 Tür mit einer Breite >1200 mm
Haltestellenwunschtaste	In ausreichender Anzahl
Aufenthaltskomfort	
Verhältnis Sitz/Stehplätze	Liniengerechte Bestuhlung
Haltegriffe	Senkrechte Haltestange oder Griffe an gangseitigen Fahrgastsitzreihen
Sondernutzungsfläche	Mindestens 900 x 1300 mm für Rollstühle/Kinderwagen/Fahrräder mit Befestigungsmöglichkeiten
Information Fahrzeug:	
Außen:	Linienbezeichnung vorn, rechts, hinten
	Fahrtziel vorn, rechts
	Verkehrsunternehmen rechts, links
Innen:	Information zu: Liniennetz und Tarifinformation
	Ankündigung Haltestellen akustisch und optisch

Tabelle 10: Ausstattungsmerkmale Fahrzeuge

4.3.3 Ausstattung der Haltestellen

Haltestellenstandards

Das Verkehrsunternehmen ist zunächst für die gesetzliche Kennzeichnungspflicht der Haltestellen verantwortlich.

Bei den ÖPNV-Haltestellen trägt der zuständige Verkehrsbetrieb als Linienkonzessionär Verantwortung für das Kundeninformationssystem und die zuständigen Kommune/Straßenbaulastträger die Verantwortung für das Haltestellenumfeld. Die vom Altmarkkreis Salzwedel definierten Haltestellenstandards sind bereits in einem entsprechenden Dokument zusammengefasst („Allgemeine Haltestellenstandards für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel“, Stand 16.06.2015, siehe Anlage 10.6). Dies ist im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans zu beachten. Auf dieser Grundlage wird das Haltestellenkataster in Zusammenarbeit mit den Einheitsgemeinden/Verbandsgemeinde erstellt, das bis 2017 fertiggestellt sein soll. Hier werden die Haltestellen kategorisiert und Ausbauprioritäten festgehalten.

Ausgestaltung der Wartehallen

Die farbliche Ausgestaltung der Haltestellen (Wartehallen) erfolgt gemäß den Rahmenvorgaben aus dem Nahverkehrsplan des Altmarkkreises Salzwedel entsprechend der festgelegten Gestaltungsrichtlinie (einheitlicher Marktauftritt, CD/CI) „Anforderungskriterien für die Außengestaltung von Buswartehallen“ (Schrift und Farbgebung). Für die Neu- und Umgestaltung von Haltestellen werden diese Anforderungskriterien im Falle einer Förderung durch den Altmarkkreis Salzwedel grundsätzlich für verbindlich gegenüber den verantwortlichen Gemeinden erklärt. Die Gestaltungsrichtlinie ist im Anhang (Anlage 10.7) beigelegt.

4.3.4 Stand der Barrierefreiheit

Wie im Kapitel 2.2 bereits dargestellt wurde, ist die Umsetzung eines Barrierefreien ÖPNV ein zentrales Thema der Novellierung des PBefG im Jahr 2013.

Der Gesetzestext im § 8 Abs. 3 PBefG schreibt die Barrierefreiheit des ÖPNV ausdrücklich als zu formulierendes Ziel des Nahverkehrsplans vor, das bis 2022 zu erreichen ist. Die genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

Vorzusehen ist eine „vollständige Barrierefreiheit“, diese umfasst also nicht nur die Zugänglichkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen über Haltestellen und Fahrzeuge, sondern auch den Zugang zu Informationen über Aushänge, Medien und persönliche Auskünfte. Für den Rufbusverkehr gehört dazu auch die Möglichkeit, sich anzumelden, wenn beispielsweise aufgrund der Hör- oder Sprachbehinderung die telefonische Bestellung nicht möglich ist. Der Altmarkkreis Salzwedel setzt daher auf das Zwei-Sinne-Prinzip.

Dennoch besteht das Problem, die „Vollständigkeit“ für den gesamten ÖPNV zu definieren und wirtschaftlich vertretbar umzusetzen. Die Definition von Ausnahmen, zum Beispiel beim Haltestellenausbau muss begründet werden. Dies geschieht im Altmarkkreis Salzwedel beispielsweise durch die Festlegung einer Haltestellenklassifikation, die außerhalb des Nahverkehrsplans gepflegt und aktualisiert wird.

Zum Großteil sind die Anforderungen an die Barrierefreiheit, wie sie im PBefG gefordert werden, jedoch bereits umgesetzt.

Zu den einzelnen Punkten wird im Folgenden zusammenfassend die Herangehensweise an die Umsetzung der Barrierefreiheit dargestellt.

Fahrzeuge

Die eingesetzten Fahrzeuge sind überwiegend Niederflurfahrzeuge. Auf den Hauptachsen im Jedermannverkehr kommen ausschließlich Niederflurfahrzeuge zum Einsatz, bei Rufbusfahrten kann der Bedarf angemeldet werden.

Ausnahmen vom Grundsatz der Barrierefreiheit sind nur im Schüler- und im Rufbusverkehr möglich. Im Rufbusverkehr ist eine ausreichende Anzahl von Kleinbussen für einen

barrierefreien Zugang zum ÖPNV (Rampe oder Hublift) vorzuhalten, um bei einer entsprechenden Anmeldung dem in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgast ein barrierefreies Fahrzeug zur Verfügung zu stellen.

Haltestellen

Im Altmarkkreis Salzwedel wurden allgemeine Haltestellenstandards für den ÖPNV erarbeitet (siehe Anlage 10.6). Dieses Material enthält eine Klassifizierung nach 5 Haltestellenkategorien verbunden mit der Festlegung von Ausstattungskriterien pro Kategorie. Auf dieser Grundlage wird bis 2017 ein Haltestellenkataster erstellt, in dem dann auch Ausnahmen von der Barrierefreiheit in Abstimmung mit den verantwortlichen Kommunen festgelegt werden. Grundsätzlich ist festzuschreiben, dass bei Haltestellen der Kategorien 4 (Bedarfsthaltestellen im Jedermannverkehr) und 5 (Schulbushaltestellen) Ausnahmen von Barrierefreiheit möglich sind.

Zur Haltestellenausstattung siehe auch Kapitel 4.3.3.

Kommunikation

Auch hinsichtlich der Bestellung der Rufbusse wurde bereits das Zwei-Sinne-Prinzip umgesetzt, so können Personen mit Sprachbehinderungen den Rufbus auch mittels E-Mail bestellen.

Personal

Das Personal des Betreiberunternehmens wird im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen geschult.

4.3.5 Pünktlichkeit und Anschlusssicherung

Der Kunde erwartet, dass die von ihm benutzten öffentlichen Verkehrsmittel fahrplanreue fahren, das heißt konkret, dass die Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie die Anschlüsse eingehalten werden. Ein Fahrzeug gilt noch als pünktlich, wenn die Verspätung an einem Messpunkt unter 6 Minuten beträgt.

Anschlüsse sind zeitorientiert unter Berücksichtigung des übrigen Verkehrsangebotes zu realisieren.

4.3.6 Sicherheit

Die tatsächliche und subjektive Sicherheit soll gestärkt werden (übersichtliche Haltestellen- und Fahrzeuggestaltung, Notrufmöglichkeiten, Videoüberwachung, Personalpräsenz)

Die Sicherheit junger Fahrgäste soll gefördert werden (zum Beispiel durch Informationsveranstaltungen an Schulen, Kindergärten).

Eine Schulung des Personals im Konfliktmanagement ist sinnvoll.

4.3.7 Service / Sauberkeit

Mobilitätsinformation und Disposition der Anrufverkehre

Durch die PVGS mbH ist zur Fahrgastinformation und zur Umsetzung des Rufbussystems ein Informationszentrale vorzuhalten. Durch diese Zentrale erfolgt täglich von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr die allgemeine Fahrplaninformation, Auftragsannahme und Disposition für die Anrufbusse.

Alternativ ist hierfür auch die Nutzung eines externen Betreibers (z.B. Callcenter) denkbar. Wo in Zukunft diese Leistung erbracht werden soll, ist im Zuge der Umsetzung des NVP vom Altmarkkreis Salzwedel zu klären.

Service-Qualität

Um eine fahrgastfreundliche Servicequalität sicherzustellen werden folgende Punkte als Standards festgelegt:

- Fahrscheinverkauf im Bus über den Fahrscheindrucker
- unternehmensübergreifende Fahrscheine aller Art,
- Information aus einer Hand,
- Beratung,
- Informationsmaterial und Verkauf von Fahrplänen,
- gegebenenfalls Taxi-Ruf,
- gegebenenfalls Kopplung an Reisebüros oder Einzelhandel,
- Informationen und Kommunikation über Telefon, Fax, Internet und E-Mail.

Fahrradmitnahme

- Die Fahrradmitnahme ist auf landesbedeutsamen Linien, regionalen Hauptlinien und Rufbus also auf allen Linien des Jedermannverkehrs kostenlos möglich. Bei Fahrten der Schülerbeförderung ist eine Fahrradmitnahme aus Gründen der Sicherheit grundsätzlich ausgeschlossen
- Die Fahrzeuge auf den landesbedeutsamen und regionalen Hauptlinien sind mit Fahrradträgern auszustatten.

Schnellgutmitnahme

Unabhängig von der Mitfahrt eines Fahrgastes werden Schnellgutstücke bis 50 kg befördert, wenn sie entsprechend verpackt sind, an die Haltestelle gebracht und an der Zielhaltestelle abgeholt werden.

Sauberkeit

Um eine weitestgehende Sauberkeit der Fahrzeuge zu erreichen wird gefordert:

- Regelmäßige Reinigung, im Bedarfsfall auch zusätzlich kurzfristig

- Anstrengungen zur Vermeidung von Verunreinigung und Beschädigung von Fahrzeugen

Kundenservice, Fahrgastinformation und Vertrieb

Der Kundenservice umfasst alle Aktivitäten des Erstellers zur Betreuung und Information des Kunden im Zusammenhang mit der angebotenen Beförderungsleistung. Diese beeinflussen im wesentlichen Maße die Zufriedenheit des Kunden.

Dazu gehören mindestens:

- die zielgerichtete Information über das ÖPNV-Angebot,
- die optische und/oder akustische Fahrgastinformation an den Haltestellen und in/an den Fahrzeugen,
- die rechtzeitige Information über geplante Abweichungen im Regelangebot ist auf wichtige Schnittstellen (Anschlussbeziehungen) beschränkt,
- die aktuelle und rechtzeitige Information über außerplanmäßige Änderungen des Regelangebotes ist auf wichtige Schnittstellen (Anschlussbeziehungen) beschränkt,
- die Bearbeitung von Kundenanliegen,
- die unkomplizierte Möglichkeit des Fahrscheinerwerbs und die Information über die Tarifstruktur.

Folgende allgemeine Grundsätze der **Fahrgastinformation** sind einzuhalten:

- einheitlicher Aufbau der Informationen,
- Durchgängigkeit und Einhaltung der Informationsketten.

Dem Kunden muss es möglich sein, sich vor Fahrtantritt über das Leistungs- und Tarifangebot zu informieren (z. B. Taschenfahrpläne, Faltblätter, Auskünfte über das Servicetelefon, Internet oder über Besuche in der Informationszentrale vor Ort). Beim Servicetelefon und bei der Informationszentrale sind die Erreichbarkeit, die Schnelligkeit und Genauigkeit der Information und die Informationsqualität wesentliche Kriterien für die Kundenzufriedenheit.

Fahrgastinformationen stehen den Fahrgästen heute am einfachsten über das Internet zur Verfügung. Neben der direkten Information über die Fahrpläne des Altmarkkreises Salzwedel auf der Homepage der PVGS mbH steht auch das landesweite Nahverkehrs-Informationssystem „INSA-Der starke Nahverkehr“ zur Verfügung. Über die Fahrplanauskunft der Deutschen Bahn beziehungsweise der NASA GmbH (INSA) sind Einzelverbindungen abrufbar. Dieser INSA-Zugang ist auch über einen Link auf der Homepage der PVGS mbH möglich. Diese Mitarbeit des Altmarkkreises Salzwedel an INSA ist auch in Zukunft über die PVGS mbH sicherzustellen.

Für den **Ticketerwerb** ist sicherzustellen, dass der Fahrgast sich bei der PVGS mbH über die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen informieren kann und die Möglichkeit hat, den für ihn am besten geeigneten Fahrausweis auszuwählen.

Der Altmarkkreis Salzwedel beteiligt sich am Schülerferienticket des Landes Sachsen-Anhalt.

Fahrplanheft und Internetauskunft

Für den Altmarkkreis Salzwedel steht das Fahrplanheft „Busfahrplan für den Altmarkkreis Salzwedel“ zur Verfügung. Die Informationen sind auch über das Internet abrufbar.

Das Heft enthält folgende Informationen, das Niveau ist auch zukünftig beizubehalten:

- Informationen zu den Buslinien und Rufbusverbindungen in übersichtlicher Form. Die Umsteigemöglichkeiten sind klar ersichtlich.
- Die Fahrplaninformationen zu den einzelnen Verkehrsangeboten wie Hauptlinien, Rufbus, City-Rufbus, Schülerverkehr, KitaMobil und übrige Informationen sind farblich unterschieden, die Schrift ist einheitlich und deutlich lesbar.
- Das Rufbusangebot in den Rufbusflächen ist in seiner Funktion als Zubringer oder Abbringer zu Hauptlinien klar definiert, ebenso die Umsteigehaltstelle und die Abfahrtszeiten der Anschlusslinien.
- Die Bedingungen für das KitaMobil sind übersichtlich dargestellt.
- Erklärungen zu Verkehrsträgermix, Barrierefreiheit, Tarif, Bedingungen für die Beförderung mit den Rufbussen, Liniennetzplan, Tarifplan und Kontakt-/Informationsmöglichkeiten, Fahrradmitnahme etc. sind deutlich und ansprechend beschrieben.
- Die Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen sind klar dargelegt.

Der Fahrplan soll mindestens jährlich aktualisiert werden.

4.3.8 Marketing

Die bisher genutzten Informationsmedien sind übersichtlich, klar verständlich und ansprechend, dennoch wird eine mangelnde Kenntnis der Bevölkerung hinsichtlich der Angebote im ÖPNV festgestellt.

Damit noch mehr Bürger, das für sie vorgehaltene Angebot kennen, wird angeregt, Marketingaktivitäten (Flyerkampagnen, App mit Rufbusanmeldung, Werbung zur Barrierefreiheit und andere) offensiver anzugehen. Die Identifikation der Bevölkerung mit ihrem ÖPNV und der Vielfalt der Angebote ist von entscheidender Bedeutung für die Grundversorgung im ländlichen Raum.

Hierfür sollten Konzepte entwickelt werden, wie eine bessere Präsenz des ÖPNV im Bewusstsein der Bevölkerung erreicht werden kann.

4.3.9 Beachtung von Gender-Aspekten

Der ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt gibt vor, dass Gender-Aspekte zur berücksichtigen sind. Dies geschieht insbesondere aufgrund der Notwendigkeit, die Attraktivität des Landes für Familien zu erhalten. Dies soll bei der Ausgestaltung des Fahrplanangebots speziell im ÖPNV-Landesnetz berücksichtigt werden.

Grundsätzlich wird im ÖPNV-Plan festgestellt, dass im Alltag Personen, die berufstätig sind und Kinder oder ältere Angehörige zu versorgen haben, in der Regel differenziertere Wegeketten bilden und hierfür auch die entsprechenden Möglichkeiten gegeben sein

müssen, was auch in den Nahverkehrsplänen der kommunalen Aufgabenträger abzubilden ist.

Hingewiesen wird auf die Ansprüche besonders von älteren Menschen, Frauen und Kindern an die objektive und subjektive Sicherheit in Fahrzeugen und im Zugang zum ÖPNV.

Der Altmarkkreis Salzwedel berücksichtigt bei der Planung seines ÖPNV alle geschlechtsspezifischen Belange und versteht sich als Aufgabenträger eines ÖPNV für alle Bevölkerungsgruppen. Um dies auch bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes deutlich zu machen, wird auf möglichst diskriminierungsfreien und gendergerechten Sprachgebrauch geachtet. Somit sind die Anforderungen an die besonderen Belange genderorientierter Planung gewährleistet.

5 Maßnahmenentwicklung

Die Maßnahmenentwicklung, wie sie in dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplans beschrieben wird, beruht darauf, dass in Umsetzung des bisherigen Nahverkehrsplanes ein neues ÖPNV-Konzept umgesetzt wurde. Dieses Konzept konnte sich inzwischen konsolidieren und hat sich bewährt. Im Grundsatz soll es daher nicht angetastet werden.

- Seit 2008 ist der Zuschussbedarf gleich geblieben, dies konnte mittels Einsparungen und Anpassungen erreicht werden.
- Sowohl im Rufbus, als auch im Linienbetrieb konnte seit 2008 eine starke Zunahme der Fahrgäste erzielt werden.
- Das derzeitige Leistungsvolumen im Rufbusangebot, bestehend aus Angebot und Vorhaltung, umfasst bei einem theoretischen 100%igen Abruf rund 5,2 Mio. Rufbuskilometer im Jahr.

Folgende Bausteine wurden weiterentwickelt oder werden entsprechend weiterverfolgt:

- Das derzeitige System wird kontinuierlich angepasst und verbessert, Schwachstellen (Erschließungslücken usw.) aus dem NVP 2009-2014 wurden systematisch angegangen.
- Eine Schulzeitenstaffelung wurde bereits umgesetzt, auf Änderungen in der Schullandschaft wurde reagiert (zuletzt Schließung der Förderschule Klötze und der Grundschule Estedt)
- Der Rufbusverkehr wird als Flächenbetrieb nach Fahrplan betrieben und fungiert als Zu- und Abbringer zu bestimmten Anfangs- und Endpunkten, den Umstiegshaltestellen an die Hauptlinien. Weiterhin wird Rufbusverkehr als Anruflinienfahrt und nach Betriebszeiten (City-Rufbus) angeboten.
- Außerdem wird eine Bedienung im Richtungsbandbetrieb im Zuge der Hauptlinien angeboten, dies gilt auch für die Schülerfahrten bei den Rückfahrten nach Hause. Diese Fahrten sind im Fahrplan entsprechend gekennzeichnet.

Grundsätzlich soll durch diesen Nahverkehrsplan die Möglichkeit erhalten bleiben, dass der Altmarkkreis Salzwedel und die PVGS mbH gemeinsam flexibel auf eventuelle neue Anforderungen reagieren. Möglichkeiten hierfür werden im Kapitel 5.2 dargestellt.

5.1 Beschreibung des zukünftigen ÖSPV-Angebotes

Das im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans 2009-2014 dargestellte und beschriebene ÖPNV-Angebot im Altmarkkreis Salzwedel wurde auf die Auswirkungen des demografischen Wandels ausgerichtet. Dazu gehören die Beachtung der Einwohnerabwanderung, der Anstieg des Lebensalters, der Fahrschülerrückgang und die Konzentration von Versorgungs- und öffentlichen Einrichtungen auf weniger Standorte. Eine wichtige Rolle spielte hierbei der schonende und sparsame Umgang mit Energieträgern.

Das System hat sich inzwischen bewährt und ist deshalb fortzuführen. Das heißt, alle Orte über 50 Einwohner sind an den ÖPNV anzuschließen. Der Umfang des weiterhin

angebotenen ÖSPV im Altmarkkreis Salzwedel ist in der Karte des Busliniennetzes (Anlage 10.1) und in dem Verzeichnis aller ÖSPV-Linien (Anlage 10.2) dargestellt. Verfolgt werden weiterhin die Steigerung der Effizienz des ÖPNV und die Gewinnung von zusätzlichen Fahrgästen, um damit höhere Einnahmen zu erzielen. Im Fazit geht es um die Entwicklung und den Ausbau eines langfristig bezahlbaren ÖPNV für den Fahrgast und die kommunalen Aufgabenträger in einem dünn besiedelten Gebiet wie der Altmark unter den Bedingungen des demografischen Wandels.

Auf der Basis der zentralörtlichen Gliederung und des daraus abgeleiteten Achsenkonzeptes wurden im Altmarkkreis Salzwedel ÖPNV-Verknüpfungspunkte definiert. Die (Haupt-)Verknüpfungspunkte innerhalb des Landkreises sind die Hansestädte Salzwedel und Gardelegen. Verknüpfungspunkte außerhalb des Altmarkkreises Salzwedel sind die Städte und Gemeinden Magdeburg, Haldensleben, Wittenberge, Seehausen (Altmark) Oebisfelde und Bismark/Hohenwulsch. Darüber hinaus ist ständig zu prüfen, ob weitere Verknüpfungspunkte einzurichten sind, um bessere Anschlüsse an die in den Nachbarlandkreisen existierenden überregionalen ÖPNV-Angebote zu erreichen.

An den festgelegten Verknüpfungspunkten sind im Jedermannverkehr die Anschlüsse zu gewährleisten. Dies gilt speziell zwischen den Hauptlinien und den Rufbussen. Außerdem sind die Verknüpfungspunkte zum SPNV zu sichern.

5.1.1 Hauptlinien

Auf den Hauptlinien erfolgt die Bedienung am Werktag (Montag bis Freitag) im 2 Stunden Takt, in den Hauptverkehrszeiten verdichtet. Die Betriebszeit ist in der Regel 5:00 Uhr bis 22:00 Uhr.

An den Verkehrstagen Samstag und Sonntag wird im Wesentlichen ebenfalls ein 2 Stunden Takt vorgesehen.

Dieser erreichte Standard auf den Hauptlinien ist beizubehalten.

Zu den Hauptlinien gehören die nachfolgenden überregionalen Buslinien, die zum ÖPNV-Landesnetz gehören.

Hauptlinien des Bahn-Bus-Landesnetzes im Altmarkkreis Salzwedel:

Basislinienweg:

- Linie 100 Salzwedel – Kalbe – Gardelegen – Haldensleben – Magdeburg und zurück
- Linie 200 Salzwedel – Arendsee – Seehausen – Wittenberge und zurück (seit 01.01.2015 auf dem Streckenabschnitt Seehausen - Wittenberge ausgedünnt)
- Linie 300 Salzwedel – Beetzendorf – Klötze – Oebisfelde und zurück
- Linie 400 Gardelegen – Klötze - Beetzendorf und zurück

Die derzeitige Evaluierung des ÖPNV-Landesnetzes wird zu Veränderungen bei den landesbedeutsamen Linien führen und erfolgt in enger Zusammenarbeit von NASA, ÖSPV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.

Außerdem gehören zum Hauptliniennetz fünf regionale Hauptlinien, die im Wesentlichen im Altmarkkreis Salzwedel liegen (Ausnahmen: Linie 600 verkehrt bis Bismark und Linie 8040 verkehrt bis Lüchow).

Regionale Hauptlinien im Altmarkkreis Salzwedel:

Basislinienweg:

- Linie 500 Salzwedel – Fleetmark – Brunau – Kalbe und zurück
- Linie 600 Gardelegen – Lindstedt – Wollenhagen - Bismark und zurück
- Linie 800 Salzwedel – Wallstawe – Dähre – Diesdorf – Beetzendorf und zurück
- Linie 900 Salzwedel – Osterwohle – Henningen – Dähre und zurück
- Linie 8040 Salzwedel – Lübbow – Wustrow - Lüchow und zurück

Die regionale Hauptlinie 700 wird durch ein vertaktetes SPNV-Angebot (KBS 301) realisiert, das für diesen Bereich ausreichend ist.

Mit diesen Hauptlinien werden alle Grundzentren bedient. Besondere Bedeutung kommt der Anschlusssicherung zwischen Bus und Bahn zu. Fahrzeuge, die im ÖPNV-Landesnetz zum Einsatz kommen, müssen entsprechend den „Qualitätskriterien und Grundsätzen auf den Linien des ÖPNV-Landesnetzes“, die in Anlage 10.4 aufgeführt sind, ausgestattet sein. Hier sind ausschließlich Niederflurfahrzeuge zum Einsatz zu bringen, die mit Fahrradträgern ausgerüstet sind.

5.1.2 Schülerbeförderung

Der Schülerverkehr ist integraler Bestandteil des ÖPNV-Angebotes. Die Linien 110 - 912 verkehren ausschließlich an Schultagen. Sie dienen der Schülerbeförderung und sind speziell auf die Beförderung zu Schulstandorten ausgerichtet, die nicht ausreichend durch die Fahrten der landesbedeutsamen und regionalen Hauptlinien erschlossen sind. Auch diese Linien verkehren teilweise, vor allem nachmittags, im Richtungsbandbetrieb.

Gemäß der Satzung über die Schülerbeförderung im Altmarkkreis Salzwedel tragen auch die Schulanfangs- und Schlusszeiten zu einer wirtschaftlichen Schülerbeförderung bei:

„(1) Unterrichtsbeginn und Unterrichtsende (Stundenpläne) müssen sich an den Fahrplänen des ÖPNV orientieren. Die Schulanfangs- und –endzeiten sind so zu gestalten, dass für die Schülerinnen und Schüler keine langen Wartezeiten vor Schulbeginn an der Schule und nach Schulende keine langen Wartezeiten für die Schülerinnen und Schüler an den Haltestellen des ÖPNV entstehen. Fahrplanänderungen sind nur zum Schuljahreswechsel möglich.“ (Art. I, § 4).“

Bei der Planung des Schülerverkehrs besitzt der Fahrplan unter Beachtung der Schulstaffelzeiten das Primat gegenüber dem Stundenplan. Für Grundschulen ist eine Hin- und eine Rückfahrt und für Schulen der Sekundarschule eine Hin- und in der Regel zwei Rückfahrten (nach 6. Und 8. Stunde) je Schule zu organisieren. Bei der Erarbeitung der Fahrpläne sind die Bedienstandards für die Schülerbeförderung (siehe Anlage 10.3)

einzuhalten. Diese Pläne sind mit den Schulen, Schulträgern und Einheits- sowie Verbandsgemeinden aufzustellen.

Im Schülerverkehr zum Einsatz kommende Fahrzeuge haben den Nachweis der Schultauglichkeit zu erbringen.

5.1.3 Rufbusangebot

Das Rufbusangebot im Flächenbetrieb bedient zusammen mit den Hauptlinien insgesamt 329 Orte im Landkreis.

Ziel ist eine verlässliche Zu- und Abbringerfunktion zu den Umsteigehaltestellen an den Hauptlinien und zum Bahnverkehr, da damit nicht nur das eigene Zentrum erreicht werden kann, sondern auch Mittel- und Oberzentren. Die möglichen Anschlüsse sind alle gewährleistet, die Abfahrtszeiten in den Orten sind danach ausgerichtet.

Die Bedienung erfolgt im Wesentlichen im 2-Stunden-Takt an allen Wochentagen und ist fahrplangebunden. Damit besteht eine gute Merkbarkeit der Angebote.

Die Vorbestellung ist zwischen 06:00 und 22:00 Uhr an allen Wochentagen möglich, die Vorbestellungszeit beträgt mindestens zwei Stunden. Für Fahrten vor 09:00 Uhr ist die Bestellung am Vortag bis 18:00 Uhr erforderlich. Die Disposition wird durch die Informationszentrale der PVGS mbH vorgenommen. Somit werden nur die Fahrten durchgeführt, die auch abgerufen werden.

Ausgeschlossen werden Parallelfahrten zu bestehenden SPNV- oder ÖSPV-Angeboten, einschließlich des Schülerverkehrs. Schüler mit einer Sammel-Schülerzeitkarte oder einer Berechtigungskarte können eine Schülerwochen- oder Schülermonatsnetzkarte erwerben, die ihnen die Nutzung der Rufbusse in den abgestimmten Zeitfenstern ermöglicht.

Der Kreis ist in Rufbusflächen A-V eingeteilt, die jeweils an einen oder mehrere Hauptlinien angebunden sind. Innerhalb der Rufbusflächen bestehen in der Regel mehrere Teilflächen (eine bis sieben) mit zumeist mehreren Haltestellen. Die Teilflächen sind mit Ziffern benannt (zum Beispiel A1, A2 etc.). Für die Teilflächen wird jeweils die Uhrzeit angegeben, zu der der Rufbus angefordert werden kann oder zu der er ankommt. Im Fahrplanheft ist das System sehr verständlich einschließlich der Anschlüsse zu den Hauptlinien beschrieben.

5.1.4 City-Rufbus Salzwedel und Gardelegen

City-Rufbus Salzwedel

In Salzwedel besteht ein Rufbussystem, das fahrplanungebunden alle Haltestellen nach Anmeldung zwischen 08:00 und 20:00 Uhr, derzeit jeweils zur Minute 00 und 30 bedient. Die Voranmeldezeit beträgt 30 Minuten. Die Haltestelle Rathausurm wird Montag bis Freitag zwischen 08:15 und 19:45 Uhr alle 30 Minuten zur Minute 15 und 45 ohne vorherige telefonische Anmeldung bedient. Der Fahrgast nennt hier bei Fahrtantritt lediglich seine Zielhaltestelle. Samstags ab 14:15 Uhr und sonntags ganztägig ist eine Voranmeldung nötig. Die Voranmeldezeit beträgt mindestens 30 Minuten.

City-Rufbus Gardelegen

In Gardelegen besteht ein Rufbussystem, das fahrplanungebunden alle Haltestellen nach Anmeldung zwischen 08:00 und 20:00 Uhr jeweils zur Minute 00 und 30 bedient. Die Voranmeldezeit beträgt mindestens 45 Minuten.

5.1.5 KitaMobil

Das KitaMobil zur Bedienung von Kindertagesstätten wird derzeit als Pilotprojekt in der Verbandsgemeinde Beetzendorf-Diesdorf betrieben. Es wurde im Zuge des Modellvorhabens des Bundesministeriums des Inneren „Daseinsvorsorge 2030 - Innovativ und modern - eine Antwort auf den demografischen Wandel“ durchgeführt.

Es handelt sich um eine spezielle Form des Rufbusses, die angemeldet werden müssen. Die Besonderheit besteht darin, dass Kinder in Begleitung zur Kindertagesstätte gebracht werden und die Begleitperson nach ca. 15 Minuten Aufenthalt auch wieder in den Wohnort zurückgebracht wird. Für Kinder ab 3 Jahren kann ein Lotse bestellt werden, der die Begleitung übernimmt. Gegen einen Aufschlag ist auch die Beförderung ab der Haustür zur Haltestelle der Kindertagesstätte möglich.

Über die weitere Entwicklung dieses ÖPNV-Angebotes muss im Zuge der Umsetzung dieses Nahverkehrsplans entschieden werden.

5.2 Prüfungen weiterer Maßnahmen im Zuge der Umsetzung des aktuellen Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan legt die bisher erfolgreich entwickelten Formen der ÖPNV-Bedienung fest. Allerdings muss gerade wegen der Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur eine hohe Flexibilität bei der Gestaltung des ÖSPV erhalten bleiben. Der Altmarkkreis Salzwedel prüft daher gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen stets neu die Angemessenheit des Fahrtenangebots.

Alternative Formen der Bedienung oder der Versorgung im Altmarkkreis Salzwedel entsprechend der sich zeigenden Bedarfe sollen darüber hinaus stets möglich sein, so wie es in der Vergangenheit beispielsweise die Einführung des KitaMobils war. Entsprechende Vorhaben können bei Bedarf als Pilotprojekte angestoßen und in einer Erprobungsphase entsprechend evaluiert werden. Beispiele hierfür sind folgende Projekte:

5.2.1 Bedienung auch kleinerer Siedlungen

Im Altmarkkreis Salzwedel sind auch in Zukunft alle Orte mit einer Mindestzahl von 50 Einwohnern durch den ÖPNV zu erschließen. Eine ÖPNV-Erschließung kleinerer Orte, mit Rufbussen, die heute nicht bedient werden und weniger als 50 Einwohner aufweisen, ist möglich und wird bei Bedarf geprüft. Folgende Bedingungen sollen für die zusätzliche Erschließung dieser Orte mit Rufbusangeboten gelten:

- Die Bedienung soll insbesondere dazu dienen, die Attraktivität von kleinen Orten als Wohnstandort zu erhalten oder zu erhöhen, die historisch gewachsen sind und bereits traditionell bestehen. Vermieden werden soll hingegen, einer Zersiedelung der Landschaft Vorschub zu gewähren.
- Die Erschließung der kleinen Orte erfolgt als Einzelfallentscheidung und nach Abschätzung der wirtschaftlichen Folgen. Nach einem Probezeitraum soll sie evaluiert werden.

5.2.2 Abstimmung von ÖPNV und Versorgungseinrichtungen

Innovative Mobilitätslösungen im Sinne einer gemeinsamen Betrachtung und Abstimmung von ÖPNV und Grundversorgungszentren sollen verfolgt und geprüft werden. Beispiele hierfür sind Abstimmungen zur Erreichbarkeit von Bankfilialen, Arztpraxen, Nachbarschaftsläden oder touristischer Ziele.

5.2.3 Prüfung alternativer Antriebe als Beitrag zum Klimaschutz

Für die bestehenden und zur Prüfung angedachten Angebote sind die Möglichkeiten alternativer Antriebe zu prüfen.

Neue verkehrliche Angebotsformen, wie der Einsatz von E-Mobilität sollen nach entsprechender Prüfung von Einsatzmöglichkeiten beispielsweise in Form von Pilotprojekten möglich sein.

5.2.4 Einsatz von Bürgerbussen

Die Möglichkeiten, eine Bedienung durch ein Bürgerbussystem durchzuführen, wurden vom Altmarkkreis Salzwedel bereits geprüft. Im Altmarkkreis Salzwedel existiert eine nahezu flächendeckende Bedienung durch Rufbusverkehre. Somit bestehen keine Defizite, für die die Organisation eines Bürgerbusvereins eine adäquate Lösung darstellen könnte. Die Umsetzung dieser Möglichkeit für eine ÖPNV-Erschließung wird deshalb nicht weiterverfolgt.

5.2.5 Tarife

Der NAWEA-Tarif einschließlich seiner Tarifbestimmungen ist fortzuführen und so weiterzuentwickeln, dass eine hohe Tarifiergiebigkeit erreicht wird und gleichzeitig dem Bürger eine bezahlbare Mobilität angeboten wird.

Das Ziel, jugendliche Fahrgäste anzusprechen und als Fahrgäste zu gewinnen, auch wenn sie den ÖPNV zur Schülerbeförderung nicht benutzen, kann durch besondere tarifliche Angebote verfolgt werden. Hierdurch bestünde eine attraktivere Möglichkeit für junge Menschen die Zentren zu erreichen, was letztlich der Attraktivität der kleinen Orte im Kreis dient. Entsprechende Angebote sollten geprüft und ihre Nutzung getestet werden.

In den Bereichen des Landkreises Börde und der Landeshauptstadt Magdeburg kommt es zur Anwendung des marego-Tarifs.

Die Schaffung einer Verbundstruktur in Form der Ausweitung des marego-Tarifs auf den Altmarkkreis Salzwedel unter Beibehaltung der Vorteile des NAWEA-Tarifs wird geprüft.

5.2.6 Information

Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen sowie mit Verknüpfungsfunktion werden auf eine mögliche Ausstattung mit dynamischen Fahrgast-Informationsanzeigen (DFI-Anzeigen) geprüft.

6 Direktvergabe als öffentlicher Dienstleistungsauftrag (öDA)

Im Nahverkehrsplan 2009-2014 wurden Linienbündel gebildet. Aufgrund des inzwischen sehr einheitlichen Angebots im Altmarkkreis Salzwedel und des speziellen Verkehrsträgermixes wird das gesamte Bus- und Rufbusnetz im Altmarkkreis Salzwedel als ein einziges Linienbündel betrachtet. Dies erleichtert dem Altmarkkreis Salzwedel die Betrauung an ein einzelnes Unternehmen und erlaubt daher auch in Zukunft einheitlich und flexibel auf neue Herausforderungen zu reagieren.

6.1 Aufgabenträgerschaft und Organisation

Der Altmarkkreis Salzwedel sieht als zuständiger Aufgabenträger, dass die Eigenwirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebots aufgrund der demografischen und rechtlichen Änderungen nicht erhalten bleiben kann. Vorgesehen ist eine Direktvergabe an die PVGS mbH mittels eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA).

Der Altmarkkreis Salzwedel hat zuletzt mit Beschluss vom 15.09.2008 (Vorl. Nr. 634/2008) die Linienerverkehrsleistungen an die PVGS mbH für den Zeitraum vom 10.07.2009 bis 09.07.2017 erteilt. Für den Zeitraum ab dem 10.07.2017 ergibt sich daraus die Notwendigkeit, die Linienerverkehrsleistungen neu zu vergeben.

Die EU-Verordnung VO (EG) 1370/2007 gibt dem Altmarkkreis Salzwedel ausdrücklich das Recht ÖPNV-Verkehrsleistungen selbst zu erbringen oder diese Leistungen unter Beachtung konkreter Voraussetzungen an eine rechtlich getrennte Einheit direkt zu vergeben (Inhouse-Vergabe), wenn ein eigenwirtschaftliches Angebot nicht vorliegt oder nicht genehmigungsfähig ist.

Die Direktvergabe von Verkehrsleistungen an die PVGS mbH setzt gemäß Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 voraus, dass

- der Landkreis eine Kontrolle über die PVGS mbH ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht,
- die PVGS mbH im Wesentlichen für den Landkreis als ÖSPV-Aufgabenträger tätig ist,
- sich die PVGS mbH auf das Gebiet des Altmarkkreises beschränkt und sich nicht an wettbewerblichen Vergabeverfahren im ÖSPV außerhalb des Landkreises beteiligt und
- die PVGS mbH den überwiegenden Teil des öffentlichen Personenverkehrsdienstes selbst erbringt. Dies bedeutet, dass die Eigenerbringungsquote über 50 % liegen muss.

Durch die PVGS mbH werden diese Kriterien derzeit bereits erfüllt.

Diese gewählte Vergabe in Form der Direktvergabe bietet ein hohes Maß an Sicherheit, dass das 2008 eingeführte und bewährte ÖPNV-Konzept fortgeführt wird. Der fortgeschriebene Nahverkehrsplan spiegelt die mit der Direktvergabe geforderten Verkehrsleistungen wider.

Die Direktvergabe an den internen Betreiber Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH wird aus folgenden Gründen vorgesehen:

- Der Aufgabenträger erhält sich ein hohes Maß an Gestaltbarkeit der Daseinsvorsorge im ÖPNV zu der er durch das ÖPNVG LSA verpflichtet ist.
- Die PVGS mbH hat den öffentlichen straßengebundenen Personenverkehr nach den Vorgaben des Aufgabenträgers im zurzeit noch gültigen Nahverkehrsplans 2009-2014 und in Wahrung des öffentlichen Verkehrsinteresses in der Vergangenheit gut organisiert, wirtschaftlich durchgeführt und mit hoher Qualität betrieben. Die Mitarbeiter der PVGS mbH besitzen hervorragende Kenntnisse über die örtlichen Gegebenheiten, die örtliche Organisation des ÖSPV und die Gegebenheiten und Anforderungen der Schülerbeförderung.
- Die PVGS mbH
 - verfügt über eine eigene Informationszentrale ÖPNV und eine Werkstatt,
 - übernimmt die Planungen der Fahrpläne für den Jedermannverkehr und für den Schülerverkehr sowie alle geforderten Regieaufgaben,
 - bewirtschaftet alle Haltestellen im Altmarkkreis Salzwedel, die sich auch in einem von ihr weiterzuführenden Haltestellenkataster wiederfinden,
 - erfüllt alle Vorgaben hinsichtlich Zertifizierung, Bedienung und Flexibilität.
- Der Hauptteil der Schülerbeförderung ist in den ÖPNV integriert, die zum Einsatz kommenden Busse wurden weitestgehend als schulbustauglich zertifiziert.
- Durch die Direktvergabe an die PVGS mbH werden die Probleme, die bei der Überführung des ÖSPV in die Verantwortung eines anderen Verkehrsunternehmens auftreten, vermieden.

Zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen legt der Altmarkkreis Salzwedel die Anforderungen an den straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) fest. Die kreiseigene PVGS mbH fungiert damit als interne Betreiberin.

6.2 Integrationsmerkmale der ÖPNV-Angebote für die gemeinsame Vergabe

Soweit es die Zielsetzung von § 8 PBefG erfordert, können Linienverkehrsgenehmigungen für eine oder mehrere Linien gemäß § 9 Absatz 2 PBefG gebündelt erteilt werden. Eine Linienbündelung ist stets dann sinnvoll, wenn infolge der Eigenart des zu überplanenden Verkehrsgebietes, in Ansehung der Bevölkerungsstruktur sowie im Hinblick auf die Qualität des Verkehrsangebotes auch im Sinne einer wirtschaftlichen und integrierten Verkehrsbedienung eine einheitliche Verkehrserstellung geboten ist.

Die ÖPNV-Angebote im Altmarkkreis Salzwedel in ihrem auf einander abgestimmten Verkehrsträgermix weisen eine besondere Qualität und Systemabstimmung auf, die eine integrierte Betrachtung des Gesamtangebotes geboten erscheinen lässt.

Die Linienverkehre und ergänzenden Verkehre weisen eine starke Zusammengehörigkeit auf, daher können sie als ein Linienbündel betrachtet werden, das durch seine Integrationsmerkmale begründet werden kann.

Die Zusammenfassung der Angebote in Aufgabenträgerschaft des Landkreises gewährleistet eine integrierte Nahverkehrsbedienung. Linien- und Anschlussplanungen können so für alle Linien aus einer Hand organisiert werden. Die für den Betrieb der Linien erforderlichen Abstimmungen mit der Kreisverwaltung und mit dem SPNV werden vereinfacht.

Die hohe Integration wird durch die im Folgenden beschriebenen Merkmale bedingt, die begründen, warum die Linien zu einem Bündel zusammenzufassen sind. Die Vergabe von Einzellinien an unterschiedliche Betreiber ist daher auszuschließen.

Berücksichtigung verkehrlicher Verflechtungen der Linien

Die disperse Einwohnerstruktur und der demografische Wandel bedingen die auf die jeweiligen Bedürfnisse aufeinander abgestimmten Systeme. Daher besteht eine hohe Abhängigkeit der Zubringer- und Hauptlinien voneinander, da eine Vielzahl von Umsteigebeziehungen besteht. Hierbei besteht die Abhängigkeit nicht nur zwischen jeweils einem Zubringer und einer Hauptlinie, denn die Erreichbarkeit auch der weiter entfernten Zentren durch gute Abstimmung bedingt eine hohe Vernetzung aller Linien (Standardlinien und Rufbusverkehr).

Die optimale Koordinierung von Direktfahrmöglichkeiten und notwendigen Umsteigebeziehungen ist nur bei der Vergabe eines Gesamtnetzes gegeben.

Berücksichtigung wirtschaftlicher Verflechtungen von Linien

Der Altmarkkreis Salzwedel hat als ÖSPV-Aufgabenträger ein elementares Interesse an der Sicherstellung einer nachhaltigen Finanzierbarkeit seines lokalen ÖPNV. Der Betrieb des Gesamtnetzes aus einer Hand ermöglicht einen wirtschaftlichen Querausgleich zwischen stark und weniger stark frequentierten Linien und Betriebszeiten. Zudem sorgen die Zubringersysteme für die Erreichbarkeit der Hauptlinien und unterstützen damit die wirtschaftliche Leistung der Hauptlinien, die ansonsten für viele Fahrgäste nicht erreichbar wären.

Betriebliche Optimierung

Die Umlaufplanung und die darauf aufbauende Fahr- und Dienstplanung sind effizienter durchführbar, wenn viele Linien fahrplantechnisch miteinander verbunden werden können. So würde sich der Fahrzeugbedarf erhöhen, wenn auf die Synergien, die durch gemeinsame Umlaufplanungen der vertakteten Verkehre entstehen, verzichtet würde. Entsprechende Auswirkungen würden sich nicht nur bei der Fahrzeugzahl, sondern unter anderem auch bei der Zahl der Fahrerstunden und des Fahrpersonals ergeben. Generell werden betriebliche Vorgänge wie Fahrzeugeinsätze, Fahrerwechsel und auch das Management im Störfall erleichtert und effizienter, wenn die Umlaufmasse größer ist, also mehr Linien gemeinsam betrieblich optimiert werden. So können und werden Fahrzeuge auch kurzfristig auf unterschiedlichen Linien eingesetzt. Dies betrifft sowohl die Gesamtheit der Standardlinienverkehre als auch insbesondere die Rufbusverkehre.

Planerische Optimierung

Änderungen in der Führung einzelner Linien oder des Fahrplans sind in einem gebündelten Verkehrsraum mit nur einem tätigen Verkehrsunternehmen erheblich einfacher und flexibler planbar als bei einer Aufteilung in Teilnetze mit mehreren Betreibern. Auch das Reagieren auf neue Herausforderungen und die Möglichkeit Angebote zu testen (Beispiel KitaMobil) ist besser möglich, wenn bereits ein fundiertes betriebliches Zusammenspiel der Systeme besteht. Dazu gehört auch, Systeme in Frage zu stellen und neu zu entscheiden, wie die zukünftige Bedienung im Einzelfall aussehen soll. Auf entsprechende politische Entscheidungen kann ein einzelnes fest integriertes Unternehmen besser reagieren.

Einheitlicher Marktauftritt

Ein einheitlicher Marktauftritt des Busverkehrs reduziert den Abstimmungsbedarf und erleichtert alle notwendigen Marketingaktivitäten. Eine koordinierte Vorgehensweise in der Kundenansprache ist anzustreben und kann auch künftig am besten gewährleistet werden, wenn der Busverkehr aus der Hand eines Unternehmens angeboten wird. Dies gilt auch für die Fahrplaninformation, Informationen zu Tarifen, Aktionen und Events sowie für ein einheitliches Design von Fahrzeugen und Medien. Gerade die Fragen des Designs sowohl der Fahrzeuge, der Haltestellen, der Informationsmedien und Marketingmaterialien als auch der Bekleidung von Personal ist im Altmarkkreis Salzwedel besonders erfolgreich umgesetzt worden und dient der Wiedererkennbarkeit und der Identifizierung der Fahrgäste mit den Angeboten im ÖPNV.

7 Verkehrskooperation/Verkehrsverbund

Die PVGS mbH ist Kooperationspartner des marego Magdeburger Regionalverkehrsverbundes (kein Vollpartner), wurde damit auch in die Verkehrserhebung 2013 einbezogen und bringt sich in dieser Funktion weiterhin ein. Dies geschah, um die Möglichkeit eines Vollbeitritts zu diesem Verbund zu prüfen. Grundsatz für einen Beitritt ist, dass für die Fahrgäste des Landkreises positive Effekte entstehen, die dann auch wirtschaftlich vertretbar umgesetzt werden können.

8 Finanzierung und Investitionen im ÖSPV

Um der im ÖPNV-Gesetz des Landes festgeschriebenen Daseinsvorsorge auf dem Gebiet der Mobilität zu entsprechen, wurde im Altmarkkreis Salzwedel ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot geschaffen. Da in einem Flächenlandkreis diese Aufgabe nicht ohne Mittel der öffentlichen Hand zu realisieren ist, werden durch das Land Sachsen-Anhalt und den Altmarkkreis Salzwedel finanzielle Mittel für die Sicherung des ÖSPV bereitgestellt. Dabei ist der Grundsatz zu beachten, dass erwirtschaftete Erlöse Vorrang gegenüber den Leistungen der öffentlichen Hand haben. Durch die PVGS mbH werden derzeit Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen, über § 62 des Schwerbehindertengesetzes und Gewinnüberschüsse aus sonstigen Geschäftsfeldern realisiert.

Zur Sicherung des ÖPNV stehen dem Landkreis neben den eingesetzten Eigenmitteln Einnahmen zur Verfügung, die durch das Land Sachsen-Anhalt gewährt werden. So erhalten die ÖSPV-Aufgabenträger auf der Basis der §§ 8, 8a und 8b des ÖPNVG LSA zweckgebundene Zuwendungen für eine bedarfsgerechte Verkehrsbedienung und für Investitionen. Diese Zuwendungen werden über das Landesverwaltungsamt (LVwA) anhand der Anteile, die der Altmarkkreis Salzwedel bei Kennziffern (Fahrplankilometer, Fläche, Fahrten je Einwohner) in Bezug auf das gesamte Land aufweist, ermittelt und ausgereicht. Außerdem werden zur Finanzierung von Rabatten für Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr über den § 9 ÖPNVG LSA Zuweisungen ausgereicht. Danach erhält der Altmarkkreis Salzwedel zurzeit über das LVwA 6,87 % der durch das Land hierfür bereitgestellten Gesamtmittel. Eine weitere wesentliche Einnahme stellen die Zuwendungen durch das Land, ausgereicht über die NASA GmbH, für die vier im Altmarkkreis Salzwedel existierenden Linien des ÖPNV-Landesnetzes dar.

Diese Einnahmen werden durch den ÖSPV-Aufgabenträger anteilig an das Verkehrsunternehmen, das Inhaber der Linienkonzessionen ist, zur Sicherung der Verkehrsleistungen des im Nahverkehrsplan beschriebenen ÖPNV-Konzeptes, zur Sicherung des Ausbildungsverkehrs und zur Unterhaltung der Infrastruktur (Haltestellen, Fahrscheindrucker usw.) weitergeleitet. Außerdem wird ein Teil der Landeszuweisungen durch den Altmarkkreis Salzwedel für die Förderung von Investitionen und für ÖPNV-Fachplanungen eingesetzt. Dies ist zu beachten, da im § 8 des ÖPNVG LSA festgelegt wurde, dass mindestens 17,5 % des nach § 8 ausgereichten Zuweisungsbetrages für Investitionen zu verwenden sind. Um diese Vorgabe umzusetzen, gibt es im Altmarkkreis Salzwedel zwei ÖPNV-Förderrichtlinien für die Förderung von ÖPNV-Investitionen zur Anschaffung von Fahrzeugen und Fahrzeugausrüstungen sowie zum Bau von ÖPNV-Haltestellen und

Buswendemöglichkeiten. Anspruchsberechtigt für die Investitionsförderung von Fahrzeugen und Fahrzeugausrüstungen sind alle Verkehrsunternehmen, die im Altmarkkreis Salzwedel ÖSPV-Leistungen erbringen und für ÖPNV-Haltestellen und Buswendemöglichkeiten alle Kommunen im Landkreis. In den Richtlinien ist festgelegt, dass mindestens 75 % der Mittel für die Beschaffung von Fahrzeugen und Ausrüstungen und ca. 25 % für Infrastrukturmaßnahmen einzusetzen sind. Die Umsetzung dieser ÖPNV-Förderung mit konkreten Maßnahmen erfolgt über jährlich erstellte und bestätigte Prioritätenlisten.

Die Landeszuweisungen nach § 9 ÖPNVG LSA werden nach der Maßgabe einer Satzung, die einen Rechtsanspruch begründet, als Förderung an das Verkehrsunternehmen ausgereicht. So wird, wie gefordert, eine offene, transparente und diskriminierungsfreie Ausreichung dieser Mittel gewährleistet. Diese Satzung wird bei Bedarf den aktuellen rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen angepasst.

Für die Sicherung der Verkehrs- und Regieleistungen soll ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDA) abgeschlossen werden, der die Aufgabenwahrnehmung und Aufgabenabgrenzung sowie die Grundlagen der Finanzierung und der Zusammenarbeit regelt. Dies macht sich erforderlich, da eine Direktvergabe der Leistungen nach Auslaufen der zurzeit noch geltenden Linienverkehrsgenehmigungen angestrebt wird.

Aufgrund der Entwicklung der letzten Jahre wird die in Tabelle 11 dargestellte Entwicklung der Zuflüsse angenommen. Hierbei ist zu beachten, dass die konkrete Höhe der Zuweisungen unter dem Vorbehalt der Änderung von Gesetzen und Vereinbarungen steht. Diese Tabelle 11 zeigt die Planungen mit Stand 10/2015 in den wichtigsten Einnahme- und Ausgabepositionen zur Sicherung des ÖSPV im Altmarkkreis Salzwedel.

Einnahmen und Ausgaben	Ist 2014 [T€]	Ist 2015 [T€]	2016 [T€]	2017 [T€]	2018 [T€]	2019 [T€]	2020 [T€]
Zuweisungen Land § 8 ÖPNVG LSA	2.206	2.099	2.060	2.060	2.060	2.060	2.060
Zuweisungen Land § 9 ÖPNVG LSA	2.129	2.129	2.129	2.100	2.100	2.100	2.100
Zuweisungen NASA ÖPNV-Landesnetz	2.294	2.194	2.180	2.150	2.150	2.150	2.150
Zuschuss Landkreis	830	1.083	1.217	1.280	1.320	1.320	1.320
Zahlungen für Verkehrsleistungen	2.297	2.375	2.442	2.445	2.445	2.445	2.445
Ausgleich für den Ausbildungsverkehr	2.129	2.129	2.129	2.100	2.100	2.100	2.100
Zahlungen für das ÖPNV-Landesnetzes	2.294	2.194	2.180	2.150	2.150	2.150	2.150
Zahlungen für die Förderung von ÖPNV-In- vestitionen	420	465	460	550	600	600	600
Zahlungen für Regieleistungen	314	319	315	315	315	315	315
Kosten für Fachplanungen	5	23	60	30	20	20	20

Tabelle 11: Finanzielle Planungen des Altmarkkreises Salzwedel zur Sicherung des ÖSPV (Stand 10/2015)

Diese Übersicht zeigt, dass trotz dieser Einnahmen während der Gültigkeit des vorliegenden Nahverkehrsplanes die dem Altmarkkreis Salzwedel vom Land zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel nicht ausreichen, um den erreichten Standard der Daseinsvorsorge im Bereich der Mobilität zu erhalten. Durch den Landkreis werden deshalb zusätzliche Eigenmittel eingesetzt.

Außerdem ist bei der ÖSPV-Finanzierung zu beachten, dass gegenwärtig wirkende ungünstigen Rahmenbedingungen wie der Bevölkerungsrückgang, einschließlich der Schülerzahlen als großer Fahrgastgruppe, als auch das Ansteigen der Kosten im ÖPNV zu einer Erhöhung des ÖPNV-Aufwandes insgesamt führen. Im Altmarkkreis Salzwedel sind deshalb auch in Zukunft alle Anstrengungen zu unternehmen, um dieser Entwicklung entgegenzutreten. Ziel muss es sein, über die ständige Verbesserung der Effektivität und Optimierung des ÖSPV eine Kostensenkung zu erreichen.

9 Abkürzungsverzeichnis

CD	Corporate Design
CI	Corporate Identity
EG	Europäische Gemeinschaft
HVZ	Hauptverkehrszeit
ILEK	Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept
INSA	Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt
ITF	Integraler Taktfahrplan
LVwA	Landesverwaltungsamt
marego	Magdeburger Regionalverkehrsverbund
NASA:	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NAWEA	Nahverkehrstarif Westliche Altmark
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
öDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG LSA	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt
ÖSPV	Öffentlicher straßengebundener Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PVGS mbH	Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH
REP	Regionaler Entwicklungsplan
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VO	Verordnung
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

10 Anhang

Übersicht der Anlagen

- 10.1 Karte des Busliniennetzes
- 10.2 Verzeichnis aller ÖSPV-Linien
- 10.3 Bedienstandards für den Schülerverkehr im Altmarkkreis Salzwedel
- 10.4 Qualitätskriterien und Grundsätze auf dem Bahn-Bus-Landesnetz
- 10.5 Anforderungskriterien für die Fahrzeugaußengestaltung der Busse im Altmarkkreis Salzwedel
- 10.6 Allgemeine Haltestellenstandards für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel
- 10.7 Anforderungskriterien für die Außengestaltung von Buswartehallen

10.1 Anlage: Karte des Busliniennetzes im Altmarkkreis Salzwedel

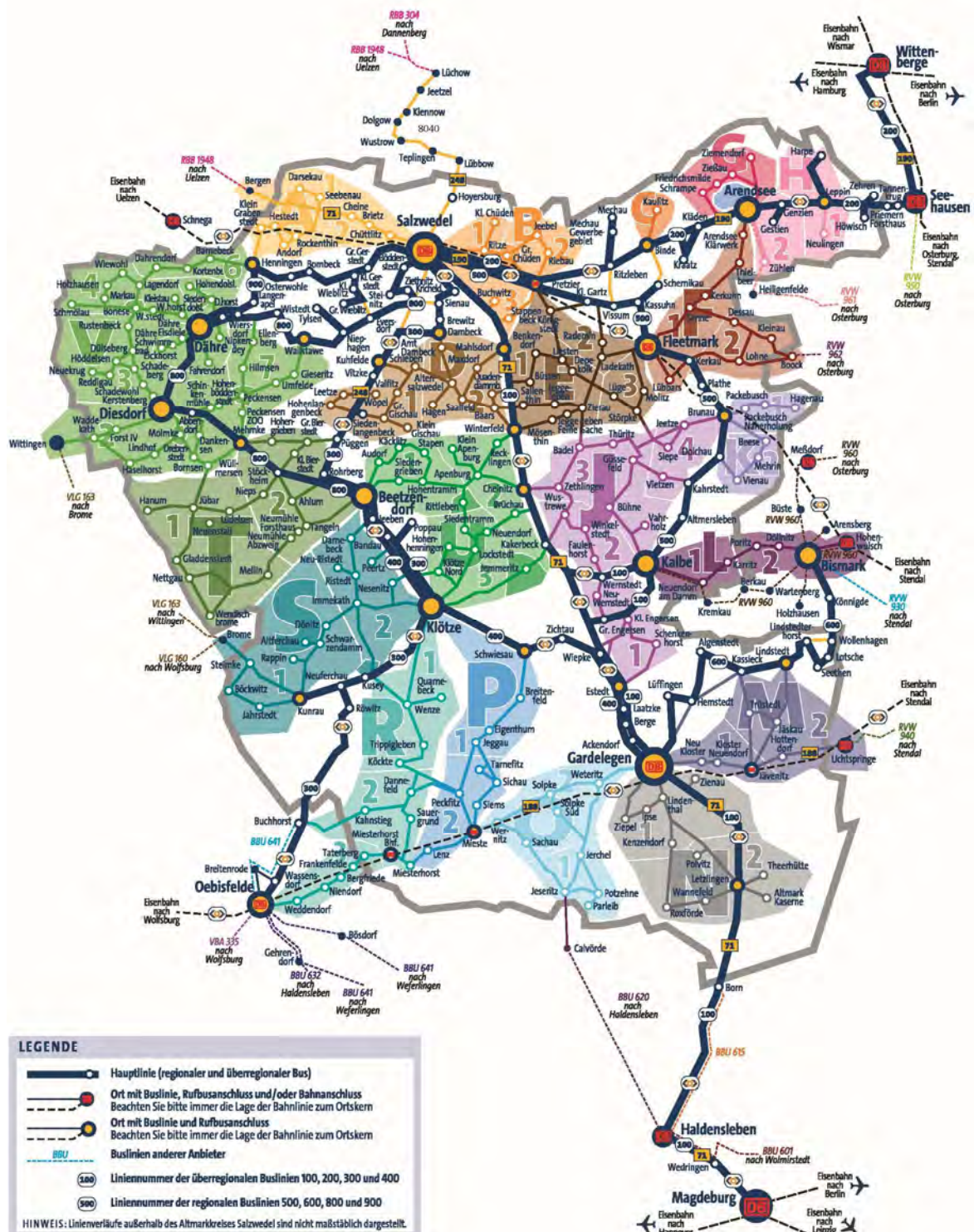


Abbildung 8: Karte des Busliniennetzes im Altmarkkreis Salzwedel

10.2 Anlage: Verzeichnis aller ÖSPV-Linien im Altmarkkreis Salzwedel

(Stand: 11.08.2016)

Linienübersicht

Linie	Linienführung
1	City - Rufbus Salzwedel Stadtlinie CJD
2	City - Rufbus Gardelegen
100	Salzwedel – Kalbe – Gardelegen – Haldensleben – Magdeburg Altmark Kaserne – Gardelegen
110	Salzwedel – Gardelegen
101	Salzwedel – Rufbusfläche B
102	Winterfeld und Fleetmark – Rufbusfläche E Salzwedel – Kalbe
112	Hagenau – Salzwedel Thüritz - Depekolk Salzwedel - Depekolk
103	Cheinitz, Brunau und Estedt – Rufbusfläche J
113	Salzwedel – Kalbe
104	Kalbe – Rufbusfläche J
114	Kalbe – Klötze
105	Gardelegen – Rufbusfläche N
115	Gardelegen – Gardelegen
106	Letzlingen – Rufbusfläche N
116	Ipse – Gardelegen
107	Klötze – Rufbusfläche U
117	Cheinitz – Klötze
108	Beetzendorf, Cheinitz und Winterfeld – Rufbusfläche U
118	Baars - Klötze
109	Mahlsdorf, Kuhfelde, Dambeck und Winterfeld – Rufbusfläche D Wüllmersen – Salzwedel Saalfeld – Salzwedel Gischau – Salzwedel
119	Kuhfelde – Brewitz Salzwedel – Hagen Salzwedel – Püggen Salzwedel – Stappenbeck Steinitz – Kuhfelde
120	Gardelegen – Karritz
200	Salzwedel – Arendsee – Seehausen – Wittenberge
210	Salzwedel – Seehausen
201	Pretzier – Rufbusfläche B
211	Salzwedel – Pretzier
202	Binde – Rufbusfläche C
212	Fleetmark – Kaulitz
203	Arendsee – Rufbusfläche G
213	Arendsee – Arendsee
204	Arendsee und Leppin – Rufbusfläche H
300	Salzwedel – Beetzendorf – Klötze – Oebisfelde
310	Salzwedel – Klötze
301	Klötze und Oebisfelde – Rufbusfläche R / Klötze – Oebisfelde
311	Klötze – Oebisfelde
302	Klötze und Kunrau – Rufbusfläche S / Klötze – Brome
312	Klötze – Steimke
303	Beetzendorf – Rufbusfläche S
313	Trippigleben – Beetzendorf Beetzendorf – Steimke
304	Beetzendorf – Rufbusfläche T
314	Beetzendorf – Rohrberg Mellin – Klötze
305	Mehmke – Rufbusfläche T
315	Beetzendorf – Wendischbrome Wendischbrome – Beetzendorf

(Stand: 11.08.2016)

Linie	Linienführung
400	Gardelegen – Klötze – Beetzendorf
410	Gardelegen – Beetzendorf
500	Salzwedel – Fleetmark – Brunau – Kalbe
510	Salzwedel – Kalbe Pretzier – Depekolk
501	Pretzier – Rufbusfläche E
511	Pretzier – Fleetmark
502	Arendsee und Fleetmark – Rufbusfläche F
512	Boock – Arendsee
503	Brunau – Rufbusfläche K
513	Brunau – Kalbe Güssefeld – Brunau Jeggeleben – Brunau
504	Kalbe und Bismark – Rufbusfläche L
514	Kalbe – Hohenwulsch
600	Gardelegen – Lindstedt – Bismark
610	Gardelegen – Bismark
601	Gardelegen und Lindstedt – Rufbusfläche M / Uchtspringe – Gardelegen
611	Gardelegen – Uchtspringe
710	Gardelegen – Miesterhorst
701	Gardelegen – Rufbusfläche O
711	Mieste – Parleib – Solpke – Gardelegen – Mieste Gardelegen – Mieste
702	Mieste, Klötze und Schwiesau – Rufbusfläche P / Mieste – Klötze
712	Mieste – Schwiesau
713	Mieste – Peckfitz – Köckte – Miesterhorst – Mieste
800	Salzwedel – Wallstawe – Dähre – Diesdorf – Beetzendorf
810	Salzwedel – Dähre Bonese – Salzwedel Dähre – Wieblitz Dähre – Beetzendorf Beetzendorf – Hilmsen
801	Wallstawe und Mehmkte – Rufbusfläche V
811	Wallstawe – Ellenberg
802	Mehmkte – Rufbusfläche V
812	Dähre – Ellenberg
803	Diesdorf – Rufbusfläche V / Diesdorf – Wittingen
813	Dähre – Waddekath
804	Dähre – Rufbusfläche V
814	Diesdorf – Neuekrug
805	Dähre – Rufbusfläche V
815	Henningen – Diesdorf Dähre – Waddekath
900	Salzwedel – Osterwohle – Henningen – Dähre Diesdorf – Salzwedel Salzwedel – Bonese Wieblitz – Wallstawe
910	Henningen – Gerstedt Eickhorst – Dähre Dähre – Hohendolsleben Schmöllau – Henningen Dähre – Schmöllau
901	Henningen – Rufbusfläche V
911	Rockenthin – Henningen Henningen – Schmöllau
902	Salzwedel und Henningen – Rufbusfläche A / Salzwedel – Bergen Dumme
912	Salzwedel – Henningen
8040	Salzwedel – Lübbow – Wustrow – Lüchow

10.3 Anlage: Bedienstandards für den Schülerverkehr im Altmarkkreis Salzwedel

Bedienstandards für den Schülerverkehr im Altmarkkreis Salzwedel						
Lfd.	Bedienvorgaben	Grundschulen		Sekundarschulen		
Nr.		Hinfahrt	Rückfahrt	Hinfahrt	1. Rückfahrt	2. Rückfahrt
(01)	(02)	(03)	(04)	(05)	(06)	(07)
1.	Bedienzeiträume	06h-08h	12h-13h	06h-08h	nach 6. Std.	nach 8. Std.
2.	Schulwegzeit (Fahrzeit)	30 Min.	30 Min.	60 Min.	60 Min.	60 Min.
3.	Wartezeit am Schulstandort vor Unterrichtsbeginn	30 Min.		30 Min.		
	nach Schulschluss		30 Min.		45 Min.	45 Min.
4.	Wartezeit für umsteigende Schüler	0 Min.	0 Min.	20 Min.	20 Min.	20 Min.
5.	Anzahl der Umstiege	0	0	1	1	1

Lfd.	Bedienvorgaben	Gymnasien			Sonderschulen			Berufsbildende Schulen		
Nr.		Hinfahrt	1. Rückfahrt	2. Rückfahrt	Hinfahrt	1. Rückfahrt	2. Rückfahrt	Hinfahrt	1. Rückfahrt	2. Rückfahrt
(01)	(02)	(08)	(09)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)
1.	Bedienzeiträume	06h-08h	nach 6. Std.	nach 8. Std.	05:30h-08h	nach 6. Std.	nach 8. Std.	05:30h-08h	nach 6. Std.	nach 8. Std.
2.	Schulwegzeit (Fahrzeit)	60 Min.	60 Min.	60 Min.	60 Min.	60 Min.	60 Min.	90 Min.	90 Min.	90 Min.
3.	Wartezeit am Schulstandort vor Unterrichtsbeginn	30 Min.			30 Min.			30 Min.		
	nach Schulschluss		45 Min.	45 Min.		45 Min.	45 Min.		45 Min.	45 Min.
4.	Wartezeit für umsteigende Schüler	20 Min.	20 Min.	20 Min.	20 Min.	20 Min.	20 Min.	20 Min.	20 Min.	20 Min.
5.	Anzahl der Umstiege	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Tabelle 12: Bedienungsgrundsätze im Schülerverkehr

10.4 Anlage: Qualitätskriterien und Grundsätze auf den Linien des ÖPNV Landesnetzes

Folgende Qualitätskriterien und Grundsätze sind auf den Linien des ÖPNV-Landesnetzes einzuhalten:

- a. Die Vermarktung der Angebote des ÖPNV-Landesnetzes erfolgt im Rahmen der ÖPNV-Dachmarkenkommunikation des Landes. So sind die innerhalb des ÖPNV-Landesnetzes eingesetzten Fahrzeuge und die zu bedienenden Haltestellen nach bestimmten Vorgaben (<O> Mein Takt) zu kennzeichnen. Fahrplanmedien (z.B. Fahrplanbroschüren) werden über die ÖPNV-Dachmarkenkommunikation des Landes für das ÖPNV-Landesnetz erstellt und finanziert. Bedingung ist hierfür die rechtzeitige Lieferung der Fahrplandaten im Exel-Format (.xls oder .xlsx) an die NASA GmbH durch das Verkehrsunternehmen. Über den Liefertermin setzt die NASA GmbH das Verkehrsunternehmen spätestens 25 Werktage vorher in Kenntnis.
- b. Es sind die Mindestbedienstandards der Verbindungskategorie „Grundzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums - Zentrum jeder Art“ einzuhalten.

Angebot (Taktfrequenz bzw. Fahrtenpaare):	Mo-Fr	2+V
	Sa	4
	So/Feiertag	4
Bedienungszeit (Stunden):	Mo-Fr	14
	Sa	12
	So/Feiertag	12

Montags bis freitags ist ein verstärkter Zweistundentakt innerhalb einer Bedienzeit von 14 Stunden zu realisieren. Am Wochenende sind mindestens vier zeitlich sinnvoll verteilte Fahrtenpaare innerhalb einer Bedienzeit von 12 Stunden anzubieten. Die Fahrten müssen an allen Verkehrstagen mindestens zwischen 8 und 18 Uhr rhythmisiert erfolgen.

- c. Die Buslinien sind in das System des Integralen Taktfahrplanes (ITF) des Landes Sachsen-Anhalt einzubinden und mit anderen Bahn- und Buslinien des ÖPNV-Landesnetzes zu verknüpfen. Bahn-Bus-Anschlüsse sind für die Linie 100 in 1. Priorität in Haldensleben in/aus Richtung Wolfsburg/Magdeburg und in 2. Priorität in Gardelegen in/aus Richtung Wolfsburg, für die Linie 200 in 1. Priorität in Salzwedel in/aus Richtung Uelzen und in 2. Priorität in Seehausen/Altmark in/aus Richtung Stendal, für die Linie 300 in 1. Priorität in Oebisfelde in/aus Richtung Wolfsburg/Stendal und in 2. Priorität in Salzwedel in/aus Richtung Stendal und für die Linie 400 in 1. Priorität in Gardelegen in/aus Richtung Stendal/Magdeburg herzustellen.
- d. Eingesetzte Fahrzeuge müssen in technisch und optisch einwandfreiem Zustand sein und über einen barrierefreien Zugang (Niederflurbusse, ggf. auch Fahrzeuge mit Hublift oder Rampe) verfügen. Im Innenraum muss eine Stellfläche zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, schwerem Gepäck und Fahrrädern vorhanden sein.

- e. Die Fahrradbeförderung erfolgt kostenlos und ist an allen Verkehrstagen und zu allen Verkehrszeiten entsprechend dem vorhandenen Platz zu gewährleisten. Kinderwagen und Rollstühle haben gegenüber der Fahrradbeförderung Vorrang.
- f. Im Fahrgastraum ist eine elektronische Haltestellenanzeige und –ansage vorzusehen. Die Ansage der Haltestellen kann auch durch das Fahrpersonal erfolgen. Die Verteilung von Informationsmaterial ist durch entsprechende Halterungen bevorzugt im Format A4 zu ermöglichen. Die Anerkennung der überregionalen Tarife Sachsen-Anhalt-Ticket/Sachsen-Ticket/Thüringen-Ticket (auch entsprechendes Single-Ticket), Schönes-Wochenende-Ticket und BahnCard (Inhaber einer gültigen BahnCard 25, 50 oder 100 erhalten im Bus einen ermäßigten Einzelfahrschein zum ermäßigten Tarif) ist durch das Verkehrsunternehmen zu gewährleisten und in dessen Tarifbestimmungen aufzunehmen.
- g. Sofern durch Straßenbaumaßnahmen oder aus anderen, nicht vom ÖSPV-Aufgabenträger oder vom Verkehrsunternehmen zu vertretenden Gründen (z.B. Fälle höherer Gewalt) Umwegfahrten außerhalb geschlossener Ortschaften erforderlich sind, sind diese nachzuweisen und werden angerechnet (Mehrkilometer werden mit 1,55 € je Fahrplankilometer gefördert).
- h. Die Einhaltung der Qualitätskriterien durch das Verkehrsunternehmen wird durch den ÖSPV-Aufgabenträger kontinuierlich überprüft und dokumentiert. Die NASA GmbH kann die Einhaltung dieser Qualitätskriterien durch Stichproben kontrollieren. Sollten bei Stichproben wahrgenommene Beanstandungen nach Anzeige beim Altmarkkreis Salzwedel in einer weiteren Stichprobe innerhalb eines Jahres durch das Land festgestellt werden, so sind die Zuwendungen für die jeweiligen Verkehrstage an denen die Beanstandungen festgestellt worden, sind in voller Höhe zurückzufordern. Bei festgestellten Beanstandungen an mehr als 5 Tagen je Kalenderjahr ist die Relevanz der Relation für das ÖPNV-Landesnetz durch die NASA GmbH zu prüfen.
- i. NASA GmbH, Altmarkkreis Salzwedel und Verkehrsunternehmen tauschen sich fortlaufend zur Aufgabenerfüllung sowie zu Anregungen und Kritiken von Fahrgästen aus. Die gewonnenen Informationen über Anliegen der Kunden sind im Rahmen der nächsten Angebotsabstimmung mit der NASA GmbH hinsichtlich der Umsetzbarkeit zu prüfen. Eine Anpassung des Angebotes ist zu den Fahrplanwechseln von Bahn (in der Regel Mitte Dezember) und Bus (in der Regel zu Schuljahresbeginn) zu gewährleisten.
- j. Die Nachfrage der Linien des ÖPNV-Landesnetzes wird im Regelfall alle drei Jahre durch vom Land in Auftrag gegebene Fahrgasterhebungen (Zählungen, gegebenenfalls Befragungen) ermittelt. Durch den ÖSPV-Aufgabenträger oder das ausführende Verkehrsunternehmen sind bei sämtlichen geförderten Fahrten einmal im Jahr Einsteigerzählungen durchzuführen und der NASA GmbH mit dem Verwendungsnachweis haltestellen- und fahrtenscharf zu übergeben. Eine Erfassung durch Nutzung von Fahrgastzählgeräten ist möglich, in diesem Fall ist der volle mit Zählgeräten erfasste Stichprobenumfang über das Jahr zur Verfügung zu stellen.

- k. In den Fahrplantabellen, auch in den im Internet veröffentlichten, Fahrplanbüchern und Informationsbroschüren sind mindestens die zwischen Land und Altmarkkreis Salzwedel definierten ITF-Anschlüsse darzustellen.
- l. Die Fahrgäste erhalten Informationen über Anschlussmöglichkeiten und werden bei planmäßigen Änderungen (Umleitungen etc.) in geeigneter Form rechtzeitig informiert. Der NASA GmbH und dem Altmarkkreis Salzwedel sind Störungen im Betriebsablauf, die einen Verkehrstag überschreiten, anzuzeigen. Bei Änderungen und Störungen sind die Fahrplandaten schnellstmöglich in INSA einzupflegen, hier besteht ggf. auch der HIM (Hafas Information Manager) zur Verfügung.
- m. Für das Fahrplanauskunftssystem INSA sind die Fahrplandaten (bei Fahrplanwechsel sowie planmäßigen Änderungen und Störungen) in elektronischer Form mindestens 12 Werktage vor Fahrplanwirksamkeit der NASA GmbH zu übergeben. An den Haltestellen ist auf INSA hinzuweisen.
- n. Verfügt das zur Leistungserbringung eingesetzte Verkehrsunternehmen über technische Möglichkeiten zur Erzeugung und Übermittlung von Ist-Fahrplaninformationen, ist es verpflichtet, diese der NASA GmbH zur Nutzung im Rahmen des Fahrplanauskunftsystems INSA zur Verfügung zu stellen.

10.5 Anlage: Anforderungskriterien für die Fahrzeugaußengestaltung der Busse im Altmarkkreis Salzwedel

Anlage:

Anforderungskriterien für die Fahrzeugaußengestaltung der PVGS-Busse

Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Fahrzeugaußengestaltung der PVGS-Busse

Erklärung/ Erläuterungen allgemein

Gemäß den Rahmenvorgaben aus dem Nahverkehrsplan des Altmarkkreises Salzwedel 2004-2008 für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wurden Gestaltungsrichtlinien für die Fahrzeugaußengestaltung (PVGS-Busse) festgelegt, welche auf den folgenden Seiten näher beschrieben werden.

Grundsätzlich beschränkt sich die Lackierung bzw. Beklebung der Busse auf den unteren Fahrzeugrand. Es ist darauf zu achten, dass beide Fahrzeugseiten unterschiedliche Farbbalken haben. Diese dürfen niemals direkt aufeinander treffen. Die Trennung der Farbbalken erfolgt entweder durch die Bildmarke oder durch eine bauliche Trennung wie z.B. das Fahrzeugkennzeichen in Verbindung mit einem grafischen Kreiselement. Die Basisfarbe der Busse ist immer weiß. Die genauen Positionen der Zeichen werden gemäß der folgenden Richtlinien im Verhältnis dargestellt.

Inhalt:

- Farbdefinition
- Stand der Beschriftungselemente
- Detail der Beschriftung
- Front- und Heckbeschriftung
- Werbeanbringung
- Impressum

Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Fahrzeugaußengestaltung der PVGS-Busse

Farbdefinition der ÖPNV-Kennzeichnung im Altmarkkreis Salzwedel:

„WEISS“	„SAPHIRBLAU“	„MELONENGELB“
		
Im Vierfarbdruck CMYK 00 00 00 00	Im Vierfarbdruck CMYK 100 50 00 80	Im Vierfarbdruck CMYK 00 30 100 00
	Sonderfarbe Offset-Druck Pantone 648 C	Sonderfarbe Offset-Druck Pantone 1235 C
Darstellung am Monitor RGB 255 255 255	Darstellung am Monitor RGB 00 28 67	Darstellung am Monitor RGB 253 185 19
Als Lackierungsfarbe RAL 9010 Reinweiß	Als Lackierungsfarbe RAL 5003 Saphirblau	Als Lackierungsfarbe RAL 1028 Melonengelb
Als Folienfarbe MaCal 9829-00 White	Als Folienfarbe MaCal 9839-23 Scandinavia Blue	Als Folienfarbe MaCal 9809-11 Saffron

Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Fahrzeugaußengestaltung der PVGS-Busse

Stand der Beschriftungselemente allgemein



Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Fahrzeugaußengestaltung der PVGS-Busse

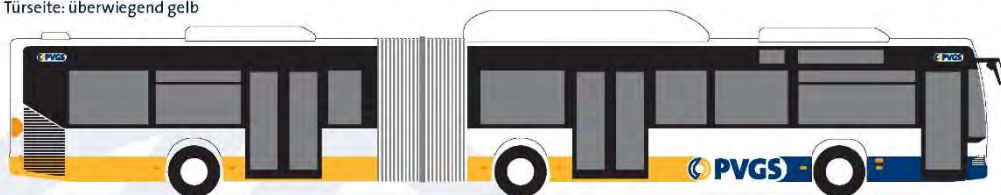
Details der Beschriftung



Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Fahrzeugaußengestaltung der PVGS-Busse

Unterschiedliche Anordnung bzw. Farbwechsel auf den Busseiten - Gelenkbus

Türseite: überwiegend gelb



Fensterseite: überwiegend blau



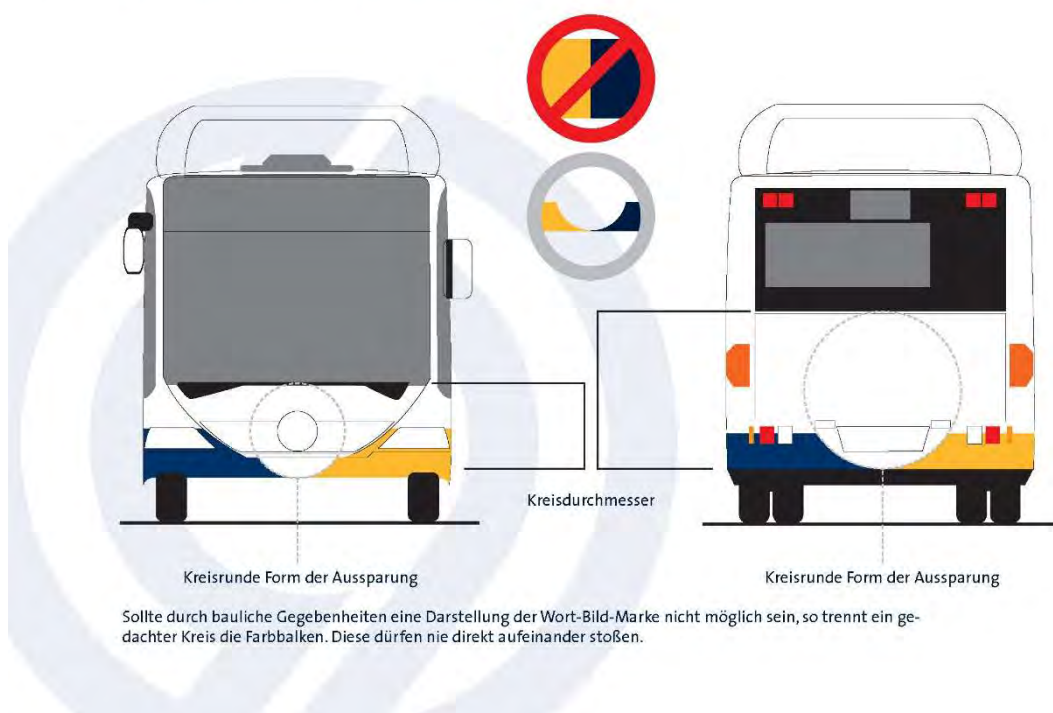
Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Fahrzeugaußengestaltung der PVGS-Busse

Front- und Heckabschlüsse der Farbflächen



Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Fahrzeugaußengestaltung der PVGS-Busse

Front- und Heckabschlüsse der Farbflächen - Alternativ



Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Fahrzeugaußengestaltung der PVGS-Busse**Fahrzeuggestaltung Werbeflächen**

Am Beispiel:
Linienbus - Seiten-, Frontal- und Heckansicht



■ Mögliche Anbringung von Werbeflächen

Bei einer Scheibenüberklebung ist darauf zu achten, dass eine halbdurchsichtige Lochfolie verwendet wird.

Anlage:**Anforderungskriterien für die
Fahrzeugaußengestaltung der Busse der Partnerunternehmen der PVGS**

Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Fahrzeugaußengestaltung der Busse der Partnerunternehmen der PVGS

Erklärung/ Erläuterungen allgemein

Gemäß den Rahmenvorgaben aus dem Nahverkehrsplan des Altmarkkreises Salzwedel 2004-2008 für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wurden Gestaltungsrichtlinien für die Fahrzeugaußengestaltung (Busse der Partnerunternehmen der PVGS) festgelegt, welche auf den folgenden Seiten näher beschrieben werden.

Grundsätzlich beschränkt sich die Lackierung bzw. Beklebung der Busse auf den unteren Fahrzeugrand. Es ist darauf zu achten, dass beide Fahrzeugseiten unterschiedliche Farbbalken haben. Diese dürfen niemals direkt aufeinander treffen. Die Trennung der Farbbalken erfolgt entweder durch das Bildzeichen* oder durch eine bauliche Trennung wie z.B. das Fahrzeugkennzeichen in Kombination mit einem grafischen Kreiselement. Die Basisfarbe der Busse ist immer weiß. Die genauen Positionen der Zeichen werden immer gemäß der folgenden Richtlinien im Verhältnis dargestellt.

Eine Abstimmung und Freigabe der "Designvorlagen" von den Herstellern vor der Herstellung sollte mit dem Aufgabenträger Altmarkkreis Salzwedel, Verkehrsbetrieb des Altmarkkreises Salzwedel (PVGS) bzw. deren Agentur erfolgen.

Das Logo wird Ihnen auf Anfrage als Vektor-EPS bereitgestellt.

Inhalt:

Farbdefinition
Stand der Beschriftungselemente
Detail Logo
Farbwechsel der Busseiten
Front- und Heckbeschriftung
Fahrgastinformationsschild
Werbeanbringung
Impressum

* Das Bildzeichen kennzeichnet den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel

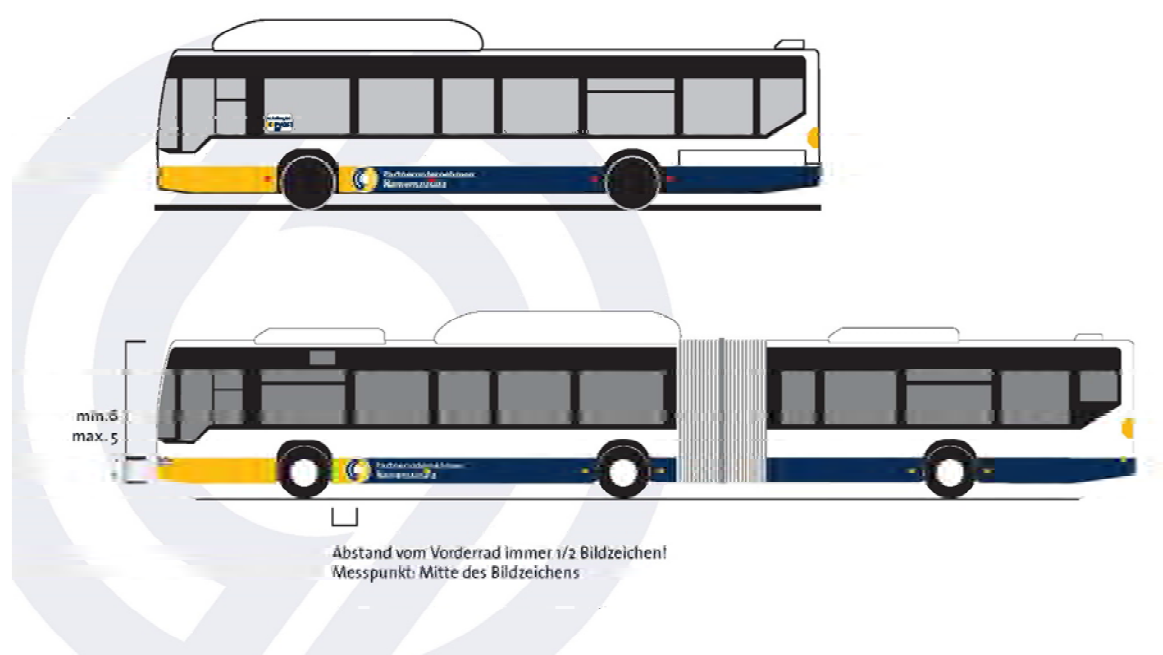
Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Fahrzeugaußengestaltung der Busse der Partnerunternehmen der PVGS

Farbdefinition der ÖPNV-Kennzeichnung im Altmarkkreis Salzwedel:

„WEISS“	„SAPHIRBLAU“	„MELONENGELB“
		
Im Vierfarbdruck: CMYK 00 00 00 00	Im Vierfarbdruck: CMYK 100 50 00 80	Im Vierfarbdruck: CMYK 00 30 100 00
	Sonderfarbe Offset-Druck: Pantone 648 C	Sonderfarbe Offset-Druck: Pantone 1235 C
Darstellung am Monitor: RGB 255 255 255	Darstellung am Monitor: RGB 00 28 67	Darstellung am Monitor: RGB 255 185 15
Als Lackierungsfarbe: RAL 9010 Reinweiß	Als Lackierungsfarbe: RAL 5005 Saphirblau	Als Lackierungsfarbe: RAL 1028 Melonengelb
Als Folienfarbe: Macal 9829-00 White	Als Folienfarbe: Macal 9839-23 Scandinavia Blue	Als Folienfarbe: Macal 9809-11 Saffron

Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Fahrzeugaußengestaltung der Busse der Partnerunternehmen der PVGS

Stand der Beschriftungselemente allgemein



Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Fahrzeugaußengestaltung der Busse der Partnerunternehmen der PVGS

Stand der Beschriftung beim vorliegenden Bustyp



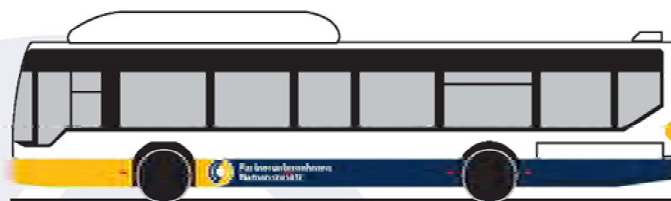
Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Fahrzeugaußengestaltung der Busse der Partnerunternehmen der PVGS

Details der Beschriftung



Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Fahrzeugaußengestaltung der Busse der Partnerunternehmen der PVGS

Unterschiedliche Anordnung bzw. Farbwechsel auf den Busseiten



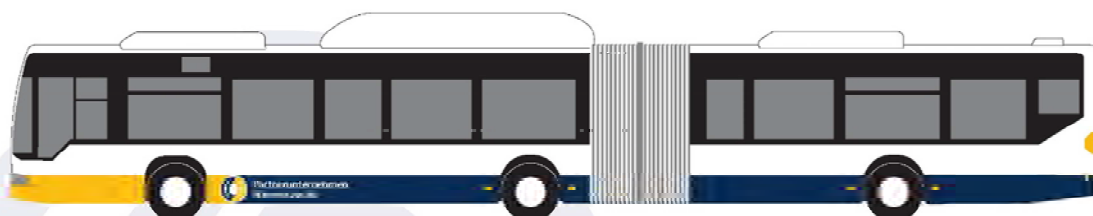
Fensterseite: überwiegend blau



Türseite: überwiegend gelb

Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Fahrzeugaußengestaltung der Busse der Partnerunternehmen der PVGS

Unterschiedliche Anordnung bzw. Farbwechsel auf den Busseiten



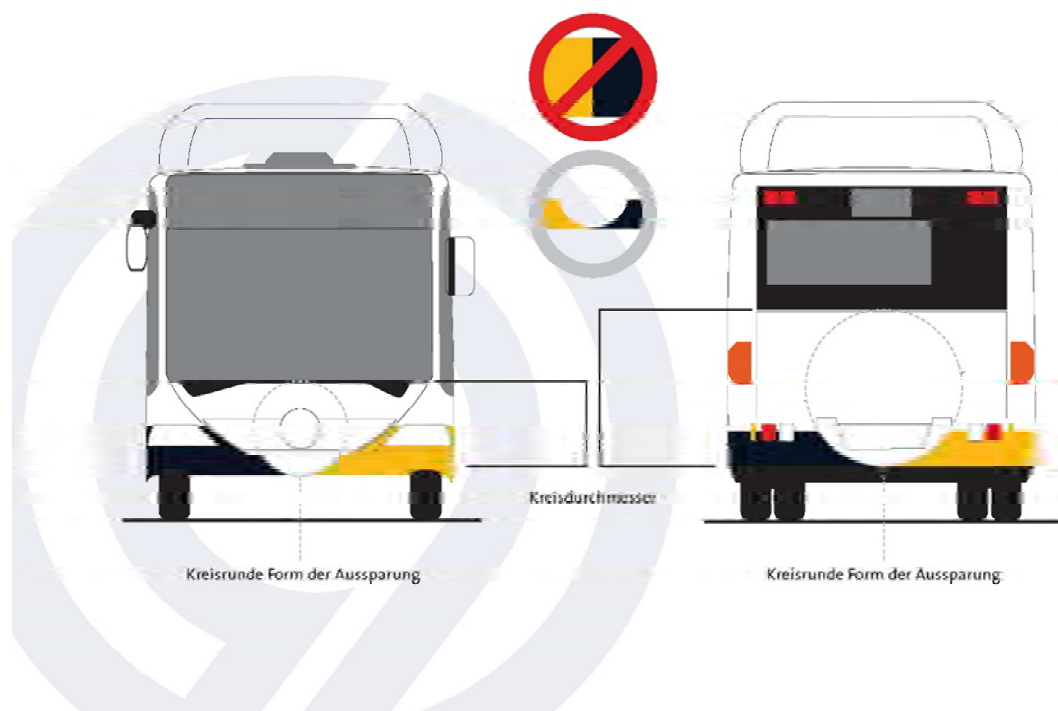
Fensterseite: überwiegend blau



Türseite: überwiegend gelb

Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Fahrzeugaußengestaltung der Busse der Partnerunternehmen der PVGS

Front- und Heckabschlüsse der Farbflächen



Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Fahrzeugaußengestaltung der Busse der Partnerunternehmen der PVGS

Fahrgastinformationsschild



Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Fahrzeugaußengestaltung der Busse der Partnerunternehmen der PVGS

Fahrzeuggestaltung Werbeflächen

Am Beispiel:
Linienbus, Seiten-, Frontal- und Heckansicht



■ Mögliche Anbringung von Werbeflächen

Bei einer Scheibenüberklebung ist darauf zu achten, dass eine halbdurchsichtige Lochfolie verwendet wird.

10.6 Anlage : Allgemeine Haltestellenstandards für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel

Gliederung

- 1 Zielstellung und Einbeziehung von Gremien
- 2 Haltestellenumfeld und Kundeninformationssystem
 - 2.1. Haltestellenumfeld (in der Verantwortung der Kommunen)
 - 2.2. Kundeninformationssystem (in der Verantwortung der PVGS)
 - 2.2.1. Grundausrüstung
 - 2.2.2. Zusatzausrüstung
 - 2.2.3. Zusatzinformationen
3. Kategorien der allgemeinen Haltestellenstandards
 - 3.1. Kategorie 1 → Haltestellen mit der Bedeutung einer Schnittstelle und große Schwerpunkthaltestellen
 - 3.2. Kategorie 2 → Haltestellen mit einer Fahrgastfrequenz von mindestens 5 Fahrgästen
 - 3.3. Kategorie 3 → Haltestellen mit einer Fahrgastfrequenz von weniger als 5 Fahrgästen
 - 3.4. Kategorie 4 → Bedarfshaltestellen im Jedermannverkehr
 - 3.5. Kategorie 5 → Schulbushaltestellen
4. Soll-Ist-Vergleich (Mängelanalyse)

1. Zielstellung und Einbeziehung von Gremien

Die nachfolgend näher beschriebenen und definierten allgemeinen Haltestellenstandards für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel bilden die Grundlage für die Ausgestaltung eines einheitlichen Gesamtbildes der Haltestellen und Buswartehallen sowie deren Umfeldern. Die Haltestellenstandards müssen den örtlichen Bedingungen beziehungsweise Gegebenheiten angeglichen werden. Auch die Frage der Finanzierbarkeit muss selbstverständlich beachtet werden. Die Fördermöglichkeiten des Altmarkkreises Salzwedel können hierbei finanzielle Unterstützung für die antragstellenden Kommunen geben. Die fortschreitende Ausrüstung mit Niederflur Omnibussen in unserem Altmarkkreis Salzwedel gebietet es, die Systemeinheit von Fahrzeugen und Haltestellen zu verwirklichen. Haltestellen und die dazugehörigen Anlagen sind deshalb so auszulegen, dass ein barrierefreier Zugang bis in das Fahrzeug hinein ermöglicht wird. Damit wird eine Aufgabenstellung aus dem Nahverkehrsplan des Altmarkkreises Salzwedel in die Praxis umgesetzt. Durch die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ab dem 01.01.2013 muss das Thema „Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022“ und damit der barrierefreie Zugang zum ÖPNV für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Fahrgäste mit mindestens 2 von 3 Sinnen auch in den allgemeinen Haltestellenstandards berücksichtigt werden. Da hier mit Stand 16.06.2015 erst ein Anfang in den Änderungen der allgemeinen Haltestellenstandards gemacht wird, kann es auf Grund zukünftiger Erkenntnisse zu weiteren Änderungen kommen.

Eine der Planungsgrundlagen stellt die DIN 18040-3 zum barrierefreien Bauen im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum dar. Diese neue Norm ist zur Zeit nur im Entwurf verfügbar und soll die bisherige DIN 18024-1 ersetzen. Erkenntnisse daraus können erst nach Veröffentlichung der neuen Norm einbezogen werden. Den Rahmen für begründete, mögliche Ausnahmen beziehungsweise Abweichungen von diesen Standards stellt der Nahverkehrsplan dar. Es kann weiterhin durch die Möglichkeit einer gezielten Förderung anhand aufgestellter Mängelanalysen eine gezielte Ansprache von Kommunen erfolgen, die zu einer deutlichen Anhebung der Qualität, Attraktivität, Funktionalität und Sicherheit der Haltestelleneinrichtungen führen soll. Der ÖPNV-Aufgabenträger kann somit eine gezielte Investitionstätigkeit der Kommunen auf diesem Gebiet unterstützen. Die allgemeinen Haltestellenstandards stellen damit eine Arbeitsgrundlage zur analytischen Tätigkeit mit dem Ziel der Anhebung der Haltestellenstandards auf ein einheitliches, abgestimmtes Niveau im gesamten Altmarkkreis Salzwedel dar. Sowohl die Gestaltung der Buswartehäuser als auch die Ausführung des Kundeninformationssystems sollen sich hierbei an einem einheitlichen Gestaltungsprinzip (CD/CI) orientieren. Die Förderrichtlinie des Altmarkkreises Salzwedel für Infrastrukturmaßnahmen trifft hierzu entsprechende Vorgaben im Bereich der Buswartehäuser.

Bei einem bestimmten Erarbeitungsstand zwischen dem ÖPNV-Aufgabenträger Altmarkkreis Salzwedel und der PVGS mbH wird vorgeschlagen, weiteren Gremien das Konzept zur Entwicklung der Haltestellenstandards vorzustellen und diese in die Ausgestaltung mit einzubeziehen. Dies sind aus der Sicht der PVGS mbH

- IHK
- Kreissenorenrat, Vorsitzender
- Kreiselternrat, Vorsitzender
- Fahrgastbeirat
- Gleichstellungsbeauftragte
- Behindertenbeauftragter
- Partnerunternehmen der PVGS mbH
- Städte und Gemeinden im Altmarkkreis Salzwedel
- Genehmigungsbehörde Linienverkehr für den ÖPNV des Altmarkkreises Salzwedel
- Verkehrswacht
- Verkehrspolizei
- evtl. Weitere

Der Ein- und Ausstieg von Fahrgästen im Rahmen des Modellprojektes KitaMobil bei Haus-türbedienung fällt nicht unter die Vorgaben der hier vorliegenden allgemeinen Haltestellenstandards.

2. Haltestellenumfeld und Kundeninformationssystem

2.1. Haltestellenumfeld (in der Verantwortung der Kommunen)

Die farbliche Ausgestaltung der Haltestellen (Wartehallen) erfolgt gemäß den Rahmenvorgaben aus dem Nahverkehrsplan des Altmarkkreises Salzwedel entsprechend der festgelegten Gestaltungsrichtlinie (einheitlicher Marktauftritt, CD/CI) „Anforderungskriterien für die Außengestaltung von Buswartehallen“ (Schrift und Farbgebung). Für die Neu- und Umgestaltung von Haltestellen werden diese Anforderungskriterien im Falle einer Förderung durch den Altmarkkreis Salzwedel grundsätzlich für verbindlich gegenüber den verantwortlichen Gemeinden erklärt.

Für die Einklassifizierung des Umfeldes der Haltestellen sind die nachfolgend aufgeführten Punkte jeweils zu betrachten:

-Bord (Hochbord für den niveaugleichen Einstieg in den Bus) vorhanden (mit Angabe der Höhe des Bords beziehungsweise der Wartefläche zwecks Ermittlung von Restspalt und Reststufe in Verbindung mit der Fahrzeugbodenhöhe)

-Spaltfreie Anfahrbarkeit der Haltestelle (Restspalt und Reststufe) -vorhandene Aufstellfläche auch zugänglich für Rollstuhlfahrer -Aufstellflächen gepflastert, Größe nutzerabhängig festzulegen → unter 5 Fahrgäste ⇒ 2,5m x 2,5m (außer bei Bedarfshaltestellen im Jedermannverkehr und Schulbushaltestellen), darüber hinaus 2 Aufstellflächen (12m-Pflasterung) -Aufstellfläche mit Bodenindikatoren (visuelles und taktils Leitsystem) -*Barrierefreie Gestaltung visueller Fahrplaninformationen entsprechend dem Zwei-Sinne-Prinzip auch akustisch (z. B. dynamische Fahrgastinformation DFI mit Sprachausgabe), als Diskussionspunkt und Zusatzinformation in den Kategorien 1 und 2*

-Vorhandensein einer Buswartehalle an dem Haltestellenmast, wo die Abfahrt der Schüler stattfindet, als Vorgabe. Hier sind auch 2 Buswartehallen in Orten/Lagen denkbar, wo von beiden Haltestellen in unterschiedliche Richtungen die Schüler abfahren müssen, zum Beispiel Ladekath.

-Haltestellen als Schnittstellen mit Wartehallen für mindestens 20 Fahrgäste ausgerüstet

-Beleuchtung: In der unmittelbaren Nähe der Buswartehalle sollte aus Sicherheitsgründen eine Straßenlampe vorhanden sein. Umgekehrt ist auch der Hinweis auf eine mögliche Verlegung der Haltestelle insgesamt in die unmittelbare Nähe einer Straßenlampe denkbar.

-Ausreichende Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer unter einer Überdachung -Ausstattung der Buswartehallen mit Sitzgelegenheiten -barrierefreie und stufenlose Erreichbarkeit der Haltestelle über die zuführenden Wege -Fahrradständer in der Nähe der Wartehalle

Bei Um- und Neubau von Haltestellen sollte grundsätzlich die Niveaugleichheit bei den Bordsteinhöhen (Bordstein/Bus) eingehalten werden und nach Möglichkeit die Verwendung von besonderen Bordsteinen als Anfahrhilfe (angeschrägte und abgerundete Bordsteinkanten (Kasseler Bord), Oberfläche genoppt zur Rutschsicherung für den Fahrgast) angestrebt werden. Die Barrierefreiheit der Haltestellen (Zuwegung, Ein- und Ausstieg und Kundeninformation) muss entsprechend beachtet werden. Beim Altmarkkreis Salzwedel sollten einerseits eingereichte Bauanträge und andererseits Förderanträge auch diesbezüglich bewertet werden beziehungsweise gegebenenfalls einer Änderung zugeführt werden.

2.2. Kundeninformationssystem (in der Verantwortung der PVGS)

Anwendung findet das Wing-Light System der Firma MABEG Kreuschner GmbH & Co. KG mit Sitz in 59494 Soest. Lediglich aus Vandalismusgründen heraus verstärkt ausgeführte Haltestellen können hiervon abweichen. Die farbliche Ausgestaltung des Fahrgast-Informationssystems erfolgt gemäß den Rahmenvorgaben aus dem Nahverkehrsplan des

Altmarkkreises Salzwedel entsprechend den festgelegten Gestaltungsrichtlinien (einheitlicher Marktauftritt, CD/CI) „Anforderungskriterien für die Außengestaltung von Haltestellen“ (Schrift und Farbgebung).

2.2.1. Grundausrüstung

-Betonfuß (Holzkeile oder Verschraubung) -Mast mit Durchmesser 60 mm (Farbe Saphirblau entsprechend dem CD/CI der PVGS) -H-Modul (40 cm hoch, versehen mit runden Aufkleber, gelber Hintergrund und grüner

Rand und grünes H als Symbol für die Haltestelle; retroreflektierend für bessere und schnellerer Erkennbarkeit bei Dunkelheit) -Modul (10 cm hoch) jeweils für Haltestellennamen und Wort-Bild-Marke der PVGS

-Kasten für Fahrplanaushang, Format je nach Bedarf in A4 Hoch, A3 Hoch oder A3 Quer (Farbe Melonengelb entsprechend dem CD/CI der PVGS) -Angabe der die Haltestelle bedienenden Linien

2.2.2. Zusatzausrüstung

Diese zusätzlichen Ausrüstungen dienen den Fahrgästen zur zusätzlichen Information über besondere Angebotsformen. Je nach Belegung der Masten sind die Zusatzinformationen an den Masten angebracht. Diese sind im Einzelnen:

-Zusätzliche Kennzeichnung besonderer Angebotsformen → bei Linien im ÖPNV-Landesnetz Angabe der Sonderbezeichnung, zum Beispiel Altmark-Heide Express bei der Linie 100

-Zusätzliche Kennzeichnung besonderer Angebotsformen → City-Rufbus -Zusätzliche Kennzeichnung besonderer Angebotsformen → Rufbus

2.2.3. Zusatzinformationen

-Sonderzeichen „Blinken angeordnet“ auf H-Modul unten rechts (aus der Sicht des Fahrpersonals beim Anfahren zur Bedienung der Haltestelle) -Fahrplanaushang City-Rufbus -Fahrplanaushang Stadtverkehr Salzwedel an schulfreien Tagen -Zusatzmodul bei Linien im ÖPNV-Landesnetz mit dem Logo „Magisches Auge“ und dem Text „Mein Takt“

3. Kategorien der allgemeinen Haltestellenstandards

Die Haltestellen/Buswartehäuser/Umfelder im Altmarkkreis Salzwedel werden in die nachfolgend genannten 5 Kategorien einklassifiziert.

3.1. Kategorie 1 → Haltestellen mit der Bedeutung einer Schnittstelle und große Schwerpunkthaltestellen

Diese Haltestellen sind von besonderer Bedeutung für den ÖPNV in Form von Schnittstellen Bus/Bahn oder Bus/Bus beziehungsweise große Schwerpunkthaltestellen und weisen eine hohe Fahrgastfrequenz auf. Diese Haltestellen sind für die Bedienung mit Gelenkzügen (18 Meter Länge) und entsprechend großen Aufstellflächen und Buswarte-

hallen mit Sitzgelegenheiten baulich zu gestalten. Hochbord und ausreichende Beleuchtung sind selbstverständlich. Derartige Haltestellen können einerseits im Bereich des Schülerverkehrs angesiedelt sein, andererseits können Sie auch dem Bereich des Jedermannverkehrs zugeordnet sein, wobei in diesem Fall ein Fahrradständer mit ausreichender Kapazität vorgesehen werden muss. Auch eine Zuordnung zum Schüler- und Jedermannverkehr ist möglich. Die Ausstattung nochmals im Detail:

- Grundausrüstung lt. 2.2.1.
- Ausbau für die Bedienung mit Gelenkzügen
- Aufstellfläche über den gesamten Haltestellenbereich gepflastert/fest ausgebaut
- Hochbord (mit Angabe der Höhe über der Fahrbahn)
- Spaltfreie Anfahrbarekeit der Haltestelle (Restspalt und Reststufe)
- barrierefreie und stufenlose Erreichbarkeit der Haltestelle über die zuführenden Wege
- Aufstellfläche mit Bodenindikatoren (visuelles und taktils Leitsystem)
- Barrierefreie Gestaltung visueller Fahrplaninformationen entsprechend dem Zwei-Sinne-Prinzip auch akustisch (z. B. dynamische Fahrgastinformation DFI mit Sprachausgabe)*
- Buswartehalle/n für mindestens 20 Fahrgäste mit einigen Sitzgelegenheiten
- Beleuchtung
- Ausreichende Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer unter einer Überdachung
- Zuordnung Schülerverkehr oder/und Jedermannverkehr (Fahrradständer im Bereich des Jedermannverkehrs)
- Papierkorb

Die für das Umfeld der Haltestellen dieser Kategorie zuständigen Städte beziehungsweise Gemeinden werden um Prüfung der Möglichkeiten zur Errichtung und zum Betrieb von Toiletten gebeten.

3.2. Kategorie 2 → Haltestellen mit einer Fahrgastfrequenz von mindestens 5 Fahrgästen

Für diese Haltestellen ist folgende Ausstattung vorgesehen:

- Grundausrüstung lt. 2.2.1.
- Aufstellfläche für das Ein- und Aussteigen an 2 Türen (12 Meter Pflasterung)
- Bord (mit Angabe der Höhe über der Fahrbahn)
- barrierefreie und stufenlose Erreichbarkeit der Haltestelle über die zuführenden Wege
- Aufstellfläche mit Bodenindikatoren (visuelles und taktils Leitsystem)
- Barrierefreie Gestaltung visueller Fahrplaninformationen entsprechend dem Zwei-Sinne-Prinzip auch akustisch (z. B. dynamische Fahrgastinformation DFI mit Sprachausgabe)?*
- Buswartehalle mit Sitzgelegenheiten
- Ausreichende Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer unter einer Überdachung

-Beleuchtung

-Fahrradständer gehört nicht zur Standardausstattung, kann im Einzelfall jedoch bereits jetzt vorhanden sein.

-Papierkorb

3.3. Kategorie 3 → Haltestellen mit einer Fahrgastfrequenz von weniger als 5 Fahrgästen

Bei Haltestellen der Kategorie 3 sind folgende Ausstattungen erforderlich:

-Grundausrüstung lt. 2.2.1.

-Zugänglichkeit für Rollstuhlfahrer

-Aufstellfläche 2,5m x 2,5m gepflastert

-keine Buswartehalle vorgeschrieben

-Beleuchtung

-Bord (mit Angabe der Höhe über der Fahrbahn)

-barrierefreie und stufenlose Erreichbarkeit der Haltestelle über die zuführenden Wege

-Papierkorb

3.4. Kategorie 4 → Bedarfshaltestellen im Jedermannverkehr

Bedarfshaltestellen im Jedermannverkehr dienen der Erschließung von Fahrgästen für den ÖPNV, die aufgrund ihrer örtlichen Wohnlage (einzelne Gehöfte) keine andere zumutbare ÖPNV-Haltestelle nutzen können. Da der Bestand dieser Bedarfshaltestellen nicht langfristig als gesichert angesehen werden kann, ist ein barrierefreier Ausbau nicht nötig (Ausnahme Nahverkehrsplan). Die Ausstattung sieht wie folgt aus:

-Grundausrüstung lt. 2.2.1.

-Aufstellfläche 2m x 2m, gepflastert

-Bord (mit Angabe der Höhe über der Fahrbahn)

3.5. Kategorie 5 → Schulbushaltestellen

Schulbushaltestellen dienen ähnlich zu den Bedarfshaltestellen im Jedermannverkehr der Erschließung von einzelnen Gehöften, hier für den Bereich der Schülerbeförderung. Da der Bestand dieser Schulbushaltestellen nicht langfristig als gesichert angesehen werden kann, ist ein barrierefreier Ausbau nicht nötig (Ausnahme Nahverkehrsplan). Die Ausstattung umfasst:

-Grundausrüstung lt. 2.2.1.

-zusätzliches Modul zur Angabe Schulbus und Betriebszeiten am Haltestellenmast

-zur Sicherheit Geschwindigkeitsbegrenzung oder Zusatzzeichen „Blinken angeordnet“ auf Anordnung

-Aufstellfläche 2m x 2m, gepflastert

-Bord (mit Angabe der Höhe über der Fahrbahn)

4. Soll-Ist-Vergleich (Mängelanalyse)

Ziel eines Soll-Ist-Vergleiches beziehungsweise einer daraus abgeleiteten Mängelanalyse für den Aufgabenträger Altmarkkreis Salzwedel ist es, gezielt die aufgezeigten bestehenden Mängel an Haltestellen in Zusammenarbeit mit den zuständigen Kommunen und der PVGS mbH zu diskutieren und gemeinsam nach Möglichkeiten zur Verbesserung des Zustandes zu suchen und diese dann umzusetzen.

Für die Einklassifizierung der Haltestellen werden zunächst bei der PVGS mbH die Fahrgastfrequenzen an den Haltestellen bei den Früh Touren ermittelt. Hiervon abgeleitet könnte die Einklassifizierung der Haltestellen und Analyse des Ist-Zustandes in der Folge durch den Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit der PVGS mbH strukturiert vorgenommen werden. Hierbei wird dann für einen jeweils gewählten Bereich (zum Beispiel in Bezug auf eine bestimmte überregionale Buslinie oder eine ausgewählte Gemeinde oder Stadt) der Soll-Ist-Vergleich durchgeführt und die Mängelanalyse abgeleitet.

Die Haltestellendaten werden durch die PVGS mbH im Haltestellen-Informationssystem (HIS) laufend aktualisiert und dem Aufgabenträger Altmarkkreis Salzwedel wie vereinbart zur Mitnutzung zur Verfügung gestellt. Hierbei werden durch die PVGS mbH die notwendigen Strukturveränderungen im HIS-Programm in Zusammenarbeit mit der Firma GVS in Hannover vorgenommen. Im Ergebnis sind die erforderlichen Kategorien und Kenndaten der Haltestellen eingebbar und auswertbar. Das Programm ist dann beispielsweise in der Lage, Erfüllungsstände in einzelnen Kategorien/Bereichen zu liefern.

10.7 Anlage: Anforderungskriterien Außengestaltung Buswartehallen

Anlage:

Anforderungskriterien für die Außengestaltung von Buswartehallen

Stand: 19.06.2008



Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Kennzeichnung Wartehallen

Erklärung/ Erläuterungen allgemein

Gemäß den Rahmenvorgaben aus dem Nahverkehrsplan des Altmarkkreises Salzwedel 2004-2008 für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wurden Gestaltungsrichtlinien für die Außengestaltung von Buswartehallen festgelegt, welche auf den folgenden Seiten näher beschrieben werden.

Aufgrund der Vielzahl an Varianten von Wartehallen ist die Kennzeichnung dieser sehr minimalistisch gehalten. Das Hauptgestaltungselement ist die Attika, sofern eine vorhanden ist. Diese wird umlaufend mit den zwei Farbdefinitionen der ÖPNV-Kennzeichnung im Altmarkkreis Salzwedel gestaltet und dem Bildzeichen* des ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel beschriftet. Als zusätzliche Option sollte, wie im dokumentierten Beispiel, das Metallgestell der Wartehalle auch im definierten Blauton lackiert werden. Bei Wartehallen aus Holz oder Stein kann auf eine bauliche Kennzeichnung verzichtet werden.

Eine Abstimmung und Freigabe der "Designvorlagen" von den Herstellern vor der Herstellung sollte mit dem Aufgabenträger Altmarkkreis Salzwedel, Verkehrsbetrieb des Altmarkkreises Salzwedel (PVGS) bzw. deren Agentur erfolgen.

Das Bildzeichen wird Ihnen auf Anfrage als Datei (Vektor-EPS) bereitgestellt.

Inhalt:

Farbdefinition
Stand der Beschriftungselemente
Detail Logo
Rückseite
Detail Logo auf der Rückseite
Impressum

* Das Bildzeichen kennzeichnet den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel

Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Kennzeichnung Wartehallen

Farbdefinition der ÖPNV-Kennzeichnung im Altmarkkreis Salzwedel:

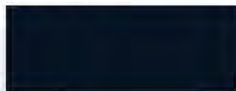
„WEISS“



Als Lackierungsfarbe
RAL 9010
Reinweiß

Als Folienfarbe
MaCal 9829-00
White

„SAPHIRBLAU“



Als Lackierungsfarbe
RAL 5003
Saphirblau

Als Folienfarbe
MaCal 9839-23
Scandinavia Blue

„MELONENGELB“



Als Lackierungsfarbe
RAL 1028
Melonengelb

Als Folienfarbe
MaCal 9809-11
Saffron

Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Kennzeichnung Wartehallen

Stand der Beschriftungselemente auf der Vorderseite



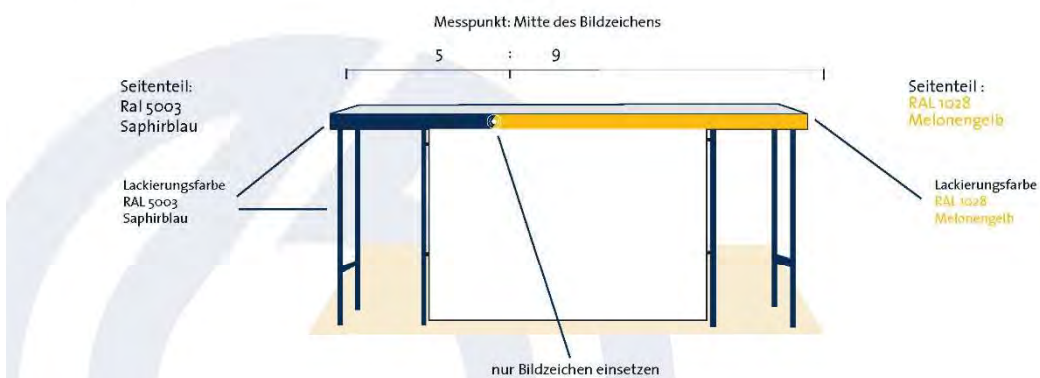
Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Kennzeichnung Wartehallen

Details der Beschriftung auf der Vorderseite



Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Kennzeichnung Wartehallen

Stand der Beschriftungselemente auf der Rückseite



Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Kennzeichnung Wartehallen

Details der Beschriftung

Rückseite

gleiche Abstände zwischen
Signet-Elementen und Außenrand

Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Kennzeichnung Wartehallen

Stand der Beschriftungselemente an den Seiten

Seitenteil links :
RAL 1028
MelonengelbLackierungsfarbe
RAL 5003
SaphirblauSeitenteil rechts:
Ral 5003
Saphirblau

Die Seiten werden einfarbig mit den von der Vorderseite kommenden Farben lackiert. Das bedeutet, das die linke Seite (Standpunkt: vor der Wartehalle mit Blickrichtung Wartehalle) Melonengelb und die Rechte Seite Saphirblau lackiert werden.

Anlage: Anforderungskriterien für den ÖPNV im Altmarkkreis Salzwedel - Kennzeichnung Wartehallen

Holzwarethalle

Auch Holzwarethallen sollen im einheitlichen Erscheinungsbild des ÖPNV gestaltet werden. Wie in Abbildung 1 und 2 dargestellt, wird ein umlaufendes Farbband (ähnlich der Artika bei Metallwarethallen) mit dem Signet auf Vorder und Rückseite auf eine weiße, rechteckige Holz oder Metallplatte angebracht. An den Seitenflächen wird die jeweilige Farbe weitergeführt. Das umlaufende Farbband muss eine weiße Outline haben. Die Bildmarke erhalten Sie digital auf Anfrage von der PVGS mbH. Sollte auf Grund der Bauweise der Holzwarethalle dies nicht realisierbar sein, ist im Innenraum der Wartehalle auf der Rückseite ein Schild mit dem Signet und den Farben zu montieren (siehe Abb. 3).



Abbildung 1

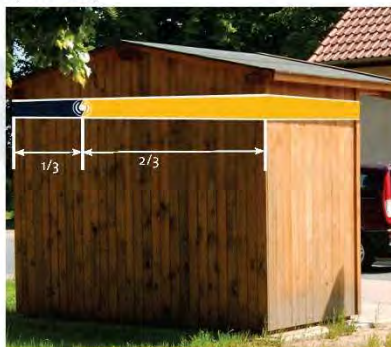


Abbildung 2



Abbildung 3