Landkreis Stendal

Nahverkehrsplan

ab 2017

Landkreis Stendal
ÖPNV Aufgabenträger

Inhalt

1. Zusammenfassung 5

2. Rahmenvorgaben 6

3. Bestandsaufnahme und Prognose 8

3.1. Planungsgrundlagen und Siedlungsstruktur 8

3.1.1. Zentralörtliche Gliederung 8

3.1.2. Strukturdaten 10

3.3. Verkehrsangebot im ÖPNV 14

3.4. Verkehrsnachfrage im ÖSPV 17

4. Anforderungsprofil 20

4.1. Grundlagen 20

4.2. Qualitätsmerkmale mit definierten Standards für die Schwachstellenanalyse 22

4.3. Qualitätsstandards für die weitere Entwicklung 27

4.4. Tarif- und Fahrpreisgestaltung, Fahrkarten 40

5. Marktgerechte Angebotsdifferenzierung 42

6. Mängelanalyse 43

6.1. Zeitliche Bedienlücken an Vormittagen 44

6.2. Zeitliche Erreichbarkeit der Grundzentren 45

6.4. Zeitliche Erreichbarkeit der Oberzentren 46

7. Maßnahmenentwicklung und Wirkung 47

7.1. Schienennetz 47

7.2. Busnetz 47

7.3. Stadtverkehr Stendal 48

8. Planungsnetz 49

8.1. Allgemein 49

8.2. Hauptlinien 50

8.3. Nebenlinien 51

8.4. Angebot in der schulfreien Zeit 51

9. Linienbündelung 52

9.1. Allgemeine Darstellung 52

9.2. Linienbündel Nord-West 54

9.3. Linienbündel Süd-Ost 58

9.4. Linienbündel Stadt Stendal 63

10. Wettbewerb/ Erteilung der Linienverkehrsgenehmigungen 66

11. Verkehrskooperation/ Verkehrsverbund 68

12. Finanzierung und Investitionen 68

13. Quellennachweis 71

14. Abkürzungsverzeichnis 72

15. Anhang 73

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zentralörtliches Gefüge 9
Abbildung 2: Darstellung der Bevölkerungsentwicklung 10
Abbildung 3: Klassifizierte Strassen im Landkreis Stendal 17
Abbildung 4: Nachfrageentwicklung im Landkreis Stendal 18
Abbildung 5: Entwicklung des Motorisierungsgrades 18
Abbildung 6: Linienbündel im Landkreis Stendal 53

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung 2016 bis 2025 10
Tabelle 2: Entwicklungsprognose Schülerzahlen 12
Tabelle 3: Touristische Ziele im Landkreis Stendal 13
Tabelle 4: Schienenhaltepunkte im Landkreis Stendal 16
Tabelle 5: Einteilung der Merkmale zur ÖSPV Qualität 22
Tabelle 6: Mindestbedienung für verschiedene Aktivitäten 24
Tabelle 7: Mindestanforderung an die Bedienungshäufigkeit 26
Tabelle 8: Maximale Umsteigehäufigkeit 27
Tabelle 9: Ausstattungsmerkmale Fahrzeuge 31
Tabelle 10: Haltestellenkategorien 34
Tabelle 11: Ausstattungsmerkmale Haltestellen (Verkehrsunternehmen) 36
Tabelle 12: Bauliche Ausstattungsmerkmale Haltestellen (Baulastträger) 37
Tabelle 13: Systematik alternativer Bedienformen 42
Tabelle 14: Erschließungsqualität - Erschließungslücken 44
Tabelle 15: Gemeinden im Linienbündel Nord-West 57
Tabelle 16: Schulen im Linienbündel Nord-West 58
Tabelle 17: Gemeinden im Linienbündel Süd-Ost 57
Tabelle 18: Schulen im Linienbündel Süd-Ost 63
Tabelle 19: Stadt- und Ortsteile im Linienbündel Stadtverkehr Stendal 64
Tabelle 20: Schulen im Linienbündel Stadtverkehr Stendal 65

1. Zusammenfassung

Der Landkreis Stendal ist als Aufgabenträger des ÖSPV für die Daseinsvorsorge und damit für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖSPV zuständig. Im vorliegenden Nahverkehrsplan wird das ÖSPV-Angebot für den Landkreis Stendal bis zur Erstellung eines neuen Nahverkehrsplanes festgeschrieben. Dabei werden sowohl die demographische als auch die wirtschaftliche Entwicklung im Landkreis berücksichtigt.

Kern des Nahverkehrsplanes ist das **Anforderungsprofil**. Hier wird der gewünschte Standard des ÖSPV-Angebotes festgehalten.

Das Anforderungsprofil wird auf die speziellen Verhältnisse im Landkreis Stendal zugeschnitten. Es sollen keine unrealistischen Anforderungen entstehen, die auf Grund der finanziellen Ausstattung nicht umgesetzt werden können.

Der status-quo des ÖSPV im Landkreis Stendal wird hinsichtlich Siedlungsstruktur, Demographie, Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage betrachtet.

Die anschließende **Mängelanalyse** zeigt auf, in wieweit das derzeitige ÖSPV-Angebot die Vorgaben aus dem Anforderungsprofil erfüllt. Dazu werden Qualitätskriterien wie Erschließung, Reisezeit, Bedienungshäufigkeit und Umsteigehäufigkeit unter die Lupe genommen.

Auf Grundlage der Ergebnisse der Mängelanalyse wird ein **Maßnahmenkonzept** erstellt, welches das Angebot der Schülerbeförderung mit dem übrigen ÖSPV-Angebot verknüpft und bedarfsorientiert optimiert.

Personen- und Funktionsbezeichnungen in diesem Nahverkehrsplan gelten jeweils in männlicher und weiblicher Form.

2. Rahmenvorgaben

Der derzeit geltende Nahverkehrsplan für den Landkreis Stendal wurde im Jahr 2009 für den Zeitraum 2009 – 2014 aufgestellt und durch den Kreistag beschlossen. Im Weiteren wurde er in seiner Geltungsdauer bis 2017 verlängert. Aufgrund verschiedener veränderter Rahmenbedingungen ist es nötig, den Nahverkehrsplan fortzuschreiben und an die neuen Anforderungen anzupassen

Grundlage für die Erstellung der Nahverkehrspläne in Sachsen-Anhalt ist das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) aus dem Jahre 2012.
Der Landkreis Stendal ist nach § 4 Abs.1 ÖPNVG LSA Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr und gemäß § 6 ÖPNVG LSA verpflichtet einen Nahverkehrsplan aufzustellen.

Danach soll der Nahverkehrsplan insbesondere Aussagen enthalten zu:

- ► den verkehrspolitischen Grundsätzen und Zielen des Aufgabenträgers,
- ► der siedlungsstrukturellen Entwicklung und der sich daraus ergebenden Potentiale für den öffentlichen Personennahverkehr,
- ► dem bestehenden und geplanten Netz des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich Linienbündel,
- ► geplanten Maßnahmen zur weiteren Ausgestaltung des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen einzelner Kundengruppen,
- ► Investitions- und Finanzierungsplanung unter Berücksichtigung der Mittelzuweisungen nach § 8 ÖPNVG LSA sowie
- ► 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 (PBefG)

.

2.1. Rechtliche Rahmenvorgaben

Die dem Nahverkehrsplan zugrundeliegenden rechtlichen Rahmenbedingungen ergeben sich aus:

- Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße

- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der aktuell gültigen Fassung

- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) in der aktuell gültigen Fassung

- Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt – ÖPNV-Plan – Fortschreibung für den Zeitraum 2009 bis 2015/2025 (Entwurf)

- Erstes Funktionalreformgesetz des Landes Sachsen-Anhalt vom 22.12.2004

- Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) in der aktuell gültigen Fassung

- Satzung für die Schülerbeförderung im Landkreis Stendal (Schülerbeförderungssatzung) vom 12. Oktober 2009 (veröffentlicht im Amtsblatt für den Landkreis Stendal vom 21. Oktober 2009), Ergänzung der Satzung vom 09. Januar 2014 (veröffentlicht im Amtsblatt für den Landkreis Stendal vom 22. Januar 2014)

- Satzung über die Mitfinanzierung der Kosten für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im ÖPNV auf dem Territorium des Landkreises Stendal vom 02.02.2012 (gültig ab 01.01.2011) gültig bis 31.07.2018

- Finanzierungssatzung für den öffentlichen Personennahverkehr vom 05.10.2010 (veröffentlicht im Amtsblatt für den Landkreis 20.10.2010) Gültig bis 31.07.2018

- Ab dem 01.08.2018 erfolgt die Erbringung der Linienverkehrsleistung auf Grundlage eines Verkehrsvertrages. Im Ergebnis der Neuvergabe wird die Finanzierung neu geregelt.

3. Bestandsaufnahme und Prognose

3.1. Planungsgrundlagen und Siedlungsstruktur

3.1.1. Zentralörtliche Gliederung

Die zentralörtliche Gliederung gemäß LEP LSA 2010 dient als eine Grundlage für die Einstufung von Verflechtungsbeziehungen 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 an dieser Stelle beschrieben.

Das dreigliedrige System bestehend aus Oberzentrum, Mittelzentrum und Grundzentrum wird im Landkreis Stendal dadurch erweitert, dass dem Mittelzentrum Hansestadt Stendal Teilfunktionen eines Oberzentrums zugesprochen werden.

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

Magdeburg

Schwerin

Berlin

Wolfsburg

Braunschweig

Hansestadt Stendal (Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums)

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

Hansestadt Stendal

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

Arneburg

Bismark (Altmark)

Hansestadt Havelberg (mit Teilfunktion eines Mittelzentrums)

Hansestadt Osterburg (mit Teilfunktion eines Mittelzentrums)

Schönhausen (Elbe)

Hansestadt Seehausen (Altmark)

Tangerhütte

Tangermünde

Die Hansestädte Havelberg und Osterburg übernehmen aufgrund ihrer räumlichen Lage im Siedlungsgefüge insbesondere aufgrund von Defiziten in der Erreichbarkeit eines Mittelzentrums für die Bevölkerung Teilfunktionen eines Mittelzentrums.

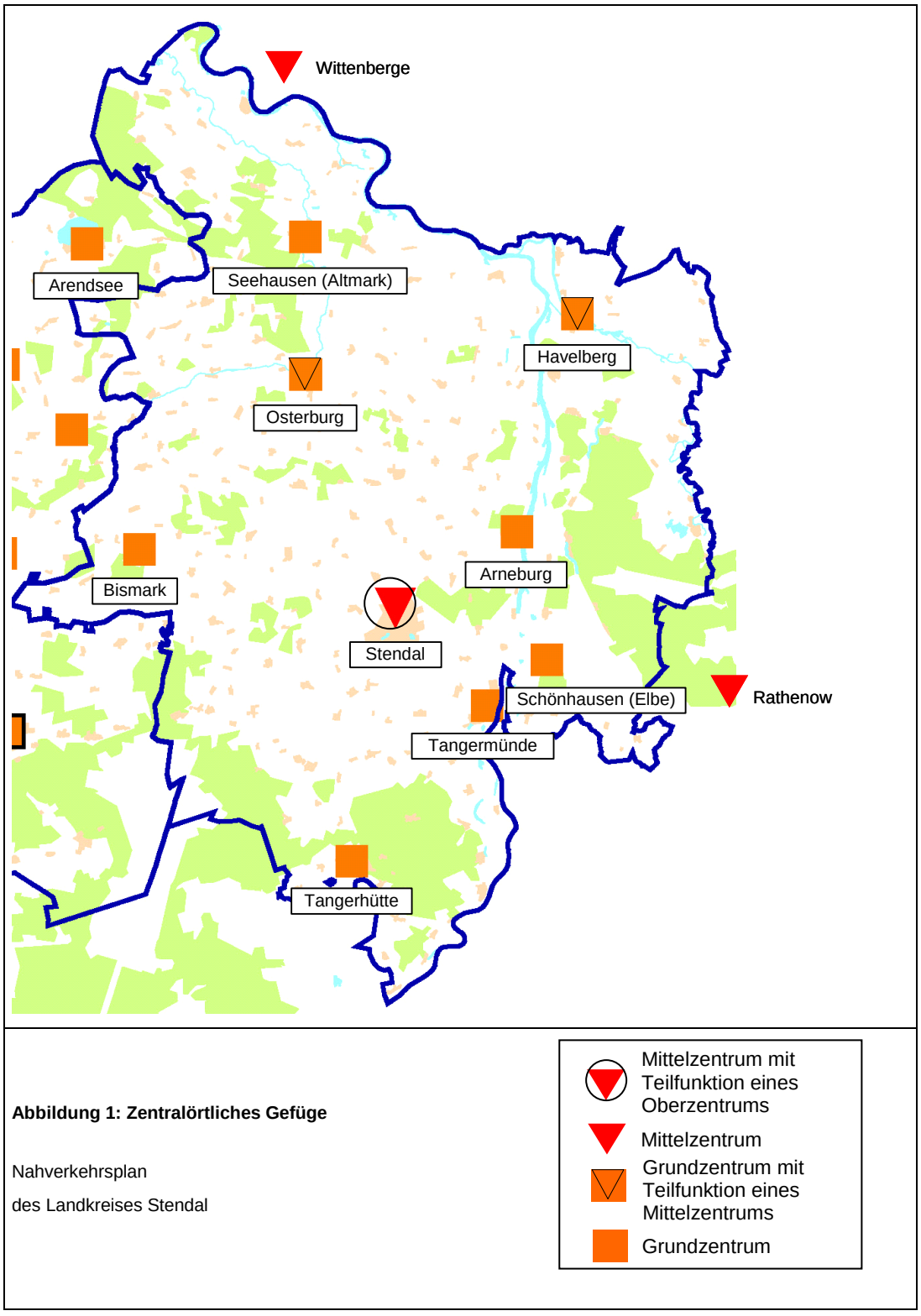


Abbildung 1: Zentralörtliches Gefüge

Nahverkehrsplan

des Landkreises Stendal

Abbildung 1: Zentralörtliches Gefüge

Die Zuordnung der Orte und ihrer Ortsteile nach der Gemeindegebietsreform 2010 zu den Grund- bzw. Mittelzentren wurde der Studie „Wettbewerbsfähige und lebenswerte Altmark – Daseinsvorsorge in einer ländlichen Region“ sowie dem Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt vom 14.12.2010 entnommen.

In Anlage 1 sind alle Orte mit dem zugehörigen Grundzentrum aufgelistet.

Die Zuordnung der Grundzentren zum Mittelzentrum erfolgt in der Regel über die Zugehörigkeit zum Landkreis.

3.1.2. Strukturdaten

Einwohner und Einwohnerentwicklung

Der Landkreis Stendal hatte nach Angaben des statistischen Landesamtes Sachsen - Anhalt am 31.12.2014 ca. 114.976 Einwohner. In Anlage 1 sind die Einwohnerzahlen je Ort inklusive der Ortsteile aufgelistet.

Mit Verweis auf die 6. regionalisierte Bevölkerungsprognose für Sachsen – Anhalt ist davon auszugehen, dass die Bevölkerungszahlen weiterhin rückläufig sein werden.

Prognosejahre	
2016	113.798
2017	112.815
2018	111.793
2019	110.718
2020	109.592
2021	108.411
2022	107.213
2023	105.975
2024	104.700
2025	103.452

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung 2016 bis 2025

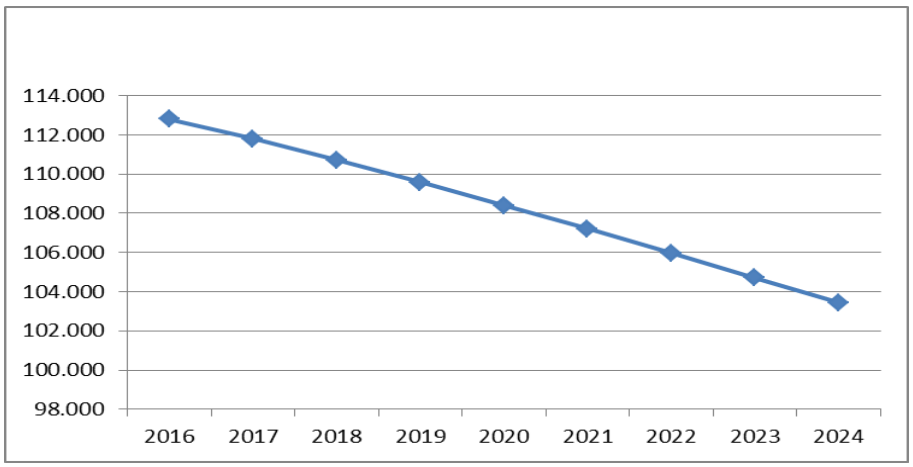


Abbildung 2: Prognose der Bevölkerungsentwicklung bis 2024

Die spezifischen Kosten der Daseinsvorsorge (hier die Kosten des ÖSPV) in dünn besiedelten Regionen sind im Vergleich zu dichteren Siedlungsstrukturen grundsätzlich höher. Die Kosten der Vorhaltung von technischen und sozialen Infrastrukturen werden maßgeblich von Fixkosten geprägt, mithin sinken die Kosten einer Infrastruktur nicht proportional zum Rückgang der Nutzer. Tatsächlich bewirkt der Rückgang der Nutzungsintensität allgemein steigende nutzerspezifische Kosten.

Schulstandorte und Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderung bildet das Rückgrat des ÖPNV im Landkreis Stendal. Über 80 % der beförderten Fahrgäste sind Schüler.

Im Schuljahr 2015/2016 gab es im Landkreis Stendal 25 Grundschulen (mit zwei Außenstellen), 9 Sekundarschulen, 2 Gemeinschaftsschulen, 5 Gymnasien (mit 1 Außenstelle), 7 Förderschulen und 2 berufsbildende Schulen. Insgesamt nutzen ca. 4.100 Schüler den ÖPNV für den Schulweg. Die Schulstandorte sind in Anlage 2 dargestellt.

Die Entwicklung der Schülerzahlen und die damit möglicherweise verbundene weitere Ausdünnung der Dichte der Schulstandorte werden die Anforderungen an den Straßenpersonennahverkehr verschärfen.

In den vergangenen Jahren sind einige Schulstandorte geschlossen worden. Für die Schülerbeförderung im ÖPNV bedeutet das längere Wege, die zurückgelegt werden müssen, um Schüler zu den Schulen zu bringen. Angesichts der zum großen Teil dispersen Siedlungsstruktur sind dadurch zusätzliche Umwegfahrten notwendig.

Die prognostische Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Stendal zeigt anfänglich eine steigende Tendenz, die sich langfristig nicht fortsetzt. Die mittelfristige Schulentwicklungsplanung ist in Tabelle 2 dargestellt. (Stand: Jan. 2015)

Prognose Entwicklung Schülerzahlen								
	Schuljahr IST 15/16	Schuljahr 18/19	Schuljahr 19/20	Schuljahr 20/21	Schuljahr 21/22	Schuljahr 22/23	Schuljahr 23/24	Schuljahr 24/25
Grundschulen	3.322	3.584	3.572	3.441	3.290	3.132	2.992	2.857
private GS	193	193	193	193	193	193	193	193
Sekundarschulen Gemeinschafts-schulen	2.635	2.458	2.462	2.444	2.583	2.520	2.484	2.464
private Sek.Sch.	221	221	221	221	221	221	221	221
Gymnasien	2.874	3.048	3.109	3.185	3.233	3.186	3.194	3.189
private Gymnasien	356	356	356	356	356	356	356	356
Fördersch. Lernen	217	161	162	168	164	164	161	160
Fördersch. Geistb.	155	158	155	157	157	157	157	156
Ausgleichsklassen	62	62	62	62	62	62	62	62

Tabelle 2: Entwicklungsprognose Schülerzahlen

Tourismus

Neben der Berücksichtigung von Schulstandorten und Zentren sollten ebenso wichtige touristische Ziele im Landkreis Stendal im Angebot des ÖPNV Berücksichtigung finden. In folgender Tabelle ist ein Auszug der touristischen Ziele im Landkreis dargestellt. Für die Anbindung der Ziele an den ÖPNV ist im Einzelfall das Aufwand-Nutzen-Verhältnis zu überprüfen.

Ziel	Touristische Merkmale (Auswahl)
Arneburg	Sportboothafen, Gierseilfähre
Beuster	Blaulichtmuseum, Straße der Romanik
Buch	NABU-Zentrum
Döbbelin	Bismarck-Schloss
Havelberg	Hansestadt, Dom, Prignitz-Museum, Wassertouristik
Hohenwulsch	Naturlehrweg
Iden	Landwirtschaftliche Lehrpfade
Krumke	Schloss, Reitsportzentrum, Park
Osterburg	Hansestadt, Landessportschule, Heimatmuseum
Schäplitz	Bauernmuseum
Schönhausen	Bismarck-Museum
Seehausen	Hansestadt, Turmuhrenmuseum, Wildgehege

Stendal	Hansestadt, Theater der Altmark, historischer Stadtkern, Schwimmbad AltOa, Tiergarten
Tangerhütte	Schloss und Stadtpark
Tangermünde	Hansestadt, Backsteingotik, historisches Rathaus
Wahrenberg	Storchendorf
Weißewarte	Wildpark
Werben	Hansestadt, historischer Stadtkern, Biedermeierstadt
Wischer	Waldbad

Tabelle 3: Touristische Ziele im Landkreis Stendal

Einen nicht unerheblichen Anteil am Tourismus im Landkreis Stendal nimmt der Fahrradtourismus entlang dem preisgekrönten Elbe-Radweg, dem ebenfalls länderübergreifenden Havelradweg und dem Altmarkrundkurs sowie weiteren regionalen Fahrradrouten ein.

Im Hinblick auf die Altersstruktur der Radwanderer (Senioren und Familien mit Kindern) ist die Schaffung von Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme, die bei Bedarf an bestimmten Standorten eingesetzt werden können, unumgänglich.

3.2 Raumspezifische Strukturierung der Verkehrsrelationen

Der Aufgabenträger hat das Ziel, für alle Städte und Gemeinden ein an der Struktur orientiertes ausgewogenes und finanzierbares ÖSPV-Angebot zu sichern. Eine Angebotsgestaltung, die im ganzen Kreisgebiet eine identische Bedienungsqualität vorsieht, ist unrealistisch. Dies wäre – wenn man das Angebot auf den derzeitigen Hauptachsen und in den verdichteten Räumen nicht deutlich verschlechtern möchte – mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden.

Um das Angebot entsprechend der Siedlungsstruktur einteilen und bewerten zu können, ist eine Untergliederung und Charakterisierung des Raumes notwendig.

Unterschieden wird zwischen Achsen unterschiedlicher Bedeutung, Verbindungen und Verflechtungen, deren Anwendung sich in den letzten Jahren bereits bewährt hat.

Es wird folgende Einteilung angesetzt:

► **Achse 1:**

Relationen zwischen dem Mittelzentrum Hansestadt Stendal und den zugehörigen Oberzentren mit gleichzeitig hoher Gesamtverkehrsnachfrage

► **Achse 2:**

Relationen zwischen den Mittelzentren Hansestadt Stendal und Hansestadt Salzwedel

► **Verbindung**:

Anschluss der Grundzentren an das ÖPNV-Netz und Verbindung mit den höherrangigen Zentren (Mittelzentrum)

► **Verflechtung**:

Relationen zwischen allen sonstigen Orten beziehungsweise Ortsteilen und dem zugehörigen Grundzentrum, wo eine Bedienung mit vertretbarem Aufwand sinnvoll ist

3.3. Verkehrsangebot im ÖPNV

Das derzeitige ÖPNV-Angebot im Landkreis Stendal gliedert sich in den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), für den die NASA GmbH im Auftrag des Landes Sachsen-Anhalt die Aufgabenträgerschaft wahrnimmt und in den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV), für den der Landkreis Stendal Aufgabenträger ist.

Schienenpersonenverkehr

Die Verantwortung für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) liegt beim Bund. Zur Sicherung durchgängiger Reiseketten bildet der Fernverkehr mit seinem Angebot den Rahmen für die Nahverkehrsplanung in Sachsen-Anhalt.

Träger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist das Land Sachsen – Anhalt, das dafür die Nahverkehrsservice Sachsen – Anhalt GmbH (NASA GmbH) einsetzt.

Der SPNV, dessen Netzlänge im Kreisgebiet etwa 140 Kilometer beträgt, wird auf vier Achsen abgewickelt:

- ► Uelzen – Salzwedel – Hohenwulsch – Stendal – Tangerhütte – Magdeburg
- ► Braunschweig – Wolfsburg – Gardelegen – Uchtspringe – Stendal – Schönhausen (Elbe) – Rathenow
- ► Wittenberge – Geestgottberg – Stendal – Tangerhütte – Magdeburg
- ► Stendal – Tangermünde

Weiterhin hat die Achse Hamburg/Schwerin – Wittenberge – Glöwen – Neustadt/D. – Berlin, der IRE Berlin – Stendal – Salzwedel – Uelzen – Hamburg, die Bahnlinie Hannover – Berlin und der Bahnhof Uelzen Bedeutung für die Anbindung des Landkreises Stendal.

Folgende Orte werden von Zügen der DB Regio AG oder anderer Bahnverkehrs - unternehmen angefahren und sollen mit der dargestellten Bedienung auch weiter - hin erhalten bleiben:

Ort	**IC/EC/ICE**	**RE**	**RB / S1**
Bindfelde			✓
Demker			✓
Eichstedt (Altm.)			✓
Geestgottberg			✓
Goldbeck (Osterburg)			✓
Hämerten			✓
Hohenwulsch		✓	✓
Kläden (Stendal)			✓
Meßdorf (zeitlich begrenzt)			✓
Miltern			✓
Möringen (Altm.)			✓
Osterburg			✓
Schönhausen (Elbe)			✓
Seehausen (Altm.)			✓
Steinfeld (Stendal)			✓
Stendal	✓	✓	✓
Stendal-Stadtsee			✓
Stendal-Vorbahnhof			✓
Tangerhütte		✓	✓
Tangermünde			✓

Ort	IC/EC/ICE	RE	RB / S1
Tangermünde West			✓
Uchtspringe			✓
Vinzelberg			✓

Tabelle 4: Schienenhaltepunkte im Landkreis Stendal

Der Landesentwicklungsplan Sachsen -Anhalt (LEP 2010) sieht vor, die Relation Magdeburg – Stendal / Salzwedel – Uelzen / Wittenberge für den Personen- und Güterverkehr bedarfsgerecht auszubauen.

Zum Teil ist die Strecke zwischen der Hansestadt Stendal und der Hansestadt Salzwedel bereits zweigleisig ausgebaut. Es ist vorgesehen, den Ausbau der Strecke zwischen den beiden Städten bis 2017/2018 beendet zu haben. Mit der Fertigstellung des Streckenausbaus wird der Haltepunkt Meßdorf nicht mehr bedient. Es wird vom Land ein Ersatzverkehr per Bus eingerichtet. Die Auflassung des Haltepunktes war vom Land Sachsen – Anhalt zum 31.12.2015 festgelegt worden, wurde aber wegen der Verzögerung des zweigleisigen Ausbaus verschoben.

Das Land Sachsen-Anhalt prüft in Abhängigkeit der Finanzierbarkeit die Einstellung der Bahnlinie Stendal-Tangermünde und eine Reduzierung des Regionalbahnangebotes auf der Relation Stendal-Salzwedel. Der Landkreis Stendal spricht sich gegen eine Einstellung der Bahnlinie und eine Reduzierung des Bahnangebotes aus und betont die Bedeutung des Schienenpersonen-nahverkehrs für die Entwicklung der Region.

Öffentlicher StraßenPersonennahVerkehr (ÖSPV)

Es gibt im Landkreis Stendal 44 Linienverkehrsgenehmigungen. Davon betreibt die Regionalverkehr Westsachsen GmbH derzeit 40 Linien im Regional- und Stadtbusverkehr. Sie haben eine Gesamtlänge von circa 1.300 Kilometer. Die verbleibenden 4 Linienverkehrsgenehmigungen sind nicht aktiv.

Es werden insgesamt ca. 533 Haltestellen bedient. Im Anhang in Anlage 4 ist der aktuelle Liniennetzplan abgebildet. Abbildung 3 zeigt das klassifizierte Straßennetz im Landkreis Stendal.

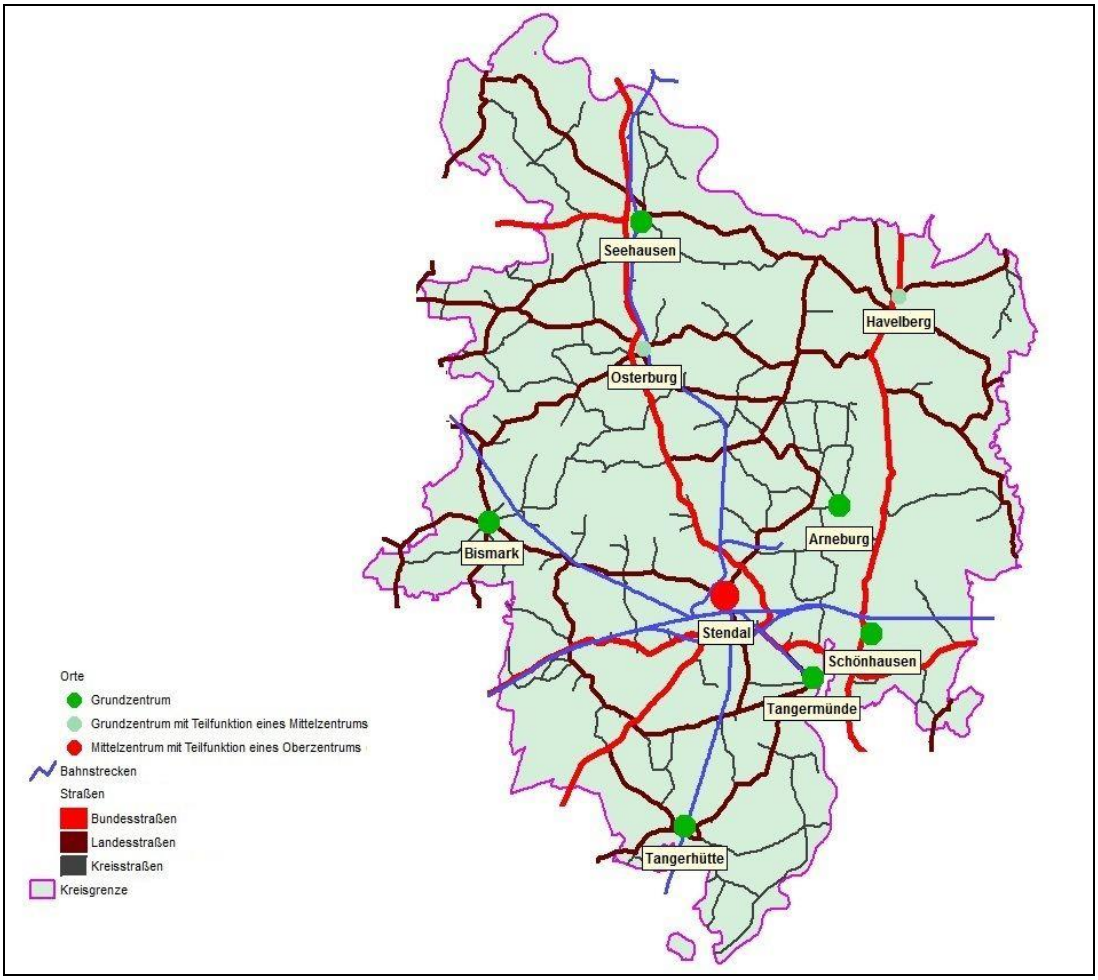


Abbildung 3: Klassifizierte Straßen im Landkreis Stendal

3.4. Verkehrsnachfrage im ÖSPV

Die Verkehrsleistung ergibt sich aus der Nachfrage. Mithin ist die Schülerbeförderung als Zwangsnutzer des ÖSPV die nachfragestärkste Gruppe und somit richtet sich die Linienführung prioritär nach den Bedürfnissen der Schüler. Auf Grundlage der Erfahrungen und Fahrgastzahlen der letzten Jahre liegt die Quote der im Ausbildungs- und Schülerverkehr beförderten Fahrgäste bei ca. 80 %. Weitere Nachfrager sind alle Nicht-Schüler, also der regelmäßige Jedermann-Verkehr und die individuellen Nachfrager, für die eine flexible Verkehrsbedienung bedarfsorientiert angeboten wird.

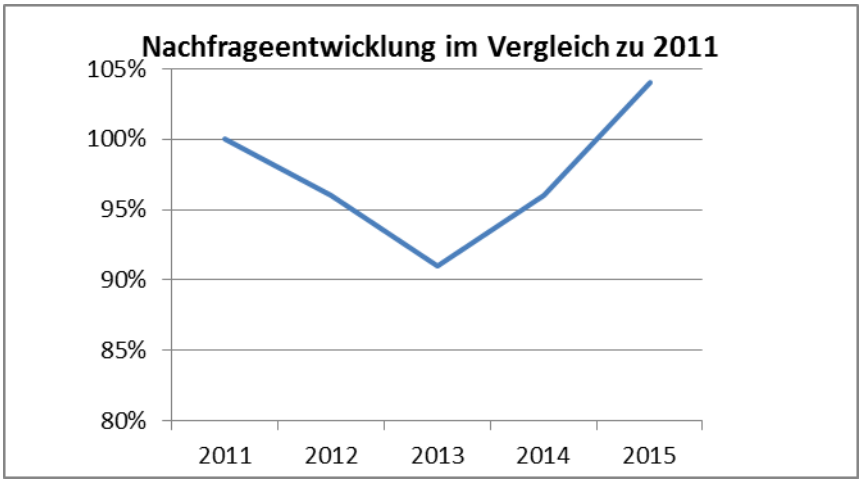


Abbildung 4: prozentuale Nachfrageentwicklung im Landkreis Stendal

In den letzten Jahren konnte eine schwankende Nachfrage im Bereich des Jedermann-Verkehrs beobachtet werden. Für das Jahr 2013 lässt sich der dramatische Einbruch durch das lang anhaltende Hochwasser erklären, das den ÖSPV im Landkreis stark behindert hat. Im Jahr 2015 kann der sprunghafte Anstieg der Fahrgastzahlen durch die Veranstaltung der Bundesgartenschau im Bereich des Landkreises begründet werden und zum Teil durch die zusätzlichen Fahrgäste von und zu der Landesaufnahmeeinrichtung für Flüchtlinge (LAE) in Klietz und deren Fahrten in der Region.

Zum anderen Teil ist der Anstieg seit 2014 ein positives Indiz für die steigende Akzeptanz des ÖSPV und auch der Nutzung der flexiblen Bedienformen seit 2010. Die Abrufquote der angebotenen Rufbusverbindungen weist einen, wenn auch kleinen aber positiven Anstieg aus.

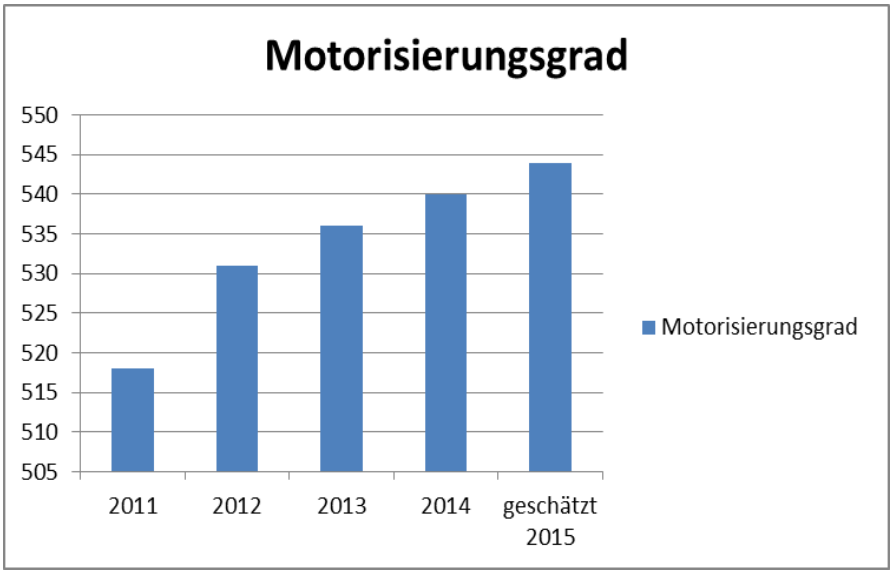


Abbildung 5: Entwicklung des Motorisierungsgrades

Der Motorisierungsgrad (PKW je 1000 Einwohner) im Landkreis Stendal lag 2011 bei 518 und liegt derzeit bei ca. 540. Der Motorisierungsgrad ändert sich nicht proportional zur Einwohnerentwicklung, d.h. die Einwohnerzahl sinkt, aber der Motorisierungsgrad steigt. Eine Prognose zur Nachfrageentwicklung lässt sich daher nicht direkt ableiten. Die Annahme, dass sich durch die Überalterung der Bevölkerung eine größere Anzahl von Nutzern für den ÖSPV ergibt, wurde nicht bestätigt.

Der Anteil der über 60-jährigen an der Gesamtbevölkerung wird weiter ansteigen. Diese Zielgruppe ist zunehmend mobiler und bildet vor allem im Marktsegment des Tourismus- und Freizeitverkehrs eine in ihrer Bedeutung wachsende Nachfragegruppe.

Somit ist es erstrebenswert, die verringerte ÖSPV-Nachfrage in der Schülerbeförderung durch eine steigende Nachfrage im Tourismus-, Freizeit- und Berufsverkehr weitestgehend zu kompensieren. Eine höhere Flexibilisierung des ÖSPV bei gleichzeitiger Kontinuität der Schülerbeförderung im Linienverkehr stellt eine neue Herausforderung dar.

Für eine Förderung des Tourismus im Landkreis ist es weiterhin wichtig, die Verknüpfung zum Fahrradverkehr, vor allem an den Schnittstellen zu überregionalen Radwegen, zu stärken. Dies soll an dieser Stelle nicht weiter vertieft werden. Anforderungen an die Fahrzeuge bzw. Fahrzeugtechnik werden gesondert dargelegt.

4. Anforderungsprofil

Im Anforderungsprofil werden verkehrliche Ziele und Angaben zur angestrebten ÖSPV-Qualität definiert. Dieser Katalog stellt einen verbindlichen Rahmen für die künftige Ausgestaltung des ÖSPV, unter Berücksichtigung der Sicherung der Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen für die Nutzung des ÖSPV, dar.

4.1. Grundlagen

Mit der Festlegung des Anforderungsprofils als Basis für den Nahverkehrsplan und der damit verbundenen Definition eines Zielzustandes für den ÖSPV wird die Grundlage zur Analyse und zur Definition von Maßnahmen geschaffen.

Der vorliegende Nahverkehrsplan soll für folgende Qualitätsmerkmale Standards festlegen:

- ► Linien- und fahrplanmäßige Abstimmung innerhalb eines integrierten Taktfahrplanes (ITF),
- ► Mindestbedienungshäufigkeit
- ► Fahrzeugqualität
- ► Haltestellenqualität
- ► Verknüpfung an Schnittstellen

Aus dem ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt werden die für den Nahverkehrsplan des Landkreises Stendal maßgeblichen Verbindungskategorien abgeleitet.

Es sind die Folgenden:

- ► Mittelzentrum – Oberzentrum (Achse 1; außerhalb: Magdeburg, Schwerin, Berlin, Wolfsburg)
- ► Mittelzentrum – Mittelzentrum des benachbarten Landkreises Altmarkkreis Salzwedel (Achse 2)
- ► Grundzentrum – zugehöriges Mittelzentrum (Verbindung)
- ► Stadtverkehre (Verbindung)
- ► Ort – zugehöriges Grundzentrum (Verflechtung)

Als Vorgaben hinsichtlich der geforderten Bedienungsqualität sollen im Landkreis Stendal gelten:

- ► Daseinsvorsorge steht im Mittelpunkt;
- ► Anforderungsprofil bezieht sich auf Orte mit mindestens 50 Einwohnern
- ► Fahrtenhäufigkeit nach Tageszeit in Abhängigkeit der Ortsgröße;
- ► Taktvorgabe für ÖSPV-Systeme (landesbedeutsame Linien, Verbindung, Verflechtung);
- ► Bedienungszeiträume für ÖSPV-Systeme

Für die vorliegende Planung gilt, dass die Mindestanforderungen insbesondere im Bereich der Bedienungsqualität differenziert nach Räumen und Verkehrszeiten und insbesondere in Abhängigkeit von der Raumstruktur und der Gesamtverkehrsstärke festgelegt werden.

Qualitätskriterien müssen operational und damit überprüfbar sein. Funktionale Beschreibungen der Kriterien sind detaillierten Vorgaben vorzuziehen, um einen Diskriminierungsverdacht zu vermeiden.

Daher können die Merkmale in zwei Gruppen eingeteilt werden, die im Nahverkehrsplan unterschiedlich zu behandeln sind. (s. Tabelle 5: Einteilung der Merkmale zur ÖSPV Qualität

- ► Für einen Teil der Merkmale werden auf Basis der vorgegebenen Standards Schwachstellen im ÖSPV-Angebot analysiert und darauf aufbauend Maßnahmen definiert. Weitestgehend lassen sich diese Merkmale anhand von Messgrößen quantitativ beschreiben, wie z.B. Bedienungshäufigkeit anhand von Fahrtenzahlen auf definierten Relationen oder die Umsteigehäufigkeit.
- ► Andere Merkmale wie Sauberkeit, Sicherheit, Haltestellenausstattung oder Fahrzeugausstattung lassen sich nur qualitativ sinnvoll beschreiben. Hier werden Standards, die als Ziel für die weitere Entwicklung des ÖSPV dienen sollen, definiert.

Kategorie	Merkmal	Definition von Standards und Schwachstellenanalyse	Definition von Standards für die weitere ÖV-Entwicklung
Verkehrserschließung	Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen	X	
	Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete	X	
Angebotsqualität	Bedienungshäufigkeit	X	
	Umsteigehäufigkeit	X	
	Marktgerechte Angebotsdifferenzierung		X
Bedienungsqualität	Fahrzeuge		X
	Komfort und Ausstattung der Haltestellen		X
	Pünktlichkeit und Anschlusssicherung		X
	Sicherheit		X
	Service und Sauberkeit		X

Tabelle 5: Einteilung der Merkmale zur ÖSPV Qualität

4.2. Qualitätsmerkmale mit definierten Standards für die Schwachstellenanalyse

Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen

Zur Gewährleistung der Erschließung werden Richtwerte für Einzugsradien der Haltestellen definiert. Hierbei werden keine topographischen Besonderheiten berücksichtigt, die ein schnelles Erreichen der Haltestelle trotz geringem Einzugsradius verhindern (z.B. Steigungen, umwegige Fußwegführung).

Dies wird in der Schwachstellenanalyse ggf. im Einzelfall berücksichtigt (z.B. Querung von Bahnstrecken oder Flussläufen).

► Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) zur nächsten ÖPNV-Haltestelle:

Haltestellen Schiene: 1.000 m (ca. 20 Minuten)

Busverkehr Region: 600 m (ca. 10 Minuten)

Begründete Ausnahmen zu den Zeitangaben sind zulässig. Diese können vor allem bei der Schülerbeförderung auftreten. In einem Flächenlandkreis wie dem Landkreis Stendal sind im Ausnahmefall Entfernungen von Haustür zur Haltestelle von über 2.000 m 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 bzw. sie an einer bereits vorhandenen Buslinie 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 den ÖPNV-Potenzialen.

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

Die Erreichbarkeit der Grundzentren weicht von den Vorgaben im LEP 2010 ab, da die dort angegebenen 30 Minuten in einem Flächenlandkreis nicht zu erreichen sind. Die im vorliegenden Nahverkehrsplan definierte Reisezeit orientiert sich an den praktischen Vorgaben durch die festgelegte Topografie des Landkreises und sollte realisierbare Richtwerte enthalten.

Bedienungshäufigkeit

Das gegenwärtige Fahrtenangebot hat sich als praxistauglich erwiesen und entspricht den Beförderungsbedürfnissen der Bevölkerung. Daher sollten dessen Rahmendaten als Grundlage der vorzunehmenden Feinplanung beibehalten werden.

Die Bedienungshäufigkeit nimmt innerhalb der verschiedenen Bedienmerkmale eine Schlüsselstellung ein. Richtwerte für diese Größe werden anhand der Außer-Haus-Aktivitäten der Nutzer hergeleitet.

Es werden vier Aktivitäten unterschieden:

Ausbildung (Wege von und zur Ausbildungsstelle):
Schülerbeförderung als das Rückgrat des ÖPNV;

Beruf (Wege von und zur Arbeitsstelle):
Niedrigere Priorität für Relationskategorien „Verbindung“ und „Verflechtung“ wegen hoher Pkw-Verfügbarkeit im ländlichen Raum;

Versorgung (Wege zu Einkaufszwecken, sowie Erledigungen bei Ämtern und Behörden, Arztbesuche und Ähnliches): Daseinsvorsorge;

Freizeit (Wege zu Freizeitaktivitäten; z.B. Sport, Naherholung, Besuch von Veranstaltungen): Niedrige Priorität für Relationskategorien „Verbindung“ und „Verflechtung“ wegen hoher Pkw-Verfügbarkeit im ländlichen Raum;

Tabelle 6 zeigt die aus den Aktivitäten abgeleiteten unterschiedlichen Bedienqualitäten in den einzelnen Kategorien: Während zu den Zeiten des Ausbildungsverkehrs in allen Kategorien ein dichtes Angebot möglich und notwendig ist, ist dies z.B. bei der Verflechtung zu den anderen Zeiten bzw. für andere Aktivitäten nicht mehr leistbar.

Relationskategorie **Aktivität**	**Achse 1**	**Achse 2**	**Verbindung**	**Verflechtung**
Ausbildung	XX	XX	XX	X
Beruf	XX	XX	(X)	(X)
Versorgung	XX	X	X	X
Freizeit	X	X	(X)	

XX: hohe Nachfrage
X: Grundnachfrage
(X): eingeschränkte Nachfrage

Tabelle 6: Mindestbedienung für verschiedene Aktivitäten

Insbesondere im ländlichen Raum sind Fahrten für den Ausbildungsverkehr in der HVZ etwa zwischen 6.00 bis 8.30 Uhr sowie 12.00 bis 16.30 Uhr notwendig. In den NVZ ist der Bedarf niedriger aber vorhanden und es kommt der weniger gebündelte Versorgungsverkehr dazu.

Am Samstag zum Beispiel beschränkt sich die Zeit der höchsten Nachfrage auf den Zeitbereich zwischen 9.00 und 14.00 Uhr. Der Sonntag kann grundsätzlich als Schwachverkehrszeit definiert werden, da mit geringen Ausnahmen insbesondere Freizeitverkehr vorherrscht.

Der Versorgungsverkehr findet üblicherweise in den Bedienungslücken des Ausbildungsverkehrs in den Vormittags- und Nachmittagsstunden statt (vgl. Öffnungszeiten von Geschäften, Behörden usw.). Hier ist das besondere Augenmerk auf die Belange von Personen zu legen, die sich mit der Versorgung von Haushalt und Familie beschäftigen und die daher ein besonderes Mobilitätsbedürfnis aufweisen. Dies beinhaltet auch die Berücksichtigung des Gender-Mainstreaming-Aspektes, dessen Anwendung im ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt vorgegeben wird. Versorgungswege können häufig erst nach Schulbeginn und der Öffnung von Kindergärten beginnen und müssen bereits vor Schulschluss wieder beendet sein. Der Versorgungsverkehr kann nicht befriedigend im Rahmen des Angebots für die Schülerbeförderung durchgeführt werden. Auch hier wird zunehmend eine Flexibilisierung des Fahrzeugeinsatzes erforderlich. Es sind die Kosten abzuwägen zwischen Investitionen in Fahrzeugvarianten und ein mehrmaliger Fahrzeugwechsel bzw. die Schaffung sortenreinen Jedermann-Verkehrs mit vorgegebenen Fahrzeugtypen.

Für Verbindungen im ÖPNV-Landesnetz gelten die Vorgaben des Landes Sachsen-Anhalt. Insbesondere gilt: Die Fahrplangestaltung soll (unter Einbeziehung des bestehenden Angebots) nach den Grundsätzen eines integralen Taktfahrplans (ITF) zur Herstellung von Bahn-Bus- und Bus-Bus-Anschlüssen innerhalb des ÖPNV-Landesnetzes erfolgen.

Die Fahrten im ÖPNV-Landesnetz müssen an allen Verkehrstagen mindestens zwischen 8 und 18 Uhr rhythmisiert erfolgen und dabei, bis auf einzelne sich aus der Systematik des ITF ergebende Ausnahmen, untereinander Anschlüsse mit Übergangszeiten grundsätzlich bis 15, in begründeten Einzelfällen bis 20 Minuten sicherstellen.

Tabelle 7 zeigt auf, wann auf den verschiedenen Bedienungskategorien der Region Fahrten angeboten werden sollen. Auf den Achsen soll montags bis freitags fast durchgehend eine mehrfache Bedienung stattfinden, hier ist eine Vertaktung empfehlenswert. Auch abends und an den Wochenenden sollen auf den Achsen Fahrten angeboten werden. Inwieweit das durch feste Fahrten oder flexible Fahrten im Rufbussystem erfolgt ist bedarfsabhängig. Auf den Verbindungen soll ebenfalls eine mehrfache Bedienung vorhanden sein, allerdings können Bedienungslücken in den Nebenverkehrszeiten sowie abends und am Wochenende auftreten. Bei den Verflechtungen konzentriert sich die Bedienung auf die Hauptverkehrszeiten.

Bei der konkreten Fahrplangestaltung haben die Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, unter Berücksichtigung z. B. neuerer Fahrgastzählungen, Umlaufgestaltung usw., begründete geringfügige Abweichungen vorzunehmen, die jedoch nicht zu Mehrkosten für den Aufgabenträger führen dürfen.

	Montag bis Freitag (Schultag)											
Zeit	**vor 6.00**		**6.00 bis 8.30**		**8.30 bis 12.00**		**12.00 bis 14.00**		**14.00 bis 16.30**		**16.30 bis 19.00**	
Bedienungs-kategorie	**Hin**	**Rück**	**Hin**	**Rück**	**Hin**	**Rück**	**Hin**	**Rück**	**Hin**	**Rück**	**Hin**	**Rück**
Achse 1	XX		XX		XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX
Achse 2	X		XX		X	X	X	XX	X	X	X	XX
Verbindung	(X)		XX		X	X	X	XX	X	XX	(X)	X
Verflechtung	(X)		X		(X)	(X)	(X)	X	(X)	(X)		(X)

	Montag bis Freitag				Samstag*						Sonntag / Feiertag*	
Zeit	**19.00 bis 21.00**		**nach 21.00**		**vor 9.00**		**9.00 bis 14.00**		**nach 14.00**			
Bedienungs-kategorie	**Hin**	**Rück**	**Hin**	**Rück**	**Hin**	**Rück**	**Hin**	**Rück**	**Hin**	**Rück**	**Hin**	**Rück**
Achse 1	XX	XX		XX	XX		XX	XX	XX	XX	XX	XX
Achse 2	X	X		X	X		X	X	X	X	X	X
Verbindung	(X)	X		(X)	(X)		X	X	(X)	(X)	(X)	(X)
Verflechtung		(X)			(X)		(X)	(X)		(X)		

XX: mehrfache Bedienung (jeweils mehrere Fahrten bzw. Taktverkehr)

X: Grundversorgung (mindestens eine Fahrt)

(X): eingeschränkte Bedienung (Fahrten nur bei hinreichender Nachfrage bzw. Rufbus)

*****Werte für Samstag und Sonntag/ Feiertag als Standards (keine relationsbezogene Analyse)

Tabelle 7: Mindestanforderung an die Bedienungshäufigkeit

Für die landesbedeutsamen Linien ist abweichend von Tabelle 6 für den Berufs- und Freizeitverkehr in der Kategorie „Verbindung“ eine höhere Priorität und somit eine höhere Bedienhäufigkeit festgelegt.

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 z.B. immer dann der Fall, wenn Zubringerlinien zu Hauptlinien bestehen. Daher sind Umsteigevorgänge häufig auf Relationen zwischen Siedlungsbereichen unumgänglich.

In Tabelle 8 sind die zulässigen maximalen Umsteigevorgänge bezogen, auf die Relationskategorien, dargestellt.

Richtwerte:

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

Tabelle 8: Maximale Umsteigehäufigkeit

Für die Fahrtrelation zwischen einem Ort und dem zugehörigen Mittelzentrum (Übereckverbindung) ergeben sich aus Tabelle 8 maximal 2 zulässige Umsteige-vorgänge.

4.3. Qualitätsstandards für die weitere Entwicklung

Die Qualitätsstandards sind minimale Vorgaben, die zur Nutzungssteigerung und Attraktivierung des ÖSPV für alle Bevölkerungsgruppen führen sollen. Sie behindern nicht die unternehmerische Freiheit des Betreibers des Linienverkehrs weitere Verbesserungen vorzunehmen, um die Fahrgastzahlen zu erhöhen. Die Qualität des ÖSPV wird einerseits durch die eingesetzten Fahrzeuge erkennbar und andererseits durch die Ausstattung der Haltestellen für den Linienverkehr.

Barrierefreiheit

Im Landkreis Stendal wird bei der Umsetzung der Barrierefreiheit das Zwei-Sinne-Prinzip angewendet. Nach § 5 BGGLSA sind bauliche und andere Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche barrierefrei, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. In § 13 BGGLSA wird die Vorgabe wie folgt präzisiert: „… sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr sind nach Maßgabe der geltenden Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten. Neubauten, Um- und Erweiterungsbauten der Träger der öffentlichen Verwaltung sollen entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik barrierefrei gestaltet werden.“

Der Landkreis Stendal strebt die Herstellung der Barrierefreiheit im ÖSPV an, weist jedoch auf daraufhin, dass begründete Ausnahmen nach dem § 8 Absatz 3 Satz 4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zulässig sind.

Ausnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit gemäß § 8 Absatz 3 Satz 4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bilden im Landkreis Stendal:

- generell Bedarfshaltestellen, die zur Andienung einzelner Fahrgäste eingerichtet werden, bspw. Aussiedlerhöfe mit einzelnen schulpflichtigen Kindern.
- vorübergehend eingerichtete Haltestellen im Zuge von Baumaßnahmen werden im Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit ebenfalls von den Anforderungen befreit.
- Im Falle unvorhersehbarer Ereignisse (z.B. Katastrophenfall), die eine Verlegung von Haltestellen und eine Änderung des Fahrzeugeinsatzes erfordern, kann die Barrierefreiheit nicht garantiert werden.

Bei der Umgestaltung von Haltestellen an Nebenlinien ist die Barrierefreiheit in Abstimmung mit den Einheits- und Verbandsgemeinden als Baulastträger der Haltestellen und der Gleichstellungsbeauftragten des Landkreises Stendal herzustellen, soweit es die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste notwendig machen.

Auf der Landeslinie 900 sind die Vorgaben der NASA GmbH zur Barrierefreiheit zwingend einzuhalten. Diese ist durch den Einsatz von Niederflurbussen zu gewährleisten, „Low Entry“ ist zugelassen.

Weitere Details sind bei der NASA GmbH erhältlich. Gleiches gilt für die Vorgaben hinsichtlich der Mitnahme von Fahrrädern. Die Mitnahme von Kinderwagen und Rollstühlen hat gegenüber der Fahrradbeförderung Vorrang.

Fahrzeuge

Grundsätzlich beziehen sich die Vorgaben auf alle im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge (KOM und Fahrzeuge für flexible Bedienformen), d.h. sowohl die Fahrzeuge des Inhabers der Linienverkehrsgenehmigung als auch die Fahrzeuge möglicher Nachauftragnehmer. Die im Landkreis Stendal zum Einsatz kommenden Fahrzeuge sind technisch und optisch einwandfrei und entsprechen den aktuellen gesetzlichen Vorgaben und dem Angebotsstandard.

- Fahrzeuge, die aus dem Zuweisungsbetrag des Landes Sachsen-Anhalt finanziert /mitfinanziert werden sollen, müssen die zum Zeitpunkt ihrer Beschaffung jeweils geltende Euro-Abgasnorm mit den niedrigsten Schadstoffgrenzwerten erfüllen.

Bei ab dem Jahr 2018 angeschafften Neufahrzeugen ist mindestens die EURO-6-Norm einzuhalten bzw. die dann gültige Euro-Abgasnorm mit den niedrigsten Schadstoffgrenzwerten.

- 80 % der im ÖSPV im Landkreis Stendal eingesetzten Fahrzeuge sollen nicht älter als 12 Jahre sein. Zum Zeitpunkt des Fahrzeugeinsatzes darf das Durchschnittsalter alle Fahrzeuge 10 Jahre nicht überschreiten.
- Generell ist die Repräsentierung des neuesten Standes der Technik bezüglich Geräusch- und Schadstoffemission, Energieverbrauch, Fahrsicherheit und Fahrverhalten zum Zeitpunkt der Beschaffung wünschenswert.

Um ein einheitliches Erscheinungsbild der im Landkreises Stendal eingesetzten Linienverkehrsfahrzeuge zu gewährleisten, werden die Ausstattungsmerkmale (Tabelle 9) für verbindlich erklärt.

Die Fahrzeuge sind so auszustatten, dass sie den Anforderungen der Fahrgäste mit Mobilitätsbeeinträchtigungen, älteren Fahrgästen sowie Fahrgästen mit Kinderwagen gerecht werden. Die Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale für alle im Linienverkehr nach § 42 und 43 PBefG eingesetzten Fahrzeuge (KOM; Kleinbusse, PKW etc.) nach EU-Fahrzeugrichtlinien, BOKraft und den VDV-Rahmenempfehlungen sind einzuhalten.

Im Sinne des Klimaschutzes ist der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben wie z.B. Elektrofahrzeuge im Bereich des Stadtverkehrs Stendal anzustreben. Eine weitere Umrüstung des Fuhrparks ist abhängig von der technologischen Fahrzeugentwicklung der kommenden Jahre, da keine belastbaren Ergebnisse für den Einsatz von derartigen Fahrzeugen in Flächenlandkreisen vorliegen.

Ausstattungsmerkmal	Anforderung
Ein- und Ausstieg	
Niederflurfahrzeuge bzw. Low-Entry	Absenkvorrichtung als elektropneumatisches System oder eine mechanische Einstiegshilfe (Klapprampe) an der Einstiegsseite. Absenkbarkeit um 60-80 mm von Fahrstellung bei 320 mm bis 360 mm
alternativ	Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und/oder Kinderwagen an der doppeltbreiten Tür. Auf Anforderung durch das Personal einzusetzen.
Tür (außer Kleinbusse)	mindestens 2 Türen , davon eine mit einer lichten Durchgangsbreite von 1250 mm +/- 50 mm, (ohne Mittelstange im Einstiegsbereich) kontrastreiche Markierung der Türgröße und des Bodenbereiches zum Ein- und Ausstieg
Haltestellenwunschtaste	in ausreichender Anzahl und kontrastreiche Farbgestaltung (VDV-Richtlinie 230 oder vergleichbare)
Fahrradmitnahmevorrichtung	mind. 4 Stück a 5 Fahrräder variabel einsetzbar, d.h. (1 Stück pro Fahrzeug)
Aufenthaltskomfort und Sicherheit	
Sitzplätze	liniengerechte Bestuhlung, ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste
Stehplätze	senkrechte Haltestange oder Haltegriffe beidseitig an gangseitigen Fahrgastsitzreihen; horizontale Haltestange in Deckennähe
Sondernutzungsfläche	Ausgewiesene Sondernutzungsfläche nach VDV-Richtlinie 230/231 mit Fensterschutzstange
Beleuchtung	Ausreichende Innenraumbeleuchtung, Türbereich bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten
Information Fahrzeug:	
Außen:	Elektronische Linienbeschilderung (frei programmierbar und alphanumerisch) Vollmatrixanzeige Front: Linienbezeichnung und Fahrtziel Heck und Einstiegsseite: Linienbezeichnung und Streckenschild gem. § 33 BOKraft

	Bei Fahrzeugen von Nachauftragnehmern ist zusätzlich der Linienverkehrsgenehmigungsinhaber anzugeben (Logo und/oder Firmenbezeichnung)
Ausstattungsmerkmal	**Anforderung**
Innen:	Optische (elektronische) Haltestellenanzeige
	Akustische Haltestellenansage Sprachspeicher oder Bordmikrofon
	Aushang Liniennetzplan im Bereich der Sondernutzungsfläche Größe A3 Bereitstellung von Plakatrahmen für Marketingaktionen der NASA GmbH (A4), LK Stendal oder des Linienverkehrsgenehmigungsinhabers

Tabelle 9: Ausstattungsmerkmale Fahrzeuge

Weiterhin sind die Fahrzeuge im Linienverkehr nach § 42 PBefG mit ausreichend dimensionierten Beheizungs- und Belüftungsanlagen, mindestens zur Teilklimatisierung, auszustatten.

Es ist zur Anschlusssicherung ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) vorzuhalten, auf das auch der Aufgabenträger in abgestimmten Umfang Zugriff hat. Um die Anschlusssicherung auch im Rufbusverkehr zu gewährleisten, ist ein RBL durch mobile Terminals einzusetzen. Der Verkauf handgeschriebener Ersatzfahrausweise darf nur beim Ausfall der elektronischen Fahrscheindrucker erfolgen. Dies gilt auch für Rufbusangebote. Alternativ kann statt eines „eigenen“ RBL auch in Zusammenarbeit mit der NASA GmbH die Anschlusssicherung etc. über die Echtzeitdaten-Drehscheibe "INSAplus" erfolgen. Die NASA GmbH unterstützt Verkehrsunternehmen bei der Beschaffung der Fahrscheindrucker bzw. Bordrechner und bietet diese Verkehrsunternehmen zur Miete an. Das Verkehrsunternehmen hat laufend Störungsmeldungen für die INSA-Auskunft bereitzustellen und dafür geschulte Personalressourcen zur Bedienung einzusetzen.

Ein elektronischer Fahrscheindrucker bzw. Fahrausweisverkaufstechnik, Funk, Ausstattung mit Komponenten zur laufenden Erfassung der aktuellen Position (z.B. satellitengestützt) sowie zur unentgeltlichen Übermittlung der Position an die landesweite Echtzeitdatenzentrale „INSAplus“ mit dem Ziel der Fahrgastinformation in Echtzeit (z.B. über Mobilfunk) sind in jedem Fahrzeug erforderlich. Die weiteren Vorgaben der NASA GmbH sind einzuhalten. INSA ist ein Dienst der NASA GmbH in Kooperation mit den beteiligten Verkehrsunternehmen im Land Sachsen-Anhalt und dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund.

Zwischen den Verkehrsunternehmen ist für die Linienbündel eine vergleichbare und kompatible technische Ausstattung zu vereinbaren und umzusetzen. Der Einsatz einheitlicher Entwertertechnik /Barcodescannern und damit verbundene Anforderungen an die Fahrscheingestaltung (Papier, Druckertechnik etc.) sollte strategisch eingeplant werden. Dadurch wird der Fahrscheinerwerb zeitlich getrennt vom Fahrantritt ermöglicht.

Zur Erreichung der Barrierefreiheit im ÖSPV zum 01.01.2022 gemäß § 8 Abs. 3 PBefG muss auf den Hauptstrecken eine Fahrzeugflotte mit Niederflur- bzw. Low-Entry-Technik mit barrierefreiem Zugang beschafft und eingesetzt werden. Low-Entry-Fahrzeuge sind mit einer Absenkvorrichtung (kneeling) oder einer mechanischen Einstiegshilfe (Klapprampe) ausgestattet sein. Die Fahrzeuge sollen barrierefrei im Sinne der geltenden Vorschriften sein (Einstiegshöhe, Türenbreite, Platzbedarf für Rollstühle, Kinderwagen etc., elektronische Anzeigen sowie akustische Ansagen im und bei Bedarf einschaltbar Außen am Fahrzeug).

Auf den Nebenstrecken ist der Bedarf an barrierefreier Beförderung mindestens durch flexiblen Fahrzeugeinsatz zu decken. Die fehlende Barrierefreiheit ist im Fahrplan zu kennzeichnen, sodass der Kunde den Bedarf anmelden kann. Der zunehmende ständige Einsatz von Niederflur- bzw. Low- Entrybussen auch auf Nebenstrecken ist zwar wünschenswert, hat gegenwärtig aber noch seine Grenzen durch den fehlenden Ausbau der Haltestellen (erhöhte Bahnsteige für niveaufreien Einstieg) und die erhöhten Beschaffungskosten.

Ebenso ist die Installation eines Lautsprechersystems, das nach aussen gerichtet ist und dem Fahrgast insbesondere dem blinden bzw. sehschwachen, die Buslinie und den Zielort nennt, perspektivisch einzuplanen. Die Bestellung eines Rufbus ist für Hörgeschädigte per SMS oder E-Mail sicherzustellen, wobei eine gleichartige kurzfristigen Antwort des Leistungserbringers erforderlich ist. Die Barrierefreiheit ist auch bei der Gestaltung des Internetportals zu beachten, d.h. eine Vorlesefunktion und eine Lupenfunktion sind vorzuhalten.

Für die Schülerbeförderung gilt: das zu wählende Platzangebot für die Schülerbeförderung folgt der jeweils gültigen Satzung zur Schülerbeförderung des Landkreises Stendal. Bei einer Auslastung der in den Zulassungsdokumenten eingetragenen Gesamtplatzanzahl (Sitzplätze und Stehplätze) von über 75 % ist das Fahrzeug als überfüllt anzusehen und ein weiteres einzusetzen. Im Bereich des Schülerverkehrs nach § 43 PBefG, der auch mit einem PKW oder Kleinbus durchgeführt wird, kann erforderliche Barrierefreiheit nur durch Hilfestellung des Fahrpersonals erfolgen.

Aufgrund seiner Topographie ist der Landkreis Stendal sehr gut für den Fahrradverkehr geeignet. Es existiert ein weit verzweigtes Radwegenetz für Radwandertouren wie der Altmarkrundkurs, der Elberadweg und der Havelradweg.

Zur Unterstützung des Radtourismus und Erhöhung der Mobilität der Bevölkerung in der Fläche wird auf festgelegten Strecken das Vorhalten von wenigstens 4

Hecklastenträgern für mindestens 5 Fahrräder, die bei Bedarf (Voranmeldung) schnell montiert werden können (1 Stück pro Fahrzeug) bzw. in der Saison am Fahrzeug verbleiben (von April bis Oktober), als Mindestausstattung vorgegeben.

Es können bei der Neuanschaffung von KOM auch Im-Bussysteme, die permanent eingebaut sind, verwendet werden. Die Variante ist jedoch mit dem Aufgabenträger abzustimmen, da Sitzplätze verloren gehen. Andere technische Lösungen sind zulässig, sofern die Vorgabe der Fahrradmitnahme von mindestens 5 Fahrrädern eingehalten wird.

An folgenden Orten ist das Ein- und Aussteigen mit Fahrrädern (bei Voranmeldung bzw. in der Saison von April bis Oktober durchgängig) zu garantieren. In Orten mit mehreren Haltestellen wird in Abstimmung mit der Kommune eine bestimmt Haltestelle für den Fahrradzu- und ausstieg festgelegt.

- Stendal Bahnhof
- Tangermünde
- Schönhausen (Elbe) Bahnhof
- Havelberg
- Schollene
- Werben
- Büttnershof
- Arneburg

bei Nachfrage (nach Anmeldung) :

- Tangerhütte Bahnhof
- Osterburg Bahnhof
- Seehausen (Altmark) Bahnhof
- Bismark (Altmark) / Hohenwulsch Bahnhof

Die Außengestaltung aller im ÖSPV des Landkreises Stendal eingesetzten Fahrzeuge soll hinsichtlich der Farbgebung einheitlich erfolgen. Durch eine neutrale Farbgebung sollte das Generieren von Werbeaufträgen gefördert werden, an deren Einnahmen der Landkreis Stendal zu beteiligen ist. Für die Umsetzung ist/sind das/die Unternehmen verantwortlich, welche(s) Inhaber der Linienverkehrs-genehmigungen ist/sind. Am Fahrzeug angebrachte Werbung darf nicht mehr als 60% der Fensterflächen überdecken bzw. muss Fahrgästen die Durchsicht ermöglichen.

Komfort und Ausstattung der Haltestellen

Neben den Fahrzeugen sind die Haltestellen die Visitenkarte des ÖSPV. Sie sollten funktionstüchtig sein und je nach Klassifizierung über Grund- und Zusatzausstattungen verfügen. Die Haltestellenkategorien sind in Tabelle 10 benannt.

Der /die jeweilige/n Inhaber der Linienverkehrsgenehmigung/en ist/ sind für die Ausstattung und Aufrechterhaltung der gesetzlichen Kennzeichnungspflicht zuständig.

Haltestellenkategorien	**Definition**
A : Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen	► Haltestelle an einer Zugangsstelle zum Bahn-Fernverkehr ► Haltestelle an einer SPNV-Zugangsstelle mit mehr als 1000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag ► ZOB mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag Haltestellen der Kategorie A im Landkreis Stendal: - Havelberg Busbahnhof - Stendal Bahnhof
B : Umstiegshaltestellen mit regionaler Bedeutung	► SPNV-Zugangsstelle mit einem Aufkommen zwischen 250 und 1000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag ► ZOB mit bis zu 250 Ein- und Aussteigern pro Tag Haltestellen der Kategorie B im Landkreis Stendal: - Demker Bahnhof (derzeit noch nicht realisiert) - Goldbeck Bahnhof (derzeit noch nicht realisiert) - Hohenwulsch Bahnhof (Umbau in Planung) - Osterburg Bahnhof - Seehausen Bahnhof - Stendal Friedhof (Fachhochschule (geplant für 2017)) - Stendal - Stadtsee - Tangerhütte Bahnhof - Tangermünde Bahnhof (derzeit noch nicht realisiert) - Uchtspringe Bahnhof (derzeit noch nicht realisiert)
C : Standardhaltestellen	► Jedermann- und Schülerbeförderung
D : Bedarfshaltestellen	► Haltestellen für Schülerbeförderung nur auf Antrag, zeitliche befristet, Grundlage Schulwegsicherheit

Tabelle 10: Haltestellenkategorien

Die Ausstattungsmerkmale (Tabelle 11) für die Außengestaltung von Bushaltestellen und Wartehallen werden für verbindlich erklärt. Haltestellenschilder und -masten sind hinsichtlich Farbgebung sowie Schriftart und -größe einheitlich zu gestalten, um den Wiedererkennungseffekt für den Fahrgast zu erhöhen. Es ist eine kontrastreiche Beschriftung in adäquater Größe vorzunehmen, sodass eine Lesbarkeit in 10 m Entfernung gegeben ist. Die Länge der Pfosten ist so anzupassen, dass auch übereinander angebrachte Fahrplantafeln gut lesbar sind. Die Gestaltungsvorgaben erfolgen durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit dem/den Verkehrsunternehmen. Für Haltestellen, die durch das ÖSPV-Landesnetz bedient werden, gelten die Vorgaben des Landes Sachsen-Anhalt.

Ausstattungselement	**A**	**B**	**C**	**D**
Haltestellenschild	X	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X	X
Lesbarkeit des Haltestellennamens in einer Entfernung von 10 m	X	X	(X)	(X)
Verkehrsunternehmen	X	X	X	X
Fahrplaninformation				
Liniennummer	X	X	X	X
Fahrtziel (Endhaltestelle)	X	X	X	X
Verkehrsunternehmen	X	X	X	X
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit	X	X	X	(X)
Gültigkeit	X	X	X	(X)
Tarifinformation	X	X	(X)	(X)
Hinweis Info-Telefon, Kontaktmöglichkeiten der bedarfsorientierten Bedienformen (z.B. Telefonnummer des Rufbusses)	X	X	X	X
Weitere Informationen				
Liniennetzpläne	X	X	X	
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	X	X		
Fahrpläne für Regional- und Fernverkehr Bahn/Bus	X	(X)		

Ausstattungselement	A	B	C	D
Dynamische Fahrgastinformation (aus mehreren Metern Entfernung lesbare Anzeigen, auch zur Darstellung der Abfahrten an mehreren Bussteigen auf einer Anzeige)	X	(X)		
Vertriebseinrichtungen				
Fahrkartenverkauf stationär	(X)			
Fahrkartenverkauf stationär als Automat	(X)	(X)		
Entwerter stationär	(X)	(X)		
Kundencenter	(X)			

(x): anzustreben bzw. bei Bedarf

Tabelle 11: Ausstattungsmerkmale Haltestellen (Verkehrsunternehmen)

An den Bahnhöfen in Stendal, Osterburg, Tangerhütte, Seehausen (Altmark) und an der Haltestelle „Wasserturm“ in Havelberg sind die vorhandenen Standard-DFI Anlagen zu betreiben. An den Haltestellen Stendal „Krankenhaus“, Tangermünde „Lindenstraße“ und Havelberg „Uferstraße (beidseitig) sind Regio-DFIs installiert, die vom Leistungserbringer ebenfalls weiter zu betreiben sind. Die Ausstattung weiterer Haltestellen z.B. an Hauptlinien mit Umstiegsbeziehungen oder im Stadtverkehr ist perspektivisch einzuplanen mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

Alle neu herzustellenden bzw. im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen zu sanierenden innerorts liegenden Haltestellen sind von den Baulastträgern nach den einschlägigen Standards barrierefrei zu gestalten. Dazu stellt das Land Sachsen-Anhalt derzeit noch Fördermittel zur Unterstützung bereit, die über den Landkreis Stendal auf Antrag vergeben werden. Ausführungen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen sind unter anderem den „Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (HBVA 2011) zu entnehmen.

Ausstattungselement	A	B	C	D
Aufenthaltskomfort				
Wartefläche komplett gepflastert	X	(X)		
Barrierefreier Zugang (Taktile Leitelemente, Sonderborde)	X	X	(X)	(X)
Wartefläche mit 12 m x 3,0 m-Pflasterung		X		
Wartefläche mit 3,0 m x 3,0 m-Pflasterung			X	X
Beleuchtung (Minimum Straßenlaterne)	X	X	X	(X)
Wetterschutzeinrichtung	X	X	(X)	(X)

Ausstattungselement	A	B	C	D
Sitzgelegenheit	X	X	(X)	
Spritzschutz bei Haltestellen in Mittellage	X	X	X	
Abfallbehälter	X	X	(X)	
Besonderer Service				
Notrufsäule	(X)			
Gepäckschließfächer/-service	(X)			
Öffentliches WC	X	(X)		
Systemverknüpfung				
Park&Ride-Anlage	X	(X)	(X)	
Bike&Ride-Anlage	X	X	(X)	
Taxi-Stellplätze	(X)	(X)		

(x) : anzustreben bzw. bei Bedarf

Tabelle 12: Bauliche Ausstattungsmerkmale Haltestellen (Baulastträger)

Personal

Es ist ausschließlich fachlich und persönlich geeignetes Fahrpersonal einzusetzen. Das Personal sollte Vertrautheit mit den Besonderheiten des lokalen ÖSPV, gute Deutschkenntnisse in Wort und Schrift, freundliches und gepflegtes Auftreten (äußeres Erscheinungsbild, Umgang mit Fahrgästen) und Kenntnisse der Beförderungs- und Tarifbestimmungen und des Liniennetzes haben. Des Weiteren sind Kenntnisse der Fahrzeug-, Abfertigungs- und Kommunikationstechnik sowie Handlungskompetenz, d.h. die Fähigkeit zu Konfliktbewältigung und raschem Handeln erforderlich. Die Schulung im Sinne EU Verordnung (EG) Nr. 181/2011 wird vorausgesetzt.

Die Einhaltung der Bestimmungen zur Berufskraftfahrerqualifizierung im Bereich der Personenbeförderung wird als gegeben angenommen. Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen, die es dem Personal ermöglichen, die geforderten Befähigungen zu erlangen, sind vorzusehen.

Pünktlichkeit und Anschlusssicherung

Der Kunde erwartet, dass die von ihm benutzten öffentlichen Verkehrsmittel fahrplantreu fahren, d. h. konkret, dass die Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie die Anschlüsse eingehalten werden.

Ein Fahrzeug im Linienverkehr gilt noch als pünktlich, wenn die Verspätung an einem Messpunkt maximal

- drei Minuten im Stadtbusverkehr und

- sechs Minuten im Überlandverkehr beträgt.

Anschlussverbindungen sind zeitorientiert unter Berücksichtigung des übrigen Verkehrsangebotes zu realisieren. Insbesondere müssen die Anschluss-verbindungen des ÖSPV mit dem Angebot des SPV aber auch die Verbindungen des ÖSPV untereinander abgestimmt sein. Ziel ist es, eine Anschlusssicherung mit minimalen Wartezeiten zu erreichen. Eine Verpflichtung zur Gewährleistung aktueller und stationärer Informationen besteht für die im Kapitel Pünktlichkeit und Anschlusssicherung genannten Schnittstellen. Darüber hinaus bemüht sich der Anbieter, diese Informationen flächendeckend bereitzustellen.

Ausfälle und Störungen sind zu erfassen und dem Aufgabenträger zu melden. Qualitätsnachweise zur Einhaltung der Pünktlichkeit des Fahrplanangebotes, Anschlusssicherung zu anderen Verkehrsunternehmen und Verkehrsträgern und der Qualität der Veröffentlichungen sind dem Aufgabenträger zu erbringen.

Bei Anschlusskonflikten ist im Landkreis Stendal der Relation in Richtung auf die Kreisstadt Stendal am Vormittag und aus Richtung Stendal am Nachmittag der Vorrang einzuräumen.

Am Hauptbahnhof Stendal sind bei Anschlusskonflikten der Relation in Richtung Landeshauptstadt Magdeburg am Vormittag und aus Magdeburg am Nachmittag die oberste Priorität einzuräumen.

Folgende Orte haben einen bedeutenden Schnittstellencharakter (ÖSPV→SPNV und/oder ÖSPV→ÖSPV):

- Havelberg (ÖSPV→ÖSPV und ÖSPV-Landesnetz)
- Hohenwulsch (ÖSPV→SPNV)
- Osterburg (ÖSPV→SPNV und ÖSPV→ÖSPV)
- Schönhausen (ÖSPV→SPNV und ÖSPV-Landesnetz)
- Seehausen (ÖSPV→SPNV und ÖSPV→ÖSPV und ÖSPV-Landesnetz)
- Stendal (ÖSPV→SPNV und ÖSPV→ÖSPV und ÖSPV-Landesnetz)
- Tangerhütte (ÖSPV→SPNV und ÖSPV→ÖSPV)
- Tangermünde (ÖSPV→SPNV und ÖSPV-Landesnetz)

Mindestens an diesen Verknüpfungspunkten sind Verfahren zur Anschluss - sicherung anzuwenden.

Weitere Orte mit Schnittstellen ÖSPV→SPNV:

Bindfelde, Demker, Eichstedt, Geestgottberg, Goldbeck, Hämerten, Kläden, (Meßdorf), Miltern, Möringen, Steinfeld, Uchtspringe, Vinzelberg

Sicherheit

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

Dazu kann auf einzelnen Relationen, die vom Betreiber zu benennen und zu be - gründen sind, eine Videoüberwachung unter Einhaltung der datenschutzrechtlichen Bestimmungen des Landes Sachsen - Anhalt installiert werden.

Vor allem die Sicherheit junger und älterer Fahrgäste soll gefördert werden (z.B. durch Informationsveranstaltungen an Schulen, Kindergärten oder bei Seniorentreffen).

Service-Qualität

Die Durchgängigkeit und Einhaltung der Informationsketten an den Fahrgast ist zu gewährleisten. Um eine fahrgastfreundliche Servicequalität sicherzustellen, werden folgende Punkte als Standards festgelegt:

- ► Information aus einer Hand
- ► Beratung zu Angebot und Nutzung des ÖSPV (Tarif, Fahrtenangebot etc.)
- ► Informationsmaterial und Verkauf von Fahrplänen
- ► einheitliches Fahrplanheft mit dem gesamten ÖPNV-Angebot im Landkreis durch Abstimmung der im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen
- ► gegebenenfalls Fahrradverleih
- ► gegebenenfalls Taxi-Ruf
- ► gegebenenfalls Koppelung an Reisebüros oder Einzelhandel
- ► Informationen und Kommunikation über Telefon, Fax, Internet und E-Mail
- ► Werbung und Öffentlichkeitsarbeit

Sauberkeit

Um eine bestmögliche 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 Begriff 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.

Mithin ist die Möglichkeit des Fahrscheinerwerbs des gesamten Fahrausweissortimentes für den Landkreis Stendal zeitlich getrennt vom Fahrantritt in der Mobilitätszentrale und bei den Verkehrsunternehmen oder im Bus zu schaffen.

Weitere Aktivitäten:

- ► die zielgerichtete und leicht verständliche Information über das ÖPNV-Angebot,
- ► die optische und/oder akustische Fahrgastinformation an den Haltestellen und in/an den Fahrzeugen,
- ► die rechtzeitige Information über geplante und außerplanmäßige Abweichungen im Regelangebot sollten stets abrufbar sein (Anschlussbeziehungen)
- ► die Bearbeitung von Kundenanliegen,
- ► die Information über die Tarifstruktur.

Dabei sollen den Kunden ein Servicetelefon mit einheitlicher Telefonnummer im gesamten Landkreis Stendal sowie ein einheitlicher Internetauftritt von allen Inhabern der Genehmigungen der Linienbündel zur Verfügung gestellt werden. Weiterhin ist an allen Haltestellen Hinweise auf die INSA-Auskunft zu geben. Es ist auf die Webseite www.insa.de, die INSA-Apps, sowie die INSA-Telefonauskunft zu verweisen.

Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale am Hauptbahnhof Stendal ist für einen besseren Kundenservice durch das/die Verkehrsunternehmen zu schaffen und zu betreiben.

Das Wissen und die Anwendung der INSA Fahrplanauskunft sind bei der älteren Bevölkerung noch nicht etabliert. Gerade die Bevölkerungsgruppe ist aber eine Hauptzielgruppe für die Nutzung des ÖPNV. Es ist Öffentlichkeitsarbeit vorzunehmen, um die Akzeptanz des Systems und die Fahrgastzahlen zu erhöhen. (z.B. Information der Ortsbürgermeister)

Vertriebsseitig sind die Landesbestrebungen zur Schaffung innovativer Vertriebslösungen mit unternehmensübergreifendem Ticketerwerb zu unterstützen.

4.4. Tarif- und Fahrpreisgestaltung, Fahrkarten

Das Tarifsystem ist so zu gestalten, dass es für den Fahrgast einfach handhabbar ist. Angebote im regionalen Straßenpersonennahverkehr im Landkreis Stendal müssen, auch wenn verschiedene Verkehrsunternehmen im Landkreis agieren, zu einem für den gesamten Landkreis einheitlichen Tarif und Tarifwabenplan nutzbar sein. Der einheitliche Tarif für den Straßenpersonenverkehr im Landkreis ist mittel- bis langfristig dahingehend weiterzuentwickeln, dass der SPNV mitbenutzt werden

kann. Dies kann auch durch die Schaffung einer Verbundstruktur in Form der Ausweitung des marego-Tarifs auf den Landkreis Stendal (vgl. Kapitel 11) geschehen. Die Mitwirkung am Schülerferienticket des Landes Sachsen-Anhalt wird vorausgesetzt.

Das Fahrkarten Grundsortiment soll mindestens enthalten:

- Einzelfahrschein / Einzelfahrschein ermäßigt
- Wochenkarte / Wochenkarte Schüler und Auszubildende
- Monatskarte / Monatskarte Schüler und Auszubildende
- Tageskarte / Tageskarte ermäßigt

5. Marktgerechte Angebotsdifferenzierung

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

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

In folgender Tabelle wird die flexible Bedienform „Rufbus“, die im Landkreis Stendal Anwendung findet, kurz dargestellt.

R-AST Anruf Sammeltaxi im Richtungsbandbetrieb ("klassisches AST")	Richtungsband Haltestelle ⇒ Haustür Fahrplangebunden Bedarfsabhängig Verbundtarif + Zuschlag	- leistungsabhägige Einsparungen - Ausstieg erfolgt an Haustür	- zentrale Disposition notwendig - Fahrgast zahlt Zuschlag zum Verbundtarif

Tabelle 13: im Landkreis Stendal verwendete flexible Bedienform

Zur Nutzung von flexiblen Bedienformen im Landkreis Stendal soll es dem Fahrgast möglich sein unter einer einheitlichen Telefonnummer sowie mittels einheitlichen Internetangebotes seinen Fahrtwunsch bis 1 Stunde vor Fahrtantritt anzumelden.

6. Mängelanalyse

Im Kapitel 4.2 wurden Qualitätsstandards für den ÖSPV im Landkreis Stendal definiert. Ausgehend von diesen Standards hat das ÖPNV Beratungsunternehmen, IG Dreieich Bahn GmbH, den derzeitigen ÖSPV im Landkreis Stendal auf vorhandene Schwachstellen analysiert.

Stetige Erschließungslücken

In Tabelle 15 werden die Orte mit Erschließungslücken dargestellt. Folgende Orte sind nicht an den ÖSPV angebunden, da sie weniger als 50 Einwohner haben. Fahrten der Schülerbeförderung werden in dieser Auswertung nicht berücksichtigt, da Schülerbeförderung an allen Wohnorten angeboten wird.

Nr.	Gemeinde/Ortsteil	EW 2015	Bemerkung
1	Iden OT Germerslage	20	nächste Haltestelle in 200m Entfernung (Hst. Sandauerholz)
2	Hansestadt Werben (Elbe) OT Kolonie Neu-Werben	5	nicht an Ver- und Entsorgung angeschlossen da Insellage, daher auch kein ÖPNV und wenige Einwohner; daher kein Bedienungsbedarf vorhanden
3	Wust-Fischbeck OT Wust - Siedlung	34	nächste Haltestelle 2.000m Entfernung, keine Wendemöglichkeit für KOM
4	Wust-Fischbeck OT Wust - Damm	17	nächste Haltestelle 3.400m Entfernung, keine Wendemöglichkeit für KOM
5	Hansestadt Seehausen OT Scharpenlohe	5	Wenige Einwohner; daher kein Bedienungsbedarf vorhanden;
6	Hohenberg-Krusemark OT Klein Hindenburg	11	nächste Haltestelle 1.500m Entfernung, wenige Einwohner
7	Hansestadt Seehausen OT Unterkamps	15	Schüler laufen etwa einen Kilometer zur Haltestelle in Oberkamps
8	Birkholz OT Sophienhof	33	nächste Haltestelle 1.500m Entfernung, keine Wendemöglichkeit für KOM
9	Walsleben OT Uchtenhagen	17	nächste Haltestelle 2.800m Entfernung, keine Wendemöglichkeit für KOM
10	Krevese OT Röthenberg	29	nächste Haltestelle 1.000m Entfernung, keine Wendemöglichkeit

Nr.	Gemeinde/Ortsteil	EW 2015	Bemerkung
			für KOM
11	Velgast-Kümmernitz OT Klein Dammerow	8	wenige Einwohner; kein Bedienungsbedarf vorhanden

* Einwohner auf Basis Meldung Einwohnermeldeämter am 31.12.2015

Tabelle 14: Erschließungsqualität - Erschließungslücken

Die weitere Mängelanalyse wurde für die folgenden Bereiche von der IG Dreieich Bahn GmbH durchgeführt.

- ► Zeitliche Bedienlücken an Vormittagen
- ► Zeitliche Erreichbarkeit des zugeordneten Grundzentrums
- ► Zeitliche Erreichbarkeit des Mittelzentrum Stendal mit Teilfunktion eines Oberzentrums
- ► Umsteigehäufigkeit

6.1. Zeitliche Bedienlücken an Vormittagen

Die Mängelanalyse zu zeitlichen Bedienlücken an Vormittagen berücksichtigt auch, ob die Aufenthaltsdauer am zentralen Ort hinreichend lang ausfällt (mindestens eine Stunde). Es kann daher vorkommen, dass einzelne Relationen mit Mängeln behaftet sind, obwohl es Hin- und Rückfahrten an den Vormittagen gibt, diese dem Fahrgast jedoch nicht ausreichend Zeit für Besorgungen und die Inanspruchnahme von Dienstleistungen im zentralen Ort geben.

Bediengebiete mit Mängeln:

- <u>zeitliche Bedienlücke an Werktagen</u>

  Aulosen, Krüden, Vielbaum, Pollitz, Scharpenhufe, Wanzer, Wahrenberg, Gollensdorf, Bömenzien, Groß Garz, Deutsch, Jeggel, Lindenberg, Döbbelin, Klein-Möringen, Hohenberg-Krusemark und Groß Ellingen

- <u>zeitliche Bedienlücke an Samstagen</u>

  Döbbelin, Klein-Möringen, Tornau, Dobberkau, Möllenbeck, Garlipp, Kläden, Steinfeld, Schernikau, Jarchau, Langensalzwedel, Dalchau, Baben, Baumgarten, Lindtorf, Rindtorf, Chausseehaus Hassel, Sanne, Bertkow, Möllendorf, Petersmark und Plätz

- Bedienlücken, da Linienführung auf Stendal ausgerichtet ist und nicht auf das Grundzentrum
  Badingen, Deetz, Käthen, Klinke, Schäplitz, Querstedt (Linie 931), Schönfeld (Linie 941) und Wischer (Linie 971)

- Orte liegen abseits vom Hauptlinienlauf, weshalb Bedienlücken auftreten

  Grassau, Grünenwulsch, Belkau, Schinne (Linie 930), Beelitz (Linie 973) und Schönhauser Damm (Linie 900)

- Fahrtlagen im 3-Stunden-Takt am zentralen Ort Tangerhütte

  diverse Ortsteile der EG Tangerhütte (Linien 922, 924, 925) sind mit zu geringen Aufenthaltszeiten verbunden

Die Ausrichtung auf das Mittelzentrum Stendal ergibt sich aus der Kombination Jedermann-Verkehr mit der Schülerbeförderung. Die sich daraus ergebenden Lücken sowie die Schließung der weiteren Bedienlücken sollen nach einer Bedarfsabfrage in den betreffenden Gemeinden wenigstens durch das Angebot eines Rufbusses erfolgen.

6.2. Zeitliche Erreichbarkeit der Grundzentren

Von fast allen 233 hier betrachteten Orten des Landkreises Stendal kann das zugehörige Grundzentrum innerhalb der vorgegebenen Zeit von 45 Minuten erreicht werden. Für folgende Orte können die 45 Minuten nicht immer eingehalten werden:

- Badingen, Klinke, Querstedt, Deetz, Schäplitz, Käthen, Schorstedt, Grävenitz und Schönfeld nach Bismark (Altmark)
- Molkenberg und Ferchels nach Schönhausen (Elbe)
- Wilhelmshof nach Stendal

Die Verbindung zum Grundzentrum Bismark (Altmark) sollte nachfrageorientiert verbessert werden. Die Reisezeit von der Ortschaft Wilhelmshof zum Grundzentrum kann aufgrund der dezentralen Lage und der Infrastruktur nicht verkürzt werden.

6.3. Zeitliche Erreichbarkeit des Mittelzentrums

Auch hier ist zu betonen, dass von fast allen 233 hier betrachteten Orten des Landkreises Stendal das Mittelzentrum Hansestadt Stendal innerhalb der vorgegebenen Zeit von 60 Minuten erreicht werden kann.

Für folgende Orte wird die Vorgabe aber überschritten:

- Gladigau, Rengerslage, Berge, Neukamern, Rehberg und Molkenberg

Der Landkreis Stendal ist ein Flächenlandkreis. Auf Grund dessen wurde bereits bei der Festlegung der Reisezeit zum Grundzentrum von den Vorgaben dazu aus dem ÖPNV – Plan des Landes Sachsen – Anhalt abgewichen. An dieser Stelle ist eine Abweichung von den 60 Minuten Reisezeit nicht als generelle Festlegung begründbar und verhältnismäßig. Es sind einige wenige Ortslagen von längeren Reisezeiten betroffen. Im Rahmen der Daseinsvorsorge wird ein ÖSPV Angebot durch den Landkreis vorgehalten, dass zwar punktuell Mängel aufweist, die aber objektiv gesehen in Form einer Verkürzung der Reisezeit nicht behoben werden können. Selbst eine regelkonforme direkte Fahrt mit einem PKW kann 60 Minuten dauern.

6.4. Zeitliche Erreichbarkeit der Oberzentren

Das meistgenutzte Oberzentrum im Landkreis Stendal ist Magdeburg. Daneben gibt es noch die Oberzentren Berlin und Wolfsburg. Alternativ wird in der Auswertung auch Stendal als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums berücksichtigt. Wenn man Stendal als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums berücksichtigt, treten keine relevanten Mängel auf.

Die in Kapitel 4.2.2 aufgeführten weichen Qualitätskriterien für den ÖPNV waren nicht Bestandteil der Mängelanalyse. Sie sind aber bei der Weiterentwicklung des ÖSPV im Landkreis Stendal zu beachten.

7. Maßnahmenentwicklung und Wirkung

7.1. Schienennetz

Ziel des Landkreises Stendal ist es, das Angebot des schienengebundenen Personennah- und Fernverkehrs zu erhalten bzw. auszuweiten.

Der Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt sieht u.a. vor, den Eisenbahnverkehr der Relationen Magdeburg - Stendal - Salzwedel - Uelzen/Wittenberge für den Personen- und Güterverkehr bedarfsgerecht auszubauen.

7.2. Busnetz

Die in Kapitel 6 aufzeigten Mängel im derzeitigen ÖSPV-Angebot des Landkreises sind im erforderlichen Maße den in Kapitel 4 erörterten Standards folgend zu beheben. Im Fahrplan sind die aufgezeigten zeitlichen Bedienlücken mindestens durch Rufbusangebote zu schließen.

Eine Optimierung des ÖSPV-Angebotes soll unter gemeinsamer Betrachtung der Schülerbeförderung und des Jedermannverkehrs erreicht werden. Jährliche Anpassungen aufgrund der Änderung der Schülerströme sind durchzuführen. Daraus ergibt sich der Nahverkehrsplan als Rahmen, wobei Bus-Fahrplan und Linienführung im ÖSPV- Netz nicht statisch festgeschrieben sein können.

Der Einsatz alternativer Bedienformen, um Erschließungslücken zu beheben und schwach ausgelastete Verbindungen wirtschaftlicher zu gestalten, wird angestrebt. Dabei soll es dem Fahrgast möglich sein unter einer einheitlichen Telefonnummer sowie eines einheitlichen Internetangebotes seinen Fahrtwunsch bis 1 Stunde vor Fahrtantritt anzumelden. Die Verkehrsunternehmen müssen den Fahrgast vor Anmeldung des Fahrtwunsches umfassend über die Nutzungsbedingungen der flexiblen Angebote informieren. Die Schwachstellenanalyse hat gezeigt, dass der Rufbus nicht angenommen wird. Diese Situation ist in Zusammenarbeit mit dem Aufgabenträger durch gezieltes Marketing, Informationsveranstaltungen o.ä. zu verbessern.

Für eine Verbesserung der Anbindung Schiene-Bus sollte in Tangermünde eine Bushaltestelle am Bahnhaltepunkt errichtet werden.

7.3. Stadtverkehr Stendal

In der Kreisstadt Stendal wird derzeit ein eigener Stadtverkehr angeboten und soll auch weiterhin angeboten werden. Der Stadtverkehr Stendal ist historisch gewachsen, erfreut sich hoher Akzeptanz in der Bevölkerung und ist für ein Mittelzentrum erforderlich. Das durch den Stadtverkehr zu bedienende Gebiet umfasst Altstadt, Nord, Ost, Südost, Bahnhofsvorstadt, Röxe, Süd, Villenviertel, Stadtsee, Bürgerpark, Siedlung sowie die Ortsteile Borstel und Wahrburg.

Eine attraktivere Ausgestaltung des Stadtverkehrs vor allem im Hinblick auf die Anbindung der Randgebiete direkt an das Zentrum, das Krankenhaus bzw. den geplanten Bahnhaltepunkt „Fachhochschule“ kann eine Linienänderung notwendig machen.

Das Angebot für den Stadtverkehr soll alle wichtigen Verkehrs- Wohn-, Sozial- und Arbeitsschwerpunkte des Stadtgebietes an den ÖPNV anbinden und miteinander verbinden. Die Angebotsfrequenz sowie die Nutzerfreundlichkeit sollen so gestaltet werden, dass bisherige MIV-Nutzer vom ÖSPV-Angebot angesprochen werden und eine Entlastung des Stadtgebietes vom MIV erreicht werden kann.

Die Verknüpfung bzw. Abstimmung der einzelnen Verkehrsträger am Stendaler Hauptbahnhof, dem wichtigsten Verkehrsknotenpunkt in Stendal, soll oberste Priorität erhalten. Ebenso ist größtmögliche Anschlusssicherheit der Busverkehre der Linienbündel Süd-Ost und Nord-West an den Stadtverkehr herzustellen. Dazu sind die Anschlüsse im Fahrplan auszuweisen.

Der Stendaler Hauptbahnhof und das Stadtmitte Rendezvous-Bussystems soll im 30 Minuten-Takt angebunden werden. Für alle anderen Bereiche des oben definierten Stadtgebietes ist eine Anbindung mindestens 1-Stundentakt anzubieten.

Vermehrt wurde ein gleichartiger Rendezvous Punkt in der Innenstadt von den Nutzern der Buslinien nachgefragt. Der Hauptbahnhof ist nicht das zentrale Ziel aller Busfahrenden, die eher ohne Umstiege ins Stadtzentrum bzw. zum Krankenhaus fahren wollen. Eine Lösung des Dilemmas durch Änderungen in der Linienführung wird angestrebt. Die Integration des Regionalbusverkehrs in den Stadtverkehr Stendal ist anzustreben.

Der Aufgabenträger behält sich vor, die Ausführungen zum Stadtverkehr auch im Hinblick zum Fahrzeugeinsatz und Linienführung in Abstimmung mit der Hansestadt Stendal im Vorfeld der Neuerteilung der Liniengenehmigungen weiter zu konkretisieren. Geprüft werden soll bspw. eine umstiegsfreie Anbindung der Ortsteile Wahrburg und Borstel an die Innenstadt und/oder das Krankenhaus. Die Erschließung des Wohngebietes Stendal-Ost soll durch den Einsatz von Midi- und Kleinbussen erfolgen.

8. Planungsnetz

8.1. Allgemein

Das aktuelle Liniennetz im Landkreis Stendal ist sehr stark auf die Schülerbeförderung ausgerichtet. Mehr als 80 % der Verkehrsleistung im Linienverkehr sind der Schülerbeförderung gewidmet.

Zu den Zeiten des Ausbildungsverkehrs ist nahezu jeder Ort oder Teilort im Landkreis Stendal erschlossen. Neben dem Ausbildungsverkehr ist die Mobilität auch für andere Personengruppen und Fahrtzwecke zu anderen Tageszeiten zu gewährleisten. Das zukünftige ÖSPV-Angebot soll den Grundzügen des hier vorgestellten Planungsnetzes und derzeit gültigen Fahrplanes entsprechen.

Nur ein hierarchisch strukturiertes Liniennetz kann sowohl ein attraktives und verständliches ÖSPV-Angebot darstellen, als auch mit kleinstmöglichem Budget betrieben werden.

Das Planungsnetz wird aus folgenden hierarchischen Ebenen aufgebaut:

- Hauptlinien

Hauptlinien Schiene

Hauptlinien Bus

- Nebenlinien

Nebenlinien als Linienfahrten

Nebenlinien in Alternativer Betriebsform (Rufbus)

- Schülerfahrten

Voraussetzung für ein hierarchisches Liniennetz ist, dass die bestehenden Schienenachsen im Landkreis Stendal eng mit dem ÖSPV verzahnt werden. Dabei müssen die straßengebundenen Hauptachsen der Angebotsqualität der SPNV-Achsen gleichgestellt sein. Nur so kann ein integriertes, verkehrssystemübergreifendes Liniennetz angeboten werden. Parallelverkehre Straße/Schiene sollen vermieden werden.

Zum einen soll auch außerhalb der Zeiten der Schülerbeförderung (vor allem vormittags) die Mobilität für Personen ohne eigenen Pkw gesichert werden. Zum anderen sind nur mit minimierten Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn attraktive Reisezeiten zum Mittelzentrum Stendal sowie zum Oberzentrum Magdeburg zu erreichen.

Die im Folgenden beschriebenen Planungen beziehen sich auf das werktägliche Angebot am Schultag. Zum erforderlichen Angebot am Wochenende und in den Schulferien werden Hinweise gegeben.

8.2. Hauptlinien

Das Grundgerüst des ÖPNV im Landkreis Stendal bilden die Achsen des SPNV. Hierüber wird die Mehrheit der Grundzentren an das Mittelzentrum Stendal angebunden. Die SPNV-Achsen mit Bedienung der Grundzentren sind

- Seehausen (Altmark) – Osterburg – Stendal,
- Schönhausen (Elbe) – Stendal,
- Tangerhütte – Stendal sowie
- Tangermünde – Stendal

Die übrigen Grundzentren werden über straßengebundene Hauptlinien an das Mittelzentrum Stendal angebunden. Es werden drei Hauptlinien als Buslinien vorgesehen:

- Hauptlinie A: Glöwen - Havelberg – Schönhausen (Elbe) – Tangermünde – Stendal
- Hauptlinie B: Bismark – Stendal
- Hauptlinie C: Arneburg – Stendal
- Hauptlinie D: Osterburg - Flessau - Bismark

Weitere Hauptlinien, welche den Landkreis Stendal tangieren sind:

- Tangermünde – Genthin und
- Salzwedel – Arendsee – Seehausen (- Wittenberge)

Die Hauptlinien sind der Relationskategorie „Verbindung“ (Grundzentrum – Mittelzentrum) zugeordnet. Einige der notwendigen Fahrten werden bereits durch die Schülerfahrten geleistet.

8.3. Nebenlinien

Das Nebenliniennetz dient dazu, die Orte und Teilorte an die Grundzentren anzubinden. Die Bedienungshäufigkeiten wurden im Anforderungsprofil festgelegt. Die Nebenlinien bedienen die Relationskategorie „Verflechtung“.

Während zu den Zeiten der Schülerbeförderung alle Orte durch Schülerfahrten erschlossen sind, wurden in der Mängelanalyse Erschließungsmängel besonders am Vormittag festgestellt. Erschließungslücken sind durch Rufbusangebote zu schließen.

Die Nebenlinien sollen die Erschließung am Vormittag sicherstellen. Die Erschließung am Nachmittag sollte durch flexible Bedienangebote gesichert werden, die bei Nachfrage auch in Festfahrten umgewandelt werden können. Gebiete beziehungsweise Abschnitte mit sehr geringer Nachfrage werden am Vormittag mit alternativer Bedienform (zum Beispiel Rufbus) bedient. Ansonsten werden Linienfahrten angeboten. Dabei sollen vorrangig Midi- und Kleinbusse eingesetzt werden.

8.4. Angebot in der schulfreien Zeit

Das ÖPNV Angebot in der schulfreien Zeit sollte an die hierarchische Struktur des Planungsnetzes (Angebot am Vormittag) angepasst werden. Am Wochenende werden für die Nebenlinien wie im Bestandsnetz Rufbusse eingesetzt. In den Ferien sind die Nebenlinien um Rückfahrten am Nachmittag zu ergänzen. In den Schulferien ist die Beförderung der Kinder zu und von den Hortstandorten zu gewährleisten. Diese Beförderungsleistung wird nicht durch die Sammelschülerzeitkarte abgedeckt.

9. Linienbündelung

Bei der Erteilung von Linienverkehrsgenehmigungen für den Stadt- und Regionalverkehr ist sicherzustellen, dass die in § 8 PBefG gestellten Forderungen nach Integration der Nahverkehrsbedienung und wirtschaftlicher Gestaltung des Verkehrs (Deckung der Kosten durch die Erträge) erfüllt werden.

Eine Maßnahme hierzu ist nach § 9 Abs. 2 PBefG die Bildung von Linienbündeln, bei der die Genehmigung für mehrere Linien gemeinsam erteilt wird. Ein Linienbündel umfasst Linien, die räumlich, nachfrageseitig und funktional in einem Zusammenhang stehen und damit eine betriebliche Optimierung ermöglichen. Ein wesentlicher Effekt der Linienbündelung ist, dass ertragsstarke und ertragsschwache Linien zusammengefasst werden können. Damit wird das Herausbrechen lukrativer Linien aus dem Gesamtzusammenhang im Rahmen von Bekanntmachungen/Ausschreibungen/ Genehmigungswettbewerben verhindert und stattdessen ein Ausgleich zwischen niedrigen und hohen Risiken erreicht. Insgesamt muss die Wirtschaftlichkeit innerhalb eines Linienbündels gewährleistet sein.

Die gebündelte Erteilung von Genehmigungen sichert also die Umsetzung einer integrierten Nahverkehrsbedienung und eine wirtschaftliche Ausgestaltung des Verkehrs mit im Ergebnis möglichst geringen Belastungen des öffentlichen Haushaltes. Für die Fahrgäste sollen sich daraus keine negativen Auswirkungen ergeben (z.B. keine Zunahme des Umsteigezwanges). Unter Beachtung der Größe des Planungsraumes Landkreises Stendal und bestehender funktionaler Zusammenhänge zwischen den Linien wird vorgesehen, die Linien des Landkreises zu 3 Linienbündeln zusammenzufassen.

9.1. Allgemeine Darstellung

Ein Linienbündel definiert zusammengehörige Linien, deren gemeinsamer Betrieb und deren gemeinsame Vergabe zweckmäßig sind. Die Bündelung von Linien im Landkreis Stendal ist so erfolgt, dass der Betrieb der Linien eines Bündels wirtschaftlich ist, andererseits aber Verkehrsunternehmen nicht von einem Wettbewerbsverfahren ausgeschlossen werden (Mittelstandsfreundlichkeit). Weiterhin wurden die Schuleinzugsgebiete sowie die gewachsene Orientierung berücksichtigt. Die Verkehre zwischen den einzelnen Bündeln sind abzustimmen, um optimale Umsteigevorgänge zu erreichen.

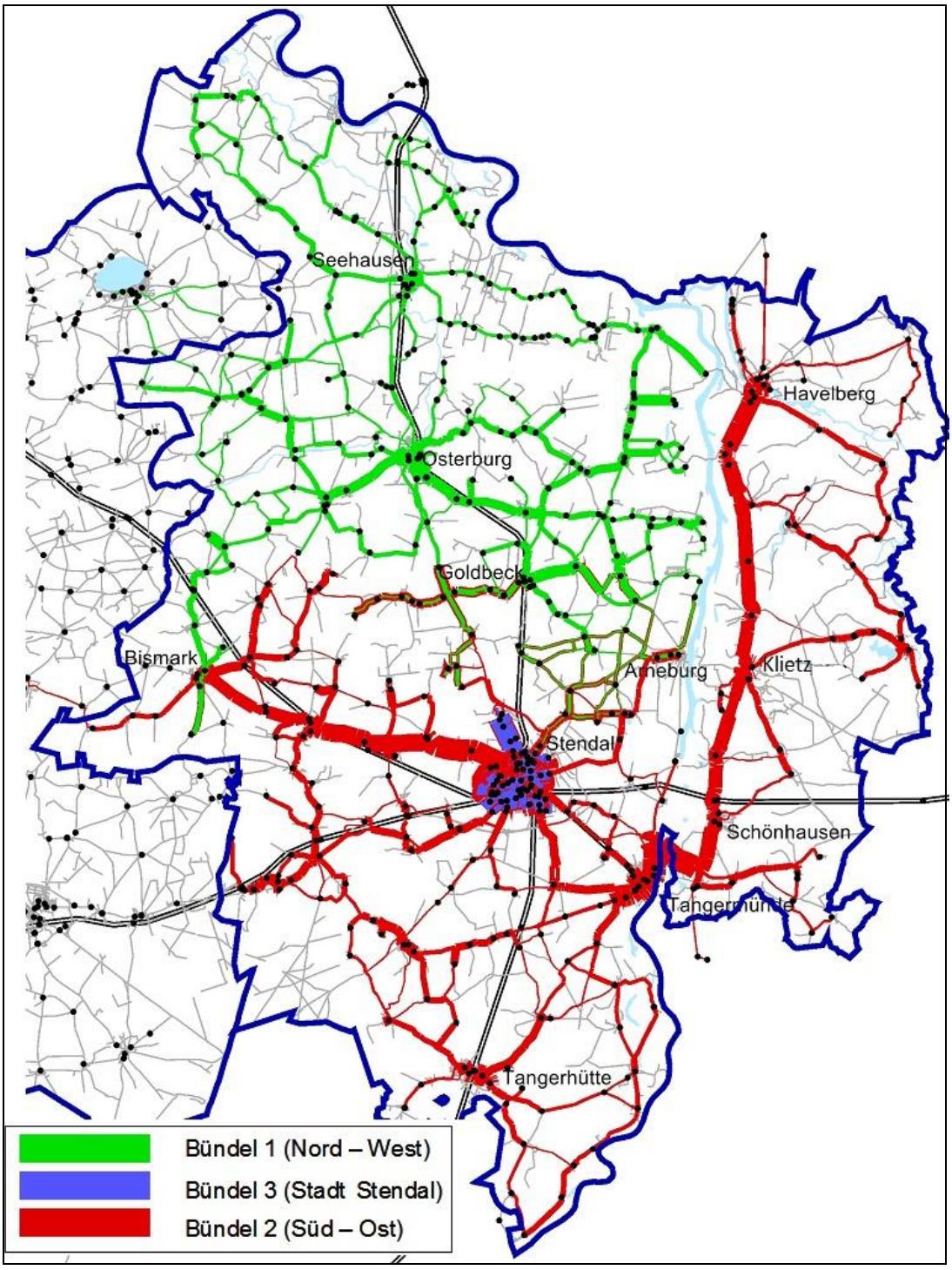


Abbildung 6: Linienbündel im Landkreis Stendal

Für den Landkreis Stendal werden drei Linienbündel definiert:

- **Linienbündel 1 (Nord-West):**

  Bereiche Seehausen und Osterburg

► **Linienbündel 2 (Süd-Ost)**

Umland Stadt Stendal, Tangermünde, Tangerhütte, ostelbischer Landkreis

► **Linienbündel 3 (Stadt Stendal)**

Stadtgebiet Stendal

Für die ÖSPV-Bedienung der Linienbündel gelten die in Kapitel 4 gemachten Angaben sowie die jeweils geltende Richtlinie für die Schülerbeförderung im Landkreis Stendal.

Im Folgenden werden die Orte je Linienbündel benannt sowie das raumplanerische zugehörige Grundzentrum angegeben, das sich aus den vorgegebenen Erreichbarkeitszeiten ergibt. Das raumplanerisch zugehörige Grundzentrum ist nicht immer identisch mit dem politisch zugeordneten Verwaltungszentrum der Gemeinden in den Einheits- und Verbandsgemeinden. Die Orte, in denen keine Einwohnerzahl angegeben ist, haben weniger oder gleich 50 Einwohner und sind daher nur durch ihre direkte Lage an einem Linienweg oder aufgrund der zu gewährleistenden Schülerbeförderung im Fahrplan enthalten.

9.2. Linienbündel Nord-West

Das Linienbündel Nord-West beinhaltet die Gemeinden aus der Verbandsgemeinde Seehausen (Altmark), der Einheitsgemeinde Hansestadt Osterburg sowie zum Teil der Verbandsgemeinde Arneburg-Goldbeck, der Einheitsgemeinde Stadt Bismark (Altmark) und einzelnen Orten der Hansestadt Stendal.

Gemeinde	Verwaltungen	zugeordnetes Grundzentrum	EW 31.12.2015
Aland		Hansestadt Seehausen (A.)	
OT Aulosen	VG Seehausen (A.)		183
OT Krüden	VG Seehausen (A.)		382
OT Pollitz	VG Seehausen (A.)		157
OT Wahrenberg	VG Seehausen (A.)		322
OT Wanzer	VG Seehausen (A.)		84
OT Vielbaum	VG Seehausen (A.)		222
OT Scharpenhufe	VG Seehausen (A.)		78
Hansestadt Seehausen(A.)		Hansestadt Seehausen (A.)	
OT Beuster	VG Seehausen (A.)		216
OT Geestgottberg	VG Seehausen (A.)		334
OT Losenrade	VG Seehausen (A.)		54
OT Schönberg	VG Seehausen (A.)		526

Gemeinde	Verwaltungen	zugeordnetes Grundzentrum	EW 31.12.2015
OT Eikerhöfe	VG Seehausen (A.)		50
Seehausen (Altmark)	VG Seehausen (A.)		3.615
OT Esack	VG Seehausen (A.)		75
OT Ostorf	VG Seehausen (A.)		55
Altmärkische Höhe			
OT Bretsch	VG Seehausen (A.)	Hansestadt Seehausen (A.)	234
OT Boock	VG Seehausen (A.)	Hansestadt Osterburg	137
OT Einwinkel	VG Seehausen (A.)	Hansestadt Osterburg	119
OT Gagel	VG Seehausen (A.)	Hansestadt Seehausen (A.)	109
OT Heiligenfelde	VG Seehausen (A.)	Hansestadt Seehausen (A.)	199
OT Kossebau	VG Seehausen (A.)	Hansestadt Osterburg	198
OT Losse	VG Seehausen (A.)	Hansestadt Osterburg	98
OT Lückstedt	VG Seehausen (A.)	Hansestadt Osterburg	234
OT Dewitz	VG Seehausen (A.)	Hansestadt Seehausen (A.)	112
OT Drüsedau	VG Seehausen (A.)	Hansestadt Osterburg	106
OT Wohlenberg	VG Seehausen (A.)	Hansestadt Osterburg	88
OT Stapel	VG Seehausen (A.)	Hansestadt Osterburg	139
OT Priemern	VG Seehausen (A.)	Hansestadt Seehausen (A.)	104
Altmärkische Wische		Hansestadt Seehausen (A.)	
OT Neukirchen (Altmark)	VG Seehausen (A.)		227
OT Falkenberg (Altmark)	VG Seehausen (A.)		201
OT Lichterfelde	VG Seehausen (A.)		214
OT Wendemark	VG Seehausen (A.)		222
Zehrental	VG Seehausen (A.)	Hansestadt Seehausen (A.)	
OT Gollensdorf	VG Seehausen (A.)		140
OT Groß Garz	VG Seehausen (A.)		361
OT Bömenzien	VG Seehausen (A.)		82
OT Deutsch	VG Seehausen (A.)		111
OT Jeggel	VG Seehausen (A.)		73
OT Lindenberg	VG Seehausen (A.)		99
Ballerstedt	EG Osterburg (A.)	Hansestadt Osterburg (A.)	213
OT Klein Ballerstedt	EG Osterburg (A.)		
Düsedau	EG Osterburg (A.)	Hansestadt Osterburg (A.)	188
OT Calberwisch	EG Osterburg (A.)		95
Erxleben	EG Osterburg (A.)	Hansestadt Osterburg (A.)	297
OT Polkau	EG Osterburg (A.)		100
Flessau	EG Osterburg (A.)	Hansestadt Osterburg (A.)	435
OT Rönnebeck	EG Osterburg (A.)		83
OT Storbeck	EG Osterburg (A.)		147
OT Wollenrade	EG Osterburg (A.)		69
OT Natterheide	EG Osterburg (A.)		90
Gladigau	EG Osterburg (A.)	Hansestadt Osterburg (A.)	201

Gemeinde	Verwaltungen	zugeordnetes Grundzentrum	EW 31.12.2015
OT Orpsendorf	EG Osterburg (A.)		
OT Schmersau	EG Osterburg (A.)		75
Königsmark	EG Osterburg (A.)	Hansestadt Osterburg (A.)	210
OT Rengerslage	EG Osterburg (A.)		85
OT Wasmerslage	EG Osterburg (A.)		
OT Wolterslage	EG Osterburg (A.)		57
Krevese	EG Osterburg (A.)	Hansestadt Osterburg (A.)	253
OT Dequede	EG Osterburg (A.)		56
OT Polkern	EG Osterburg (A.)		127
OT Röthenberg	EG Osterburg (A.)		
Meseberg (Altmark)	EG Osterburg (A.)		316
Osterburg (Altmark)	EG Osterburg (A.)	Hansestadt Osterburg (A.)	5.950
OT Dobbrun	EG Osterburg (A.)		122
OT Krumke	EG Osterburg (A.)	Hansestadt Osterburg (A.)	158
OT Zedau	EG Osterburg (A.)		103
Rossau (Altmark)	EG Osterburg (A.)	Hansestadt Osterburg (A.)	335
OT Schliecksdorf	EG Osterburg (A.)		
Walsleben (Altmark)	EG Osterburg (A.)		384
Arneburg, Stadt	VG Arneburg- Goldb.	Arneburg	1.406
OT Dalchau	VG Arneburg- Goldb.		58
OT Beelitz	VG Arneburg- Goldb.		82
Eichstedt (Altmark)	VG Arneburg- Goldb.	Hansestadt Stendal	344
OT Baben	VG Arneburg- Goldb.		163
OT Baumgarten	VG Arneburg- Goldb.		67
OT Lindtorf	VG Arneburg- Goldb.		273
OT Rindtorf	VG Arneburg- Goldb.		107
Goldbeck	VG Arneburg- Goldb.	Arneburg	997
OT Bertkow	VG Arneburg- Goldb.		216
OT Möllendorf	VG Arneburg- Goldb.		130
OT Petersmark	VG Arneburg- Goldb.		67
OT Plätz	VG Arneburg- Goldb.		65
Hassel	VG Arneburg- Goldb.	Hansestadt Stendal	377
OT Chausseehaus Hassel	VG Arneburg- Goldb.	Hansestadt Stendal	68
OT Sanne	VG Arneburg- Goldb.	Arneburg	171
OT Wischer	VG Arneburg- Goldb.	Arneburg	348
Hohenberg-Krusemark	VG Arneburg- Goldb.	Arneburg	420
OT Schwarzholz	VG Arneburg- Goldb.	Arneburg	183
OT Altenzaun	VG Arneburg- Goldb.	Arneburg	62
OT Gethlingen	VG Arneburg- Goldb.	Hansestadt Osterburg (A.)	
OT Groß Ellingen	VG Arneburg- Goldb.	Hansestadt Osterburg (A.)	126
OT Hindenburg	VG Arneburg- Goldb.	Hansestadt Osterburg (A.)	347
OT Klein Ellingen	VG Arneburg- Goldb.	Hansestadt Osterburg (A.)	

Gemeinde	Verwaltungen	zugeordnetes Grundzentrum	EW 31.12.2015
OT Osterholz	VG Arneburg- Goldb.	Arneburg	
Iden	VG Arneburg- Goldb.	Hansestadt Osterburg (A.)	560
OT Busch	VG Arneburg- Goldb.		73
OT Büttnershof	VG Arneburg- Goldb.		
OT Kannenberg	VG Arneburg- Goldb.		
OT Germerslage	VG Arneburg- Goldb.		
OT Rohrbeck	VG Arneburg- Goldb.		121
OT Sandauerholz	VG Arneburg- Goldb.	Arneburg	
Rochau	VG Arneburg- Goldb.	Hansestadt Osterburg (A.)	540
OT Klein-Schwechten	VG Arneburg- Goldb.		342
OT Häsewig	VG Arneburg- Goldb.		59
OT Schartau	VG Arneburg- Goldb.		
OT Ziegenhagen	VG Arneburg- Goldb.		
Hansestadt Werben (Elbe)	VG Arneburg- Goldb.	Hansestadt Seehausen (A.)	668
OT Behrendorf (Altmark)	VG Arneburg- Goldb.	Hansestadt Osterburg (A.)	141
OT Berge	VG Arneburg- Goldb.	Hansestadt Osterburg (A.)	141
OT Giesenslage	VG Arneburg- Goldb.	Hansestadt Osterburg (A.)	155
OT Räbel	VG Arneburg- Goldb.	Hansestadt Seehausen (A.)	
Stendal OT Jarchau	Hansestadt Stendal	Stendal	487
Stendal OT Groß Schwechten	Hansestadt Stendal	Stendal	306
Büste	EG Stadt Bismark (A.)	Bismark	311
Meßdorf	EG Stadt Bismark (A.)	Bismark	313
OT Späningen	EG Stadt Bismark (A.)		209
OT Schönebeck	EG Stadt Bismark (A.)		
OT Biesenthal	EG Stadt Bismark (A.)		62
Stadt Bismark (Altmark)	EG Stadt Bismark (A.)	Bismark	2.502
OT Arensberg	EG Stadt Bismark (A.)		88
OT Poritz	EG Stadt Bismark (A.)		157
OT Döllnitz	EG Stadt Bismark (A.)		102
Holzhausen	*EG Stadt Bismark (A.)*	*Bismark*	110

Tabelle 15: Gemeinden im Linienbündel Nord-West

Landkreisübergreifend sind im Altmarkkreis Salzwedel die Stadt Arendsee und die Stadt Kalbe (Milde) zu bedienen. Die Busverbindung nach Arendsee verläuft über Grenzien, Leppin und Tannenkrug nach Seehausen (Altmark). Kursiv dargestellte Orte stellen Grenzorte zwischen den Linienbündeln dar und werden auch durch Fahrten aus anderen Linienbündeln bedient.

Im Linienbündel Nord-West befinden sich folgende Schulen mit der entsprechenden Anzahl Fahrschüler:

Nr.	Schule	Anzahl Fahrschüler im Schuljahr 2016/2017
	Grundschulen	
1	Grundschule Osterburg	43
2	Grundschule Seehausen	98
3	Grundschule Goldbeck	49
4	Grundschule Arneburg	100
5	Grundschule Iden	52
6	Grundschule Groß-Garz	72
7	Grundschule Flessau	98
8	Grundschule Arendsee nur für OT Heiligenfelde	9
	Sekundarschulen	
9	Sekundarschule Osterburg	104
10	Sekundarschule Seehausen	123
11	Sekundarschule Goldbeck	173
	Gymnasien	
12	Markgraf-Albrecht-Gymnasium, Osterburg	575
	Förderschulen	
13	Förderschule LB Osterburg	47

Tabelle 16: Schulen im Linienbündel Nord-West

Die Schulen in Goldbeck und Arneburg werden auch durch Fahrten des anderen Linienbündels bedient.

9.3. Linienbündel Süd-Ost

Das Linienbündel Süd-Ost beinhaltet die Gemeinden der Verbandsgemeinde Elbe-Havel-Land, Einheitsgemeinden Stadt Tangerhütte, Stadt Tangermünde, Hansestadt Havelberg sowie einige Gemeinden der Hansestadt Stendal, Verbandsgemeinde Arneburg-Goldbeck und Einheitsgemeinde Stadt Bismark (Altmark).

Gemeinde	**Verwaltungen**	**zugeordnetes Grundzentrum**	**EW 31.12.2015**
Bellingen	Stadt Tangerhütte	Tangerhütte	239
Birkholz	Stadt Tangerhütte	Tangerhütte	307
OT Scheeren	Stadt Tangerhütte		
Bittkau	Stadt Tangerhütte		590

Gemeinde	Verwaltungen	zugeordnetes Grundzentrum	EW 31.12.2015
Cobbel	Stadt Tangerhütte		218
Demker	Stadt Tangerhütte	Tangerhütte	254
OT Elversdorf	Stadt Tangerhütte		59
Grieben	Stadt Tangerhütte		714
Hüselitz	Stadt Tangerhütte	Tangerhütte	172
OT Klein Schwarzlosen	Stadt Tangerhütte		83
Jerchel	Stadt Tangerhütte		129
Kehnert	Stadt Tangerhütte		373
Lüderitz	Stadt Tangerhütte	Tangerhütte	389
OT Groß Schwarzlosen	Stadt Tangerhütte		547
OT Stegelitz	Stadt Tangerhütte		104
Ringfurth	Stadt Tangerhütte	Tangerhütte	144
OT Polte	Stadt Tangerhütte		
OT Sandfurth	Stadt Tangerhütte	Tangerhütte	103
Schelldorf	Stadt Tangerhütte	Tangermünde	111
Schernebeck	Stadt Tangerhütte	Tangerhütte	232
Schönwalde (Altmark)	Stadt Tangerhütte	Tangerhütte	100
Tangerhütte	Stadt Tangerhütte	Tangerhütte	4.790
OT Briest	Stadt Tangerhütte		69
OT Mahlpfuhl	Stadt Tangerhütte		147
Uchtdorf	Stadt Tangerhütte		256
Uetz	Stadt Tangerhütte		177
Weißewarte	Stadt Tangerhütte		372
Windberge	Stadt Tangerhütte	Tangerhütte	93
OT Brunkau	Stadt Tangerhütte		**49**
OT Ottersburg	Stadt Tangerhütte		71
OT Schleuß	Stadt Tangerhütte		76
Bölsdorf	Stadt Tangermünde	Tangermünde	175
OT Köckte	Stadt Tangermünde		69
Buch	Stadt Tangermünde		328
Grobleben	Stadt Tangermünde		112
Hämerten	Stadt Tangermünde		214
Langensalzwedel	Stadt Tangermünde		179
Miltern	Stadt Tangermünde		372
Storkau	Stadt Tangermünde	Tangermünde	121
OT Billberge	Stadt Tangermünde		
Tangermünde	Stadt Tangermünde		9.019
Wust-Fischbeck			
OT Fischbeck (Elbe)	VG Elbe-Havel-Land	Schönhausen (E.)	369
OT Wust	VG Elbe-Havel-Land	Schönhausen (E.)	420
OT Kabelitz	VG Elbe-Havel-Land	Schönhausen (E.)	153

Gemeinde	Verwaltungen	zugeordnetes Grundzentrum	EW 31.12.2015
OT Briest	VG Elbe-Havel-Land	Schönhausen (E.)	
OT Melkow	VG Elbe-Havel-Land	Schönhausen (E.)	124
OT Sydow	VG Elbe-Havel-Land	Schönhausen (E.)	140
Schönhausen (Elbe)	VG Elbe-Havel-Land	Schönhausen (E.)	1.722
OT Hohengöhren	VG Elbe-Havel-Land	Schönhausen (E.)	330
OT Hohengöhrener Damm	VG Elbe-Havel-Land	Schönhausen (E.)	50
OT Schönhauser Damm	VG Elbe-Havel-Land	Schönhausen (E.)	73
Kamern	VG Elbe-Havel-Land	Havelberg	416
OT Hohenkamern	VG Elbe-Havel-Land	Havelberg	61
OT Neukamern	VG Elbe-Havel-Land	Havelberg	64
OT Rehberg	VG Elbe-Havel-Land	Havelberg	122
OT Schönfeld (b. Havelberg)	VG Elbe-Havel-Land	Havelberg	186
OT Wulkau	VG Elbe-Havel-Land	Havelberg	383
Klietz	VG Elbe-Havel-Land	Schönhausen (E.)	2.694
OT Neuermark-Lübars	VG Elbe-Havel-Land	Schönhausen (E.)	300
OT Scharlibbe	VG Elbe-Havel-Land	Havelberg	172
Stadt Sandau (Elbe)	VG Elbe-Havel-Land	Havelberg	882
Schollene	VG Elbe-Havel-Land	Schönhausen (E.)	879
OT Ferchels	VG Elbe-Havel-Land	Schönhausen (E.)	64
OT Mahlitz	VG Elbe-Havel-Land	Schönhausen (E.)	
OT Molkenberg	VG Elbe-Havel-Land	Havelberg	130
OT Neu-Schollene	VG Elbe-Havel-Land	Schönhausen (E.)	
OT Neuwartensleben	VG Elbe-Havel-Land	Schönhausen (E.)	60
OT Nierow	VG Elbe-Havel-Land	Schönhausen (E.)	
Havelberg	Hansestadt Havelberg	Havelberg	4.943
OT Müggenbusch	Hansestadt Havelberg		69
OT Toppel	Hansestadt Havelberg		117
OT Wöplitz	Hansestadt Havelberg		69
Garz	Hansestadt Havelberg		143
Jederitz	Hansestadt Havelberg		132
Kuhlhausen	Hansestadt Havelberg		173
Nitzow	Hansestadt Havelberg	Havelberg	443
OT Dahlen (b. Havelberg)	Hansestadt Havelberg		
Warnau	Hansestadt Havelberg		229
Vehlgast-Kümmernitz			
OT Vehlgast	Hansestadt Havelberg	Havelberg	57
OT Kümmernitz	Hansestadt Havelberg		68
OT Damerow	Hansestadt Havelberg		79
OT Waldfrieden	Hansestadt Havelberg		50
Bindfelde	Hansestadt Stendal	Stendal	222
Buchholz	Hansestadt Stendal	Stendal	261
Dahlen	Hansestadt Stendal	Stendal	253
OT Dahrenstedt	Hansestadt Stendal		69

Gemeinde	Verwaltungen	zugeordnetes Grundzentrum	EW 31.12.2015
OT Gohre	Hansestadt Stendal		154
OT Welle	Hansestadt Stendal		86
Groß Schwechten	Hansestadt Stendal	Stendal	306
OT Neuendorf a.Speck	Hansestadt Stendal		112
OT Peulingen	Hansestadt Stendal		99
Heeren	Hansestadt Stendal		557
Insel	Hansestadt Stendal	Stendal	451
OT Döbbelin	Hansestadt Stendal		118
OT Tornau	Hansestadt Stendal		132
Jarchau	*Hansestadt Stendal*		*487*
Möringen	Hansestadt Stendal	Stendal	582
OT Klein Möringen	Hansestadt Stendal		94
Nahrstedt	Hansestadt Stendal		273
Staats	Hansestadt Stendal		242
Uchtspringe	Hansestadt Stendal	Stendal	681
OT Börgitz	Hansestadt Stendal		422
OT Wilhelmshof	Hansestadt Stendal		131
Staffelde	Hansestadt Stendal	Stendal	167
OT Arnim	Hansestadt Stendal		143
Uenglingen	Hansestadt Stendal		868
Vinzelberg	Hansestadt Stendal		233
Volgfelde	Hansestadt Stendal		162
Wittenmoor	Hansestadt Stendal	Stendal	175
OT Vollenschier	Hansestadt Stendal		57
Querstedt	EG Stadt Bismark (A.)	Bismark	80
OT Deetz	EG Stadt Bismark (A.)		106
Badingen	EG Stadt Bismark (A.)	Bismark	372
OT Klinke	EG Stadt Bismark (A.)		66
Berkau	EG Stadt Bismark (A.)	Bismark	330
OT Wartenberg	EG Stadt Bismark (A.)		96
Bismark (Altmark)	EG Stadt Bismark (A.)		2.502
Dobberkau	EG Stadt Bismark (A.)	Bismark	199
OT Möllenbeck	EG Stadt Bismark (A.)		53
Garlipp	EG Stadt Bismark (A.)		161
Grassau	EG Stadt Bismark (A.)	Bismark	146
OT Bülitz	EG Stadt Bismark (A.)		
OT Grünenwulsch	EG Stadt Bismark (A.)		60
Hohenwulsch	EG Stadt Bismark (A.)	Bismark	187
OT Beesewege	EG Stadt Bismark (A.)	Bismark	63
OT Friedrichsfleiß	EG Stadt Bismark (A.)		
Holzhausen	*EG Stadt Bismark (A.)*	*Bismark*	*110*
Käthen	EG Stadt Bismark (A.)	Stendal	126

Gemeinde	Verwaltungen	zugeordnetes Grundzentrum	EW 31.12.2015
Kläden b. Stendal	EG Stadt Bismark (A.)	Bismark	578
Könnigde	EG Stadt Bismark (A.)	Bismark	140
Kremkau	EG Stadt Bismark (A.)	Bismark	194
Schäplitz	EG Stadt Bismark (A.)	Bismark	90
Schernikau	EG Stadt Bismark (A.)	Stendal	270
OT Belkau	EG Stadt Bismark (A.)	Stendal	119
Schinne	EG Stadt Bismark (A.)	Stendal	407
Schorstedt	EG Stadt Bismark (A.)	Bismark	177
OT Grävenitz	EG Stadt Bismark (A.)	Bismark	83
Steinfeld (Altmark)	EG Stadt Bismark (A.)	Stendal	195
OT Schönfeld	EG Stadt Bismark (A.)	Stendal	80
Arneburg	*Arneburg-Goldbeck*	*Arneburg*	*1.406*
OT Beelitz b. Stendal	*Arneburg-Goldbeck*	*Arneburg*	*82*
OT Dalchau	*Arneburg-Goldbeck*	*Arneburg*	*58*
Eichstedt (Altmark)	*Arneburg-Goldbeck*	*Stendal*	*344*
Goldbeck	*Arneburg-Goldbeck*	*Stendal*	*997*
Hassel	*Arneburg-Goldbeck*	*Stendal*	*377*
Hohenberg-Krusemark	*Arneburg-Goldbeck*	*Arneburg*	*420*
Klein-Schwechten	*Arneburg-Goldbeck*	*Stendal*	*342*
Lindtdorf	*Arneburg-Goldbeck*	*Stendal*	*273*
Rochau	*Arneburg-Goldbeck*	*Stendal*	*540*
Sanne	*Arneburg-Goldbeck*	*Arneburg*	*171*

Tabelle 17: Gemeinden im Linienbündel Süd-Ost

Kursiv dargestellte Orte stellen Grenzorte zwischen den Linienbündeln dar und werden auch durch Fahrten aus anderen Linienbündeln bedient.

Landkreisübergreifend sind die Städte Kalbe (Milde) im Altmarkkreis Salzwedel, Jerichow (Jerichower Land) und der Bahnhaltepunkt Glöwen (Landkreis Prignitz) mindestens nach dem aktuellen Fahrplan zu bedienen. Die Abstimmung der Anbindung von Jerichow erfolgt mit dem LK Jerichower Land auch im Hinblick auf die Linie Genthin-Tangermünde, die Bestandteil des Bahn-Bus-Landesnetzes ist.

Im Linienbündel Süd-Ost befinden sich folgende Schulen mit der entsprechenden Anzahl Fahrschüler:

Nr.	Schule	Anzahl Fahrschüler im Schuljahr 2016/2017
Grundschulen		
1	Grundschule Havelberg	45
2	Grundschule Tangermünde	52
3	Grundschule Tangerhütte	45

Nr.	Schule	Anzahl Fahrschüler im Schuljahr 2016/2017
4	Grundschule Bismark	111
5	Grundschule Klietz	53
6	Grundschule Sandau	45
7	Grundschule Schönhausen (inkl. Ast. Wust)	62
8	Grundschule Grieben	44
9	Grundschule Lüderitz	44
10	Grundschule Börgitz	83
11	Grundschule Schinne	70
	Sekundarschulen	
12	Sekundarschule Havelberg	147
13	Sekundarschule Tangermünde	121
14	Gemeinschaftsschule Tangerhütte	158
15	Sekundarschule Bismark	157
	Gymnasien	
16	Diesterweg-Gymnasium, Außenstelle Havelberg	141
17	Diesterweg-Gymnasium, Tangermünde	392
	Schule in freier Trägerschaft	
18	Privatgymnasium Tangermünde	68

Tabelle 18: Schulen im Linienbündel Süd-Ost

Die Schule in Bismark (Altmark) wird auch durch Fahrten anderer Linienbündel bedient.

9.4. Linienbündel Stadt Stendal

Das Gebiet des Linienbündels Stadt Stendal besteht aus den Stadtteilen:

Altstadt, Nord, Ost, Südost, Bahnhofsvorstadt, Röxe, Süd, Villenviertel, Stadtsee, Bürgerpark, Siedlung sowie den Ortsteilen Borstel und Wahrburg und weist eine Einwohnerzahl von ca. 32.963 Personen aus.

Stadtteil Kernstadt			**EW 31.12.2015**
Altstadt	Hansestadt Stendal		4.104
Nord	Hansestadt Stendal		4.234
Ost	Hansestadt Stendal		3.011
Südost	Hansestadt Stendal		109
Bahnhofsvorstadt	Hansestadt Stendal		4.501

Stadtteil Kernstadt			**EW 31.12.2015**
Röxe	Hansestadt Stendal		1.650
Süd	Hansestadt Stendal		284
Villenviertel	Hansestadt Stendal		1.726
Stadtsee	Hansestadt Stendal		10.284
Bürgerpark	Hansestadt Stendal		579
Siedlung	Hansestadt Stendal		1.460
OT Borstel	Hansestadt Stendal		566
OT Wahrburg	Hansestadt Stendal		1.161

Tabelle 19: Stadt- und Ortsteile im Linienbündel Stadtverkehr Stendal

Im Linienbündel Stadt Stendal befinden sich folgende Schulen mit entsprechender Anzahl Fahrschüler. Die Schulen in Stendal werden auch durch Linien anderer Linienbündel bedient.

Nr.	Schule	Anzahl Fahrschüler im Schuljahr 2016/2017
Grundschulen		
1	Grundschule „Juri-Gagarin“	0
2	Grundschule „Nord“	92
3	Ganztagsgrundschule	100
4	Grundschule „Petrikirchhof“	0
5	Grundschule „Am Stadtsee“	34
Sekundarschulen		
6	Sekundarschule „Diesterweg“	147
7	Ganztagsschule „Comenius“	44
8	Sekundarschule „Komarow“	0
Gymnasien[1]		
9	Gymnasium „R. –Hildebrand“	179
10	Gymnasium „Winckelmann“	279
Förderschulen		
11	Förderschule LB Stendal	83
Berufsbildenden Schulen[1]		
12	Berufsbildende Schulen Stendal	566
	Schulen in freier Trägerschaft*	
	Bilinguale Grundschule	n.n.
	Private Sekundarschule	102

[1] Bei der Aufstellung der Fahrschüler für die Gymnasien und Berufsbildenden Schulen wurden nur die Schülerinnen und Schüler berücksichtigt, die einen Fahrausweis für die kostenlose Schülerbeförderung durch den Landkreis erhalten haben. Selbstzahler fanden keine Berücksichtigung. Daher kann die Anzahl höher sein.

Nr.	Schule	Anzahl Fahrschüler im Schuljahr 2016/2017
	Privatgymnasium	172

Tabelle 20: Schulen im Linienbündel Stadtverkehr Stendal

10. Wettbewerb/ Erteilung der Linienverkehrsgenehmigungen

Die Linienverkehrsgenehmigungen können für eine oder mehrere Linien nach § 9 Absatz 2 PBefG gebündelt erteilt werden. Die Linienbündelung umfasst Linien, die räumlich, nachfrageseitig und funktional in einem Zusammenhang stehen. Wesentlicher Effekt ist, dass ertragsstarke und ertragsschwache Linien zusammengefasst werden, um einen Ausgleich zwischen niedrigen und hohen wirtschaftlichen Risiken zu erreichen.

Zum 01.08.2018 ist die Neuvergabe aller Linienbündel des straßengebundenen Personennahverkehrs im Landkreis Stendal mittels eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens vorgesehen. Die Laufzeit für die neu zu erteilenden Liniengenehmigungen in allen drei Linienbündeln soll einheitlich bis zum Datum 31.07.2026 sein. Sofern diese auf Basis eines mit dem Landkreis abgeschlossenen Verkehrsvertrages beantragt werden, wird dieser eine Option auf Verlängerung um weitere 2 Jahre enthalten. Für den Fall der Ausübung der Option wird eine Liniengenehmigung für weitere zwei Jahre erteilt werden.

Das wettbewerbliche Verfahren wird für alle in Kapitel 9 aufgezeigten Linienbündel europaweit bekannt gemacht. Dabei bildet jedes Bündel ein Los, für welches sich die interessierten Verkehrsunternehmen bewerben können. Bewerbungen eines Interessenten für mehrere Bündel sind zulässig und erwünscht.

Als Grundlage für die Angebotsabgabe gelten der Nahverkehrsplan, die kreisliche Satzung für die Schülerbeförderung im Landkreis Stendal und die in den Vergabeunterlagen enthaltenen Anforderungen. Diese beinhalten auch die Finanzierung der Leistungserbringung auf Basis eines „Netto“-Vertrages, d.h. mit einem Einnahmerisiko beim Auftragnehmer. Der Leistungserbringer hat die Bestimmungen des LVG LSA in Bezug auf die Entgeltzahlungen zu berücksichtigen. Die Vorgaben für die Anwendung eines Tarifvertrages werden im wettbewerblichen Vergabeverfahren konkretisiert.

Alle fristgerecht eingegangenen Angebote sind durch den Aufgabenträger zu bewerten. Zu diesem Zweck sind ein Kriterienkatalog und eine Bewertungsmatrix zu erstellen, um das Auswahlverfahren diskriminierungsfrei, objektiv und transparent durchzuführen. Es gilt, anhand eines Bewertungskataloges, der noch zu erarbeiten ist, unter Vorgabe eines Grundfahrplanes und der vorliegenden Prämissen des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Stendal, das wirtschaftlichste Angebot für jedes Bündel zu ermitteln.

Betriebsdurchführung bei unterschiedlichen Betreibern der Linienbündel

Sollten unterschiedliche Betreiber für die Linienbündel aus dem Wettbewerbsverfahren hervorgehen, so obliegt dem zuschlagerhaltenden Bieter für das Linienbündel 3 (Stadtverkehr Stendal) die Pflicht des Managements der Betriebsführung für alle drei Linienbündel.

Zum Management der Betriebsführung zählt:

1) Organisation, Durchführung und Betrieb der Mobilitätszentrale am Bahnhof Stendal als größtem Knotenpunkt und Schnittstelle zum Fern- und Nahverkehr auf Straße und Schiene.
2) Erwerb, Bereitstellung und Betriebe eines gemeinsamen RBL für alle Linienbündel sowie die Datenversorgung für alle Linienbündel und der DFI.
3) Erstellung und Herausgabe eines gemeinsamen Fahrplanbuches für den gesamten Landkreis Stendal und eines separaten Fahrplanheftes für den Stadtverkehr Stendal.
4) Kooperation und Koordination von Angebot, Marketing und Mobilitätsberatung aller Linienbündel untereinander für den Landkreis Stendal.
5) Entgegennahme von Anfragen und Koordination der flexiblen Bedienung unter Angabe einer Telefonnummer zu den genannten Betriebszeiten.
6) Sicherstellung der Anschlüsse an Schnittstellen aller Betreiber untereinander und zu anderen Verkehrsträgern.
7) Hauptansprechpartner bezüglich Tarifeinheit, Fahrplangestaltung und Änderungsanträgen für den ÖSPV Aufgabenträger Landkreis Stendal zu sein.

11.Verkehrskooperation/ Verkehrsverbund

Die Landkreise Stendal und Altmarkkreis Salzwedel stimmen ihre die Fahrpläne untereinander an den gemeinsamen Schnittstellen Arendsee, Seehausen (Altmark), Bismark (Altmark) /Hohenwulsch und Kalbe/Milde sowie den Schülerfahrplänen ab.

Ein gemeinsamer Altmarktarif bzw. ein Verkehrsverbund Nord, wie in den letzten Jahren angestrebt, wird derzeit nicht weiter verfolgt, da für beide Landkreise Beitrittsuntersuchungen für den Verkehrsverbund „Marego“ laufen. Das Ergebnis ist derzeit noch offen.

Neben der Koordinierung zwischen den beiden Landkreisen der Altmark ist das Angebot des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs mit den übrigen Nachbarlandkreisen sowie der NASA GmbH abzustimmen.

12. Finanzierung und Investitionen

Finanzierungsgrundsätze und Verwendung der Landesmittel

Der ÖSPV, als Aufgabe der Daseinsvorsorge, wird im Landkreis Stendal nach der geltenden Rechtslage 2016 auf der Grundlage eigenwirtschaftlicher Linienverkehrsgenehmigungen erbracht. Deren Aufwand wird gemäß § 8 Abs. 4 Satz 1 PBefG durch Beförderungserlöse, Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Tarif- und Fahrplanbereich und durch sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne gedeckt. Es gilt der Grundsatz, dass erwirtschaftete Erlöse auf dem Verkehrsmarkt Vorrang gegenüber den Leistungen der öffentlichen Hand haben.

Dem Landkreis Stendal als ÖSPV-Aufgabenträger werden vom Land auf der Grundlage von § 8 ÖPNVG LSA Finanzmittel für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr, insbesondere für Fahrplan- und Tarifabstimmungen, für Investitionen in den ÖSPV zur Barrierefreiheit und für die Aufstellung des Nahverkehrsplanes bereitgestellt.

Die Höhe der Zuweisung errechnet sich nach den in § 8a ÖPNVG LSA festgelegten Schlüsselkennziffern (Fahrplankilometer, Fläche, Fahrten je Einwohner) anteilig für den Landkreis Stendal an den jährlich dem Land Sachsen-Anhalt zufließenden Regionalisierungsmitteln vom Bund.

Somit ist eine konkrete Ermittlung der Landeszuweisung für die Zukunft nicht möglich. Im Jahr 2016 wurden hier ca. 2.045 T Euro durch das Land zur Verfügung gestellt.

Weiterhin werden die Ausgleichszahlungen nach § 9 ÖPNVG LSA für die Finanzierung des Ausbildungsverkehrs über den Aufgabenträger an die Verkehrsunternehmen weiter gegeben. Derzeit liegt der Anteil für den Landkreis Stendal bei 6,20 v.H. der Gesamtsumme für das Land Sachsen Anhalt. Ab dem Jahr 2018 wird der Anteil der Landkreise neu berechnet.

Finanzmittel vom Land für überregionale Buslinien (Landesnetz) erhält der Landkreis Stendal bisher für eine Linie vom Bahnanschluss Stendal über Schönhausen (Elbe) und Havelberg zum Bahnanschluss Glöwen (Brandenburg). Auch die werden an das Verkehrsunternehmen ausgereicht.

Da in einem Flächenlandkreis die Umsetzung eines ÖSPV im Sinne der Daseinsvorsorge nicht ohne Mittel der öffentlichen Hand möglich ist, sind durch den Landkreis Stendal eigene Mittel zur Verfügung zu stellen. Hier sind ebenfalls die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und sparsamen Haushaltsführung anzuwenden.

Die Bereitstellung der landkreiseigenen finanziellen Mittel für das Unternehmen wird je Linienbündel auf der Basis eines Verkehrsvertrages erfolgen. Dieser wird als „netto“-Vertrag ausgestaltet, d.h. die Einnahmen und Ausgleichsleistungen sowie die Zahlungen des Landkreises stehen dem Verkehrsunternehmen zu.

Der Verkehrsvertrag wird ein wesentliches Instrument des Landkreises zur Umsetzung der in diesem Nahverkehrsplan benannten Anforderungen durch die Verkehrsunternehmen.

Der Verkehrsvertrag regelt je Linienbündel Zahlungen für insgesamt fünf Bereiche:

1. Die qualitätsgerechte Beförderung der Schüler entsprechend „Richtlinie für die Schülerbeförderung im Landkreis Stendal“ (voraussichtlich jährliche Pauschalbeträge je Bündel)
2. Die Unterstützung der Realisierung eines Verkehrsangebotes für die Nachfrage im Nichtausbildungsverkehr (voraussichtlich ein fester Betrag je nachgewiesenem Fahrgast, Aufschläge bei Tarifkooperationen)
3. Die Unterstützung des Angebotes im Straßenpersonennahverkehr mit flexiblen Bedienformen in Zeiten geringer Verkehrsnachfrage (voraussichtlich ein fester Betrag je nachgewiesenem Fahrgast)
4. Ein Regionalfaktor gleicht regionale Unterschiede zwischen den Linienbündeln hinsichtlich Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur (jährliche Pauschalbeträge je Bündel) aus.

5. Die Beteiligung der mit eigenwirtschaftlichen Linien im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen an der vorgesehenen Mobilitätszentrale (jährliche Pauschalbeträge).

Leistungsempfänger sind die jeweiligen Verkehrsunternehmen, die mit Liniengenehmigungen die drei Linienbündel im Landkreis betreiben.

Die Höhe der zu leistenden Zahlungen wird je Linienbündel durch das wettbewerbliche Vergabeverfahren ermittelt und, vorbehaltlich möglicher Preisanpassungen für Personal- und Kraftstoffkosten, für die Dauer der Vertragslaufzeit festgeschrieben. Abweichungen und Anpassungen in der Höhe des Betrages während der Vertragslaufzeit werden im Verkehrsvertrag definiert. Weiterhin wird er ein Instrument zur Sanktionierung möglicher Nicht-Einhaltung von Vorgaben durch bspw. einen Pönale- Katalog sein.

Zur stetigen Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur erfolgt auf Grundlage des ÖPNVG LSA und der geltenden kreislichen Förderrichtlinien die Investitionsförderung. Die Umsetzung dieser Förderung mit konkreten Maßnahmen erfolgt in jährlich festzulegenden Prioritätenlisten. Vorrangig wird die im PBefG geforderte Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV gefördert. Weitere im vorliegenden Nahverkehrsplan festgehaltene Mängel sollten ebenfalls beseitigt werden.

13.Quellennachweis

- Studie „Wettbewerbsfähige und lebenswerte Altmark – Daseinsvorsorge in einer ländlichen Region“, Regionale Planungsgemeinschaft Altmark 2006
- Landesentwicklungsplan für das Land Sachsen-Anhalt 2010, Ministerium für Bau und Verkehr von Sachsen-Anhalt 2010
- Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt, 2010
- 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose von 2014-2030 Statistisches Landesamt Sachsen - Anhalt
- Kreisentwicklungskonzept Landkreis Stendal 2025
- Schulentwicklungsplan des Landkreises Stendal für die Schuljahre 2014/2015 bis 2018/2019
- Nahverkehrsplan des Landkreises Stendal 2009-2014 PTV AG
- AMABILE: Ausschreibung und Modellierung von alternativen Bedienungsformen in Form von Teilnetzen unter Integration traditioneller Linienverkehre; PTV 2006
- Mängelanalyse durch IGDB Verkehrsplanung und Beratung IG Dreieich Bahn GmbH August 2016

14. Abkürzungsverzeichnis

DFI	Dynamische Fahrgastinformationsanzeige
HVZ	Hauptverkehrszeit
IGPA	Industrie- und Gewerbepark Altmark (Arneburg)
INSA	Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt
ITF	Integraler Taktfahrplan
LEP LSA	Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt
L-Bus	Anrufbus auf Bedarfslinie
R-Bus	Anrufbus im Richtungsbandbetrieb
F-Bus	Anrufbus im Flächenbetrieb
MAREGO	Magdeburger Regionalverkehrsverbund
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (Straße und Schiene)
ÖPNVG-LSA	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt
ÖSPV	**Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr**
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
R – AST	Rufbus – Anrufsammeltaxi
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
VDE	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

15. Anhang

Anlage 1: Zuordnung zu den Grundzentren und Einwohnerzahl

Anlage 2: Darstellung Schulstandorte

Anlage 3 Liniennetzplan 2016

Anlage 1 : Zuordnung der Gemeinden zu den Grundzentren und Einwohnerzahlen

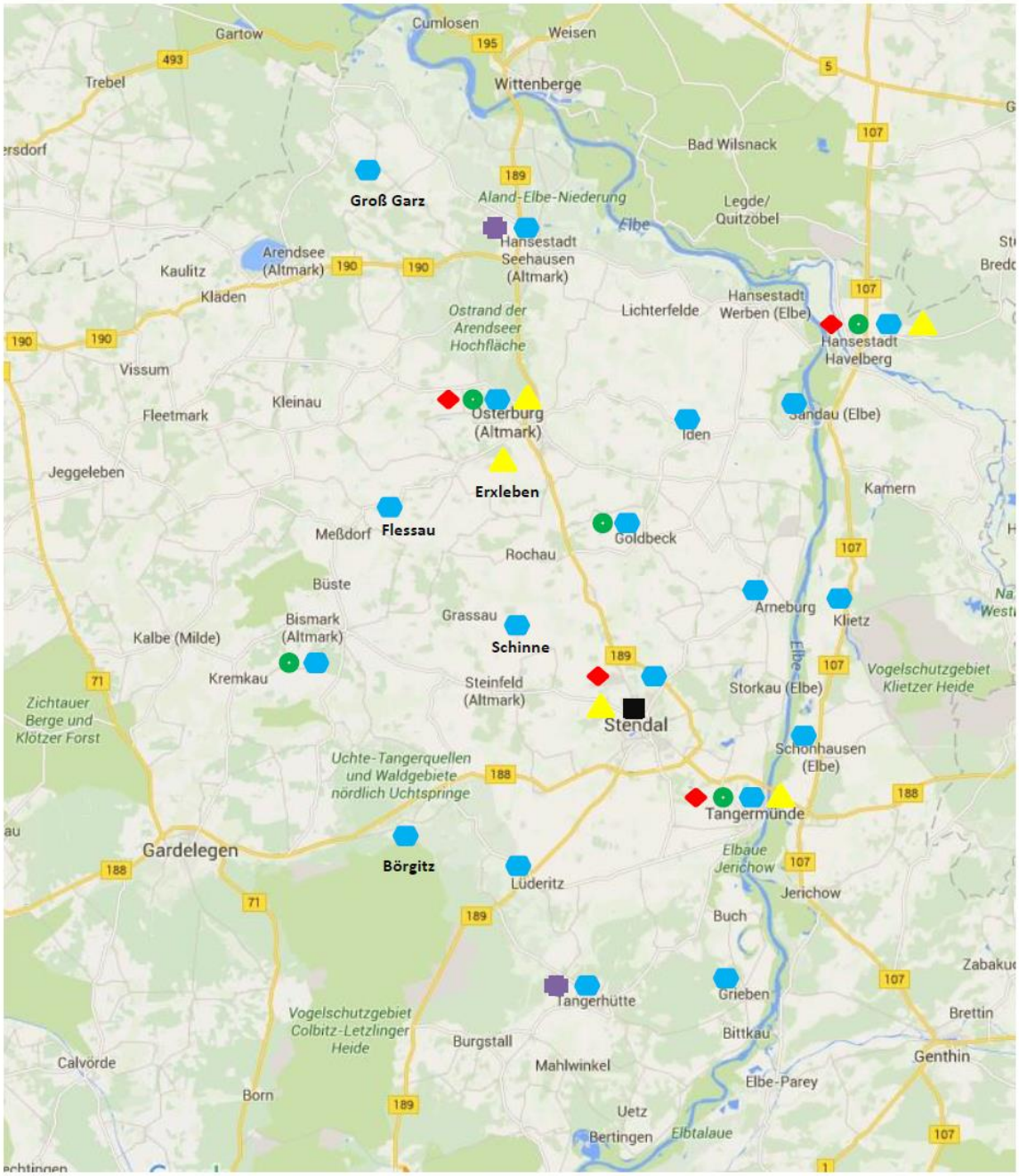
Einheits- /Verbandsgemeinde	zugeordnetes Grundzentrum	Einwohner 31.12.2015	Einwohner im Verflechtungsbereich 31.12.2015
Einheitsgemeinde Stadt Bismark (Altmark)			8.446
Stadt Bismark (Altmark)		2.543	2.502
OT Arensberg	Bismark	86	88
OT Döllnitz		110	102
OT Poritz		159	157
Badingen	Bismark	373	372
OT Klinke		69	66
Berkau		332	330
OT Wartenberg	Bismark	98	96
Büste	Bismark	302	311
Dobberkau		198	199
OT Möllenbeck	Bismark	56	53
Garlipp	Bismark	164	161
Grassau		150	146
OT Bülitz	Bismark	38	37
OT Grünenwulsch		64	60
Hohenwulsch		194	187
OT Beesewege	Bismark	59	63
OT Friedrichsfleiß		44	43
OT Friedrichshof		38	38
Holzhausen	Bismark	107	110
Käthen		127	126
Kläden	Bismark	577	578
OT Darnewitzz		48	49
Könnigde	Bismark	136	140
Kremkau	Bismark	191	194
Meßdorf		320	313
OT Späningen	Bismark	220	209
OT Schönbeck		48	47
OT Biesenthal		64	62
Querstedt	Bismark	78	80
OT Deetz		102	106
Schäplitz	Bismark	93	90
Schernikau	Bismark	267	270
OT Belkau		120	119
Schinne	Bismark	411	407
Schorstedt	Bismark	173	177
OT Grävenitz		75	83
Steinfeld (Altmark)	Bismark	198	195
OT Schönfeld		80	80
Einheitsgemeinde Havelberg			6.598
Hansestadt Havelberg		4.963	4.943
OT Müggenbusch	Havelberg	61	69
OT Toppel		118	117
OT Wöplitz		67	69
Garz	Havelberg	141	143
Jederitz	Havelberg	141	132
Kuhlhausen	Havelberg	184	173
Nitzow	Havelberg	432	443
OT Dahlen		19	18
Warnau	Havelberg	**232**	229
Vehlgast-Kümmernitz			
OT Damerow		72	79
OT Klein Damerow	Havelberg	6	8
OT Kümmernitz		78	68
OT Vehlgast		53	57
OT Waldfrieden		49	50
Einheitsgemeinde Osterburg			10.335
Hansestadt Osterburg (Altmark)		5.960	5.950
OT Dobbrun	Osterburg	125	122
OT Krumke		159	158
OT Zedau		98	103
Ballerstedt	Osterburg	220	213
OT Klein Ballerstedt		46	44
Düsedau	Osterburg	191	**188**
OT Calberwisch		102	**95**
Erxleben	Osterburg	310	297
OT Polkau		106	100
Flessau		450	435
OT Natterheide		89	90
OT Rönnebeck	Osterburg	82	83
OT Storbeck		146	147
OT Wollenrade		67	69
Gladigau	Osterburg	206	201
OT Orpensdorf		47	47
OT Schmersau		77	75

Einheits- /Verbandsgemeinde	zugeordnetes Grundzentrum	Einwohner 31.12.2015	Einwohner im Verflechtungsbereich 31.12.2015
Forts. Osterburg			
Krevese		261	253
OT Dequede	Osterburg	61	56
OT Polkern		121	127
OT Röthenberg		29	29
Meseberg	Osterburg	318	316
Rossau	Osterburg	335	335
OT Schliecksdorf		21	21
Walsleben	Osterburg	369	384
OT Uchtenhagen		17	17
Einheitsgemeinde Hansestadt Stendal			41.206
Stendal	Stendal	31.454	31.942
Bindfelde	Stendal	227	222
Borstel	Stendal	553	566
Buchholz	Stendal	263	261
Dahlen		262	253
OT Dahrenstedt	Stendal	70	69
OT Gohre		153	154
OT Welle		86	86
Groß Schwechten		305	306
OT Neuendorf am Speck	Stendal	116	112
OT Peulingen		98	99
Heeren	Stendal	566	557
Insel		465	451
OT Döbbelin	Stendal	123	118
OT Tornau		119	132
Jarchau	Stendal	494	487
Möringen	Stendal	591	582
OT Klein Möringen		97	94
Nahrstedt	Stendal	276	273
Staats	Stendal	231	242
Staffelde	Stendal	166	167
OT Arnim		139	143
Uchtspringe	Stendal	713	681
OT Börgitz		413	422
OT Wilhelmshof		131	131
Uenglingen	Stendal	884	868
Vinzelberg	Stendal	238	233
Volgfelde	Stendal	160	162
Wahrburg	Stendal	1.147	1.161
Wittenmoor	Stendal	176	175
OT Vollenschier		61	57
Einheitsgemeinde Stadt Tangerhütte			11.055
Tangerhütte		4.840	4.790
OT Briest	Tangerhütte	71	69
OT Mahlpfuhl		154	147
Bellingen	Tangerhütte	244	239
Birkholz		311	307
OT Scheeren	Tangerhütte	30	29
OT Sophienhof		31	33
Bittkau	Tangerhütte	598	590
Cobbel	Tangerhütte	220	218
Demker	Tangerhütte	249	254
OT Elversdorf		66	59
Grieben	Tangerhütte	698	714
Hüselitz	Tangerhütte	159	172
OT Klein Schwarzlosen		83	83
Jerchel	Tangerhütte	132	129
Kehnert	Tangerhütte	365	373
Lüderitz		389	389
OT Groß Schwarzlosen	Tangerhütte	544	547
Stegelitz		103	104
Ringfurth		145	144
OT Polte	Tangerhütte	28	25
OT Sandfurth		101	103
Schelldorf	Tangerhütte	116	111
Schernebeck	Tangerhütte	236	232
Schönwalde (Alrmark)	Tangerhütte	94	100
Uchtdorf	Tangerhütte	265	256
Uetz	Tangerhütte	168	177
Weißewarte	Tangerhütte	381	372

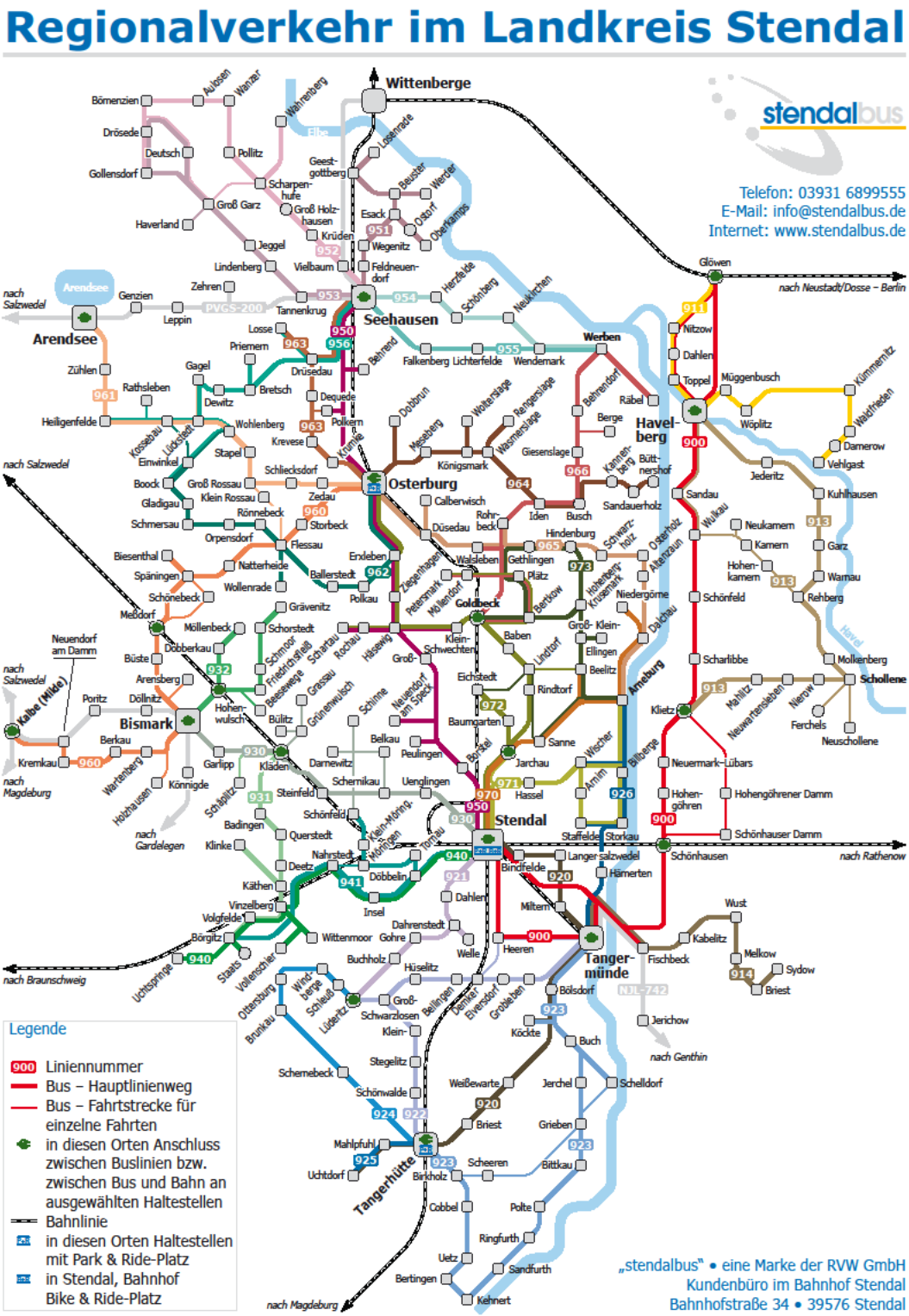
Einheits- /Verbandsgemeinde	zugeordnetes Grundzentrum	Einwohner 31.12.2015	Einwohner im Verflechtungsbereich 31.12.2015
Einheitsgemeinde Stadt Tangermünde			10.615
Tangermünde	Tangermünde	9.000	9.019
Bölsdorf	Tangermünde	175	175
OT Köckte		75	69
Buch	Tangermünde	323	328
Grobleben	Tangermünde	116	112
Hämerten	Tangermünde	209	214
Langensalzwedel	Tangermünde	178	179
Miltern	Tangermünde	361	372
Storkau (Elbe)	Tangermünde	126	121
OT Billberge		26	26
Verbandsgemeinde Arneburg – Goldbeck			9.188
Stadt Arneburg		1.405	1.406
OT Beelitz	Arneburg	82	82
OT Dalchau		60	58
Eichstedt (Altmark)		322	344
OT Baben	Stendal	171	163
OT Baumgarten		71	67
OT Lindtorf		250	273
OT Rindtof		104	107
Goldbeck		991	997
OT Bertkow	Arneburg	216	216
OT Möllendorf		131	130
OT Petersmark		67	67
OT Plätz		62	65
Hassel	Stendal	383	377
OT Chausseehaus	Stendal	71	68
OT Sanne	Arneburg	168	171
OT Wischer	Arneburg	337	348
Hohenberg-Krusemark		416	420
OT Altenzaun		66	62
OT Gethlingen		25	24
OT Groß Ellingen	Arneburg	127	126
OT Klein Ellinge n		46	51
OT Hindenburg		352	347
OT Klein Hindenburg		11	11
OT Osterholz		34	34
OT Rosenhof		14	14
OT Schwarzholz		188	183
Iden		556	560
OT Busch	Osterburg	71	73
OT Büttnershof		50	50
OT Germerslage		20	20
OT Kannenberg		37	36
OT Rohrbeck		129	121
OT Sandauerholz		31	36
Rochau		552	540
OT Häsewig		66	59
OT Klein Schwechten	Arneburg	345	342
OT Schartau		44	39
OT Ziegenhagen		41	42
Hansestadt Werben (Elbe)	Seehausen (Altmark)	665	668
OT Behrendorf	Osterburg	139	141
OT Berge	Osterburg	133	141
OT Giesenslage	Osterburg	154	155
OT Räbel	Seehausen (Altmark)	40	41
OT Kolonie Neu-Werben	Havelberg	5	5
Verbandsgemeinde Elbe-Havel-Land			9.974
Schönhausen		1.730	1.722
OT Hohengöhren	Schönhausen (Elbe)	334	330
OT Hohengöhrener Damm		49	50
OT Schönhauser Damm		80	73
Kamern		402	416
OT Hohenkamern		69	61
OT Neukamern	Havelberg	60	64
OT Rehberg		137	122
OT Schönfeld		189	186
OT Wulkau		387	383
Klietz		1.076	2.694
OT Neuermark-Lübars	Schönhausen (Elbe)	308	300
OT Scharlibbe	Havelberg	184	172
Sandau (Elbe)	Havelberg	890	882
Schollene	Schönhausen (Elbe)	897	879
OT Ferchels	Schönhausen (Elbe)	63	64
OT Mahlitz	Schönhausen (Elbe)	28	28
OT Molkenberg	Havelberg	129	130
OT Neu-Schollene	Schönhausen (Elbe)	36	36
OT Neuwartensleben	Schönhausen (Elbe)	59	60
OT Nierow	Schönhausen (Elbe)	23	23

Einheits- /Verbandsgemeinde	zugeordnetes Grundzentrum	Einwohner 31.12.2015	Einwohner im Verflechtungsbereich 31.12.2015
Wust-Fischbeck			
OT Fischbeck (Elbe)		371	369
OT Wust		434	420
OT Kabelitz		160	153
OT Briest	Schönhausen (Elbe)	43	42
OT Melkow		124	124
OT Sydow		137	140
OT Wuster Damm		14	17
OT Wust- Siedlung		33	34
Verbandsgemeinde Seehausen (Altmark)			10.193
Hansestadt Seehausen (Altmark)		3.622	3.615
OT Behrend		46	43
OT Beuster		206	216
OT Esack		81	75
OT Oberkamps		26	25
OT Unterkamps		15	15
OT Ostorf		56	55
OT Scharpenlohe	Seehausen (Altmark)	5	5
OT Wegenitz		12	12
OT Werder		39	38
OT Geestgottberg		334	334
OT Losenrade		54	54
OT Eikerhöfe		53	50
OT Schönberg		497	526
OT Steinfelde		28	27
Aland			
OT Aulosen		190	183
OT Krüden		391	382
OT Vielbaum	Seehausen (Altmark)	218	222
OT Pollitz		161	157
OT Scharpenhufe		79	78
OT Wanzer		84	84
OT Wahrenberg		319	322
Altmärkische Höhe			
OT Boock	Osterburg	139	137
OT Einwinkel	Osterburg	122	119
OT Bretsch	Seehausen (Altmark)	233	234
OT Dewitz	Seehausen (Altmark)	112	112
OT Drüsedau	Seehausen (Altmark)	112	106
OT Priemern	Seehausen (Altmark)	106	104
OT Gagel	Seehausen (Altmark)	115	109
OT Heiligenfelde	Osterburg	203	199
OT Kossebau	Osterburg	190	198
OT Rathsleben	Osterburg	34	34
OT Losse	Osterburg	100	98
OT Lückstedt	Osterburg	236	234
OT Stapel	Osterburg	151	139
OT Wohlenberg	Osterburg	96	88
Altmärkische Wische			
OT Falkenberg	Seehausen (Altmark)	195	201
OT Lichterfelde		225	214
OT Neukirchen (Altmark)		230	227
OT Wendemark		230	222
Zehrental			
OT Gollensdorf		136	140
OT Bömenzien	Seehausen (Altmark)	83	82
OT Groß Garz		380	361
OT Deutsch		107	111
OT Jeggel		72	73
OT Lindenberg		97	99
OT Drösede		35	34
Anlage 1: Zuordnung Gemeinden zu Grundzentren und Einwohnerzahl Nahverkehrsplan Landkreis Stendal ab 2017 * Quelle: Landkreis Stendal			

Anlage 2: Schulen im Landkreis Stendal



Legende:

- Gymnasium
- Sekundarschule
- Gemeinschaftsschule
- Grundschule
- Förderschule
- Berufsbildende Schule

Anlage 3: Liniennetzplan Bestandsnetz 2016