

Datum: 16.06.2022

Ort: Kreisverwaltung Uckermark, Karl-Marx-Str. 1, 17291 Prenzlau, Haus 4, Raum 301
 Start: 16:05 Uhr,

Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste im Anhang

Protokoll erstellt: Frau Netzel

Betreff: 11. Sitzung

Top	Thema	Wer	Bis wann
1.	Eröffnung / Begrüßung		
	<p>Frau Bader begrüßt alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer.</p> <p>Frau Bader berichtet, dass es am 11.06.2022, in Brüssow, eine länderübergreifende (Brandenburg und Mecklenburg/Vorpommern) Fahrraddemo für eine Mobilitätswende gab.</p>		
2.	Protokollkontrolle		
	<p>Frau Bader teilt mit, dass es Änderungswünsche zum 10. Protokoll gab. Diese werden durch Frau Netzel eingearbeitet und eine PDF-Datei, mit Protokoll und Folienvortrag, wird erneut versandt.</p>	Frau Netzel	30.06.2022
3.	Aktueller Sachstand zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes - IGES Institut		
	<p>Frau Hardt erläutert kurz, dass Herr Gipp das IGES-Institut zum 31.12.2021 verlassen hat und Frau Nickel jetzt die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Uckermark zusammen mit ihr betreut.</p> <p>Frau Hardt erklärt kurz an Hand eines Folienvortrages (siehe Anlage):</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Ziele und Regelungen des NVP, • die Auszüge aus dem Angebots- und Zielkonzept, und gibt einen • Überblick über wichtige Hinweise im TöB-Verfahren (Träger öffentlicher Belange) und deren Kostenabschätzung in der Angebotsweiterentwicklung <p>Frau Hardt verweist nochmals ausdrücklich darauf, dass der ÖPNV eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe des Landkreises darstellt und die Landkreise somit selbst regeln müssen, was eine „ausreichende“ Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen darstellt. Dies gilt nicht für den Schülerverkehr.</p> <p>Auf Seite 10 des Vortrages wird auf die Mindestbedienvorgaben eingegangen und mitgeteilt, dass im Ergänzungsnetz eine mögliche Wochenendbedienung (bei Bedarf) als empfehlender Charakter eingearbeitet wurde.</p> <p>Auf Seite 12 und 13 werden wesentliche Punkte aus dem TöB-Verfahren erklärt und Anpassungen erläutert.</p> <p>Auch die Stellungnahme des Nationalpark Unteres Odertal mit den entsprechenden Zielen wird als Prüfauftrag aufgenommen.</p>		

Top	Thema	Wer	Bis wann
	<p>Frau Hardt teilt mit, dass im Zielnetz bereits alle ihr zur Verfügung stehenden Zuarbeiten / Vorschläge für Verbindungsrelationen aus dem TÖB-Verfahren/ Stellungnahmen bereits berücksichtigt bzw. als Prüfauftrag aufgenommen wurden. (Seite 14 Folienvortrag)</p> <p>Dazu zählen Verbindungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prenzlau – Nechlin via Görzitz (Prüfauftrag) - Templin – Joachimsthal (Prüfauftrag) - Verknüpfung von Schwedt nach Krajnik Dolny (Prüfauftrag) - ÖPNV-Verknüpfung / Erschließung des Amt-Oder-Welse Stützkow, Felchow, Pinnow, Landin, Passow (Prüfauftrag) <p>Die Darstellung der Stadtverkehre wurde angepasst. So wurde für jede Stadt (Angermünde, Prenzlau, Templin und Schwedt) jetzt eine Mindestbedienung und ein Orientierungswert zur optimalen Bedienung, festgelegt.</p> <p>Weiterhin wurde im Ergänzungsnetz eine mögliche Wochenendbedienung (bei Bedarf) berücksichtigt.</p> <p>Am Ende des Vortrages (Seite 16) wird eine grobe Kostenschätzung für die festgeschriebenen Maßnahmen im Hauptnetz I und II sowie für entsprechende Prüfaufträge vorgestellt. Diese Kostenschätzung ist allerdings nicht valide.</p> <p>Dann stehen Frau Hardt und Frau Nickel für Rückfragen und zur Diskussion zur Verfügung.</p> <p>Frau Bader merkt an, dass derzeit keine Stellungnahme des Beirates zum aktuellen bzw. in der Sitzung vorgestellten Entwurf des NVP im Rahmen der Sitzung möglich ist, da der Vergleich zum Stand 5.5.22 fehlt.</p>		
4.	Diskussion und Austausch		
	<p>Frau Bader fällt auf, dass Herr Gotzmann vom Amt Gartz nach seiner Aussage in der letzten Sitzung des NV-Beirates insgesamt 7 Stellungnahmen (die des Amtes und der dazugehörigen Gemeinden) geschickt hätte und diese gänzlich in der Übersicht fehlten.</p> <p>Frau Netzel teilt mit, dass die Stellungnahmen über die Kreisverwaltung eingegangen sind und dem IGES Institut nachträglich zur Prüfung zur Verfügung gestellt werden. Es wird weiterhin festgestellt, dass auch eine Stellungnahme der Stadt Prenzlau fehlt.</p> <p>Herr Heinrich (2. Beigeordneter der Stadt Prenzlau) teilt mit, dass er dies prüfen wird. Dessen ungeachtet hält die Stadt Prenzlau daran fest, dass die vorgesehenen Änderungen im Entwurf des Nahverkehrsplanes abgelehnt werden. Eine Verschlechterung der Mindestbedienzeiten sei inakzeptabel. Weiterhin würde er die Möglichkeit nutzen um eine Positionierung der Stadt Prenzlau nachzureichen.</p> <p>Herr Czeslick und Frau Nickel erläutern, dass über den Orientierungswert der optimalen Bedienung der Status Quo sichergestellt wird. Man kann allerdings nur eine Mindestbedienung festschreiben, die man sich auch in der Zukunft noch realistisch finanziell leisten können muss.</p>		

Top	Thema	Wer	Bis wann
	<p>Frau Dörk merkt an, dass derzeit für die nächsten 2 Jahre der Status Quo der Stadtverkehre finanziell zugesichert werden kann. Langfristige valide Planungen über 2024 hinaus sind vor dem Hintergrund der politischen Lage (Corona, Ukraine-Krieg, Energiepreise) allerdings nicht möglich.</p> <p>Herr Fischer (Verwaltung Naturpark Uckermärkische Seen) merkt an, dass seine Verwaltung, wie auch die des Biosphärenreservates Schorfheide-Chorin, nicht direkt beteiligt wurden. Er erfragt die Möglich der Beteiligung.</p> <p>Frau Hardt teilt mit, dass der Nationalpark Unteres Odertal auch nicht direkt beteiligt wurde. Frau Nickel erklärt, dass es in Deutschland keine Vorgabe für eine Beteiligung gibt. Laut Gesetz sind die ortsansässigen Verkehrsunternehmen, angrenzende Landkreise und Aufgabenträger sowie Fahrgast-, Senioren-, und Behindertenverbände anzuhören. Im TÖB-Verfahren wurden zudem größere Institutionen angeschrieben. Die Verteilung in die einzelnen Gremien und Referate sollte und muss dann über die Einrichtungen selbst erfolgen. Sie empfiehlt, dass der Landkreis hierzu eine offizielle Aussage trifft, wer beteiligt werden soll/sollte.</p> <p>Frau Dörk erfragt das Zeitfenster für eine Zuarbeit bei Herrn Fischer und räumt weitere 3 Wochen für eine Stellungnahme ein. Weiterhin regt sie, in Richtung Beteiligungsmanagement, an zukünftig eine Beteiligung breiter zu streuen/verteilen.</p> <p>Frau Hardt regt an, dass Herr Fischer seine Anmerkungen zu Protokoll gibt.</p> <p>Herr Fischer gibt zu bedenken, dass er erst seit 5 Wochen für den Naturpark Uckermärkische Seen tätig sei und ihm die schriftliche Stellungnahme zeitlich besser passen würde um auch nichts Wesentliches zu vergessen.</p> <p>Herr Koch erfragt, wie mit den Einwendungen zu den Einwendungen umgegangen wird. Er gibt zu bedenken, dass es sicher noch weitere Anmerkungen und Hinweise geben wird und hält eine Beschlussvorlage im Septemberkreistag für zeitlich zu eng.</p> <p>Herr Czeslick weist auf das Zeitfenster hin und orientiert eher auf den Dezember-Kreistag. So können nachträgliche Einlassungen zu den Einlassungen (Verwaltungen der Schutzgebiete, Stadt Prenzlau, Amt Gartz,..) in den nächsten Arbeitsschritten berücksichtigt werden und eine entsprechende Empfehlung für die Ausschüsse und den Kreistag vorbereitet werden.</p> <p>Frau Nickel erläutert, dass es ist nicht vorgesehen ist, Rückmeldungen zum Abwägungsprotokoll einzuarbeiten und dies auch nicht Bestandteil des Auftrages der IGES ist. (<u>nur</u> Erstellung des Protokolls + Entwurf NVP)</p> <p>Weiterhin gibt Frau Dörk zu bedenken, dass man auch die Laufzeit des Nahverkehrsplanes im Blick haben muss. Wenn ein Beschluss im Dezember-Kreistag erfolge, dann sollte die Laufzeit von 2023-2027 geändert werden.</p> <p>Frau Nickel nimmt den Hinweis auf.</p> <p>Herr Pozdorecz hält zunächst grundsätzlich fest, dass mit dem vorliegenden Entwurf eine Weiterentwicklung des ÖPNV zu erkennen ist. Er merkt aber gleichwohl an, dass aus Schwedter Sicht nicht zu verstehen sei, warum es bezüglich der Mindeststandards und unter Gewichtung der Bevölkerungszahl</p>		

Top	Thema	Wer	Bis wann
	<p>und der vorgehaltenen Angebote keine Unterschiede zwischen dem Stadtverkehr Templin und Schwedt gäbe (S. 80 und 81). Weiterhin regt er an, dass Schwedt über Passow nach Stettin angebunden werden soll und nicht, wie im Entwurf geplant, via Tantow. Passow sei auf Grund seiner Lage prädestiniert für einen Verkehrsknoten Bus/Bahn in Richtung Stettin.</p> <p>Frau Hardt und Frau Nickel teilen mit, dass in den Erläuterungen zum NVP-Entwurf Passow <u>oder</u> Tantow stehe. Eine Anpassung zum Bahnhof Passow werde gern berücksichtigt.</p> <p>Frau Dörk regt an den Bearbeitungsmodus des NVP-Entwurfes zu versenden.</p> <p>Herr Hänsch lobt zunächst den Entwurf des Nahverkehrsplanes, dennoch habe auch er Änderungswünsche. Er sieht den Umgang mit Änderungswünschen noch nicht als zufriedenstellend abgestimmt und regt an:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das geplante Angebotsnetz (Hauptnetz I) gehe nur bis 19 Uhr, obwohl es gerade in den Mittelzentren Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gibt, die z.B. im Einzelhandel bis 20 Uhr arbeiten. Hier wird eine Anpassung empfohlen. - Weiterhin sei ein 3 Std.-Takt im Hauptnetz II inakzeptabel und zu überdenken. - Warum komme der Haltestelle „Brüssow Markt“ nicht die Wertigkeit einer B-Haltestelle zu? Als Hauptumstiegsplatz der Region sei die Haltestelle von wichtiger Bedeutung. Wo erfolgt die Zuordnung der Haltestellen zu den Haltestellenkategorien? - Außerdem wünsche man sich Landesgrenzen übergreifenden Verkehr nach Pasewalk und in der Zukunft eine West-Erweiterung der Stettiner Bahn. <p>Frau Dörk informiert, dass der Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV in der nächsten Woche zu Gesprächen in Pasewalk sei, um u.a. über Landesgrenzen übergreifende Linien zu sprechen. Weiterhin werden die angeregten Punkte geprüft.</p> <p>Herr Czeslick gibt zu bedenken, dass jede Erweiterung oder zusätzliche Bedienung auch finanzierbar sein muss.</p> <p>Frau Bader regt an, dass dem Nahverkehrsbeirat verschiedene Angebotsversionen zur Verfügung gestellt werden sollten, aus denen man die mit den Änderungen verbundenen finanziellen Auswirkungen ablesen kann. Ansonsten fehle eine Entscheidungsmöglichkeit für den Kreistag.</p> <p>Frau Dörk teilt mit, dass der Landkreis den kommunalen ÖPNV derzeit mit fast 13 Mio. €/Jahr finanziert und schlägt vor, eine 20-Uhr-Bedienung als Prüfauftrag festzuschreiben.</p> <p>Herr Engler erklärt, dass gerade ÖPNV und Klimawandel in der Politik ein sensibles Thema seien. Dennoch sollte man sich bemühen, den Entwicklungsprozess Nahverkehrsplan langsam zum Abschluss zu bringen. Er favorisiere den Dezember-Kreistag für eine Beschlussfassung. Die Laufzeit muss dann von 2023-2027 lauten und die Zeit bis zum Dezember-Kreistag müsse genutzt werden. Daher schlägt er vor, sich Ende August das nächste Mal zu treffen.</p>	Frau Netzel	17.06.2022










Top	Thema	Wer	Bis wann
	<p>Frau Nickel hält fest, dass der Dezember-Kreistag zur Beschlussfassung auch vom IGES-Institut präferiert werde, gibt gleichwohl zu bedenken, dass zusätzliche Prüfungen und Varianten von verschiedenen Zielnetzen nicht Auftragsbestandteil waren und dass valide Berechnungen schlicht und ergreifend derzeit nicht möglich seien.</p> <p>Herr Pozdorecz fragt nach, ob die Grafik auf Folie 9 die Grafik im NVP-Entwurf auf Seite 73 ersetzt.</p> <p>Dies bejahen Frau Hardt und Frau Nickel und teilen mit, dass einzelne Abbildungen und Grafiken noch überarbeitet werden.</p> <p>Herr Tattenberg erwartet im NVP eine deutliche Stellungnahme zur Regionalbahn 63, welche man in den touristischen Verkehren wiederfinden sollte. Für den Stadtverkehr Templin sei eine Anbindung bis 21 Uhr wichtig, gerade vor dem Hintergrund der finanziellen Beteiligung der Stadt Templin am ÖPNV. Weiterhin sei eine direkte Busverbindung (ohne Umstieg) von Templin nach Angermünde wünschenswert.</p> <p>Herr Roscher antwortet, dass betrieblich eine Verbindung Templin – Angermünde möglich ist bzw. diese schon jetzt durch die Linien 504 und 460 existiere. Die UVG stehe einem Ausbau dieser Verbindung offen gegenüber.</p> <p>Herr Czeslick erläutert, dass eine Finanzierung der Strecke von Templin nach Angermünde durch den Landkreis erfolgen müsste. Weiterhin weist er ausdrücklich darauf hin, dass die Stadt Templin sich an der Ausgleichsfinanzierung des kostenlosen Stadtverkehrs in Form von sog. Fahrscheinsurrogaten (Ausgleichszahlungen für entgangene Fahrgeldeinnahmen) beteiligt. Dies stelle allerdings keine finanzielle Beteiligung an den kommunalen ÖPNV-Leistungen dar, wie sie in den Städten Schwedt und Angermünde erfolge.</p> <p>Frau Dörk erläutert kurz ihre Sicht zur RB 63 und skizziert nochmals die Chance auf der Relation Templin – Joachimsthal für eine Plusbus-Finanzierung beim Land zu werben.</p> <p>Herr Engler weist darauf hin, dass auch die Option der Verlängerung der RB 12 nicht außer Acht gelassen werden sollte.</p> <p>Herr Pozdorecz erklärt, dass Schwedt ein kulturelles Zentrum (Theater, Kino, Schwimmbad, etc.) für die gesamte Uckermark und Allgemeinheit ist und dementsprechenden den ÖPNV-Verbindungen von und nach Schwedt mehr Bedeutung beizumessen sind.</p> <p>Herr Hänsch regt an einen Ucker-Takt im Hauptnetz I zu verstetigen. Weiterhin sollte über die Landesgrenzen hinweg gedacht werden und eine Hauptachse Prenzlau – Brüssow – Löcknitz geschaffen werden. Er teilt mit, dass im Bereich Wallmow viele umweltbewusste Menschen leben, welche einen gut ausgebauten kommunalen ÖPNV nutzen würden um nach Dauerthal oder Prenzlau bzw. weiter mit der Bahn zur Arbeit zu gelangen. Dies könnte auch mit kleinen Fahrzeugen erfolgen.</p> <p>Frau Dörk verweist nochmals darauf, dass es zum Landesgrenzen überschreitenden Verkehr (Brüssow – Pasewalk) einen Austauschtermin zwischen Landkreis Vorpommern-Greifswald und dem Landkreis Uckermark geben wird.</p>		

Top	Thema	Wer	Bis wann
	<p>Herr Engler fragt nach, wie der Fahrzeugeinsatz geregelt ist und wie dieser bei der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft langfristig geplant ist.</p> <p>Herr Roscher erläutert, dass die vorgehaltenen Fahrzeugmengen und Fahrzeuggrößen im Schülerverkehr (morgens und nachmittags) benötigt werden. In den Randlagen (sehr früh morgens und abends) kämen aber auch im geringen Umfang Kleinbusse (Sprinterbusse) zum Einsatz.</p> <p>Frau Dörk fordert Regionsbezogen weiterzudenken. Am Beispiel der Nutzerdaten der RB 63 ist eindeutig zu erkennen, dass die Bahnkapazitäten zu groß sind und der Einsatz von kleineren Fahrzeugen, wie in diesem Fall mit Bussen, sinnvoller wäre.</p> <p>Herr Roscher ergänzt, dass die UVG die Buskapazitäten kontinuierlich prüft und entsprechend die Dienste anpasst, dennoch benötigt man gerade bei Rufbusverkehren klare Regelungen für eine Umwidmung. Gerade wenn eine 100% Nutzung (tägliche Bestellung) vorliegt.</p> <p>Herr Czeslick verweist zur Frage von Herrn Engler auf Seite 99 des Entwurfes zum Nahverkehrsplan.</p>		
5.	Fragen, Beiträge und Anmerkungen von Beiratsmitgliedern und Gästen		
	Keine		
6.	Sonstiges		
	<p>Herr Engler teilt mit, dass der Kunstverein Templin und die Freie Schule Prenzlau e.V. (Schulstandorte in Templin und Prenzlau) im Sommer 2022 den Betrieb der Ferienanlage von Margitta Ottke in Warthe übernehmen werden. Nutzerinnen und Nutzer des Seminarhauses sollten möglichst ohne private PKW an- und abreisen können.</p> <p>Herr Czeslick erläutert, dass ihm der Vorgang bekannt ist und eine Anfrage von der Aktiven Naturschule Templin vorliegt. Die Anfrage wird zusammen mit der UVG geprüft. Aber es sieht vorerst so aus, dass es auf der Linie 519 bereits gute Anbindungen gibt, die genutzt werden könnten. Weiterhin bleibt festzuhalten, dass zusätzliche Verkehre zusätzlich finanziert werden müssen.</p> <p>Herr Koch sieht es als eine Pflicht des Landkreises, ein gutes verkehrliches Angebot anzubieten, da sich immer mehr junge Familien in der Uckermark ansiedeln. Weiterhin sollte gerade in Templin der Busverkehr nicht am ZOB enden, sondern über eine konsequente Bedienung des Bahnhofes nachgedacht werden.</p>		

Top	Thema	Wer	Bis wann
	<p>Tyler Weidner und Moritz Anné (Mitglieder des Templiner Jugendbeirates/Jugendforums) teilen mit, dass sie es befürworten würden, wenn die Buslinien bis zum Bahnhof weitergeführt würden.</p> <p>Frau Bader erläutert, dass Herr Boehme von der UVG befürworte den Busverkehr und die Schulbedienung zu verbessern. Dies soll so funktionieren, dass sich der kommunale ÖPNV (kÖPNV) am Schienenpersonennahverkehr (SPNV) orientiert und die Schulen ihre Schulanfangszeiten dann konsequent am kÖPNV ausrichten.</p> <p>Herr Koch erzählt, dass es im Süden von Brandenburg dazu schon ein Projekt gab. Wichtig ist ein verlässlicher Takt bei Bus und Bahn und die Anschlusskommunikation auch über den VBB. Den Bürgern müssen die Wegeketten nahegebracht werden. Kommunikation des ÖPNV-Angebotes sei eine Bringpflicht.</p> <p>Herr Engler fragt nach, ob der Heideliner bis zum Hotel Döllnsee verlängert werden kann.</p> <p>(Hintergrundinfo: Von April bis Oktober verkehrt die Barnimer Buslinie 904 mit zusätzlichen Fahrten von Freitag bis Sonntag/Feiertag, von Groß Schönebeck, Bahnhof (RB 27) über den Wildpark und Kletterwald Schorfheide bis zum Feriendorf Groß Väter. Diese saisonale Verlängerung der Linie heißt HeideLiner.)</p> <p>Herr Czeslick teilt mit, dass diese Fahrten durch den Wild- und Kletterpark, sowie durch das Feriendorf Groß Väter mitfinanziert werden und dies dann mit dem Hotel Döllnsee abgestimmt werden muss. Weiterhin regt er an, die Regionalbahn 27 (RB 27 – Heidekrautbahn) weiterzudenken im Gesamtkonstrukt SPNV mit RB 12 und RB 63.</p>		
Die Beratung wird gegen 18:00 Uhr beendet.			
<p>Nächster Termin der Arbeitsgruppe: 1. September 2022 um 16 Uhr in der Kreisverwaltung Uckermark 13. Oktober 2022 um 16 Uhr in der Kreisverwaltung Uckermark</p>			

- Anlagen:
1. Präsentation vom IGES-Institut
 2. Teilnehmerliste

Teilnehmerliste

Vorname, Name	Institution	Unterschrift
1 Anet Hoppe	tmu Tourismus Marketing Uckermark GmbH	
2 Birgit Bader	Fraktion Bündnis 90/Die Grünen	
3 Harald Engler	Fraktion BVB/Freie Wähler	
4 Heike Heise-Heiland	Fraktion Die Linke	
5 Tobias Schween	Fraktion CDU	
6 Thorsten Hagenow	Fraktion AfD	
7 Sebastian Tattenberg	Fraktion SPD	
8 Gerd Regler	Fraktion FDP	
9 Achim Rensch	Fraktion BLR	
10 Annekathrin Hoppe	BM Schwedt/Oder	
11 Andreas Rutter	Amtsleiter Gerswalde	
12 Karola Gundlach	Stadt Lychen	
13 Vera Leu	Amt Gramzow	
14 Annekathrin Hoppe	BM Schwedt/Oder	
15 Lars Boehme Marco Roder	Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH	
16 Martina Wegner	Senioren- und Behindertenverband	
17 Dirk Naujokat-Großpietsch	Unternehmervereinigung Uckermark e.V.	
18 Philipp Pozdorecz	Stadtentwicklung / Wirtschaftsförderung SDT	

Hr. Dr. Henrich






Stadt Prandau



Tania 

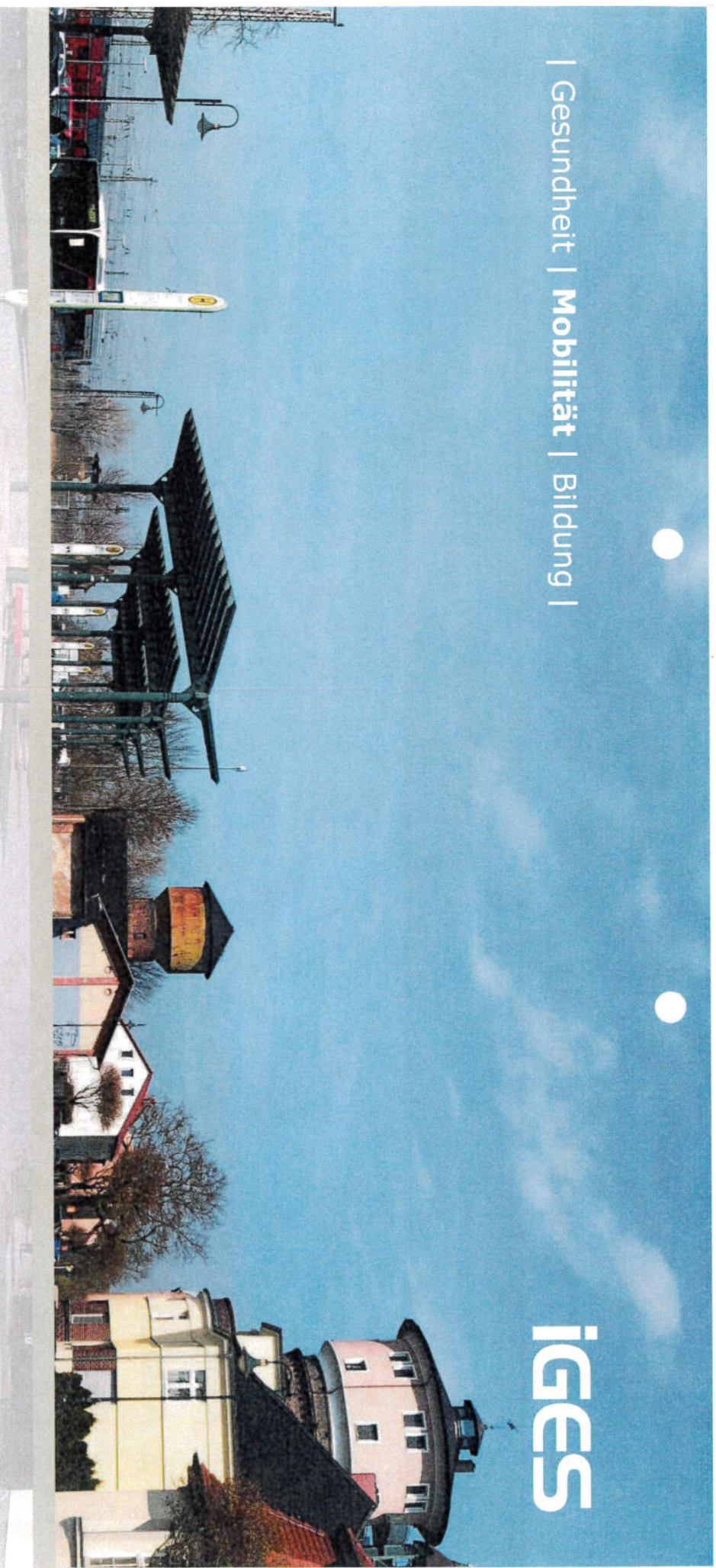
Uckermark 



		Kontaktdaten		
	Vorname, Name	Adresse		Unterschrift
19	Matthias Koch	fachkundiger Einwohner		
20	Frau Zahn	AG Mobilität Nordostuckermark		
21	Herr Hänsch	AG Mobilität Nordostuckermark		
22	Jennifer Hardt	IGES Institut GmbH		✓
23	Annekatriin Nickels	IGES Institut GmbH		✓
24	Madlen Netzel	AT ÖPNV - LKUM		
25	Frank Czeslick	BM - LKUM		
26	Florian Fischer	Naturpark US		
27	Tyler Weidner	Templiner Jugendbeirat		✓
28	Horitz Frané	Templiner Jugendbeirat		✓
29				
30				
31				
32				
33				
34				
35				
36				
37				
38				

| Gesundheit | Mobilität | Bildung |

igees



Nahverkehrsplan 2022 – 2027 Landkreis Uckermark

318

Jennifer Hardt, Annkatrin Nickels, IGES Institut GmbH

11. Sitzung des Nahverkehrsbeirats des Landkreises Uckermark
16. Juni 2022

Inhalt

1. Ziele und Regelungsinhalt des NVP
2. Auszüge aus dem Angebots- und Zielkonzept
3. Überblick über wichtige Hinweise im TöB-Verfahren
4. Rückfragen / Diskussion

1. Ziele und Regelungsinhalt des NVP

Aufgaben und Relevanz des Nahverkehrsplans (NVP)

- Landkreis Uckermark ist **Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV**
- **Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung** im kommunalen ÖPNV ist **freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe** (§ 3 Abs. 3 ÖPNVG BB)
- Aufgabenträger stellt kommunalen **Nahverkehrsplan als zentrales Planungsinstrument** auf
- Nahverkehrsplan ist **verbindliche Entscheidungsgrundlage** bei **Vergabeprozess** der Liniengenehmigungen
- Inhalte des Nahverkehrsplan (§ 8 ÖPNVG BB), u.a.
 - Bestand und zukünftige Netz- und Linienentwicklung
 - Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots
 - Angaben zu Bestand und Entwicklung des Fahrgastaufkommens
 - Angaben zum Investitions- und Finanzierungsbedarf



Chance: Nahverkehrsplan als Zukunftsstrategie für den kommunalen ÖPNV und Gestaltung öffentlicher Mobilität!

Fundierte **Fortschreibung der Angebotsgestaltung** unter Berücksichtigung aktueller/zukünftiger Rahmenbedingungen

Anpassung der **Bedienstandards und Servicemerkmale** unter Berücksichtigung heutiger und zukünftiger Anforderungen

Anpassung an veränderte **Grundlagen der ÖPNV-Finanzierung** in Brandenburg
(z.B. KAG / Gästebeträge, VPlusBus
– Achtung, zeitlich begrenzt)

Berücksichtigung **Vernetzung und andere Formen der öffentlichen Mobilität** und Entwicklungen des Rechtsrahmens*

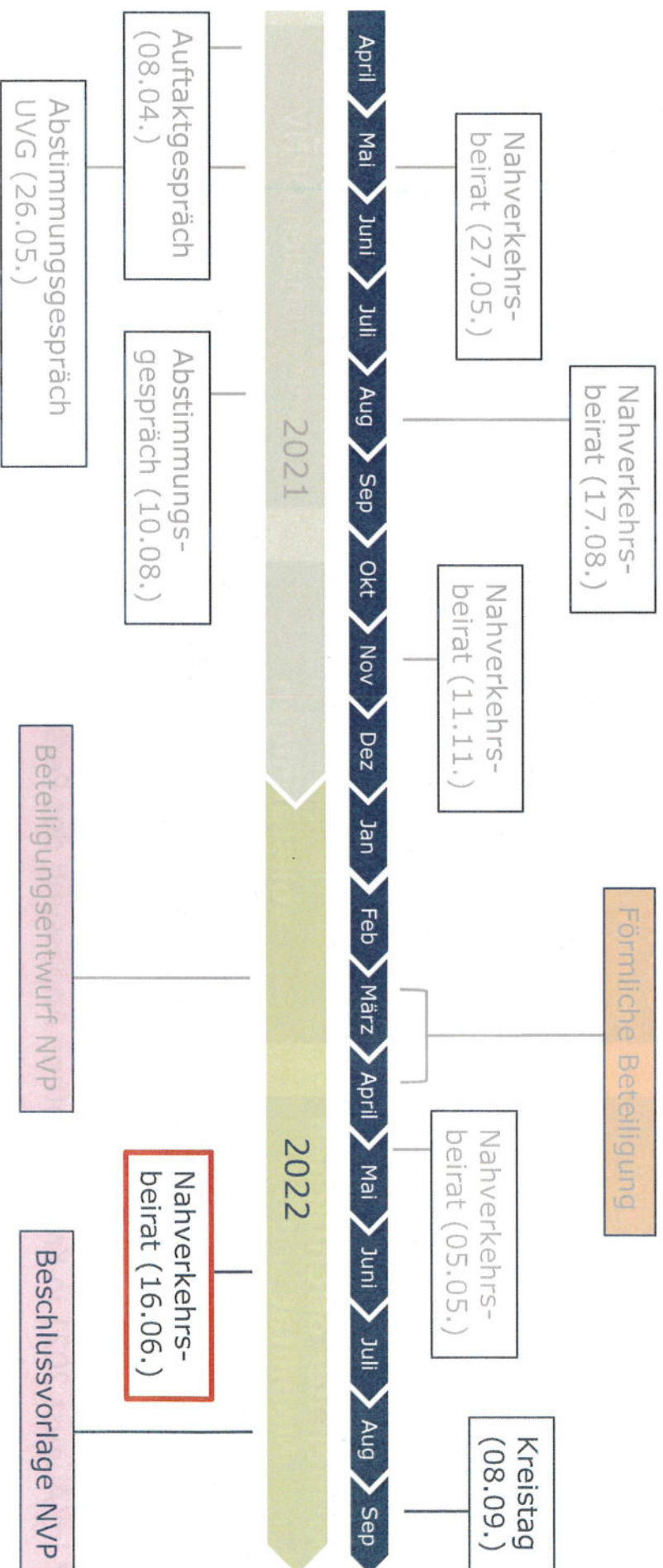
Integration einer Strategie zur Umsetzung der **vollständigen Barrierefreiheit**

Integration einer stärkeren **Umwelt- und Klimaorientierung** des kommunalen ÖPNV
(Achtung, Herausforderung SaubFahrzeugeBeschG auf Basis Clean Vehicles Richtlinie)

* Im August 2021 in Kraft getretene Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes wird aufgegriffen

- zwei Genehmigungstatbestände
 - Linienbedarfsverkehre „innerhalb des ÖPNV“ und
 - Pooling-Dienste bzw. taxiähnliche Verkehrsformen „außerhalb des ÖPNV“

Zeitplan zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans Landkreis Uckermark, Stand 06.2022



2. Auszüge aus dem Angebots- und Zielkonzept

Netzhierarchie für den Landkreis Uckermark

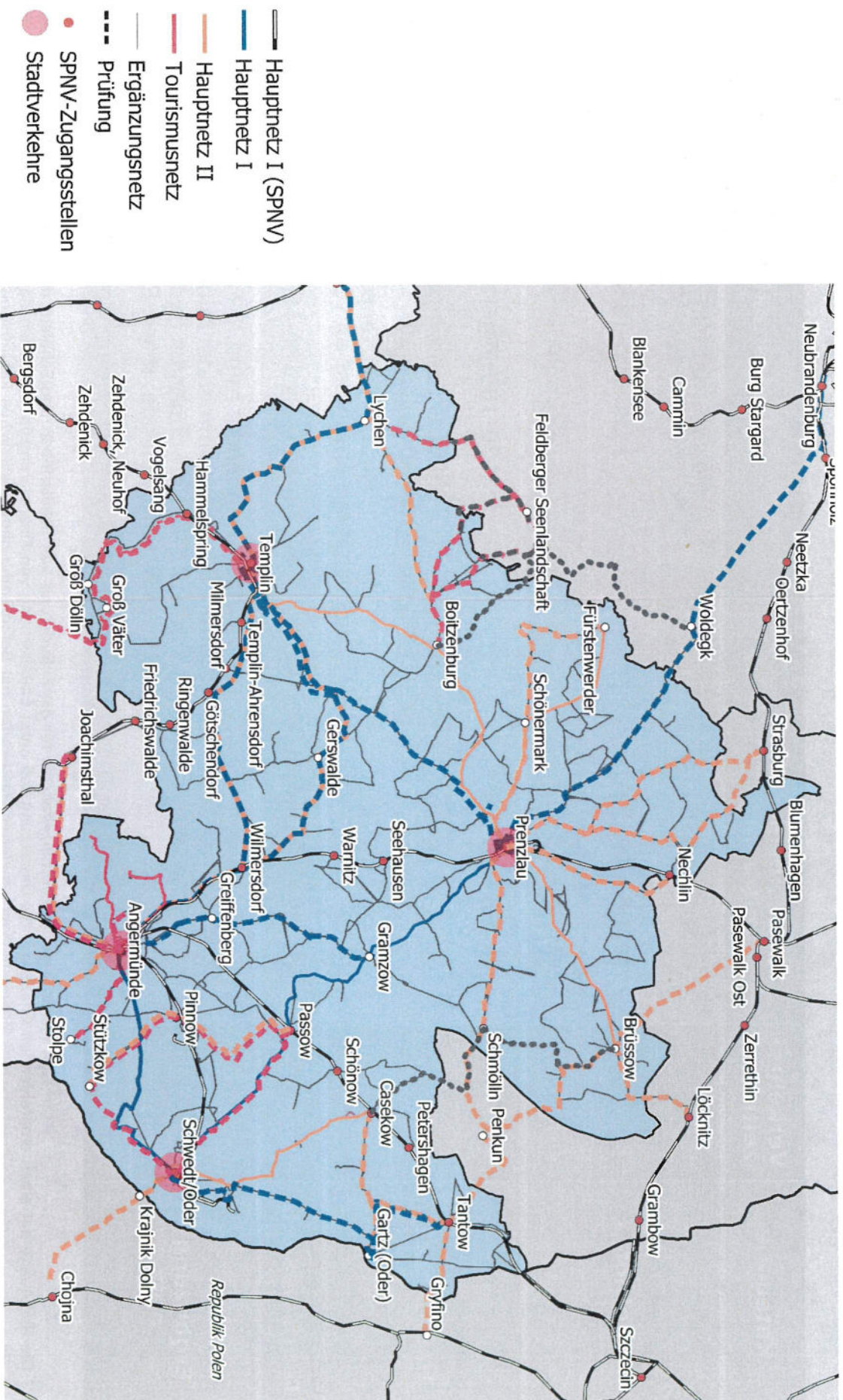
Status quo und Zielnetz 2027



NVP 2015 - 2019		Entwurf NVP 2022 - 2027	
<p>A-Netz</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbindungsfunktion zwischen Mittelzentren • Erreichbarkeit der Mittelzentren untereinander innerhalb von 60 Minuten • Bedienung mit 5-10 Fahrtenpaaren pro Tag 		<p>Hauptnetz I</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen des SPNV und kommunalem ÖPNV mit starken Verkehrsverflechtungen, • Idealerweise PlusBus-Verbindungen • Grundtakt Mo-Fr S möglichst 60-Min-Takt, Mo-Fr F möglichst 60-120-Min-Takt, Wochenendbedienung mind. 120-Min-Takt 	
<p>B-Netz</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung Verwaltungsstandorte und sonstige Orte der Grundversorgung • Anbindung an das A-Netz • Bedienung mit 3-5 Fahrtenpaaren pro Tag 		<p>Hauptnetz II</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung des Hauptnetz auch in ländliche Bereiche • Grundtakt Mo-Fr 120-180-Min-Takt • Wochenendbedienung, mind. 3 Fahrtenpaare (möglichst mit Anschluss an vertaktete Verkehre) 	
<p>C-Netz</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung Siedlungseinheiten an Verwaltungsstandorte und Orte der Grundversorgung • Anbindung an das A- und B-Netz • Vorgaben an Mindestfahrtenhäufigkeit nachfrageorientiert und nach Einwohnendenzahl je Siedlungseinheit • Anbindung Siedlungseinheiten ab 50 EW mit mindestens einem Fahrtenpaar pro Woche an Verwaltungsstandort 		<p>Ergänzungsnetz</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flächenerschließung, Anbindung an Hauptnetz I und II • Sicherung der Leistungen in der Schülerbeförderung • auch Einsatz moderner bedarfsorientierter Angebotsformen möglich • Vorgaben an Mindestfahrtenhäufigkeit Mo-Fr nach Einwohnendenzahl je Siedlungseinheit 	
<p>Stadt-Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbindungs- und Erschließungsfunktion • Unterschiedlicher Grundtakt Mo-Fr • teilweise Wochenendbedienung 		<p>Stadt-Verkehre</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen im Stadtverkehr der Mittelzentren (Angermünde, Prenzlau, Schwedt/Oder, Templin) • Festlegung von Mindestbedienung und optimaler Bedienung 	
		<p>Tourismus-netz¹</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen außerhalb des Haupt- und Ergänzungsnetzes mit hoher Bedeutung im Bereich der touristischen Nachfrage • Grundtakt je Verbindung Mo-So 30- bis 180-Min-Takt 	

¹Die Netzebene hat einen empfehlenden Charakter, die Umsetzung soll unter Einbeziehung von Finanzierungsinstrumenten der Drittnutzfinanzierung, z.B. über das Modell umlagefinanzierter Gästekarten mit Beförderung ohne zusätzlichen Fahrausweis für Übernachtungsgäste, erfolgen

Zielnetz 2027 als integriertes Gesamtmobilitätskonzept des Landkreises mit einem ÖPNV-/SPNV-Grundgerüst



- Hauptnetz I (SPNV)
- Hauptnetz I
- Hauptnetz II
- Tourismusnetz
- Ergänzungnetz
- - - Prüfung
- SPNV-Zugangsstellen
- Stadtverkehre

Karte: IGES 2022, Daten: © Geobasis-DE / BKG 2021.

Mindestbedienvorgaben Hauptnetz I und II, Tourismusnetz und Ergänzungsnetz

Kategorie	Verkehrszeitraum	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
Hauptnetz I	Mo-Fr	ca. 05 - 19 Uhr	Mo-Fr S: 60-Min-Takt ¹ Mo-Fr F: 60-120-Min-Takt
	Sa	ca. 08 - 19 Uhr	120-Min-Takt
	So/F	ca. 08 - 18 Uhr	120-Min-Takt
Hauptnetz II	Mo-Fr	ca. 05 - 19 Uhr	120-180-Min-Takt ¹
	Sa	ca. 08 - 19 Uhr	Mind. 3 Fahrtenpaare, möglichst mit Anschluss an vertaktete Verkehre
	So/F	ca. 08 - 18 Uhr	Mind. 3 Fahrtenpaare, möglichst mit Anschluss an vertaktete Verkehre
Tourismusnetz	Mo-So	ca. 09 - 18 Uhr	30-Min- bis 180-Min-Takt ²
Ergänzungsnetz	Mo-Fr	-	<ul style="list-style-type: none"> • ≥ 5.000 Einwohnende: mind. 5 Fahrtenpaare¹ • 3.000 – 4.999 Einwohnende: mind. 4 Fahrtenpaare¹ • 1.000 – 2.999 Einwohnende: mind. 3 Fahrtenpaare¹ • 100 – 999 Einwohnende: mind. 2 Fahrtenpaare¹
	Sa, So/F	-	Bei Bedarf (empfehlender Charakter)

¹ Ggf. Mo-Fr S zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.
² Die Netzebene hat einen empfehlenden Charakter, die Umsetzung soll unter Einbeziehung von Finanzierungsinstrumenten der Drittnutzerfinanzierung, z.B. über das Modell umlagefinanzierter Gästekarten mit Beförderung ohne zusätzlichen Fahrausweis für Übernachtungsgäste, erfolgen.

3. Überblick über wichtige Hinweise im TöB-Verfahren

Wer wurde beteiligt und wer hat Stellung genommen?



TöB-Kategorie	Anzahl Beteiligte	Anzahl Stellungnahmen
Ämter sowie Amtsfreie Städte und Gemeinden	13	7
Aufgabenträger	9	3
Interessenvertretungen (inkl. Umweltverbände)	34	5
Kreisverwaltung	8	1
Landesplanung	7	2
Politik (Fraktionen)	8	-
Verkehrsunternehmen	12	4
Insgesamt	91	22

Wesentliche Anpassungen im NVP-Entwurf aus der Beteiligung TÖB

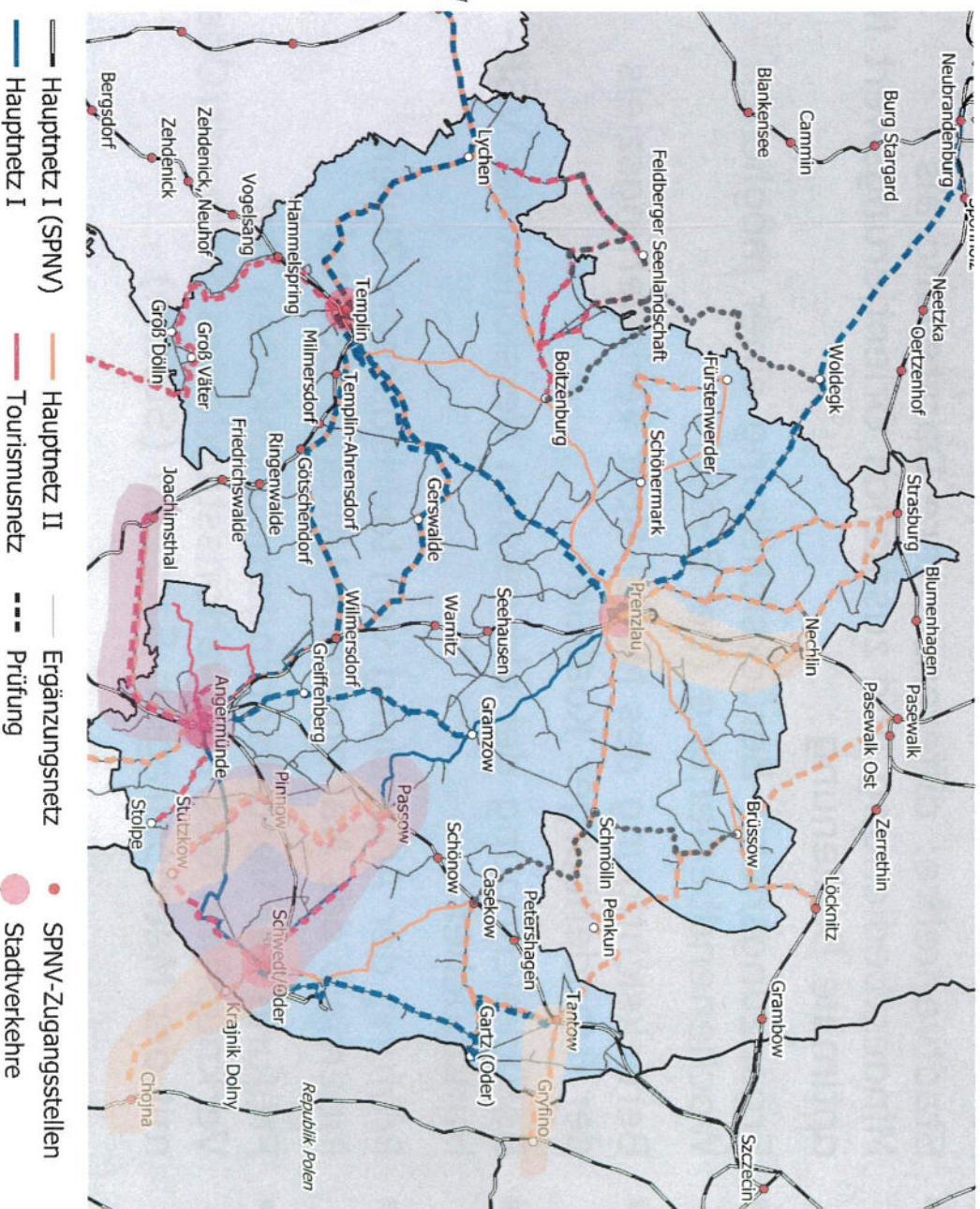
- Stadtverkehre: differenziertere Darstellung als Mindestbedienung und zusätzlich Orientierungswert für optimale Bedienung
- Ergänzungsnetz: Berücksichtigung einer möglichen Wochenendbedienung (bei Bedarf)
- Berücksichtigung des Modal-Split Verlagerungsziels der Brandenburger Koalition
- Berücksichtigung der aktuellsten Versionen der VBB-Handbücher
- Prüfung der Anbindung von touristischen Zielen innerhalb des Nationalpark Unteres Odertal
- Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten der Verknüpfung des Innovationsstandortes Schwedt/Oder mit der Metropolregion Szczecin (Stettin)



Wesentliche Anpassungen im NVP-Entwurf aus der Beteiligung TöB

Aufnahme von Verbindungsrelationen (Prüfaufträge)

- Prenzlau – Görzitz – Nechlin (Hauptnetz II)
- Schwedt/Oder – Krajinik Dolny – Chojna (Hauptnetz II)
- (Schwedt/Oder –) Tantow – Gryfino (Hauptnetz II)
- Stützkow – Felchow – Pinnow – Landin – Passow (Hauptnetz II)
- Schwedt/Oder – Stützkow – Pinnow – Passow – Schwedt/Oder (Tourismusnetz)
- Angermünde – Joachimsthal (Tourismusnetz)
- Angermünde – Strandbad Wolltensee (Tourismusnetz)



Wesentliche Anpassungen im NVP-Entwurf aus der Beteiligung TÖB

Zusätzliche Maßnahmen im Schienenverkehr

- Prüfung einer Verlängerung der RB 24 von Eberswalde nach Schwedt/Oder
- Prüfung einer Taktverdichtung Angermünde – Schwedt/Oder auf 30-Min-Takt
- Prüfung einer Taktverdichtung der Linien RB 12 und RB 63 in der Hauptverkehrszeit
- Barrierefreier Ausbau der SPNV-Zugangsstellen Petershagen (Uckermark), Schönow (Uckermark), Passow (Uckermark) und Casekow bis Dezember 2026
- Präzisierung BER-Anbindung: Perspektivische Anbindung BER über Züge der Linie RE 3 (und ab Dezember 2026 auch RE 9) mit Umstieg in Berlin-Gesundbrunnen



Grobe Kostenschätzung **Angebotsweiterentwicklung** Weitere Kosten zu erwarten: Investitionen, Fahrzeuge etc.

Entwurf

Maßnahme

Geschätzte finanzielle Auswirkungen

Netzebene

zusätzliche Mehrkosten pro Jahr

Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes zur Erfüllung der verbesserten Mindestbedienvorgaben auf den Netzebenen Hauptnetz I und II

Hauptnetz II

ca. **399 TEUR**

Hauptnetz I

ca. **1.032 TEUR**

Hauptnetz II

ca. **1.231 TEUR**

Gesamt I + II

ca. **2.263 TEUR**

Ausweitungsperspektive (zu prüfen)
 Zuordnung von Verbindungen zu **Hauptnetz I**
und Hauptnetz II

Umsetzung der **Prüfaufträge zur Zuordnung von Verbindungen zum Tourismusnetz**

ca. **295 TEUR / Jahr**

Ausweitungsperspektive (zu prüfen) Erweiterung **Rufbusgebiete**

ca. **150-200 TEUR / Gebiet / Jahr**

4. Rückfragen / Diskussion

Ansprechpartnerinnen

Jennifer Hardt
Tel. 030-230 809 761
Email: hdt@iges.com

Annkatrin Nickels
Tel. 030-230 809 590
Email: nks@iges.com

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin

www.iges.com

Fotonachweis:
Wenn nicht anders angegeben: IGES.