

Teilnehmer: Siehe Teilnehmerliste im Anhang

Protokoll erstellt: Frau Reder (LK UM)

Betreff: 12. Nahverkehrsbeirat am 13.10.2022, 16:05-18:00 Uhr
Kreisverwaltung Uckermark, Haus 4, Raum 301, Karl-Marx-Straße 1, 17291 Prenzlau

Top	Thema
1.	Begrüßung und Eröffnung
	<p>Frau Bader begrüßt die Mitglieder und Teilnehmenden des Nahverkehrsbeirates.</p> <p>Frau Bader verliest die Entschuldigungen und gibt an, dass die Tagesordnung sowie der finale Entwurf des Nahverkehrsplans an die Mitglieder versandt wurde.</p> <p>Frau Bader gibt einen Rückblick über die bisherige Tätigkeit des Nahverkehrsbeirates.</p>
2.	Protokollkontrolle
	Es gibt keine schriftlichen oder mündlichen Ergänzungen zum Protokoll.
3.	Aktueller Sachstand zur Fortschreibung des NVP
	<p>Herr Czeslick berichtet über den aktuellen Sachstand zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes und geht in Kürze auf die neuen Aufträge ein, die in der Fortschreibung des Entwurfs gegenüber dem vorherigen Entwurf geprüft und Berücksichtigung gefunden haben. Dies betrifft insbesondere den Punkt der Dissonanz bei den Stadtverkehren, die im vorherigen Entwurf unter dem bisherigen Standard zurückgeblieben sind. Herr Czeslick ruft die Zusage der Landrätin zur Erhaltung des Status Quo der Stadtverkehre in den Mittelzentren bis 2024 in Erinnerung.</p> <p>Darüber hinaus berichtet er über die Erweiterung des Hauptnetzes auf einen 120 Minuten Takt sowie die zusätzliche Aufnahme verschiedener Prüfaufträge, samt Mehrkostenberechnung, in den Nahverkehrsplanentwurf.</p>
4.	Diskussion und Austausch
	<p>Frau Bader bedankt sich für die Ausführungen von Herrn Czeslick und leitet in die Diskussion über.</p> <p>Herr Pozdorecz äußert sich positiv über den zugesagten Erhalt des Status Quo bis 2024 im Stadtverkehr. Er fragt nach, wie es zu der Verschlechterung im neuen Entwurf kommt, da sich der NVP nur noch mit empfehlendem Charakter für einen 30 bis 60 Minuten Takt ausspricht, als bisher für einen 20 Minuten Takt. Er sieht im neuen Entwurf keine Verbesserung für die Stadt Schwedt und mahnt eine starke finanzielle Belastung für die Stadt Schwedt an, wohlwissend, dass die Prüfaufträge des Nahverkehrsplans nicht verbindlich sind. Darüber hinaus sieht er eine Gefährdung in der Sicherung der Standortattraktivität der Stadt Schwedt.</p> <p>Herr Czeslick betont, dass die Einlassung der Stadt Schwedt nicht neu für den Landkreis ist. Er verweist auf die Erhaltung des Status Quo und das der NVP Mindestbedienstandards definiert: Diese gilt es zu erfüllen, wobei auch über diese hinausgegangen werden kann. Die Auslastung der einzelnen Fahrten und Linien sind hierbei zu beachten. Daran gemessen können auch Anpassungen des Angebots vorgenommen werden. Grundsätzlich ist ein verbessertes Angebot anzustreben, aber dies unterliegt den Zwängen, was finanziell leistbar ist.</p>

Top	Thema
	<p>Herr Pozdorecz weist nochmals darauf hin, dass die Änderungen im zweiten Entwurf eine Verschlechterung darstellen. Hierbei wurde auch nach der Stellungnahme der Stadt Schwedt nicht nachgebessert.</p> <p>Herr Czeslick betont nochmals, dass eine Angleichung der Standards des Stadtverkehrs im neuen NVP entsprechend der des alten NVP erfolgt.</p> <p>Herr Pozdorecz findet, dass für den Nahverkehr eingestanden werden muss und das die Stadt Schwedt eine zusätzliche finanzielle Belastung trifft. Die Stadt zahlt bereits 150 T€ pro Jahr für die zusätzliche Bedienung des Stadtverkehrs.</p> <p>Auf Nachfrage von Frau Bader verneint Herr Pozdorecz, dass er das letzte Protokoll und den neuen Entwurf des NVP gelesen hat. Aus diesem Grund erfolgt die Einlassung auch erst im Rahmen des Beirats.</p> <p>Frau Bader merkt an, dass eine Synopse der beiden Entwürfe zur besseren Vergleichbarkeit von Vorteil gewesen wäre. Sie gibt zudem zu bedenken, dass der Beirat nur empfehlenden Charakter hat und fragt Herrn Czeslick, ob Änderungen am Entwurf noch möglich sind.</p> <p>Herr Czeslick betont, dass dies eine Abstimmung mit der Verwaltungsspitze der Kreisverwaltung und IGES erforderlich macht.</p> <p>Herr Pozdorecz weist auf die Verschlechterung der Stadt Schwedt und der Verbesserung der Stadt Templin hinsichtlich der Anbindung des Stadtverkehrs hin. Auch ist das Odercenter nicht als Punkt von regionaler Bedeutung in den NVP aufgenommen worden.</p> <p>Herr Czeslick betont abermals, dass die Korrektur im neuen Entwurf des NVP hinsichtlich des Stadtverkehrs erfolgt ist, und der aktuelle Status Quo, aus dem alten NVP bis 2024, beibehalten wird.</p> <p>Herr Hänsch merkt an, dass eine Rückkehr zum früheren Entwurf nicht attraktiv ist, da dieser ein früheres Ende der Bedienung vorgesehen hat. Er fragt ab, ob dies auch für die weiteren Stadtverkehre gilt und sich mithin die Frage stellt, ob der Stadtverkehr insgesamt oder nur für die Stadt Schwedt nochmalig zu betrachten ist.</p> <p>Herr Czeslick erläutert, dass die Mindestbedienvorgaben denen des alten NVP entsprechen. Unterscheidungen gibt es hinsichtlich der optimalen Bedienung mit empfehlendem Charakter, wobei die Bedienzeiten deutlich gegenüber den weiteren Stadtverkehren ausgeweitet wurden. Durch den Aufgabenträger sind lediglich die Mindestbedienstandards zu erfüllen.</p> <p>Herr Rensch fragt, ab wann eine Überbedienung gegeben ist.</p> <p>Herr Czeslick erklärt, dass die Mindestbedienstandards zu erfüllen sind. Angebote darüber hinaus richten sich nach Fahrgastzahlen und Fahrgastpotenzialen. Das Fahrplanangebot wird abgebildet und darüber hinaus erfolgt die Bestellung zusätzlicher Verkehre. Für die zusätzliche Bedienung wird eine zusätzliche Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen.</p> <p>Nach Einschätzung von Herrn Hänsch ist der aktuelle Entwurf für Schwedt attraktiver, da dieser hinsichtlich der Bedienzeiten über den ersten Entwurf hinausgeht.</p> <p>Herr Pozdorecz bittet um eine nochmalige Betrachtung und Prüfung der Anbindung der Stadtverkehre, unabhängig vom ersten Entwurf des NVP. Es sollte sich am aktuell geltenden NVP orientiert werden. Dies wird von der Bevölkerung als Daseinsvorsorge erwartet.</p> <p>Herr Koch regt an, den NVB in die Fahrplanerstellung einzubeziehen.</p> <p>Herr Czeslick gibt an, dass dies mit der Landrätin und Herrn Boehme abzustimmen ist. Die Diskussion des Fahrplanentwurfs im NVB ist seiner Meinung nach jedoch grundsätzlich möglich.</p> <p>Herr Engler befürwortet die Diskussion zum Fahrplanentwurf im NVB.</p> <p>Herr Czeslick erläutert, dass der Kreistag Uckermark über die Summe beschließt, die die Leistung des Verkehrsunternehmens, und damit auch die Fahrplankilometer, im Ergebnis kostet. Der Aufgabenträger begrüßt es mithin, wenn die entsprechende Diskussion zum Fahrplanentwurf auf breitere Schultern gestellt wird.</p>

Top	Thema
	<p>Frau Bader regt an, dass der Fahrplanentwurf für das Folgejahr vorab im Nahverkehrsbeirat zu diskutieren ist.</p> <p>Herr Boehme gibt an, dass eine Synopse der Änderungen der beiden Fahrpläne als Grundlage zur Diskussion dienen kann.</p> <p>Herr Hänsch geht auf die Abweichungen des Taktes im Hauptnetz ein. Im ersten Entwurf lag dieser bei einem 120 Minuten Takt. Im aktuellen Entwurf wurde dieser wieder auf einen 180 Minuten Takt im Hauptnetz II ausgeweitet. Darüber hinaus wurden Betriebszeiten nicht ausreichend berücksichtigt, beispielsweise die Erweiterung der Bedienung auf 20 Uhr. Dies ergibt eine Verbesserung des Standards, aber keine Optimierung. Für die Nordwestuckermark sieht der aktuelle Entwurf keine Verbesserung vor, da Verbindungen nicht in das Hauptnetz I aufgenommen wurden.</p> <p>Herr Hänsch zeigt sich enttäuscht über den aktuellen Entwurf des NVP. Erheblicher Handlungsbedarf wurde demnach nicht angemessen umgesetzt und auch Entwicklungen und Vorteile für den ÖPNV sind demnach nicht zu erkennen.</p> <p>Frau Bader merkt an, dass es zwei Möglichkeiten gibt: Erstens gibt jedes Beiratsmitglied sein Votum (ja oder nein) als Empfehlung an den Kreistag ab oder zweitens erfolgt die Zustimmung zum NVP unter den derzeitigen Bedingungen.</p> <p>Da ein NVB nicht stattfand, in dem die Diskussion zum NVP erfolgen sollte, spricht sich Herr Pozdorecz für das Vertagen der Entscheidung aus.</p> <p>Herr Engler merkt an, dass große Änderungen am Entwurf aufgrund der Kürze der Zeit nicht mehr möglich sein werden und spricht sich für die Empfehlung an den Kreistag aus.</p> <p>Herr Hänsch könnte dem derzeitigen Entwurf nur mit Bauchschmerzen zustimmen. Der NVP sollte ggf. mit Blick auf den Stadtverkehr ergänzt werden.</p> <p>Herr Engler fragt nach, welche Möglichkeiten und welchen Zeitrahmen es gibt, um Änderungen am Entwurf vorzunehmen.</p> <p>Herr Czeslick gibt an, dass die Rücksprache mit IGES erforderlich und dies nicht bis zum Dezember Kreistag leistbar ist.</p> <p>Frau Bader schlägt eine Pause von fünf Minuten vor.</p> <p>Frau Bader verkündet, dass der Nahverkehrsbeirat die Vertagung zur Beschlussempfehlung zum Nahverkehrsplan empfiehlt. Der Folgeentwurf soll im Änderungsmodus übersandt werden.</p> <p>Herr Engler schlägt jeweils ein Treffen im Dezember und eines im Januar vor, um die Empfehlung des Beirates zum nächsten Gremienzyklus des Kreistages Uckermark Anfang 2023 zu gewährleisten.</p> <p>Der Vertagung wird einstimmig durch den Beirat zugestimmt.</p>
5.	<p>Fragen, Beiträge und Anmerkungen von Beiratsmitgliedern und Gästen</p> <p>Herr Hänsch berichtet, dass sich der ADFC in Angermünde neu gegründet hat und erfragt den aktuellen Stand zum Mobilitätskonzept.</p> <p>Herr Czeslick erläutert, dass das Mobilitätskonzept ebenso ausgeschrieben wurde, jedoch von anderer Stelle bewirtschaftet wird. Diese Baustelle hat er als Amtsleiter des Amtes Kreisentwicklung und Beteiligungsmanagement nun geerbt. Er gibt an, dass der unter dem TOP Sonstiges zum Mobikonzert informieren wollte und gibt an, dass derzeit der aktuelle Stand eruiert und im Rahmen der nächsten Beiratssitzung vorgestellt wird.</p> <p>Frau Bader begrüßt dieses Vorgehen.</p>

Top	Thema
	<p>Herr Engler fragt Herrn Boehme zur aktuellen Situation im ÖPNV.</p> <p>Herr Boehme informiert umfassend zum aktuellen Stand, insbesondere zu den Themen Personaleinsatz, zur Verkehrswende, zu alternativen Antriebsarten sowie zum derzeitigen Angebot und zur Tarifgestaltung (potenzielles Nachfolgeticket zum 9-€-Ticket). Bisher gab es keine Ausfälle im Linienverkehr. Die Finanzierung des ÖPNV ist jedoch ein bundesweites Problem. Nur um das derzeitige Verkehrsangebot halten zu können, benötigen die Verkehrsunternehmen zusätzliche Mittel in Millionenhöhe. Herr Boehme führt aus, dass nur in Abstimmung mit dem Aufgabenträger Linien nicht mehr bedient werden würden.</p> <p>Herr Hänsch informiert über eine Pressemitteilung der AG Mobilität. Diese sowie zwei weitere Anlagen sind dem Protokoll beigelegt.</p> <p>Herr Tattenberg informiert über eine Demo in der Westuckermark zum Erhalt der RB 63 sowie zur Sprinterfahrt der RB 12 nach Berlin. Er erfragt die ÖPNV-Anbindung bei Beendigung des Probetriebs der RB 63.</p> <p>Herr Czeslick informiert, dass die Linie 515 wie vor dem Probetrieb gefahren wird. Ein anderer Sachstand ist der Kreisverwaltung derzeit nicht bekannt.</p> <p>Herr Engler und Herr Tattenberg sprechen sich weiterhin für den Betrieb der RB 63 aus.</p> <p>Abschließend fragt Frau Bader, ob der finale Entwurf des NVP durch den Landkreis Uckermark oder IGES bereitgestellt wird. Herr Czeslick kann dies noch nicht beantworten, da vorher hausinterne Abstimmungen vonnöten sind.</p>
6.	<p>Sonstiges</p>
	<p>Der nächste Nahverkehrsbeirat findet am 15.12.2022 um 16 Uhr als Videokonferenz statt. Die Organisation erfolgt über die Kreisverwaltung. Die finale Fassung des NVP wird bis eine Woche vorher an die Mitglieder des Beirates versandt.</p> <p>Anbei die entsprechenden Einwahl- bzw. Zugangsdaten für die Videokonferenz den 15.12.2022</p> <p>Link für die Teilnehmer / Gäste: https://app.bbserver.de/de/join/df1d6c3b-dbb0-4355-8011-54c25b7a50e8</p> <p>Einwahldaten für die Teilnahme als Gast per Telefon: 1) Telefonnummer wählen: 02195 / 9449 964 2) PIN auf Anfrage eingeben: 360 003 455</p> <p>Der Konferenzraum steht ab 15.30 Uhr zur Verfügung.</p> <p>Die Sitzung im Januar findet am 12.01.2023 in der Kreisverwaltung oder als Onlinesitzung statt</p>
	<p>Nächster Termin: 15.12.2022, 16 Uhr, als Videokonferenz</p>

Anwesenheit

	Name	Institution	Unterschrift
1.	Gerd Regler		
2.	Heike Heise-Heiland		- entschuldigt -
3.	Torsten Hagenow		
4.	Harald Engler		
5.	Tobias Schween		
6.	Birgit Bader	Grüne KTF	B. Bader
7.	Sebastian Tattenberg	SPD KTF	Vatt
8.	Achim Rensch		Dr. Rensch
9.	Annerathrin Hoppe		
10.	Karola Gundlach		- entschuldigt -
11.	Andreas Rutter		- entschuldigt -
12.	Vera Leu		- entschuldigt -
13.	Lars Boehme		Toll
14.	Dirk Naujokat-Großpietsch		
15.	Marko Roscher		
16.	Anet Hoppe	Amn /	
17.	Martina Wegner	Seniorenverband	Wegner
18.	Philip Pozdorecz	Stadt SPD	
19.	Sebastian Tattenberg		
20.	Hr. Dr. Heinrich		
21.	Matthias Koch		✓
22.	Uta Zahn		
23.	Herr Hänsch	AG Mob NÖUM	Hänsch
24.	Herr Torsten Löhn		
25.	Tyler Weidner		
26.	Moritz Année		
27.	Silke Nagel		
28.			
29.	Sagari d'Wiese	Udenmich Kwic	Wiese

	Name	Institution	Unterschrift
30.	H. Reuber	UKUM	
31.	F. Gesler	UKUM	
32.			
33.			
34.			
35.			
36.			
37.			
38.			
39.			
40.			
41.			

VCD Uckermark

Pressemitteilung vom 13.10.2022

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung: Robert Hänsch, +49 171 1409209

Brüssow, den 13. Oktober 2022

Beim 49-Euro-Ticket den ländlichen Raum nicht vergessen

Der VCD Uckermark begrüßt ausdrücklich die sich verdichtende Aussicht auf ein bundesweit gültiges ÖPNV-Ticket, mit dem die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel stark vereinfacht wird. Dies ist der richtige Weg, um Menschen gerade auch an fremden Orten die Nutzung von Bahn und Bus zu vereinfachen. Es schafft aber auch die Möglichkeit, zu einem angemessenen Preis den ÖPNV auf dem Land zu nutzen.

Allerdings sehen wir weiterhin eine starke Ungleichbehandlung der Menschen in den Städten und auf dem Land. Im Land Brandenburg wohnt immerhin etwa ein Drittel der Menschen in Orten mit weniger als 10.000 Einwohnern – die vielen Menschen in den eingemeindeten und entfernt zur Kernstadt gelegenen Dörfern sind da noch nicht mal mit eingerechnet (vgl. Grafik 1). Dennoch wird in der aktuellen Diskussion immer wieder der Ausbau des Schienenverkehrs und die Anhebung der Regionalisierungsmittel (-> mit einer überwiegenden Zweckbindung für den Schienenpersonennahverkehr) in den Vordergrund gestellt. Schon bei der Einführung des 9-Euro-Tickets im Sommer wurde aber deutlich, dass viele Menschen auf dem „platten Land“ davon nicht viel haben, wenn der Bus nie, nur an Schultagen und dann auch nicht häufiger als dreimal am Tag kommt.

Bevorzugung der städtischen Räume überwinden

In der aktuellen Diskussion sehen wir daher eine ausdrückliche Bevorzugung der städtischen Räume, was auch wenig verwunderlich ist, denn die Entscheidungsträger in Bund und

Mobil in Brandenburg

ökologisch und sicher



Regionalgruppe Uckermark | uckermark@vcd-brandenburg.de

AG MOBILITÄT
Nordost-Uckermark

mobilitaet@nordostuckermark.de

Ländern wohnen in der Regel in den verdichteten Metropolenräumen und sehen daher dort die Bedarfe deutlicher als die nahezu fehlende Bedienung auf dem Land. Wenn aber in den brandenburgischen großen Städten bereits heute häufige ein 20-min-Takt oder noch mehr vorhanden ist, so sind in der Fläche selten mehr als Einzelfahrten anzutreffen. Und das kostet bisher dann auch gerne doppelt so viel wie in den Städten (vgl. Tabelle 1) – wundert da die geringe Nachfrage.

Nachverkehrsplan Uckermark definiert ein kaum nutzbares Angebot

Als ergänzendes Beispiel: auch mit dem aktuell zu Beschlussfassung vorliegenden Entwurf für den Nahverkehrsplan Uckermark 2023-2027 wird dieses unattraktive Angebotskonzept weiter fortgeschrieben. Wenn die besten Buslinien des Kreises (Hauptnetz I) in Ergänzung der Bahnlinien maximal bis 20 Uhr verkehren sollen, verpasst der ÖPNV einen Großteil der Nachfrage. Wie sollen Menschen im Schichtbetrieb, im Einzelhandel oder bei Freizeitaktivitäten dann mit dem ÖPNV unterwegs sein. Dieser Ansatz ist nicht mehr zeitgemäß. Klar ist, nicht für alle Menschen auf dem Land wird der ÖPNV eine Alternative sein können. Aber wenn wir den Anteil des ÖPNV von derzeit etwa 5-8 % auf etwa 15 % steigern könnte, wäre doch viel erreicht. Und es gibt zahlreiche Menschen, die bereit sind umzusteigen (vgl. Auswertung zum PlusBus durch den VBB, Link siehe unten).

Wir fordern daher, ein klares Bekenntnis, auch den Busverkehr abseits der Bahnstrecken in den Fokus zu nehmen und die Bereitstellung von mehr finanziellen Mitteln mit der klaren Zweckbindung einer flächenhaften Bedienung mit Bahn UND Bus zu verknüpfen. Dabei geht es nicht darum, einen dichten Takt in jedes noch so kleine Dorf zu ermöglichen, aber das Bahnnetz in der Fläche auf starken Achsen deutlich zu verbessern. Zu zufällig ist das heutige Bahnnetz gestrickt, als dass damit eine gute Bedienung in der Fläche möglich ist. Die Förderung des Verkehrs auf dem Land kann dabei auf Grundlage sogenannter integrierter Bahn-Bus-Landesnetze erfolgen, mit denen ein verlässliches Grundangebot überall in Deutschland geschaffen werden kann.

Mobil in Brandenburg

ökologisch und sicher



Regionalgruppe Uckermark | uckermark@vcd-brandenburg.de

AG MOBILITÄT
Nordost-Uckermark
mobilitaet@nordostuckermark.de

13. Oktober 2022

Enttäuschung über wenig Verbesserungen für die Nordost-Uckermark

Im Frühjahr 2022 wurde ein Entwurf für die Fortschreibung des Nahverkehrsplan Uckermark für die Beteiligung zur Verfügung gestellt. Die AG Mobilität Nordost-Uckermark hat sich mit einer eigenen Stellungnahme daran beteiligt. Nun liegt der überarbeitete Entwurf vor und für die Region im Nordosten des Landkreises gibt es nicht viel Freude.

Im Grundsatz wird ausdrücklich begrüßt, dass – schon im ursprünglichen Entwurf – für unsere Region insbesondere in Richtung Vorpommern neue Prüfoptionen für Linien über die Grenze benannt werden. Diese sind aber vorerst alles andere als real und die Hauptlinie nach Prenzlau erhält kein Upgrade. Denn gerade die Angebotsvorgaben für die Taktlinien im Hauptnetz wurden gegenüber der Entwurfsfassung aus dem Frühling kaum angepasst. So ist laut Abbildung 18 im Hauptnetz I jetzt sogar nur noch von „möglichst im 60-min-Takt“ die Rede und im Hauptnetz II wird weiterhin auch ein unattraktiver und im Anschluss an den Bahnverkehr der nördlichen Uckermark teils problematische 180-min-Takt ermöglicht. Ein Betriebsende des Hauptnetzes bereits um 19:00 oder 20:00 Uhr kann dabei keinesfalls als „Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im SPNV nach § 3 Abs. 1 ÖPNVG BB dem Land Brandenburg“ bewertet werden (vgl. Zielstellung in Abschnitt 1.1 des NVP-Entwurfs).

Der aktuelle Nahverkehrsplan kann daher von uns nur als Verwaltung des Status Quo eingeschätzt werden. Eine deutliche Weiterentwicklung des Angebots im Landkreis ist hier nicht skizziert. Damit ist zu befürchten, dass gegenüber dem Land oder dem Bund auch keine Forderung zu einer stärkeren finanziellen Beteiligung geltend gemacht werden kann.

Wir kritisieren konkret insbesondere:

- Als einzige **Hauptrelation von Prenzlau** aus ist die Linie **nach Brüssow** nicht im Hauptnetz I vorgesehen.
- Für die **Region um die Stadt Brüssow** ist – gerade auch vor dem Hintergrund einer stärkeren touristischen Entwicklung – zu beklagen, dass eine Wochenendbedienung weiterhin nicht zu erwarten ist (Bedienung im Ergänzungsnetz).
- Die **Verbindungen zu den wichtigen Orten in der Nachbarschaft** (Löcknitz, Pasewalk, Penkun) sind weiterhin nicht greifbar – bzw. im Fall von Pasewalk ist zwar ab 2023 ein Angebot mit 2-3 Fahrten an Werktagen vorgesehen, allerdings ist dieses für weite Teile der Bevölkerung vom Fahrplan her kaum nutzbar und entspricht nicht den Vorgaben des Hauptnetz II (Prüfoption für diese Relation).

- Die Kartendarstellung im Entwurf (Abbildung 19) lässt weiterhin nicht erkennen, dass die **Nachfragepotentiale** der Dorflage Wallmow und des Arbeitsstandorts Dauerthal berücksichtigt werden.
- Eine durchgehende und attraktive **Relation Prenzlau-Göritz bis nach Pasewalk** wird mit dem Verweis auf eine Parallelbedienung mit dem Zug als nicht notwendig eingeschätzt. Dabei wird aber verkannt, dass der Zug zwar in der Tat die beiden Mittelzentren verbindet, die dazwischen liegenden Ortslagen in der Uckermark und Vorpommern aber nicht anbindet, obwohl dort durch die Größe der Orte durchaus ein relevantes Potential in beide Richtungen erwartet werden darf.
- Ein Angebotskonzept im Zusammenhang mit der im Ausbau befindlichen **Bahnachse Angermünde-Stettin** ist aus dem NVP nicht erkennbar, obwohl derzeit die Betriebsaufnahme hier im Zeitraum der Gültigkeit des NVP geplant ist.
- Die Aufwertung der **Haltestelle Brüssow Markt** ist nicht vorgesehen und es wird im NVP auch nicht aufgeführt, wie die Einordnung der Haltestellen zu den genannten Kategorien erfolgt ist.
- Die **Betriebszeiten im Hauptnetz I** sind weiterhin nicht geeignet, ein attraktives Angebot darzustellen – ein Betriebsschluss um 20 Uhr verpasst viele Nachfragepotentiale im Bereich Berufsverkehr (Schichtarbeiter:innen, Einzelhandel) sowie im Freizeitverkehr.
- Im **Hauptnetz II** – somit auch für die Region Brüssow – ist sogar ein Betriebsschluss gegen 19 Uhr vorgesehen.
- Im Ergänzungsnetz unterhalb des Hauptnetzes sind weiterhin **keine Wochenend-Bedienungen** vorgesehen. Ein Wochenendausflug bleibt somit nur mit dem eigenen Pkw möglich und touristische Potentiale in der Region Brüssow sind kaum zu erreichen.
- Ein **Ausbau der flexiblen Angebote** (RufBus) in Ergänzung zu den Linienfahrten ist aus dem NVP nicht wirklich zu entnehmen
- Auch zum Thema der **Verknüpfung von Radverkehr** und Busverkehr bleibt der Nahverkehrsplan wenig konkret und geht über nebulöse Ankündigungen nicht hinaus.
- Neue **Impulse im Bereich Tarif** (z.B. Tageskarten für den Landkreis oder Monatskarten für Teilräume des Landkreises) sind nicht enthalten
- Im **SPNV** erfolgt über die bekannten Planungen des Landes hinaus **keine Benennung von weiteren Potentialen**, obwohl dies im Rahmen des NVP als „Wunsch“ gegenüber dem Aufgabenträger Land durchaus möglich wäre. So ist bspw. perspektivisch die Einbeziehung der ehemaligen Strecke Brüssow-Löcknitz in die östliche Ausweitung des S-Bahn-Systems Stettin durchaus vorstellbar.

Mobil in Brandenburg

ökologisch und sicher



Regionalgruppe Uckermark | uckermark@vcd-brandenburg.de

AG MOBILITÄT
Nordost-Uckermark

mobilitaet@nordostuckermark.de

Grafik 1: Bewohnerverteilung in Brandenburg

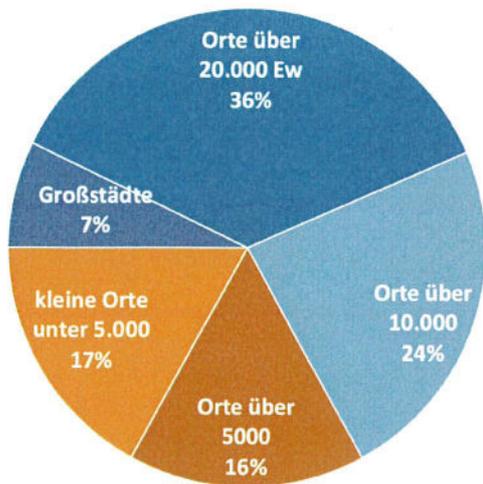


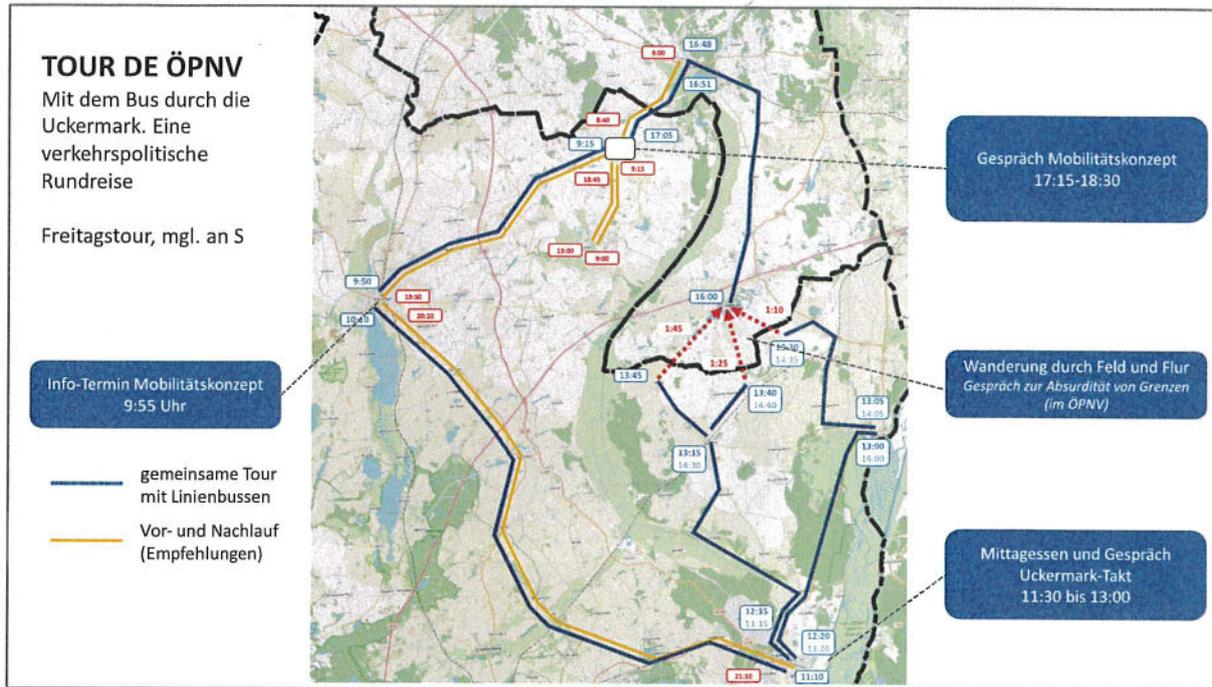
Tabelle 1

	1 Landkreis	Potsdam AB	Frankfurt AB
Monatskarte Erwachsene	93,60 €	43,40 €	41,80 €
Monatskarte Azubi+Schüler	68,10 €	31,70 €	31,50 €
Tageskarte	nicht vorhanden, siehe Hinweis	4,70 €	4,20 €

unterhalb eines gesamten Landkreises gibt es keine Wochen- oder Monatskarten

Tageskarten gibt es auf dem Land nur für eine individuelle Relationen zum dopplten Einzelpreis, so z.B. allein für Brüssow-Prenzlau zum Preis von 7,60 €

Link: 5 Jahre PlusBus beim VBB: <https://www.vbb.de/vbb-themen/buskonzepte/plusbus/plusbus-5-jahre/>



Unterhaltungen während der Tour

Klockow-Prenzlau: Gespräch mit 3 älteren Damen, die nach Prenzlau zum Einkaufen fahren: sie waren sehr gut informiert über die Abfahrzeiten der Busse. Wünschen sich, dass am Wochenende vor allem am Samstag ein Bus nach Prenzlau und zurück fährt. Dann wollen auch Berufstätige einkaufen fahren. Rufbusse funktionieren nicht immer. Sie benutzen sie nicht. Sie könnten sich vorstellen „Einkaufsgruppen“ zu bilden, damit sich die Fahrten für den Rufbus lohnen

Fahrer: kritisch werden die Ferienzeiten, denn dann fallen die Schulbusse aus und das Angebot wird sehr eingeschränkt. Ist auch für Tourismus ungünstig.

Unterhaltungen während der Tour

Prenzlau-Schwedt: Gespräch mit einer jungen Frau: PlusBus ist prima. Muss aber beim Abzw. Wieselitz aussteigen. Dort gibt es kein Wartehäuschen und keine Beleuchtung. Wenn es dunkel ist, hat sie dort Angst. Benutzt den Rufbus manchmal.

2 junge Männer nutzen den Bus, um zur Schule zu fahren. Finden ihn OK, aber würden gerne auch spätere Busse haben. Wünschen sich, dass der letzte PlusBus um 22.00 fährt. Haben noch nie den Rufbus benutzt.

Ca 40 jährige Frau fährt mit dem Bus in ihrer Freizeit. Muss zur Arbeit mit dem Bus nach Berlin. Fährt mit dem Auto zum Bahnhof, weil sie dem Bus nicht traut und pünktlich sein muss.

Unterhaltungen während der Tour

Schwedt-Casekow: Gespräch mit 2 ältere Damen mit riesigen Taschen voller Einkäufen. Fahren einmal die Woche nach Schwedt zum Einkaufen. Wenn sie in Casekow ankommen, packen sie die Taschen auf ihre Fahrräder und schieben die 2 km zu ihrem Dorf, auch wenn es regnet und im Winter. Wünschen sich Busse am Wochenende. Haben noch nie einen Rufbus benutzt. Sind dennoch zufrieden und bereit, sich an die Fahrzeiten des Busses anzupassen.



Strecke	Zeit	Anzahl Fahrgäste
425 von Brüßow nach Prenzlau	zw. 9 und 10	etwa 15
403 von Prenzlau nach Schwedt	zw. 10 und 11:30	etwa 20 (bis Gramzow danach nur noch wenige FG)
459 von Schwedt nach Casekow	zw. 13 und 14	etwa 18 FG
467 Casekow nach Petershagen	zw. 13 und 14	Sonderbeförderung, da nur Kleinbus
424 von Löcknitz nach Brüßow	zw. 17 und 18	nur 2 FG

Mobil in Brandenburg

ökologisch und sicher



Regionalgruppe Uckermark | uckermark@vcd-brandenburg.de

AG MOBILITÄT
Nordost-Uckermark
 mobilitaet@nordostuckermark.de