

Teilnehmer: Siehe Teilnehmerliste im Anhang

Protokoll erstellt: Frau Netzel (LK UM)

Betreff: 13. Nahverkehrsbeirat am 12.01.2023, 16:00-18:00 Uhr
Kreisverwaltung Uckermark, Haus 4, Raum 301, Karl-Marx-Straße 1, 17291 Prenzlau

| Top | Thema |
|-----|--|
| 1. | Begrüßung und Eröffnung |
| | Frau Bader begrüßt die Mitglieder und Teilnehmenden des Nahverkehrsbeirates, insbesondere heißt sie den ersten Beigeordneten, Herrn Bretsch , willkommen. |
| 2. | Protokollkontrolle |
| | Es gibt keine schriftlichen oder mündlichen Ergänzungen zum Protokoll der 12. Sitzung. |
| 3. | Aktueller Sachstand zur Fortschreibung des NVP |
| | <p>Herr Czeslick berichtet über den aktuellen Sachstand zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (unveränderte Fassung vom 13.10.2022). Weiterhin wird erläutert, welche Aufgaben und Relevanz der Nahverkehrsplan hat. (siehe Anlage 1 – Präsentation)</p> <p>Herr Czeslick verdeutlicht die Anpassungen zwischen Status Quo und dem Beschlussentwurf und betont, dass diese in Anlehnung an den Deutschlandtakt 2030 erfolgten und nicht miteinander vergleichbar sind. Weiterhin gibt er zu bedenken, dass die Netzebenen dabei einen empfehlenden Charakter haben. Sollten alle ergänzenden Maßnahmen und Prüfaufträge umgesetzt werden, ist mit Mehrkosten in Höhe von 4.483 TEUR zu rechnen.</p> <p>Auf Grund der Dissonanz bei den Stadtverkehren, die im Entwurf unter dem bisherigen Standard scheinbar zurückgeblieben sind, erinnert Herr Czeslick an die Zusage der Landrätin zur Erhaltung des Status Quo der Stadtverkehre in den Mittelzentren bis 2024 und stellt an Hand der Präsentation (siehe Anlage 1) die derzeitigen Kilometerleistungen in den einzelnen Mittelzentren dar.</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 fragt nach, ob in der Aufstellung der Kilometerleistungen der Stadtverkehre auch die Regionalverkehrslinien enthalten sind.</p> <p>Herr Czeslick verneint dies und stellt noch einmal heraus, dass die Kilometerleistungen im reinen Stadtverkehr der Stadt Schwedt 10 % der Gesamtkilometerleistung des Landkreises ausmachen. Weiterhin erläutert er kurz, wie sich die Städte an den entsprechenden Verkehren finanziell beteiligen.</p> <p>Herr Bretsch verdeutlicht, dass zusätzliche Verkehre, welche durch die Städte gewünscht werden, auch durch den Landkreis mitfinanziert werden.</p> |

| Top | Thema |
|-----|---|
| | <p>Frau Heise-Heiland teilt mit, dass das derzeitige Modell der anteiligen Stadtverkehrs-Finanzierung fair ist und weitere Kosten nicht der Allgemeinheit bzw. dem Landkreis Uckermark zuzumuten sind.</p> <p>Herr Engler gibt zu bedenken, dass die Kilometerleistung im Stadtgebiet Schwedt, im Verhältnis gesehen, im Nahverkehrsplan ausreichend Berücksichtigung finden.</p> <p>Herr Czeslick verdeutlicht weiterhin, dass der Bedarf und die Nutzung am kommunalen ÖPNV einen großen Einfluss auf den Bestand haben.</p> <p>Herr Bretsch teilt mit, dass diese Umsetzungen der von Herrn Czeslick genannten Maßnahmen und Prüfaufträge des Nahverkehrsplanes nicht von „Jetzt auf Gleich“ erfolgen können, sondern ein Prozess sein wird, welcher durch den Nahverkehrsbeirat begleitet wird. Ziel muss es sein die Bevölkerung im ÖPNV zu halten.</p> <p>Frau Bader bittet darum, dass Jugend- und Seniorenbeteiligung in diesem Prozess ausreichend Berücksichtigung finden.</p> <p>Herr Bretsch erläutert weiterhin, dass der Erstellungspreis von Kilometerleistungen 2022 bei 12,5 Mio. € lagen und 2023 auf 13,9 Mio. € steigen werden. Grund dafür sind personelle Tarifsteigerungen und die Kostenerhöhung bei Kraftstoffen.</p> <p>Herr Boehme teilt dazu mit, dass der Landkreis als Aufgabenträger des ÖPNV grundsätzlich nur verpflichtet ist die Schülerbeförderung abzusichern. Alles, was im Zuge der Verkehrswende angestrebt wird, muss auch durch den Landkreis mitfinanziert werden. Die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel und damit die finanziellen Möglichkeiten sind dabei sehr begrenzt. Langfristig müssen Reiseketten und Taktungen besser abgestimmt und für die Fahrgäste einfacher dargestellt werden.</p> <p>Herr Koch findet es schade, dass am Beispiel der RB 63 die Verkehrswende vernachlässigt wird und stattdessen Bus gegen Zug ausgespielt wird.</p> <p>Herr Czeslick berichtet, dass der Landkreis Uckermark beabsichtigt, in Kooperation mit dem Land Brandenburg, einen PlusBus-Ring zu initialisieren. Die bereits vorhandenen PlusBus-Linien (403 und 468) sollen zu einem Uckermark-Takt-Ring ausgebaut werden. Hierzu zählt die Verdichtung auf einen Stundentakt auf der Linie 502 zwischen Prenzlau und Templin und weiter über die Linien 515 und 920 von Templin über Joachimsthal nach Angermünde.</p> <p>Herr Bretsch erläutert kurz, dass Kritik am PlusBus-Ring und damit am Vorgehen der Landrätin nicht zielführend ist. Die Schiene stärkt den ÖPNV als Querverbindung. Es wird derzeit nicht von Wegfall der Schiene gesprochen und somit vom Ersatz durch Busleistung. Vielmehr sollte es unser Anspruch sein, durch den PlusBus-Ring eine verkehrliche Verbindung anzubieten und die Nutzen-Kosten-Analyse des Landes zum Weiterbetrieb der RB 63 abzuwarten.</p> <p>Herr Czeslick macht daher noch einmal deutlich, dass der Landkreis mit der Einführung der PlusBus-Linien nichts manifestiert, sondern auf die Studie des Landes zur Reaktivierung hofft.</p> <p>Herr Koch gibt zu bedenken, dass die verkehrspolitischen Ziele aus dem Landesnahverkehrsplan Brandenburg (60% Leistungssteigerung) im NVP des Landkreises zurückbleiben. Er empfiehlt daher diese mehr im Mobilitätskonzept des Landkreises aufzugreifen und eine Wirtschaftlichkeitsanalyse im Konzept zu integrieren.</p> <p>Das PlusBus-Konzept ist weiter auszubauen und der Ausbau der Stettiner Bahn macht Anpassungen erforderlich. Weiter regt Herr Koch an, Reiseketten bzw. Linien mit einem Preis- bzw. Erlösschild zu versehen.</p> |

| Top | Thema |
|-----|---|
| | <p>Frau Bader teilt mit, dass zur unveränderten Fassung vom 13.10.2022 folgenden Beschlussvorschlag weiter Bestand hat:</p> <p><i>„Der Nahverkehrsbeirat hat sich in die Erarbeitung des aktuellen Entwurfs zum Nahverkehrsplan Uckermark 2023-2027 intensiv eingebracht. Viele Anregungen wurden aufgenommen, aber in der Gesamtheit bleibt der aktuelle Planentwurf weit hinter den Wünschen und Erwartungen des Nahverkehrsbeirats zurück.</i></p> <p><i>Positiv ist hervorzuheben, dass mit dem aktuellen Entwurf der Wechsel hin zu einem strikten Taktangebot im ÖPNV beschritten wird. Dennoch sind die Angebots- und Qualitätsstandards noch nicht geeignet, zunehmend deutlich mehr Menschen für den ÖPNV im Kreis Uckermark zu gewinnen.</i></p> <p><i>In Anerkennung der aktuellen finanziellen und organisatorischen Möglichkeiten des Kreises empfiehlt der Nahverkehrsbeirat den vorliegenden aktuellen Entwurf dennoch zur Beschlussfassung im Kreistag in Verbindung mit einer inhaltlichen Ausgestaltung des noch in der Erarbeitung befindlichen Mobilitätskonzepts entsprechend des beiliegenden Formulierungsvorschlags.“</i></p> <p>Der dreiseitige „Vorschlag für das Mobilitätskonzept“ ist im Anhang dieses Protokolls.</p> <p>Frau Bader bittet nun die einzelnen Mitglieder des Beirates um ihr Statement zum Nahverkehrsplan.</p> <p>Die folgenden Mitglieder des Nahverkehrsbeirates stimmen über den Formulierungsvorschlag für die Empfehlung des Nahverkehrsplans an den Kreistag zum Nahverkehrsplan ab: Frau Bader, Frau Hoppe, Frau Leu, Herr Engler, Frau Heise-Heiland, Herr Boehme, Herr Czeslick, Herr Schween, Herr Bretsch und Herr Tattenberg.</p> <p>Als Frau Bader die Abstimmung mit Herrn Pozdorecz fortsetzen möchte, verweist Herr Bretsch darauf, dass Herrn Pozdorecz nur Gast im Nahverkehrsbeirat ist und kein stimmberechtigtes Mitglied. Frau Bader nimmt dies zur Kenntnis, möchte dennoch die Position, von Herrn Pozdorecz, zum Entwurf des NVP wissen.</p> <p>Die folgenden Gäste des Nahverkehrsbeirates stimmen über den Formulierungsvorschlag für die Empfehlung des Nahverkehrsplans an den Kreistag zum Nahverkehrsplan 2023-2027 ab: Herr Koch, Frau Zahn, Herr Année, Herr Weidner und Herr Pozdorecz.</p> <p>Im Ergebnis stimmten <u>9 Mitglieder</u> mit <u>Ja</u> und <u>1 Mitglied</u> enthält sich. Von den <u>Gästen</u> stimmten <u>2</u> mit <u>Ja</u>, <u>2</u> mit <u>Nein</u> und <u>1 Enthaltung</u>.</p> |
| 5. | Fragen, Beiträge und Anmerkungen von Beiratsmitgliedern und Gästen |
| | <p>Herr Engler erfragt die Kosten für einen Rufbus zur Bedienung von Hotels in der Umgebung Templin. Da es sich um eine Leistung auf Abruf handelt, könnte dies doch eine umweltfreundliche und kostenneutrale Lösung für Touristiker sein.</p> <p>Herr Czeslick erklärt, dass für einen Service auf Abruf immer auch Vorhaltekosten entstehen und es somit nicht sonderlich geeignet ist.</p> |

| Top | Thema |
|-----|--|
| | <p>Weiterhin erkundigt sich Herr Engler zum Parallelverkehr zwischen Bus und SEV auf der Relation Templin – Joachimsthal.</p> <p>Herr Czeslick erläutert, dass es auf Grund der Kurzfristigkeit bei der Einstellung der RB 63 ein Entgegenkommen des Landes war, die Strecke Templin – Joachimsthal im SEV (Schienenersatzverkehr) bis 31.05.2023 zu bedienen. Da der SEV ähnlich wie die Linie 515 verkehrt, kommt es hier zu Überschneidungen.</p> <p>Herr Engler erzählt, dass er in der Zeitung gelesen hat, dass es einen neuen Linienverkehr in Brüssow gibt.</p> <p>Herr Czeslick erklärt, dass es der Wunsch der Gemeinde Brüssow war, auf kurzem Weg ins 10 km entfernte Pasewalk, zum Arzt und Einkauf zu gelangen. Leider gab es bisher keine ÖPNV-Verbindung in diese Richtung. In Zusammenarbeit mit dem Landkreis Vorpommern-Greifswald und dem dort ansässigen Verkehrsunternehmen, konnte die Ortslage Brüssow in den Fahrplan einer Linie integriert werden, welche bereits verkehrte. Der Aufwand diesbezüglich ist daher sehr gering gewesen.</p> |
| 6. | Sonstiges |
| | <p>Herr Czeslick regt an, für den Nahverkehrsbeirat eine Geschäftsordnung zu erarbeiten und diese im nächsten Nahverkehrsbeirat vorzustellen.</p> <p>Frau Bader tauscht sich zur Terminfindung mit den Mitgliedern aus und schlägt vor, den nächsten Nahverkehrsbeirat am 20.04.2023 um 16 Uhr in der Kreisverwaltung Uckermark zu organisieren.</p> <p>Herr Bretsch regt an, dass das Mobilitätskonzept im Vorfeld der Veranstaltung versandt wird. Er bittet um Rückmeldungen und Fragen, so dass eine 1. Lesung in der nächsten Beiratssitzung erfolgen kann. Darauf aufbauend kann dann eine kontinuierliche Weiterentwicklung erfolgen.</p> <p>Das gleiche Prinzip sollte bei der Erarbeitung einer Geschäftsordnung angewandt werden.</p> <p>Frau Bader bedankt sich beim Nahverkehrsbeirat für die gute und konstruktive Zusammenarbeit und hofft weiterhin auf einen regen Austausch in Bezug auf das Mobilitätskonzept.</p> |
| | Nächster Termin: 20.04.2023, 16 Uhr, Kreisverwaltung Uckermark |

Anwesenheit

| | Name | Institution | Unterschrift |
|-----|---------------------------|-----------------------------------|------------------|
| 1. | Birgit Bader | KT | B. Bader |
| 2. | Anet Hoppe | turn GrundV | |
| 3. | Torsten Hagenow | | |
| 4. | Harald Engler | KT LK UM | |
| 5. | Tobias Schween | CDU | |
| 6. | Gerd Regler | | |
| 7. | Sebastian Tattenberg | SPD KT Fraktion | Tatt |
| 8. | Achim Rensch | e | e |
| 9. | Heike Heise-Heiland | Fraktion DIE LINKE, KT UM | Heike Heise-Heil |
| 10. | Annerathrin Hoppe | | |
| 11. | Karola Gundlach | Stadt Lychen | - entschuldigt - |
| 12. | Andreas Rutter | Amt Gerswalde | - entschuldigt - |
| 13. | Vera Leu | Amt Gramzow | V. Leu |
| 14. | Lars Boehme | Geschäftsführer UVG | |
| 15. | Dirk Naujokat-Großpietsch | | |
| 16. | Uwe Krell | Seniorenbeauftragter | - entschuldigt - |
| | Martina Wegner | Seniorenbeauftragte ade | - entschuldigt - |
| 17. | Philip Pozdorecz | Stadt SPD | |
| 18. | Hr. Dr. Heinrich | → Stadt Prenzlau Lindemann | |
| 19. | Matthias Koch | | M. Koch |
| 20. | Uta Zahn | bw. | |
| 21. | Herr Hänsch | | |
| 22. | Herr Torsten Löhn | | |
| 23. | Tyler Weidner | Jugendbeirat Templin | T. Weidner |
| 24. | Moritz Année | -11- | |
| 25. | Hr. Bretsch | I. Beigeordneter LK UM | |
| 26. | Hr. Czeslick | Amtsleiter Kreisentwicklung LK UM | |
| 27. | Fr. Netzel | Sachbearbeiter ÖPNV LK UM | |

bis 17:20
Reine 170st.

| | Name | Institution | Unterschrift |
|-----|-------------------|----------------------------|-------------------|
| 30. | Zahn, Uta | AG Mobilität | Zahn |
| 31. | Kinder | Stadt Paderborn | Kinder |
| 32. | | | |
| 33. | | | |
| 34. | | | |
| 35. | | | |
| 36. | | | |
| 37. | | | |
| 38. | | | |
| 39. | | | |
| 40. | | | |
| 41. | | | |

Nahverkehrsbeirat
12.01.2023

Nahverkehrsplan des
Landkreises Uckermark



Tagesordnung



1. Begrüßung
2. Protokollkontrolle
3. Aktueller Sachstand zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes –
Berichterstattung: Herr Bretsch(1. Beigeordneter) und Herr Czeslick (Amtsleiter)
4. Diskussion und Austausch
5. Abstimmung über eine Empfehlung an den Kreistag
6. Sonstiges

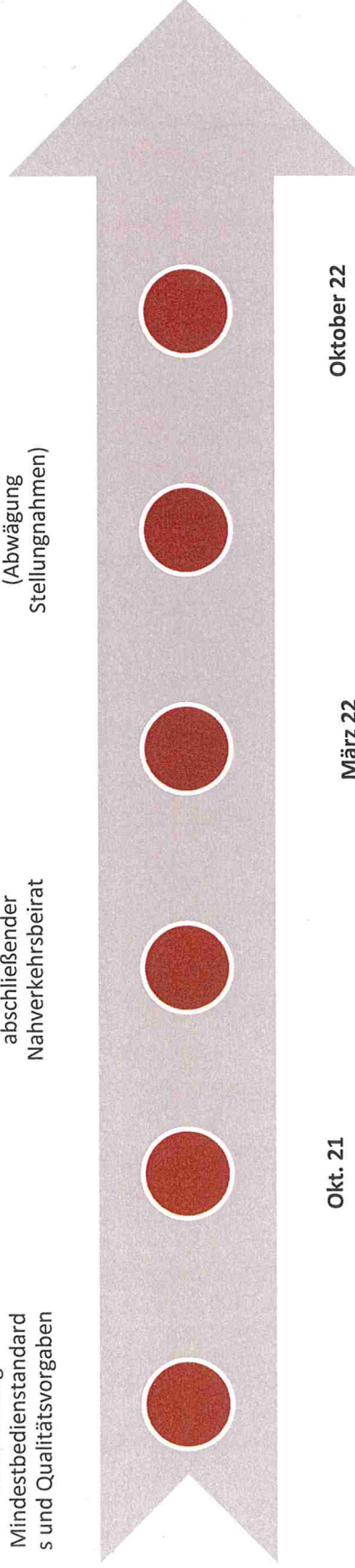
Fortschreibung Nahverkehrsplan Zeitschiene der Vergangenheit



August 22
Auswertung TÖB-
Verfahren
(Abwägung
Stellungsnahmen)

11. Nov. 21
Durchführung
abschließender
Nahverkehrsbeirat

Sept. 21
Abstimmung
Mindestbedienstandards
s und Qualitätsvorgaben



Okt. 21
Finalisierung
Entwurf des
Nahverkehrsplans
(inkl. Abschätzung
der
Kostenauswirkungen)

März 22
Start TÖB – Verfahren
(Laufzeit von ca. 4
Wochen, bis
15.04.2022)

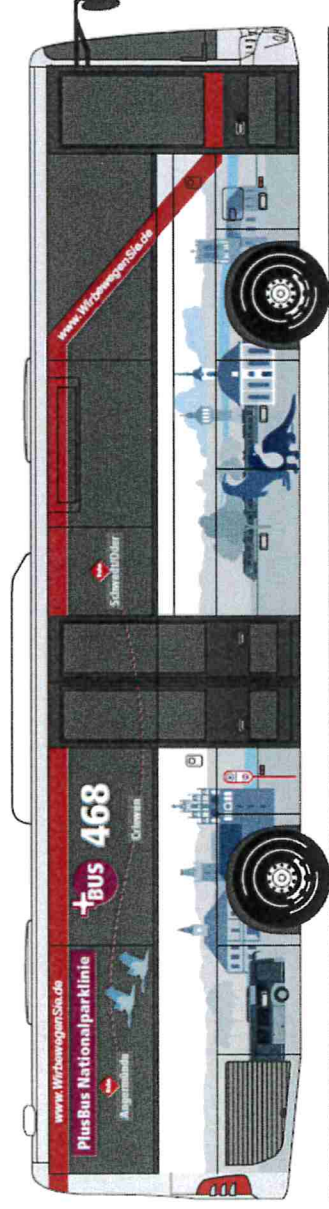
Oktober 22
Finalisierung
Beschlussvorlage
(kein Konsens)

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



Netzhierarchie für den Landkreis Uckermark Status quo und Beschlussentwurf



| NVP 2015 - 2019 | | Entwurf NVP 2023 - 2027 | | |
|---------------------|---|-------------------------|----------------------------------|---|
| A-Netz | <ul style="list-style-type: none"> • Verbindungsfunktion zwischen Mittelzentren • Erreichbarkeit der Mittelzentren untereinander innerhalb von 60 Minuten • Bedienung mit 5-10 Fahrtenpaaren pro Tag | | Hauptnetz I | <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 |
| B-Netz | <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 | | Hauptnetz II | <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) |
| C-Netz | <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 Einwohnerdennzahl je Siedlungseinheit • Anbindung Siedlungseinheiten ab 50 EW mit mindestens einem Fahrtenpaar pro Woche an Verwaltungsstandort | | Ergänzungsnetz | <ul style="list-style-type: none"> • Flächenschließung, Anbindung an Hauptnetz I und II • Sicherung der Leistungen in der Schülerbeförderung • auch Einsatz moderner bedarfsorientierter Angebotsformen möglich • Vorgaben an Mindestfahrtenhäufigkeit Mo-Fr nach Einwohnerdennzahl je Siedlungseinheit |
| Stadtverkehr | <ul style="list-style-type: none"> • Verbindungs- und Erschließungsfunktion • Unterschiedlicher Grundtakt Mo-Fr • teilweise Wochenendbedienung | | Stadt-Verkehre | <ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen im Stadtverkehr der Mittelzentren (Angermünde, Prenzlau, Schwedt/Oder, Templin) • Unterschiedlicher Grundtakt Mo-Fr • Festlegung von Mindestbedienung |
| | | | Tourismusnetz¹ | <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 60- bis 180-Min-Takt |

¹Die 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

Wer wurde beteiligt und wer hat Stellung genommen?



| Ergänzende Maßnahmen / Prüfaufträge für Beschlussvorlage | Mehrkosten vor Anpassung (TÖB-Entwurf) | Mehrkosten neu (Beschlussvorlage) |
|--|--|-----------------------------------|
| Hauptnetz II mit durchgehender 120-Min.-Takt | ca. 316 TEUR | ca. 532 TEUR |
| Umsetzung Prüfaufträge Hauptnetz I (inkl. Ausweitung Bedienzeit bis ca. bis 20 Uhr) | ca. 1.033 TEUR | ca. 1.244 TEUR |
| Umsetzung Prüfaufträge Hauptnetz II (Ergänzung weiterer Prüfaufträge) | ca. 876 TEUR | ca. 1.231 TEUR |
| Umsetzung Prüfaufträge Hauptnetz II (Ergänzung weiterer Prüfaufträge+120-Min-Takt) | ca. 876 TEUR | ca. 1.476 TEUR |
| gesamt | ca. 3.101 TEUR | ca. 4.483 TEUR |
| Ausweitungsperspektive (zu prüfen) Erweiterung Rufbusgebiete * <small>* VVBV endete zum 31.12.2022</small> | ca. 150 – 200 TEUR pro Gebiet und Jahr (7-8 neue Gebiete = ca. 1.600 TEUR) | |
| Umsetzung der Prüfaufträge zur Zuordnung von Verbindungen zum Tourismusnetz | ca. 86 TEUR | |

Stadtverkehrskilometer Plan 2023



| Stadt | Linien | Kilometer im Jahr |
|------------|-----------------------------------|-------------------|
| Angermünde | 494, (496) | 92.015 |
| Templin | 531 | 151.675 |
| Prenzlau | (446), 447, 448 | 241.565 |
| Schwedt | 481, 482, 484, 486, 489, 491, 492 | 689.793 |

**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit**



Vorschlag für das Mobilitätskonzept Uckermark

Öffentlicher Personennahverkehr

Mit den Vorgaben des aktuellen Nahverkehrsplan 2023-2027 des Kreis Uckermark ist es weiterhin nur begrenzt möglich, spürbare Zuwächse von Verkehrsanteilen im gesamthaften ÖPNV-System zu aktivieren. Diese können nur generiert werden, wenn das kreisweite Busangebot in allen Netzebenen räumlich wie zeitlich mit dem SPNV verzahnt wird, um ein attraktives Gesamtangebot der verschiedenen Netzebenen zu gewährleisten. Dies wurde auch durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg in der Anhörung zum Entwurf des Nahverkehrsplan Uckermark geäußert, indem dort angemerkt wurde, dass die Ziele und Vorgaben im NVP-Entwurf „nur sehr eingeschränkt geeignet [sind], bestehende großräumige Potentiale im ÖPNV-System zu aktivieren.“ und ergänzt wurde, dass „[n]ur durch die auch zeitlich strikte Verzahnung von SPNV und [ÖSPV] weitere Potential für das Gesamtsystem gehoben werden [können].“

Es ist daher dringend erforderlich, das Busnetz im Landkreis Uckermark zukünftig zunehmend als konsequent eng verflochtenen Bestandteil im landesweiten Angebotsgefüge von Bus und Bahn zu verstehen, zu planen und verstärkt nach angebotsorientierten Prämissen auszurichten.

1. Aufnahme des Ziels einer angebotsorientierten Planung

Wie das Land Brandenburg hat sich auch der Landkreis Uckermark verkehrspolitisch das Ziel gesetzt, den Anteil des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) an allen Verkehrsarten zur Bewältigung von Wegen von derzeit etwa 44% auf deutlich über 50% (vgl. Entwurf NVP Uckermark, Abschnitt 1.4) zu steigern. Zur Erreichung dieses Zieles im Sinne einer Verkehrswende hin zu wesentlich stärkerer Nutzung umweltschonender Verkehrsmittel reicht die bisher grundsätzlich nachfrageorientierte Planung des Leistungsangebotes im ÖPNV aber nicht mehr aus. Vielmehr bedarf es zukünftig einer angebotsorientierten Planung, um mit attraktiven und verlässlichen Angeboten in allen Landkreisteilen neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Der Landkreis Uckermark ist bereit, diesbezüglich planerisch aktiv zu werden, sieht aber hinsichtlich der Finanzierung die Notwendigkeit einer signifikanten Unterstützung durch Land und Bund. Er wird deswegen an die zuständigen Ebenen des Landes herantreten.

2. Entwicklung eines kreisweiten Bus-Netzes als integraler Bestandteil eines Bus-Schiene-Gesamtangebotes

Die attraktive Weiterentwicklung des kreisweiten Angebotes im ÖPNV ist einer der maßgeblichen Bausteine, um die Verkehrswende im Landkreis Uckermark schnell und nachhaltig mitzugestalten. Dabei ist das gesamte System des öffentlichen Verkehrs (ÖV) vom Schienenpersonenfern- und -nahverkehr bis hin zum Straßenpersonenverkehr mit Bussen und Taxis als Einheit anzusehen. Nach den Maßgaben des beschlossenen Mobilitätskonzeptes UM wird in Ergänzung zur Umsetzung des Nahverkehrs-

planes 2023-27 ein attraktives Angebots- und Fahrplankonzept für ein kreisweites Busnetz erarbeitet, welches auch verkehrliche Verflechtungen mit den Nachbarregionen sowie die Integration in das landesweite Netz von Bus und Bahn berücksichtigt. Dieses kreisweite Busnetz wird durch ein Vorrangnetz für Verbindungen von regionaler und überregionaler Bedeutung als Bestandteile eines kreisweiten Hauptnetzes charakterisiert. Es ersetzt nicht die lokale Planung für ein Ergänzungsnetz; vielmehr ist jene möglichst ideal auf das Hauptnetz sowie auf das landesweite Netz von Bus und Bahn abzustimmen, um attraktive und durchgehende Reisemöglichkeiten im ÖV zu allen bedienten Ortslagen in der Region zu schaffen.

Der Kreis beabsichtigt, dieses kreisweite Busnetz bis ein Jahr vor Inbetriebnahme des nach Infrastrukturausbau veränderten Angebotes im Schienenverkehr zwischen (Berlin-) Angermünde – Szczecin zu erarbeiten. Grundlage der Erarbeitung sind die Prinzipien des Integralen Taktfahrplanes (ITF). Berücksichtigt werden neben der Angebotskonzeption des Landesnahverkehrsplanes (LNVP) 2023-27 auch der „Deutschland-Takt“ im Schienenverkehr sowie Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes, soweit sie sinnvoll in die Bearbeitung integrierbar sind. Im Zuge der Bearbeitung ist ein Zielkonzept für dieses kreisweite Busnetz zu definieren, aus dem ggf. notwendige Zwischenzustände bzw. Zwischenstufen abzuleiten sind. Diese Zwischenstufen sind aufwärtskompatibel zum Zielkonzept zu planen.

3. Grundlage für die Erarbeitung des kreisweiten Bus-Netzes

Bei der Erarbeitung des kreisweiten Bus-Netzes sollen folgende Prämissen berücksichtigt werden:

- Der Schienenverkehr bildet das leistungsfähige Grundnetz des öffentlichen Verkehrs. Dazu soll er gestärkt und ausgebaut werden.
- Die Linien des Bus-Hauptnetzes ergänzen in derselben hohen Angebotsqualität wie auf den anliegenden Bahnstrecken das Schienennetz in der Fläche und binden dabei mindestens eine Bahnstrecke umsteigefrei an. Mit dem kreisweiten Bus-Netz sollen insbesondere Verkehrsachsen zur Verbindung zwischen den Bahnachsen hergestellt sowie leistungsfähige Zubringer zu den Zugangsstellen des Schienenverkehrs von und zu Aufkommensschwerpunkten ohne Bahnanbindung geschaffen werden.
- Mit der Implementierung eines kreisweiten Bus-Netzes als Teil eines landesweiten integrierten Bus-Schiene-Gesamtangebotes wird angestrebt, dass benachbarte Zentrale Orte nach dem Landesentwicklungsplan und den Festlegungen des Regionalplans entweder im Bahnverkehr oder mit Hilfe des straßengebundenen öffentlichen Verkehrs besser und schneller miteinander verknüpft sind. Dies umfasst auch die Verbindungen in benachbarte Bundesländer und in die Republik Polen entsprechend der dort bestehenden Regelungen zu Zentralen Orten. Der Anbindung der Metropole Szczecin soll dabei eine verstärkte Bedeutung beigemessen werden. Szczecin soll aus allen Zentralen Orten der Region mit maximal einem Umstieg in etwa 60 min erreichbar sein. Für Grundfunktionale Schwerpunkorte westlich der Bahnstrecke Berlin-Stralsund sind auch Fahrzeiten von bis zu 90 min akzeptabel.
- Das kreisweite Bus-Netz als integraler Bestandteil des landesweiten Netzes von Bus und Bahn soll weiterhin sicherstellen, dass große Arbeitsplatzstandorte von

regionaler Bedeutung, Gesundheitseinrichtungen von regionaler Bedeutung, Zentren des Einzelhandels sowie wichtige Standorte des Tourismus und des Freizeitverkehrs in die Systeme des öffentlichen Verkehrs eingebunden werden.

4. Einheitliche Bedienstandards im kommunalen ÖPNV

Zur Sicherstellung eines nachhaltigen Mobilitätsangebotes im ganzen Landkreis Uckermark ist es wichtig, einheitliche Bedienstandards flächendeckend zu entwickeln. So soll überall, auch in Ergänzung des SPNV, ein verlässliches Angebot zu bestimmten Zeiten, in festgelegten Takten und mit definierten Produkten sichergestellt werden. Der Landkreis strebt das Ziel an, folgende Mindestbedienungen flächendeckend sicherzustellen:

- Mindestens 98% der Bevölkerung sollen über eine sicher erreichbare Zugangsstelle (innerhalb der gleichen Ortslage oder mit eigenständigem Geh-/Radweg angebunden) in maximal 600m Entfernung mit dem ÖPNV erschlossen werden.
- Erschlossen ist eine Ortslage, wenn zwischen 4 und 24 Uhr ein Angebot im öffentlichen Verkehr verfügbar ist und zwischen 6 und 21 Uhr ein Stundentakt in das Zentrum mindestens eines Zentralen Ortes besteht.
- Die Angebote im Rahmen des geplanten kreisweiten Bus-Netzes sollen weitgehend die Bedienstandards des jeweils angebotenen SPNV aufweisen und dabei während des gesamten Bedienungszeitraumes, auch in Tagesrandlagen, eine lückenlose Verknüpfung zwischen SPNV und übrigen ÖPNV sicherstellen.
- Die Erschließung kann außerhalb des kreisweiten Bus-Hauptnetzes bzw. außerhalb des zuvor genannten Taktvorgaben auch mit Rufbus-Angeboten nach einem kreisweit einheitlichen System erfolgen, wobei jedoch möglichst durchgehende Reiseketten von bzw. zum kreisweiten Bus-Netz und den Angeboten des Schienenverkehrs sicherzustellen sind.

Zur Umsetzung dieser Mindestbedienstandards wird der Landkreis eine Abstimmung mit dem Land Brandenburg durchführen, in der die finanzielle Unterstützung dieser Angebotsqualität eingefordert wird.