

Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste im Anhang

Protokoll erstellt: Frau Bluhm (LK UM)

**Betreff:** 14. Nahverkehrsbeirat am 31.05.2023, 16:00 – 18:00 Uhr;  
ehemaliges Ratseck, Am Markt 12 in 17279 **Lychen**

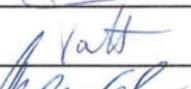
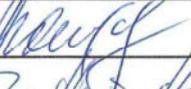
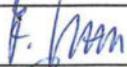
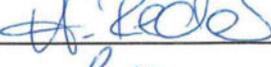
Top	Thema	Wer	Bis wann
1.	<b>Eröffnung der Sitzung</b>		
	<p><b>Frau Bader</b> begrüßt alle Anwesenden und bittet um eine kurze Vorstellungsrunde, da „neue Gesichter“ an diesem Tag, im Nahverkehrsbeirat, anwesend waren.</p> <p>Weiterhin regt <b>Frau Bader</b> an, für die nächsten Sitzungen Fahrgemeinschaften zu bilden, sowie die Jugendlichen des Landkreises stärker einzubeziehen.</p> <p><b>Frau Bader</b> berichtet über die Vorstellung des Nahverkehrsplanes im Ausschuss für Regionalentwicklung des Landkreises Uckermark.</p>		
2.	<b>Protokollkontrolle</b>		
	<p><b>Herr Koch</b> bittet um Anpassung des Protokolls vom 12.01.2023, da aus seiner Sicht Anmerkungen fehlen. Die Änderungen bzw. Anmerkungen zu den entsprechenden Passagen sind diesem Protokoll als Anlage 1 beigefügt.</p>		
3.	<b>Aktuelles</b>		
	<p><b>Frau Bader</b> übergibt das Wort an <b>Herrn Bretsch</b>. Dieser informiert die Anwesenden über die Planungen der Bahn im SPNV zwischen Angermünde und Stettin. Nach bisherigen Planungen sollen dort zukünftig nur die Halte Tantow und Casekow berücksichtigt werden. Eine Anbindung des Haltepunktes Passow mit IC und ICE, sowie durch den Regionalexpress 9 ist derzeit nicht vorgesehen.</p> <p><b>Herr Bretsch</b> stellt das Schülerticket vor, was sich derzeit in der Beschlussfassung im Kreistag befindet. Er weist auf die Vorteile dieses Tickets hin: Einnahmen bleiben im LK, jeder Schüler kann dieses Ticket auch an den Wochenenden und Feiertagen und auf anderen Strecken der Uckermark nutzen. Damit soll die junge Generation an den ÖPNV herangeführt werden. Das Ticket soll auch die Nutzung des SPNV (Bahnverkehr) für die Schüler beinhalten. Hierzu ist man noch im Gespräch mit dem MIL auf Grund der Einnahmeaufteilung. Das Projekt soll mit einer Probezeit von 2 Jahren zum Schuljahresbeginn am 28.08.2023 starten. Die Vorlage hat die Ausschüsse bisher einstimmig passiert.</p> <p><b>Herr Krell</b> fragt, ob es eine Möglichkeit gibt, ein solches Ticket auch für Senioren anzubieten.</p> <p><b>Herr Bretsch</b> verneint dies, da es finanziell dafür keinen Handlungsspielraum gibt.</p> <p><b>Frau Bader</b> findet, dass dies ein tolles Modell ist, aber leider fehlen die Anbindungen auf dem Land. <b>Herr Bretsch</b> entgegnet, dass es dennoch eine Erleichterung für Eltern darstellt, wenn sie nur zur nächsten Haltestelle fahren müssen, als den gesamten Weg zurück zu legen. Finanziell ist eine Erhöhung</p>		

Top	Thema	Wer	Bis wann
	<p>der Taktung leider nicht möglich.</p> <p>Frau <b>Cato</b> merkt an, dass das Ticket für die Lychener kein Mehrwert darstellt, da die Verbindungen fehlen. <b>Herr Bretsch</b> bestätigt, dass der Mehrwert eher in den Städten liegt. <b>Herr Boehme</b> ergänzt, dass den Kindern und Jugendlichen die Zugangshemmnisse genommen werden und auch dies bereits einen Mehrwert darstellt.</p> <p><b>Herr Tattenberg</b> findet die Idee von dem Ticket gut, aber eine 2-Jährige Befristung findet er sehr kurz.</p> <p><b>Herr Rensch</b> merkt an, dass eine erhöhte Taktung von Vorteil wäre, aber die Verbindung aus dem Bereich Lychen eher in Richtung Fürstenberg geht. In Richtung Prenzlau gibt es kaum Verbindungen aus dem Raum Lychen. Er sieht weiterhin Potential in Richtung Mecklenburg-Vorpommern.</p> <p><b>Frau Cato</b> regt an, einen PlusBus zwischen Templin und Fürstenberg einzuführen. <b>Frau Netzel</b> merkt an, dass dies bereits in Zusammenarbeit mit dem VBB geprüft wurde, jedoch aufgrund der versetzten Bahntaktung nicht umgesetzt wurde.</p>		
4.	<b>Mobilitätskonzept</b>		
	<p><b>Frau Reder</b> erklärt kurz den Sachstand zum Mobilitätskonzept.</p> <p><b>Herr Hänsch</b> fragt, ob eine weitere Bearbeitung durch die Mitarbeiter der Kreisverwaltung möglich ist.</p> <p><b>Herr Bretsch</b> verneint dies. Diese Arbeit ist durch externe Unternehmen zu leisten. In 2023/2024 ist das Konzept in Nahverkehrsbeirat und Verwaltung aufzuarbeiten, um zu evaluieren was gemacht werden muss und welche finanziellen Mittel dafür eingeplant werden müssen. Der Kreistag muss dieser Handlungsgrundlage zustimmen.</p> <p><b>Herr Boehme</b> findet, dass sich die Seite 60 des aktuellen Mobilitätskonzeptes gut als Einstieg eignet.</p> <p><b>Frau Bader</b> fragt nach einer Zeitschiene zur Überarbeitung des Mobilitätskonzeptes.</p> <p><b>Herr Bretsch</b> schlägt folgende Zeitschiene vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufarbeitung des Konzeptes bis April 2024 (Was muss gemacht werden?) mit dem Ziel festzulegen, welche finanziellen Mittel für die Überarbeitung/ Fortschreibung eingeplant werden müssen</li> <li>- Kosten im Haushaltplan 2025 aufnehmen</li> <li>- Prozess der Überarbeitung im Jahr 2025</li> </ul> <p><b>Frau Bader</b> erinnert daran, die Stellungnahme des Nahverkehrsbeirates im Mobilitätskonzept einzubeziehen.</p> <p><b>Herr Hänsch</b> erkundigt sich über die Möglichkeit einer Projektstelle in der Kreisverwaltung für ca. 1 Jahr, die am Mobilitätskonzept arbeiten kann.</p> <p><b>Herr Bretsch</b> erläutert, dass das sehr schwierig ist, Personal für Projektstellen einzustellen. Außerdem ist dies weder nachhaltig noch praktikabel.</p> <p><b>Herr Koch</b> schlägt vor, aus vorhandenen Ressourcen eine Projektgruppe dafür zu bilden.</p>		

Top	Thema	Wer	Bis wann
<b>5.</b>	<b>Fragen/ Beiträge/ Anmerkungen von Gästen</b>		
	<p><b>Herr Hänsch</b> spricht sich für die Entwicklung eines integralen Taktfahrplans aus. Das Netz müsste grundsätzlich angepasst werden, insbesondere auch in Verbindung mit dem Ausbau der Bahnstrecke Stettin - Berlin.</p> <p><b>Herr Hänsch</b> erkundigt sich nach dem Entwicklungstand des Radwegekonzeptes.</p> <p><b>Herr Bretsch</b> erläutert, dass es diesbezüglich personelle Schwierigkeiten gab, es aber in Arbeit ist.</p>		
<b>6.</b>	<b>sonstiges</b>		
	<p><b>Herr Hänsch</b> spricht das Deutschlandticket an. Dieses ist derzeit noch nicht in allen öffentlichen Verkehrsmitteln nutzbar. Gerade IC und ICE-Verbindungen können damit nicht genutzt werden. <b>Frau Netzel</b> teilt mit, dass diesbezüglich der VBB angefragt wurde.</p> <p>Weiterhin informiert <b>Herr Hänsch</b> darüber, dass vom MIL ein Mobilitätsgesetz Brandenburg auf dem Weg gebracht wird. Dies beinhaltet unter anderen auch verbindliche Regelungen zu Nahverkehrsbeiräten, sowie die Entwicklung landesweiter Netze auch über die Kreisgrenzen hinaus.</p>		
<p><b>Nächster Termin der Arbeitsgruppe:</b>  <b>12.10.2023, 16:00 Uhr in Prenzlau</b></p>			



## Anwesenheit

	Name	Institution	Unterschrift
1.	Birgit Bader		
2.	Anet Hoppe		
3.	Torsten Hagenow		
4.	Harald Engler		- entschuldigt -
5.	Tobias Schween	CDU UM	
6.	Gerd Regler		
7.	Sebastian Tattenberg	SPD Fraktion UM	
8.	Achim Rensch	BLR Fraktion UM	
9.	Heike Heise-Heiland	Fraktion DIE LINKE	
10.	Annerathrin Hoppe		
11.	Karola Gundlach	Stadt Lychen	siehe unten
12.	Andreas Rutter	Amt Gerswalde	
13.	Vera Leu		- entschuldigt -
14.	Lars Boehme	Geschäftsführer UVG	
15.	Dirk Naujokat-Großpietsch		
16.	Uwe Krell	Seniorenbeauftragter	
17.	Philip Pozdorecz	Wirtschaftsförderung Schwedt	
18.	Hr. Dr. Heinrich	Hoch- und Tiefbauamt, Prenzlau 2. Beigeordneter Prenzlau	
19.	Matthias Koch		
20.	Uta Zahn		
21.	Herr Hänsch		
22.	Tyler Weidner		
23.	Moritz Année		
24.	Hr. Bretsch	I. Beigeordneter LK UM	
25.	Fr. Netzel	Sachbearbeiter ÖPNV LK UM	
26.	Fr. Bluhm	u	
27.	Fr. Redetz	SB BM LK UM	
28.	Fr. Gundlach	Stadt Lychen BGM	

bis  
17:25

	Name	Institution	Unterschrift
29.	Hindemann, Yvonne	Stadt Penzance, Hoch- u. Tiefbau	Hindemann
30.	Wermer, Sigrud	Older & Kure	Wermer**
31.	Cato, Sara	TOV-Ausschuss Lyche	S-Cato*
32.			
33.			
34.			
35.			
36.			
37.			
38.			
39.			
40.			

**Anmerkungen Matthias Koch zum Protokoll Sitzung 12.01.23**

**Herr Koch** findet es schade, dass am Beispiel der RB 63 die Verkehrswende vernachlässigt wird und stattdessen Bus gegen Zug ausgespielt wird.

*Herr Koch äußert, dass die erneute Einstellung der RB63 im Abschnitt Templin-Joachimsthal den Zielen der Verkehrswende zuwiderläuft. Jedoch wäre das einzuführende PlusBus-Konzept als Vorlaufbetrieb für eine spätere Reaktivierung der RB63 zu verstehen, und es sollte an diesem Beispiel nicht Bus gegen Zug ausgespielt werden. Nach Wiederaufnahme des SPNV im Gesamtabschnitt Templin – Eberswalde wäre die Busbedienung im Zuge der Einführung eines integrierten Bus-Schiene-Konzeptes an die dann veränderten Gegebenheiten anzupassen, um Parallelverkehre Bus/Schiene zu vermeiden.*

**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.

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.

*Herr Koch geht auf den bereits im Vorwege der Sitzung 12.01.23 verteilten Vorschlag zum Mobilitätskonzept nebst Beschlussvorschlag zum Entwurf des Nahverkehrsplanes ein (siehe Anhang zum Protokoll zur Sitzung 12.01.23). Er erläutert unter dem Hinweis vor allem auf die kritischen Anmerkungen des VBB zum NVP-Entwurf im TöB-Verfahren sowie auf das anzustrebende Modal-split-Ziel, im Umweltverbund künftig einen 60% Anteil an allen Wegen zu erreichen, das wesentliche Anliegen des Vorschlages, künftig eine angebotsorientierte Planung im ÖPNV zu verfolgen, und ein kreisweites Busnetz mit optimaler Verknüpfung der Systeme Bus/Schiene nach den Prinzipien eines Integralen Taktfahrplanes sowie unter Berücksichtigung flächendeckender Mindestbedienungsstandards und raumordnerischer Belange aufzubauen. Der noch einzuführende PlusBus-Ring sowie der im Jahr 2026 abgeschlossene Ausbau und die Einführung des Taktverkehrs auf der Stettiner Bahn erfordern ohnehin weiträumig wirksame Anpassungen im gesamten Bussystem, die in einer stufenweise Entwicklung eines kreisweiten Busnetz zu berücksichtigen wären. Der vorliegende Entwurf des NVP mit Vorgabe von Busnetzen und -takten wäre könnte als Vorstufe angesehen werden.*

*Herr Koch begründet, warum eine rein lineare Hochrechnung des finanziellen Aufwandes bei Leistungsmehrungen auf einzelnen Linien aus seiner Sicht nicht zielführend ist. Ein erarbeitetes Angebotskonzept ist insgesamt hinsichtlich seiner Kosten und der erzielbaren Erlöse (jene abgeleitet aus einer Erlösprognose bzw. aus der Prognose der zu erwartenden Fahrgastnachfrage) zu bewerten bzw. sind die dann erforderlichen Deckungsbeiträge daraus abzuleiten. Bei in sich eng verflochtenen bzw. räumlich vernetzten Angebotskonzepten können ein effektiver Ressourceneinsatz und eine optimalen Fahrplanverknüpfung – wie bei einem Integralen Taktfahrplan - bewirken, dass die Kosten nicht linear, sondern unterproportional steigen.*