

Landkreis Uckermark

Amt für Finanzen und
Beteiligungsmanagement

Nahverkehrsplan des Landkreises Uckermark

Stand: September 2014

Inhaltsverzeichnis

0	RECHTSRAHMEN, AUFSTELLUNGSPFLICHT UND INHALT DES KOMMUNALEN NAHVERKEHRSPLANES.....	6
1	STRUKTURELLE UND VERKEHRLICHE RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN ÖPNV.....	8
1.1	Zielvorgaben des Landes Brandenburg.....	8
1.2	Lage und Raumstruktur	9
1.3	Einwohner, Siedlungs- und Gemeindestruktur	9
1.4	Infrastruktur Straße – Bestand und Ausbauplanungen.....	11
1.5	Schüler und Schulstandorte	13
1.6	Pendler, Motorisierungsgrad und Modal Split.....	15
1.7	Wirtschaftsstandorte, Erwerbstätige, Arbeitslose, ALG II-Empfänger	16
1.8	Gesundheit/ medizinische Versorgung	18
1.9	Touristische Schwerpunkte	18
2	ANGEBOTS- UND MAßNAHMENPLAN	20
2.1	Ziele der Verkehrspolitik und finanzieller Handlungsrahmen des Landkreises Uckermark bei der Gestaltung des üÖPNV als Aufgabenträger	20
2.2	Quantitative Mindestbedienungsstandards im üÖPNV.....	22
2.2.1	Vorwort – Einleitung - Präambel	22
2.2.2	Quantitative Aussagen	23
2.2.2.1	Schülerbeförderung.....	23
2.2.2.2	Berufspendler und Touristen.....	24
2.2.2.3	Regionalverkehr	24
2.2.2.4	Bedienquantität - Stadtverkehre.....	28
2.2.2.5	Bedarfsverkehr.....	29
2.2.3	Verbindlichkeit der Festlegungen.....	30
2.3	Entwicklung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV-Angebot)	31
2.4	Systemverknüpfungen.....	35
2.4.1	Verknüpfung innerhalb des ÖPNV	35
2.4.1.1	Verknüpfung SPNV – SPNV	35
2.4.1.2	Verknüpfung SPNV – üÖPNV	35
2.4.1.3	Verknüpfung Busverkehr – Busverkehr.....	36
2.4.1.4	Intermodale Vernetzung.....	37
2.5	Qualität der Leistungserstellung im üÖPNV	37
2.5.1	Pünktlichkeit und Anschlusssicherung	38

2.5.2 Haltestellen	38
2.5.3 Fahrzeuge – Beförderungskomfort und Ausstattung	40
2.5.4 Barrierefreiheit.....	40
2.5.5 Sicherheit.....	42
2.5.6 Sauberkeit.....	42
2.5.7 Kundenservice, Fahrgastinformation und Vertrieb.....	42
2.5.8 Personal	43
2.6 Qualitätsmanagement.....	44
2.7 Störungsmanagement.....	44
3 ORGANISATION, VERKEHRSVERTRAG UND CONTROLLING	45
3.1 Organisationsübersicht des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs (üÖPNV).....	45
3.1.1 Aufgabenverteilung der Leistungsdurchführung.....	46
3.1.1.1 Zuständigkeit und Aufgabenzuordnung des Aufgabenträgers:.....	46
3.1.1.2 Zuständigkeit und Aufgabenzuordnung der Leistungsdurchführung.....	47
3.1.1.3 Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH.....	49
3.2 Leistungsvergabe, Verkehrsvertrag und Controlling der Leistungsdurch- führung.....	50
3.2.1 Vergabeverfahren und Linienbündelung	50
3.2.2 Verkehrsvertrag und Controlling der Leistungsdurchführung	50
3.3 Marketing und Kundeninformation.....	51
4 FINANZIERUNG DES ÜÖPNV UND INVESTITIONSBEDARF	53
4.1 Finanzierungsbedarf	53
4.2 Finanzierung der Leistungserbringung.....	53
4.2.1 Landeszuweisungen	54
4.2.2 gesetzliche Ausgleichszahlung nach § 148 SGB IX.....	55
4.2.3 Zuschuss des Aufgabenträgers und Dritter	55
4.2.4 Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen.....	56
4.2.5 sonstige Erträge der Leistungserbringer.....	58
4.3 Grundsätze der investiven Verwendung von Haushaltsmitteln in Verfügung des Aufgabenträgers.....	58

Abbildungsverzeichnis:

ABBILDUNG 1: TRANSNATIONALE VERKEHRSKORRIDORE LAUT LEP	8
ABBILDUNG 2: ÜBERSICHT DER ÄMTER UND GEMEINDEN	10
ABBILDUNG 3: BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG UCKERMARK	11
ABBILDUNG 4: VERKEHRSNETZ UCKERMARK	12
ABBILDUNG 5: TEILNEHMER SCHÜLERBEFÖRDERUNG	13
ABBILDUNG 6: SCHULSTANDORTE DER UCKERMARK	14
ABBILDUNG 7: SCHULSTANDORTE UCKERMARK	15
ABBILDUNG 8: BRANCHENSCHWERPUNKTE DER UCKERMARK	17
ABBILDUNG 9: BESCHÄFTIGUNGSDICHTE	16
ABBILDUNG 10: VERKEHRSACHSEN DER KATEGORIE A	25
ABBILDUNG 11: VERKEHRSACHSEN DER KATEGORIE A UND B	27
ABBILDUNG 12: ÜBERSICHT DES SCHIENENPERSONENNAHVERKEHRS IM LANDKREIS UCKERMARK	32
ABBILDUNG 13: ORGANISATION DES ÜÖPNV	45
ABBILDUNG 14: ORGANISATIONSSCHEMA DES ÜÖPNV IM LANDKREIS UCKERMARK	48
ABBILDUNG 15: ZUWEISUNG UND VERWENDUNG DER LANDESMITTEL FÜR DEN ÜÖPNV	54
ABBILDUNG 16: VBB-TARIFWABENKARTE MIT STAND 01.08.2013	57

Tabellenverzeichnis:

TABELLE 1: KLEINRÄUMIGE BEVÖLKERUNGSSCHÄTZUNG	11
TABELLE 2: SCHÜLERZAHLENENTWICKLUNG IN DER UCKERMARK	14
TABELLE 3: ZAHLEN - TOURISMUS	19
TABELLE 4: BEDIENHÄUFIGKEIT VON SIEDLUNGSEINHEITEN	28
TABELLE 5: VERKEHRSZEITEN FÜR ANGERMÜNDE, PRENZLAU, SCHWEDT/ODER UND TEMPLIN	29
TABELLE 6: ANZUSTREBENDE BEDIENSTANDARDS DER STADTVERKEHRE	29
TABELLE 7: ÜBERSICHT DER SPNV-LINIEN IM LANDKREIS UCKERMARK	34
TABELLE 8: HALTESTELLENAUSRÜSTUNG	39

Abkürzungsverzeichnis

Azubi	Auszubildender
B+R	Bike & Ride
BbgSchulG	Brandenburgisches Schulgesetz
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
EAV	Einnahmearbeitungsverfahren
EC	EuroCity
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle (EEV) ist ein europäischer Abgasstandard für Busse und Lkw
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EUR	Euro
FGI	Fahrgastinformation
HVZ	Hauptverkehrszeiten
IC	InterCity
LBV	Landesamt für Bauen und Verkehr Brandenburg
LEP B-B	Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg
MIV	motorisierter Individualverkehr
NEB	Niederbarnimer Eisenbahn Betriebsgesellschaft mbH
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeiten
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVFFV BB	Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg
ÖPNVG BB	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
ÖV	öffentlicher Verkehr
P+R	Park & Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RBL	rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
SGB IX	Sozialgesetzbuch (SGB) Neuntes Buch (IX) - Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SVZ	Schwachverkehrszeiten
üÖPNV	übriger öffentlicher Personennahverkehr
UVG	Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH
VBB GmbH	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VO	Verordnung
VVBV	Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

0 Rechtsrahmen, Aufstellungspflicht und Inhalt des kommunalen Nahverkehrsplanes

Rechtsrahmen

Den rechtlichen Ausgangspunkt des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) stellt das Regionalisierungsgesetz (RegG) der Bundesrepublik Deutschland vom 27. Dezember 1993 dar.

Nach § 1 Abs. 1 RegG ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Wer diese Aufgabe wahrzunehmen hat, wird durch Landesrecht bestimmt.

Als ÖPNV wird in Deutschland in Anlehnung an das RegG der Personenverkehr als Teil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) im Rahmen der Grundversorgung auf Straße, Schiene und Wasser im Nahbereich bezeichnet. Der Begriff ÖPNV in der Legaldefinition des RegG wird jeweils vom Fernverkehr, Güterverkehr und Individualverkehr abgegrenzt.

ÖPNV ist somit in Abgrenzung zum Fernverkehr, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt. In Abgrenzung zum Güterverkehr werden im ÖPNV Personen befördert und in Abgrenzung zum Individualverkehr muss der ÖPNV allgemein zugänglich sein.

Der ÖPNV wird gemäß § 1 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG) unterteilt in den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nach § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahnverkehrs und den übrigen ÖPNV (üÖPNV) nach § 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG).

Die landesrechtlichen Vorgaben des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg (ÖPNVG BB) definieren als Aufgabenträger für den SPNV sowie für definierte landesbedeutsame Verkehrslinien anderer Verkehrsträger das Land Brandenburg, soweit nicht Teile dieser Zuständigkeit auf Antrag auf Landkreise und kreisfreie Städte übertragen werden. Die Landkreise und kreisfreien Städte des Landes Brandenburg sind nach ÖPNVG BB Aufgabenträger für den üÖPNV und nach Brandenburgischem Schulgesetz (BbgSchulG) Träger der Schülerbeförderung für die in ihrem Gebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler. Der üÖPNV einschliesslich des Schülerverkehrs ist gemäß § 3 Abs. 3 ÖPNVG als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Aufgabenträger definiert.

Aufstellungspflicht

Nach § 7 ÖPNVG hat das Land Brandenburg zunächst in 2007 und dann alle 5 Jahre einen Landesnahverkehrsplan für den SPNV und landesbedeutsame Linien anderer Verkehrsträger des ÖPNV aufzustellen. Eine derartige gesetzliche Verpflichtung für die zuständigen Aufgabenträger des üÖPNV, also für die Landkreise und kreisfreien Städte, besteht nicht. Gemäß § 8 ÖPNVG können jedoch kommunale Nahverkehrspläne aufgestellt werden. Wenn dies erfolgen soll, sind die Vorgaben gemäß § 7 Absatz 3 Nr. 1 und 2 sowie die der Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung zu berücksichtigen. Zudem sollen kommunale Nahverkehrspläne möglichst die Angaben gemäß § 7 Absatz 4 Nr. 1 bis 5 ÖPNVG enthalten.

Inhalt

Somit sollen nach § 7 Absatz 3 ÖPNVG bei der Erstellung kommunaler Nahverkehrspläne berücksichtigt werden:

1. die Erfordernisse der Raumordnung und der Bauleitplanung,
2. die Ziele und Grundsätze nach § 2 ÖPNVG sowie die besondere Bedeutung einer verkehrsgerechten Zuordnung und Anbindung der Schulen im Sinne von § 2 Abs. 3 ÖPNVG.

und

Somit sollen nach § 7 Absatz 4 ÖPNVG kommunale Nahverkehrspläne mindestens Angaben enthalten über:

1. den Bestand und die Vorstellungen des Aufgabenträgers zur zukünftigen Entwicklung der Netz- und Linienentwicklung,
2. den Bestand und die zu erwartende Entwicklung des Fahrgastaufkommens,
3. die Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots, insbesondere über
 - a. die angestrebten Angebotsveränderungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht,
 - b. die öffentliche Sicherheit der Fahrgäste,
 - c. die Qualität von Fahrzeugen und baulichen Anlagen,
4. den Investitionsbedarf und die Entwicklung der Betriebskosten und
5. das Finanzierungskonzept.

Darüber hinaus sind bei der Erstellung von kommunalen Nahverkehrsplänen Grundsätze einzuhalten, die in § 8 Absatz 3 PBefG vorgegeben sind.

Der Nahverkehrsplan soll vorhandene Verkehrsstrukturen berücksichtigen, ist unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen aufzustellen und darf nicht zu Ungleichbehandlungen dieser führen. Es ist zunehmende Barrierefreiheit des ÖPNV-Angebotes anzustreben.

1 Strukturelle und verkehrliche Rahmenbedingungen für den ÖPNV

1.1 Zielvorgaben des Landes Brandenburg

Zur räumlichen Ordnung der Daseinsvorsorge wird im LEP B-B ein flächendeckendes System Zentraler Orte mit 3 Stufen festgelegt. Es erfolgt eine Differenzierung nach Metropole, Oberzentren und Mittelzentren. Diese zentralen Orte erschließen ein räumlich gebündeltes Angebot von öffentlichen und privaten Einrichtungen der Versorgung, der Bildung und Kultur, der sozialen und gesundheitlichen Betreuung, des Sports und der Freizeitgestaltung. Sie sind als zentrale Orte zu stärken und verkehrlich zu erschließen. Insbesondere sollen zentrale Orte auch als Ziel- und Verknüpfungspunkte des öffentlichen Personennahverkehrs dienen. Für den Landkreis Uckermark ist insbesondere die Festlegung der Mittelzentren von hoher Bedeutung. Ein Oberzentrum befindet sich nicht im Einzugsbereich des ÖPNV. Das nächstgelegene Oberzentrum/Metropole ist die Bundeshauptstadt Berlin.

Mittelzentren im Landkreis Uckermark sind Schwedt/Oder, Prenzlau und Templin. Zusätzlich erfüllt Angermünde Teilfunktionen eines Mittelzentrums.

Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung

Zur Sicherung der übergeordneten Erreichbarkeit der Metropolregion und der Zentralen Orte werden im LEP B-B transnationale Verkehrskorridore sowie ein Basisnetz großräumiger und überregionaler Verkehrsverbindungen verankert. Über diese in der Abbildung festgelegten transnationalen Verkehrskorridore ist die großräumige Vernetzung der Hauptstadtregion innerhalb Europas zu sichern und zu entwickeln.



Abbildung 1: transnationale Verkehrskorridore laut LEP

Der Landkreis Uckermark ist Bestandteil des Korridors Berlin – Stettin (Baltischer Raum). Weiter sollen großräumige und überregionale Verkehrsverbindungen zwischen den zentralen Orten vorrangig gesichert und nachfragegerecht entwickelt werden.

Der LEP B-B formuliert weiter, dass die Erreichbarkeit der Metropole aus den Oberzentren oder eines Oberzentrums aus den Mittelzentren und benachbarten Oberzentren im Individualverkehr und mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb von **90 Minuten sowie die Erreichbarkeit zwischen benachbarten Mittelzentren innerhalb von 60 Minuten** gesichert werden soll.

Die Festlegungen des LEP B-B sind von nachgeordneten Ebenen der räumlichen Planung und von Fachplanungen bei allen raumbedeutsamen Planungen, Vorhaben und sonstigen Maßnahmen, durch die Raum in Anspruch genommen oder die räumliche Entwicklung eines Gebietes beeinflusst werden, zu beachten (Ziele der Raumordnung) bzw. zu berücksichtigen (Grundsätze der Raumordnung). Damit bilden die Vorgaben – insbesondere zu den Verkehrskorridoren – verbindliche Standards für den Nahverkehrsplan.

1.2 Lage und Raumstruktur

Der Landkreis Uckermark (UM) ist ein ländlich geprägter, im äußersten Nordosten des Landes Brandenburg gelegener Kreis, dessen nördliche Kreisgrenze zugleich Landesgrenze zu Mecklenburg-Vorpommern und die Oder im Osten Grenzfluss zu Polen ist. Im Süden grenzt die Uckermark an den Landkreis Barnim. Die westliche und nordwestliche Begrenzung bildet der Landkreis Oberhavel. Die Uckermark ist der flächengrößte Landkreis in Brandenburg und nach der Kreisgebietsreform in Mecklenburg-Vorpommern der sechstgrößte Kreis Deutschlands.

Die Metropole Berlin befindet sich in 80 km Entfernung und die polnische Metropole Stettin ist nur 30 km von der Landesgrenze entfernt.

Die Landschaft der Uckermark ist geprägt von Dörfern und Städten umgeben von Wäldern, Wiesen, Feldern und Wasser.

Der Landkreis ist mit einer landwirtschaftlichen Nutzfläche von 192.000 ha (das entspricht einem Anteil von 63% der gesamten Kreisfläche) der größte Landwirtschaftskreis in Brandenburg.

1.3 Einwohner, Siedlungs- und Gemeindestruktur

Der Landkreis umfasst die 8 amtsfreien Gemeinden Schwedt/Oder, Prenzlau, Templin, Angermünde, Lychen, Uckerland, Nordwestuckermark, Boitzenburger Land sowie die 26 amtsangehörigen Gemeinden der Ämter Brüssow, Gartz (Oder), Gerswalde, Gramzow und Oder-Welse. Mit einer Bevölkerung von 122.045 Einwohnern (Stand Zensus 30.06.2013), woraus sich eine Bevölkerungsdichte von rund 40 EW/km² ergibt, ist die Uckermark relativ dünn besiedelt.

Kreisstadt ist Prenzlau mit ca. 19.000 Einwohnern. Ein bedeutender industrieller Kern sowie größte Stadt und wirtschaftliches Zentrum ist Schwedt/Oder mit ca. 31.000 Einwohner.



Abbildung 2: Übersicht der Ämter und Gemeinden

Mit 122.045 Einwohnern liegt der Landkreis im Juni 2013 von der Einwohnerzahl her im Mittelfeld aller Brandenburger Landkreise. Die Verteilung der Einwohner verdeutlicht die zerstreute ländliche Siedlungsstruktur, denn ein Viertel der Kreisbewohner lebt allein in Schwedt/Oder bzw. zwei Drittel in den vier Städten mit mehr als 10.000 EW (Angermünde, Prenzlau, Schwedt/Oder und Templin). In den „kleineren“ Gemeinden unter 1.000 EW wohnen sogar weniger als ein Zehntel der Einwohner der Uckermark.

Wie alle peripheren Kreise verlor auch die Uckermark seit 1990 über ein Viertel seiner Bevölkerung. Ursache ist neben dem Geburtendefizit die Abwanderung, insbesondere Erwerbsfähiger, in strukturstärkere Regionen. Anhaltende Strukturdefizite mit extrem hoher Arbeitslosigkeit sind ein Grund dafür, weshalb von 1991 - 2011 im Saldo über ein Sechstel der Menschen aus der Uckermark fortzog.

Im Landkreis ist ein stetiger Bevölkerungsrückgang zu verzeichnen. Dieser wird sich nach Aussage der gemeinsamen Bevölkerungsprognose des Landes Brandenburg (erstellt durch das Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) und das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg) auch in den nächsten Jahren weiter fortsetzen.

Insbesondere ab dem Jahr 2012, wenn die geburtenschwachen Jahrgänge ins fertile Alter kommen, ist mit einem verstärkten Bevölkerungsrückgang, der sich bis zum Jahr 2030 weiter fortsetzt, zu rechnen. Zwischen 2009 und der Prognose des Landes für das Jahr 2030 wird die Zahl der Bevölkerung im Landkreis Uckermark voraussichtlich um insgesamt 26,1 % zurück gehen. Am stärksten betroffen werden die Gemeinden Boitzenburger Land, Lychen, Uckerland, Gerswalde sowie die Stadt Schwedt/Oder sein. Im Zeitraum zwischen 2010 und 2020, dem Planungszeitraum der Dritten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes, wird die Gesamtbevölkerung des Landkreises um ca. 13,2 % abnehmen.

Amt / Gemeinde	2010	2015	2020	2030	Entw. 2030 zu 2010	
Angermünde (amtsfrei)	14.360	13.828	13.217	11.792	-2.568	-17,9 %
Boitzenburger Land (amtsfrei)	3.668	3.295	3.006	2.592	-1.076	-29,3 %
Lychen (amtsfrei)	3.527	3.269	3.033	2.651	-876	-24,8 %
Nordwestuckermark (amtsfrei)	4.762	4.450	4.177	3.723	-1.039	-21,8 %
Prenzlau (amtsfrei)	20.078	19.524	18.825	17.003	-3.075	-15,3 %
Schwedt/Oder (amtsfrei)	34.035	31.517	29.200	25.322	-8.713	-25,6 %
Templin (amtsfrei)	16.455	15.912	15.273	13.757	-2.698	-16,4 %
Uckerland (amtsfrei)	3.014	2.841	2.689	2.426	-588	-19,5 %
Brüssow (Uckermark)	4.721	4.366	4.051	3.588	-1.133	-24,0 %
Gartz (Oder)	7.057	6.913	6.699	6.124	-933	-13,2 %
Gerswalde	4.943	4.487	4.160	3.570	-1.373	-27,8 %
Gramzow	7.387	6.949	6.589	5.873	-1.514	-20,5 %
Oder-Welse	5.731	5.491	5.280	4.801	-930	-16,2 %
Landkreis Uckermark	129.738	122.840	116.197	103.223	-26.515	-20,4 %

Quelle: Kleinräumige Bevölkerungsvorausschätzung LBV, Dez. Raumbeobachtung, Gebietsstand 31.12.2010

Tabelle 1: kleinräumige Bevölkerungsschätzung

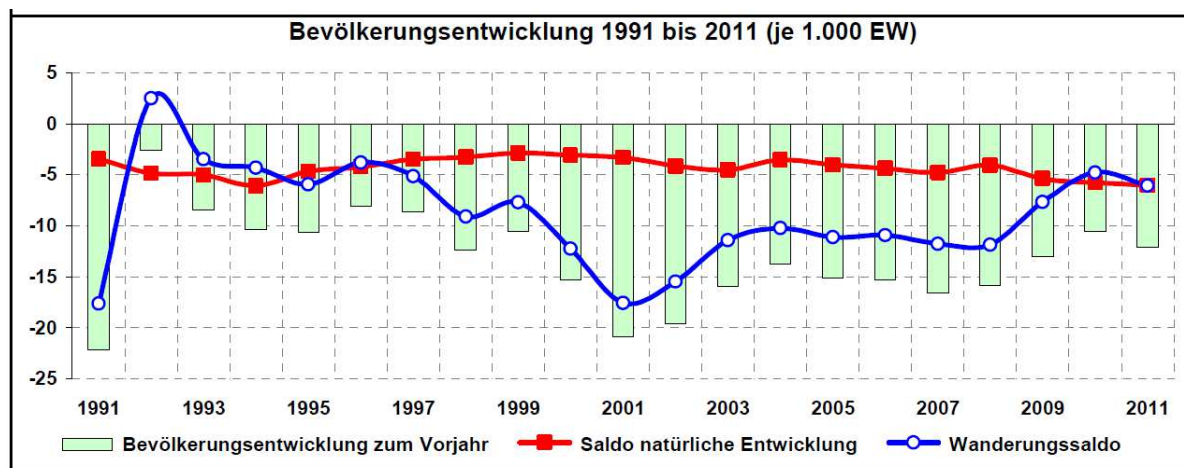


Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung Uckermark

1.4 Infrastruktur Straße – Bestand und Ausbauplanungen

Das klassifizierte Straßennetz der Uckermark hat eine Gesamtlänge von mehr als 1.200 km. Mit einer entsprechenden Netzdichte von 39 km/100 km² weist die Uckermark eine der niedrigsten Dichten aller Landkreise auf.

Durch den Landkreis führt die Bundesautobahn (BAB) 11 sowie die im Jahr 2001 bis zum Kreuz Uckermark fertig gestellte BAB 20, mit deren Bau vor allem für die Städte

Schwedt/Oder und Prenzlau weitere wirtschaftliche Impulse aus dem Ostseeraum verbunden sind.

Infolge des Ausbaus des Bundesstraßennetzes verfügen inzwischen alle verkehrsrelevanten Orte im Landkreis über eine überregionale gut ausgebaute Verkehrsanbindung. So ist Angermünde durch die Bundesstraße (B) 2 mit der Stadt Schwedt/Oder verbunden und durch die B 198 an die BAB 11 angeschlossen. Gleiches gilt für die Stadt Schwedt/Oder, welche zusätzlich durch die B 166 mit dem Autobahnkreuz Uckermark zur BAB 11 und BAB 20 verknüpft ist. Außerdem ist nördlich des Stadtgebietes von Schwedt/Oder ein weiterer straßenseitiger Übergang über den Flussverlauf der Oder an das polnische Fernstraßennetz geplant. Die B 109 verbindet zudem die Mittelzentren Templin und Prenzlau miteinander. Außerdem ist Prenzlau über die B 198 im Süden mit der BAB 11 verbunden und durch die Landstraßen 25 und 26 mit weiteren zwei Autobahnanschlussstellen an die BAB 20 angebunden. Nach einer Studie der TU Berlin aus dem Jahr 2006 bezüglich der Erreichbarkeit der Mittelzentren im Landkreis über die Straße ist festzuhalten, dass: „Mindestens einer der vier zentralen Orte (Angermünde, Prenzlau, Schwedt/Oder, Templin) in weniger als 45 Minuten erreicht wird. Für viele Ortschaften der Uckermark ist sogar die Mindestforderung von 30 Minuten erfüllt.“

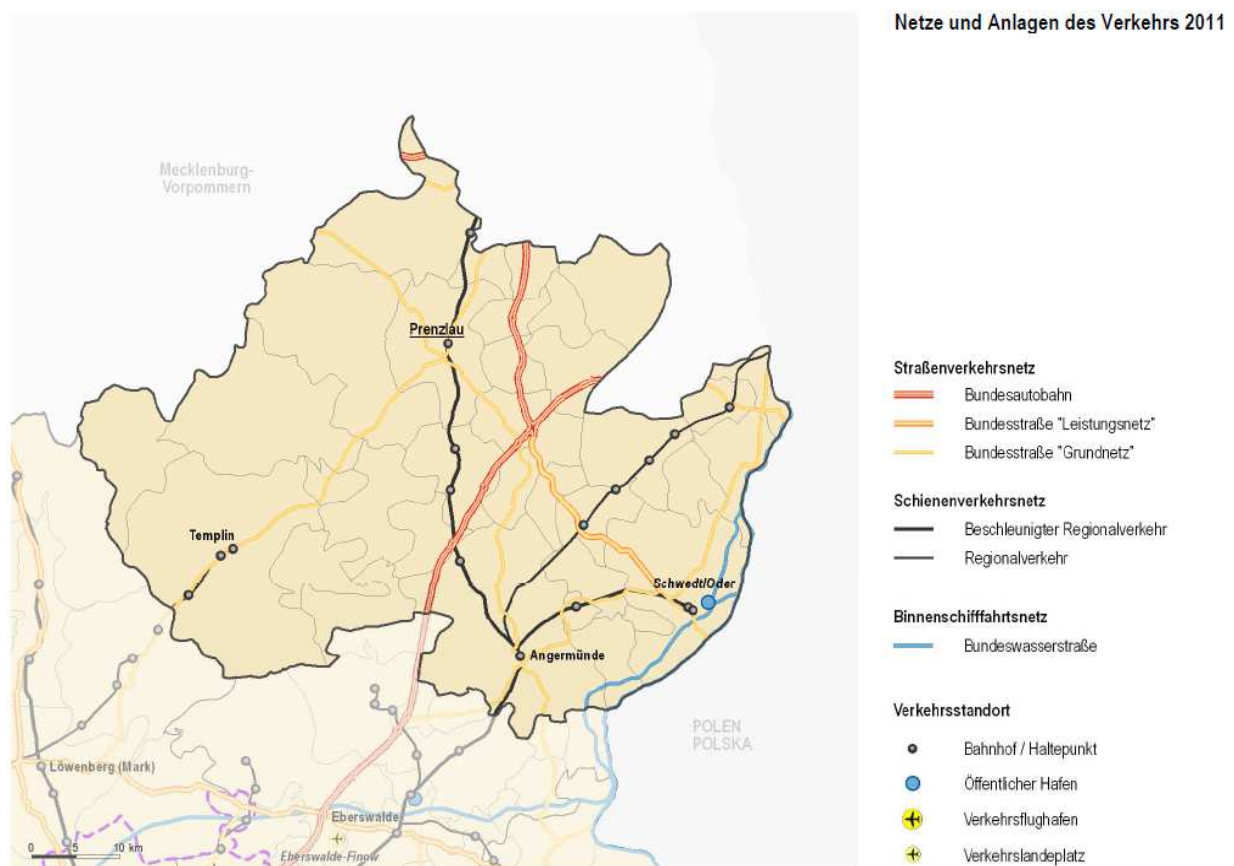


Abbildung 4: Verkehrsnetz Uckermark

1.5 Schüler und Schulstandorte

Nachdem im Zeitraum vom Schuljahr 1996/97 bis zum Schuljahr 2011/12 18 Grundschulen, 6 Gesamtschulen, 4 Oberschulen, 2 Gymnasien und 1 Allgemeine Förderschule auf Grund sinkender Schülerzahlen aufgelöst wurden und Prognosen des zukünftigen Schüleraufkommens in aktueller Form vorliegen, wurde im Jahr 2012 die Dritte Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung durch das Liegenschafts- und Schulverwaltungsamt des Landkreises fertig gestellt.

Die Analysen und Vorgaben im Schulentwicklungsplan sowie die Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Uckermark sind für den ÖPNV bindende Planungsgrundlage.

Im Jahr 2012 gab es entgegen dem Trend der Vorjahre wenige Veränderungen struktureller und organisatorischer Art in der Schullandschaft des Landkreises. Zum Einen stabilisieren sich die Schülerzahlen zum Anderen ist dies Ausdruck dafür, dass die notwendigen Anpassungen im Schulangebot weitestgehend abgeschlossen sind. Für den Zeitraum der Schulentwicklungsplanung bis 2017 sind die Schulstandorte als gesichert zu betrachten.

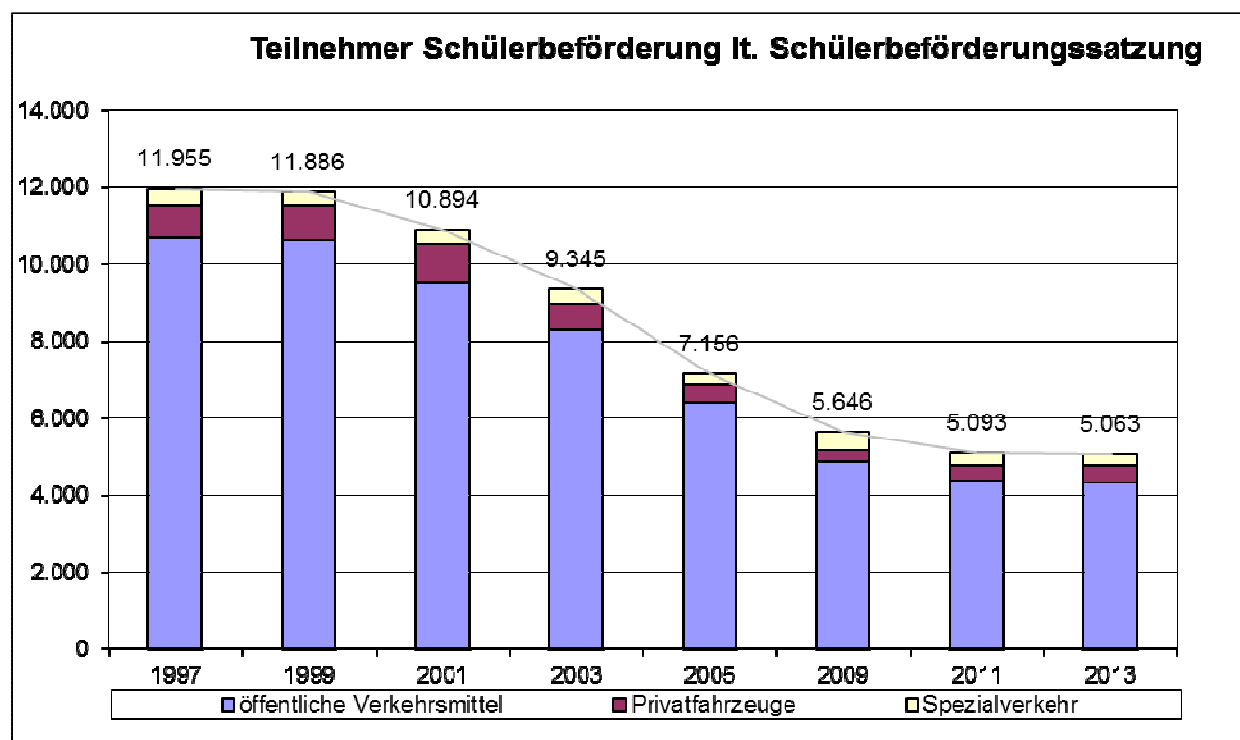
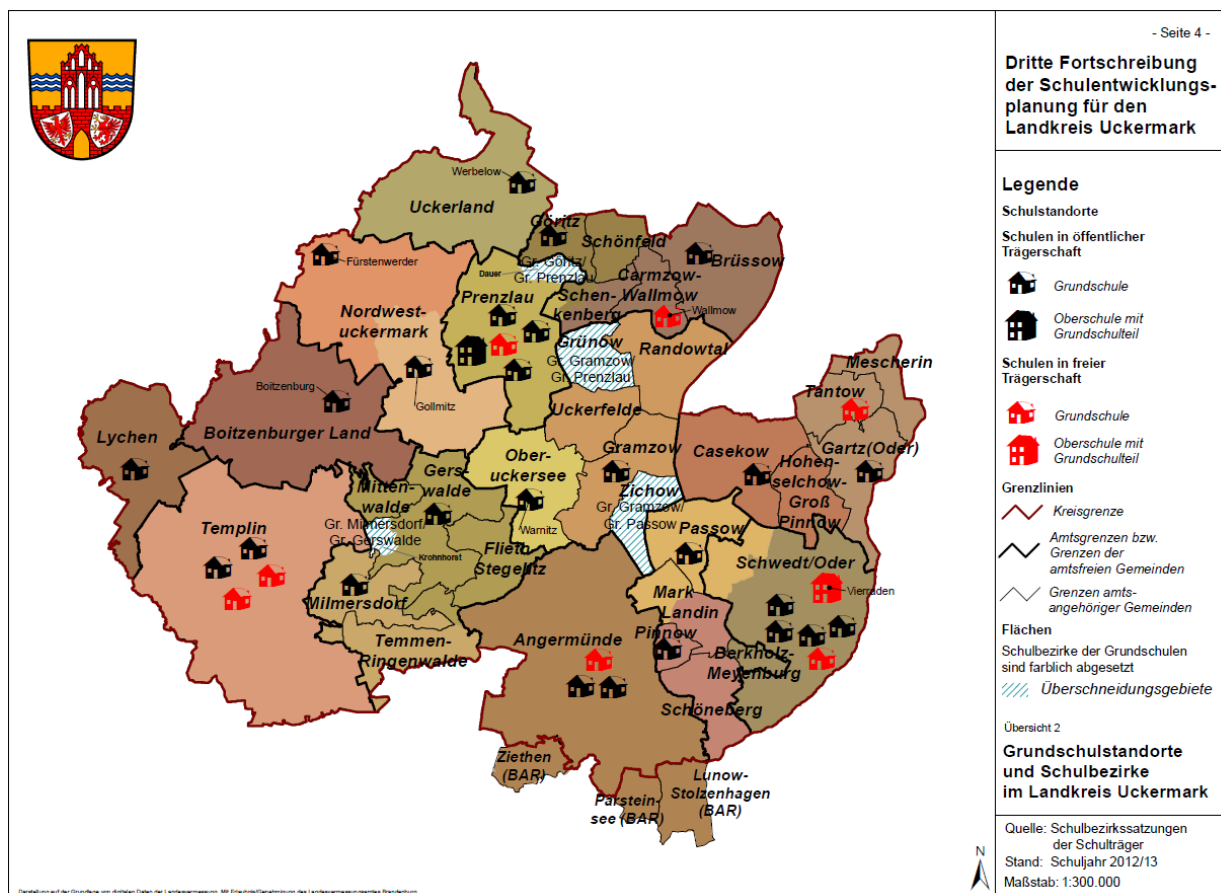


Abbildung 5: Teilnehmer Schülerbeförderung

Für die zukünftige Gestaltung der Schülerbeförderung bedeutet dies eine gewisse Kontinuität des ÖPNV und Planungssicherheit für das ausführende Verkehrsunternehmen. Im Schuljahr veränderte Beförderungsströme sind dennoch durch das Verkehrsunternehmen in seiner Fahrplanung sowie bei der Taktung zu berücksichtigen. Es sind alle Maßnahmen im Sinne einer effizienten Auslastung auszureizen, um die für die morgendliche Spitzenlastzeit erforderlichen Kapazitäten so gering wie möglich zu halten. Dazu zählen insbesondere die Einflussnahme auf die Schulanfangszeiten und die Einbeziehung von Subunternehmen.

Schulform	Schülerzahlenentwicklung				Entwicklg. Schülerzahlen 1. Kl.			
	1995/96	2010/11	2011/12	2012/13	1995/96	2010/11	2011/12	2012/13
Grundschulen	11.652	5.810	5.677	5.596	2.247	1.014	948	950
Gesamt- u. Ober- schulen	9.783	2.359	2.481	2.605	--	--	--	--
Gymnasien	4.116	2.111	2.148	2.033	--	--	--	--
Förderschulen	1.410	689	677	673	55	11	9	12
Oberstufenzentrum UM	3.760	1.639	1.405	1.327	--	--	--	--
Ber.schule ABW	--	227	163	99	--	--	--	--
Ber.schule UBV	--	112	113	56	--	--	--	--
gesamt:	30.721	12.947	12.664	12.389	2.302	1.025	957	962
Prognose lt. SEP langfristig gesamt: ca. 10.500					ca. 800			

Die Schulstandorte im Landkreis Uckermark sind in folgenden Karten dargestellt:



Erstellt von Kreisverwaltung Uckermark
KT-Beschluss Nr.

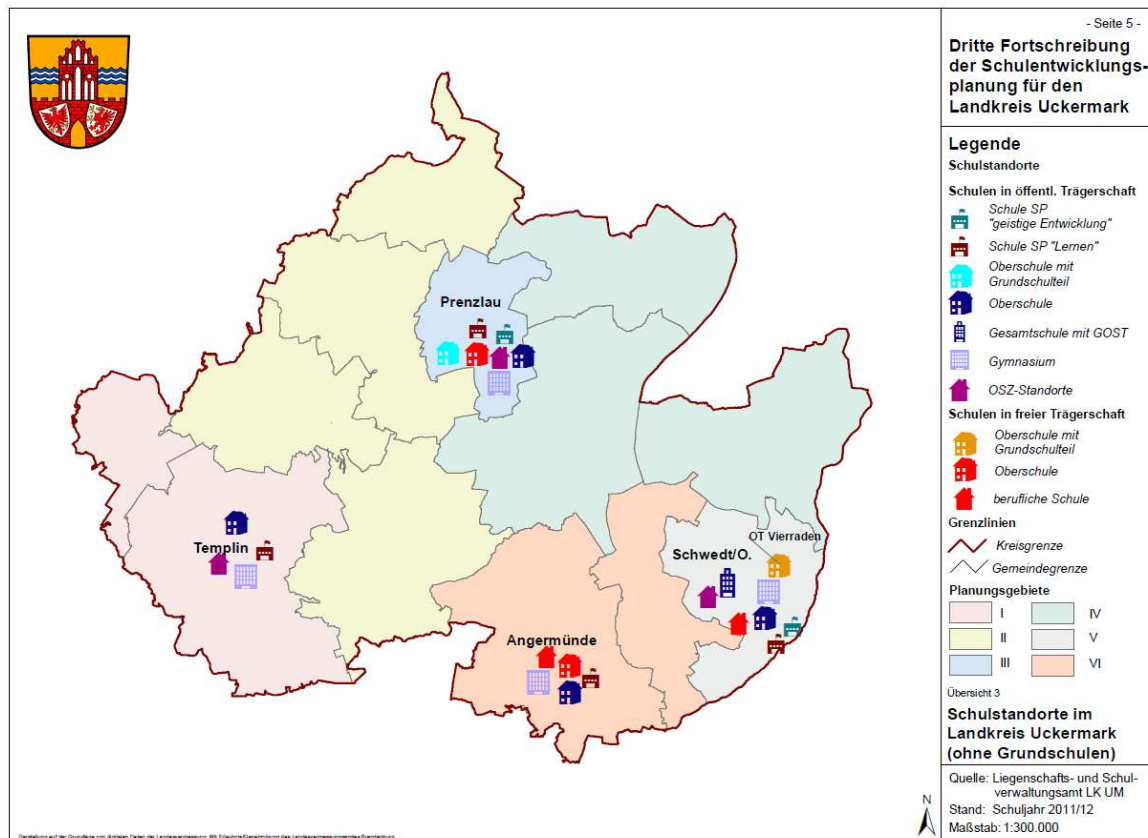


Abbildung 7: Schulstandorte Uckermark

Großen Wert legt der Landkreis Uckermark darüber hinaus auf die Erhaltung und weitere Verbesserung der Mobilität der Jugend im ländlichen Raum, da die Akzeptanz und Annahme von ÖPNV-Angeboten durch Jugendliche prägend ist für das gesamte künftige Nutzerverhalten.

Über die Pflicht zur Schülerbeförderung hinaus erkennt der Landkreis Uckermark daher das Potenzial des „Heranführens“ der Jugend an das Mobilitätsangebot.

1.6 Pendler, Motorisierungsgrad und Modal Split

Auf Grund der großen Entfernungen zu wirtschaftlich starken Zentren wie Berlin, Neubrandenburg und Stettin zählt die Uckermark zu den Landkreisen mit den geringsten Pendlerbewegungen in Brandenburg.

Für knapp die Hälfte der Beschäftigten ist der Wohn- auch Arbeitsort. Ein Großteil der Auspendler arbeitet im Nachbarkreis Barnim und in Berlin. Weiterhin wird ins Nachbarbundesland Mecklenburg-Vorpommern gependelt. Hier in den Altkreis Uecker-Randow und nach Neubrandenburg.

Aus Berlin und dem Landkreis Barnim, sowie aus den Altkreisen Mecklenburg Vorpommerns (Mecklenburg-Strelitz und Uecker-Randow) haben etwa 2.500 sozialversicherte Beschäftigte ihren Arbeitsort in der Uckermark.

Der relativ hohe Motorisierungsgrad im Landkreis bewirkt einen negativen Einfluss auf den ÖPNV. Um dem entgegen zu wirken sollen insbesondere im Berufsverkehr die Pendelbewegungen zu den vier wirtschaftlichen Zentren im Landkreis Uckermark (Schwedt/Oder, Prenzlau, Angermünde, Templin) ausgerichtet werden.

Die durchschnittliche PKW-Dichte pro 1.000 Einwohner liegt im Landkreis Uckermark bei 578,2 Fahrzeugen, was einem Durchschnittswert von 1,7 entspricht. Somit verfügt statistisch gesehen ca. jeder 2. Einwohner über einen PKW. Generell liegt der bundesdeutsche Durchschnitt bei 541 PKW pro 1.000 Einwohner.

1.7 Wirtschaftsstandorte, Erwerbstätige, Arbeitslose, ALG II-Empfänger

Die Wirtschaftsstruktur im Landkreis Uckermark ist neben der Rohöl verarbeitenden Industrie, der Papier- und Holzindustrie sowie dem metallverarbeitenden Gewerbe und den Firmen der erneuerbaren Energien durch kleine und Kleinstbetriebe gekennzeichnet. Chemie- und Papierindustrie prägen beispielsweise das Image der Stadt Schwedt/Oder und sind zugleich die Branchen mit den meisten Arbeitsplätzen. Am Standort Prenzlau konzentriert sich der Bereich Armaturen-, Stahl- und Maschinenbau. Der Bereich Handwerk und Gewerbe ist in der Uckermark zum überwiegenden Teil in den Mittel- und Kleinzentren gebündelt.

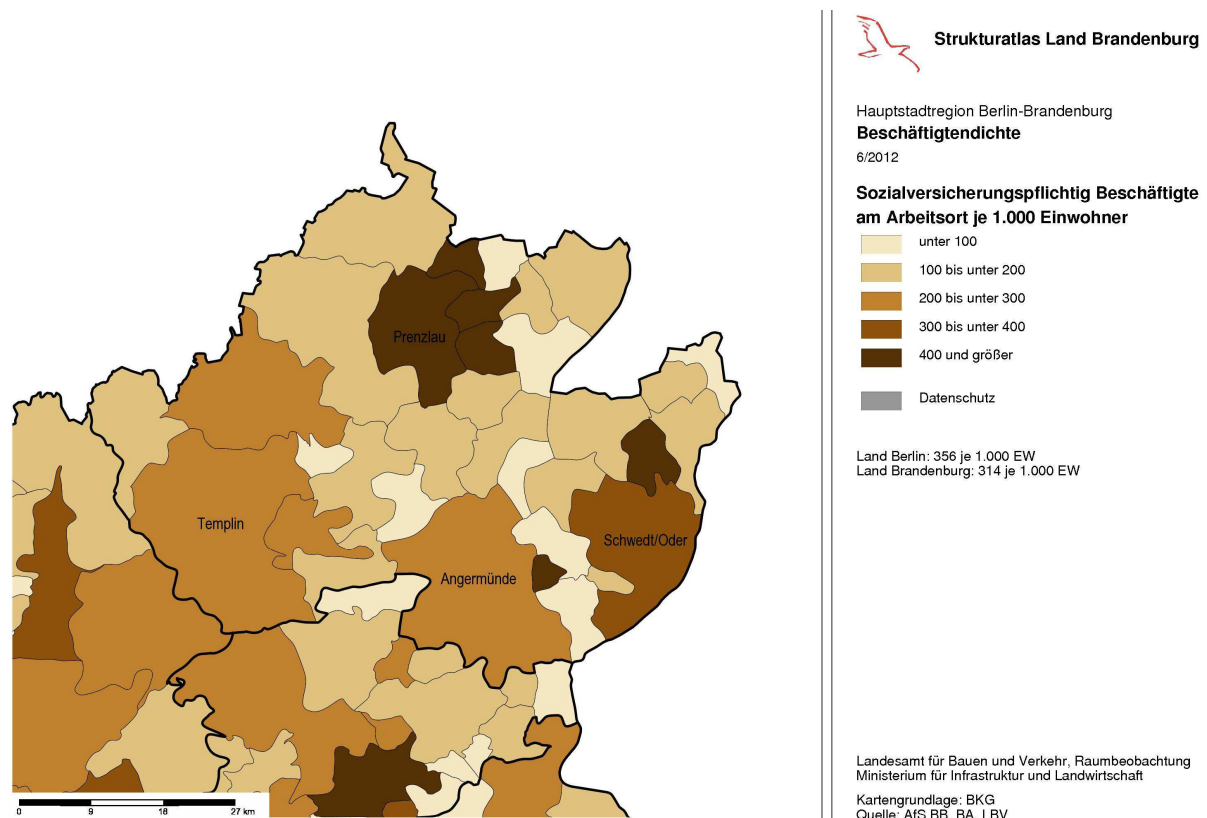


Abbildung 8: Beschäftigungsdichte

Als peripherer und strukturschwacher Landkreis ist die Uckermark besonders stark von Arbeitslosigkeit betroffen. Mit einer Arbeitslosenquote von 14,7 % (Basis der abhängig zivilen Erwerbspersonen) weist der Landkreis im August 2014 mit einer der höchsten Quote aller Kreise Brandenburgs auf.



Abbildung 9: Branchenschwerpunkte der Uckermark

Für den ÖPNV kann festgehalten werden, dass eine Konzentration im Berufsverkehr auf die 4 Zentren Schwedt/Oder, Prenzlau, Angermünde und Prenzlau erforderlich ist. Anderweitige arbeitsplatzintensive Standorte sind derzeit nicht zu erwarten. Die bestehenden Fahrscheintarifangebote für Firmen sollten kontinuierlich weiterentwickelt werden. Aufgrund der teilweise guten verkehrstechnischen Anbindung des Umlandes zu den Mittelzentren sind die Mobilitätskosten für die dort lebenden Arbeitskräfte vergleichsweise moderat.

Ein weiteres nicht unbeachtliches Potenzial wird mittelfristig der Verkehr der Arbeitslosen zu den Arbeitsämtern in den Mittelzentren bleiben. Diese Verkehre sollten in den Vormittagsstunden kombiniert mit dem Einkaufsverkehr organisiert werden.

Für die Zukunft soll die Ausrichtung auf folgende Branchen angestrebt werden:

- Verarbeitendes Gewerbe, insbesondere Mineralöl, Papiergewerbe, Metallverarbeitung und Holzgewerbe
- Landwirtschaft
- Tourismus
- Erneuerbare Energien
- Unternehmensorientierte Dienstleistungen.

1.8 Gesundheit/ medizinische Versorgung

Zur medizinischen Versorgung zählen die stationäre und ambulante Behandlung von Patienten durch Ärzte und medizinisches Personal in Krankenhäusern, Kliniken und Praxen. Weiter gehören ambulante und stationäre Pflegeeinrichtungen sowie Apotheken, Institutionen zur Selbsthilfe oder das Kur- und Bäderwesen dazu.

Die Ärztedichte in der Bundesrepublik liegt bei 397 Ärzten pro 100.000 Einwohner, im Landkreis Uckermark jedoch kommen auf 100.000 Einwohner lediglich ca. 130 Ärzte. Ein Großteil dieser Ärzte ist in den vier Mittelzentren niedergelassen, womit eine für den ÖPNV problematische räumliche Verteilung einhergeht.

Dieser Entwicklung muss sich der ÖPNV zukünftig stellen. Die ältere Bevölkerung, die Erwerbslosen und die in ihrer Mobilität eingeschränkten Bürger waren und sind ein Klientel in den öffentlichen Verkehrsmitteln. Insofern ist dem im Rahmen der Daseinsvorsorge hinsichtlich der zu gewährleistenden Mindestmobilität ohne Auto Rechnung zu tragen. Analog zu den Schulen konzentrieren sich die Arztstandorte zunehmend auf die Zentren.

Diesen Fakt muss der Landkreis einerseits bei der Vorgabe der Mindesterschließungsstandards besonders beachten und andererseits muss bei der detaillierten Ausgestaltung der Linienführung und Fahrzeugeinsätze verstärkt auf diese Kundengruppe eingegangen werden. Der Einsatz von alternativen Bedienformen ist als flexible Anbindung schwach frequentierter Regionen bzw. Linien zu berücksichtigen.

1.9 Touristische Schwerpunkte

Der Tourismus hat in den letzten Jahren im Landkreis Uckermark eine positive Entwicklung genommen. Die nahezu einmalige Natur- und Landschaftsqualität in der Uckermark erweist sich für umweltbewusste Gäste und Naturliebhaber als touristischer Magnet. Neben den Wellness- und Gesundheitseinrichtungen bietet die Uckermark insbesondere für Rad-, Wasser-, Wander-, und Reittouristen beste Voraussetzungen. Ebenso finden Geschichts- und Kulturinteressierte vielfältige Angebote. Besonders hervorzuheben sind der Nationalpark „Unteres Odertal“, das „Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin“ und der Naturpark „Uckermärkische Seen“.

Zu den touristischen Schwerpunkorten, die mit dem ÖPNV erreichbar sein sollten, zählen in der Uckermark:

- **Templin** – Perle der Uckermark
(Rad- und Wassertourismus, Naturthermalbad, Reha-Klinik, Historische Stadtmauer, Eisenbahndraisine)
- **Lychen** – Stadt der Seen
(Rad- und Wasserwandern, Flößerei, Eisenbahndraisine)
- **Angermünde** – Historischer Stadtkern
(Rekonstruierte Fachwerkalstadt, Reha-Klinik, Naturerlebnis Blumberger Mühle, Ausgangspunkt zum Uckermärkischen Radrundweg)
- **Schwedt/Oder** – Eingangstor zum Nationalpark „Unteres Odertal“
(Fahrradfahren und Wandern in den Nationalpark, Oder-Neiße-Radweg, Uckermärkische Bühnen, Tabakanbau in Vierraden)
- **Prenzlau** – Hauptstadt der Uckermark
(Marienkirche, Dominikanerkloster, Wassertourismus auf den Uckerseen, Radwanderweg Berlin - Usedom)
- **Uckerseenregion** (Gramzow – ältester Ort der Uckermark und Eisenbahnmuseum, Warnitz – Oberuckersee)
- **Raum Gerswalde**
(Wasserburgruine und Schloss, Herrenhäuser)
- **Boitzenburg**
(Schloss Boitzenburg – ehemaliger Stammsitz der von Arnims und heutiges Pferdehotel, Wassermühle mit Museum, Klosterruine)
- **Fürstenwerder** - Historische Stadtmauer

Für den ÖPNV gilt es zum Einen, für die Touristen eine durchgehende Reisekette für die An- und Abreise und zum Anderen die notwendige Mobilität in der Uckermark zu ermöglichen. Hier sind für die An- und Abreise in den Zentren zu den relevanten Zeiten Verkehre in Verknüpfung mit der Bahn anzustreben.

Mit der Einführung des UckermarkShuttles 2010 in Kooperation der Tourismus Marketing Uckermark und der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft mbH wurde ein touristisches Angebot geschaffen, welches die Städte Schwedt/Oder, Prenzlau, Templin und Angermünde miteinander verbindet und zur Entwicklung einer fahrradfreundlichen Region beiträgt. Auf seiner Fahrt durch den ländlichen Raum der Uckermark bietet der Shuttle die Möglichkeit, nicht nur die Städte, sondern auch die Dörfer der Region zu Fuß oder per Rad zu erkunden. Von April bis September verkehrt der UckermarkShuttle daher zusätzlich mit einem Fahrradanhänger. Hier gilt es, das Produkt den Touristen nahe zu bringen und eine gute Verknüpfung zwischen Busverkehr und den Rad- und Wanderwegen sicher zu stellen.

TOURISMUS (Stand 31.12.2012)

Beherbergungsbetriebe	Anzahl	123
Bettenangebot	Anzahl	6.105
Durchschnittliche Bettenauslastung/Jahr	Prozent	36,8
Gäste/Jahr	Anzahl	272.924
Übernachtungen/Jahr	Anzahl	836.313
durchschnittliche Aufenthaltsdauer/Jahr	Tage	3,1

Tabelle 3: Zahlen - Tourismus

2 Angebots- und Maßnahmenplan

2.1 Ziele der Verkehrspolitik und finanzieller Handlungsrahmen des Landkreises Uckermark bei der Gestaltung des üÖPNV als Aufgabenträger

Der Landkreis Uckermark bekennt sich als Aufgabenträger des üÖPNV im Sinne des ÖPNVG zu einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen als Aufgabe der Daseinsvorsorge. Unter den jeweils gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen ist das bestmögliche üÖPNV-Angebot zu gestalten.

Der Landkreis Uckermark wird sich von folgenden Grundsätzen bei der Verkehrspolitik leiten lassen:

- Der ÖPNV im Landkreis Uckermark ist als Gesamtsystem zu betrachten. Hierbei finden sowohl der Bahn- (SPNV), Linienbus- und Bedarfsverkehr (üÖPNV), wie auch der MIV (motorisierter Individualverkehr) und der Radverkehr sowie der Taxiverkehr und die Krankentransporte Berücksichtigung.
- Für die Lebensqualität in den Städten, die Anbindung des Umlands und als Wettbewerbsfaktor für die lokale Wirtschaft ist das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel von entscheidender Bedeutung.
- Das SPNV-Angebot soll im Landkreis Uckermark die Rückgratfunktion im Gesamtkonzept ÖPNV darstellen. Der Landkreis Uckermark setzt sich daher permanent für die Stärkung des SPNV-Angebots ein. Parallelverkehre des üÖPNV zum SPNV sind zu vermeiden. Im ÖPNV-System ist eine weitgehende Vernetzung anzustreben. Die Verknüpfung zwischen üÖPNV und SPNV ist an den Zugangsstellen durch Anschlüsse und angemessene Übergangszeiten sicher zu stellen.
- Die als Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und üÖPNV dienenden Bahnhöfe sind gleichzeitig Verknüpfungspunkte mit dem Individualverkehr (MIV und Radverkehr). Vorhandene Kapazitäten für P+R (Park & Ride) und B+R (Bike & Ride) sind dort, wo die örtlichen Verhältnisse dies zulassen, nachfragegerecht zu erweitern bzw. neu einzurichten. Gleiches gilt für die Haltestellen des üÖPNV. Insbesondere im Schülerverkehr sind verlässliche Umsteigestationen, begleitet von entsprechender Infrastruktur, vorzuhalten.
- Im Mittelpunkt der Ausgestaltung des gesamten ÖPNV-Angebotes und des üÖPNV-Angebotes im Besonderen steht der Fahrgast. Das vorzuhaltende Angebot orientiert sich an einer hohen Nutzungsattraktivität. Die Angebotsgestaltung soll grundsätzlich nachfrageorientiert erfolgen.
- Zur Definition der ausreichenden Bedienung im Landkreis Uckermark werden im Nahverkehrsplan Mindestbedienstandards und Bedienungshäufigkeiten für den Schüler-, Regional- und Stadtverkehr festgelegt, auf deren Einhaltung der Aufgabenträger hinwirkt.

- Der ÖPNV ist qualitativ und quantitativ so zu gestalten, dass er eine attraktive Alternative zum MIV bildet, sich dabei an der Nutzung orientiert und zudem einen aktiven Beitrag zum Umweltschutz (Luftreinhaltung, Lärminderung) und zur Verkehrssicherheit leisten kann. Das Fahrzeugkonzept ist auf die Fahrgastanzahl abzustimmen.
- Das üÖPNV-Angebot ist in hierarchischen Angebotsstrukturen (Haupt- und Nebenverkehrsachsen) mit integriertem Taktsystem auszubauen. In die Angebotsgestaltung sollen verstärkt bedarfsgesteuerte Angebote zur Ergänzung und Teilablösung konventioneller Linienverkehre, insbesondere in Räumen und Zeiten schwacher Fahrgastnachfrage sowie als Zu- und Abbringer von Verkehren der Hauptachsen, implementiert werden.
- Die Schülerbeförderung ist bei der Netz- und Fahrplangestaltung des üÖPNV im Landkreis Uckermark entsprechend ihrer Bedeutung zu berücksichtigen. Ebenso ist angemessene Rücksicht auf die Belange anderer Nutzergruppen (Berufspendler, Versorgungs- und Freizeitverkehr, Verkehre zur Erledigung privater Angelegenheiten und Touristenverkehr) zu nehmen.
- Zunehmend sind die spezifischen Bedürfnisse von Senioren und Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität bei der barrierefreien Gestaltung der Infrastruktur und des üÖPNV-Angebots zu berücksichtigen.
- Das üÖPNV-Angebot steht im Einklang mit den Zielen der Raumordnung und unterstützt deren Erreichung. Insbesondere wird die Funktionalität der Städte Angermünde, Prenzlau, Schwedt und Templin durch das üÖPNV-Angebot sichergestellt.
Die Verwaltungssitze der Kommunen sind angemessen zu bedienen.
- Der Landkreis Uckermark bekennt sich zur Anwendung des VBB-Tarifs, zur Einhaltung der im Verbund definierten Standards und setzt sich in den zuständigen Gremien des VBB für eine maßvolle Entwicklung der Beförderungstarife ein. Maßvoll bedeutet, dass die Interessen der Fahrgäste, des Aufgabenträgers und der durchführenden Verkehrsunternehmen angemessen Berücksichtigung finden.

Der finanzielle Handlungsrahmen des Landkreises Uckermark orientiert sich an folgenden Grundsätzen:

- Der üÖPNV wird vom Landkreis Uckermark als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe und als Teil der Daseinsvorsorge anerkannt.
- Der Landkreis Uckermark sichert die Ausgleichsfinanzierung des üÖPNV durch die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) für die gebündelte Gesamtleistung und den Abschluss eines Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrages, gebunden an die Liniengenehmigungen.
- Für die Sicherung der Ausgleichsfinanzierung erhält der Landkreis Uckermark über das Land Brandenburg Bundesmittel auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes und des Entflechtungsgesetzes.

- Die Regionalisierungsmittel dienen zum einen der Förderung des allgemeinen Angebots im üÖPNV (Beitrag zum Defizitausgleich in den ÖPNV-Unternehmen) und zum anderen der Förderung des Ausbildungsverkehrs im üÖPNV (Ausgleich für Mindererlöse aus Fahrpreisermäßigungen).
Der Aufgabenträger stellt sicher, dass die Förderung in Bezug auf die erbrachte Leistung erfolgt.
- Die Entflechtungsmittel unterliegen einer investiven Zweckbindung. Der Aufgabenträger besitzt die Verantwortung dafür, dass die Entflechtungsmittel für investive Zwecke eingesetzt werden und hat die Verwendung nachzuweisen. Diese Verpflichtung besteht jährlich nach § 1a der ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Brandenburg.
Für den investiven Anteil stellt der Aufgabenträger sicher, dass dieser zur Förderung investiver Maßnahmen zum Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur verwendet wird.
- Beinhaltet das Leistungsangebot im üÖPNV gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne von Artikel 2 lit. d) der VO (EG) 1370/2007, die einen Ausgleichsanspruch des damit beauftragten Verkehrsunternehmens im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß Artikel 3 Absatz 1 der genannten EU-VO begründen, so wird der Aufgabenträger die Finanzierung nach der erbrachten Leistung und unter Beachtung des Überkompensationsverbotes sicherstellen.
- Bei der Finanzierung des üÖPNV ist zu gewährleisten, dass bei Änderung der finanziellen Rahmenbedingungen (Landesmittelzuführung, Wirtschaftlichkeit der Leistungsdurchführung, Umsatzsteuerpflicht für Zuschüsse) der Kreishaushalt nur in dem Maße belastet wird, wie dies leistbar ist.

2.2 Quantitative Mindestbedienungsstandards im üÖPNV

2.2.1 Vorwort – Einleitung - Präambel

Neben der flächendeckenden ausreichenden Bedienung im Rahmen der Daseinsvorsorge soll der ÖPNV einen flankierenden Beitrag zur Unterstützung der wirtschaftlichen Entwicklung leisten. Ziele, die mit dem ÖPNV erschlossen werden sollen, sind neben Arbeits-, Ausbildungs- und Schulplätzen auch Einkaufs-, Freizeit- und medizinische Einrichtungen.

Die Strategie zur quantitativen Erschließung im üÖPNV geht von folgenden Prämissen aus:

- Vernetzung der Mittelzentren Angermünde, Prenzlau, Schwedt/Oder und Templin untereinander
- Erreichbarkeit der 4 Mittelzentren aus den Verwaltungsstandorten der Ämter und Kommunen und weiteren Orten der Grundversorgung
- Erreichbarkeit der Verwaltungsstandorte der Ämter und Kommunen und der Orte der Grundversorgung aus den einzelnen Siedlungseinheiten
- Sicherung des Schülerverkehrs

Dazu wird das Netz im Regionalverkehr des üÖPNV in ein A-, B- und C-Netz strukturiert, denen unterschiedliche Bedienqualitäten zugeordnet werden.

Aufbauend auf das Regionalverkehrsnetz wird das Angebot der Stadtbusverkehre in den Mittelzentren in der Summe aus Regionalverkehren und Stadtverkehren realisiert. Dies betrifft im Landkreis Uckermark die Städte Angermünde, Prenzlau, Schwedt/Oder und Templin. Für deren Stadtlinienverkehre wurden besonderen tariflichen Bedingungen definiert.

Der Landkreis Uckermark bekennt sich zur Rückgratfunktion des Schülerverkehrs. Alle Bedienungen im Schülerverkehr sind auf die Netze des üÖPNV anzurechnen. Darüber hinaus ist den Bedürfnissen der Berufspendler und Touristen zu entsprechen.

2.2.2 Quantitative Aussagen

2.2.2.1 Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderung ist nach Brandenburgischem Schulgesetz (BbgSchulG) eine Pflichtaufgabe. Die Analysen und Vorgaben im Schulentwicklungsplan des Landkreises Uckermark sind für den ÖPNV bindende Planungsgrundlage. Die Vorgaben für die Schülerbeförderung beziehen sich auf die entsprechenden Schuleinzugsbereiche. Die Beförderung der Schüler und Auszubildenden ist bedarfsgerecht entsprechend der jeweiligen Wohn-, Schul- und Ausbildungsorte zu gewährleisten. Ziel ist die vollständige Integration der Schülerbeförderung in den öffentlichen Linienverkehr. Dies beinhaltet auch die Eingliederung des freigestellten Schülerverkehrs im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten. Um eine optimale Gestaltung der Schülerbeförderung zu erreichen, ist eine Harmonisierung der Unterrichtszeiten bei Konzentration von mehreren Schulen an einem Standort anzustreben. Staffellungen in den Schulanfangszeiten sind im Rahmen einer wirtschaftlichen Durchführung des Schülerverkehrs zu berücksichtigen.

Primarbereich / Grundschulbereich:

Es wird angestrebt, die Schülerbeförderung im Grundschulbereich ohne Umstieg zu organisieren. Erforderliche Ausnahmen sind nur unter Einhaltung der bestehenden Qualitätsstandards möglich. Die maximale Reisezeit (inkl. eventueller Umstiegs- bzw. Übergangszeiten) beträgt insgesamt 45 Minuten. Die maximale Wartezeit vor und nach dem Unterricht beträgt jeweils 30 Minuten.

Sekundarstufe :

Die Schülerbeförderung im Sekundarbereich ist mit maximal einem Umstieg anzustreben. Umstiege sind nur unter Einhaltung der bestehenden Qualitätsstandards möglich. Die maximale Reisezeit (inkl. eventueller Umstiegs- bzw. Übergangszeiten) beträgt insgesamt 60 Minuten. Die maximale Wartezeit vor und nach dem Unterricht beträgt jeweils 30 min.

Azubi:

Die Schülerbeförderung im Bereich der Auszubildenden ist nach den allgemeinen Vorgaben des Nahverkehrsplanes zu organisieren.

Bedienhäufigkeit:

- (a) Die Schülerbeförderung zum jeweiligen Schulstandort ist zum Regelunterrichtsbeginn der 1. Stunde abzusichern.
- (b) Die Schülerbeförderung vom jeweiligen Schulstandort ist nach der 6., 8. und 10. Stunde abzusichern.

2.2.2.2 Berufspendler und Touristen

Die Belange und Anforderungen dieser Nutzergruppen sind bei der Verkehrsplanung bedarfsgerecht zu berücksichtigen.

2.2.2.3 Regionalverkehr

Im Regionalverkehr ist die Mindesterschließung durch üÖPNV-Angebote im Landkreis Uckermark auf Siedlungseinheiten auszurichten. Es sind Mindestbedienungen von Siedlungseinheiten zu den Verwaltungsstandorten und den Orten der Grundversorgung, von den Verwaltungsstandorten und den Orten der Grundversorgung zu den Mittelzentren und der Mittelzentren untereinander sicher zu stellen.

A-Netz:

Das definierte A-Netz im Landkreis Uckermark beschreibt die Vernetzung der Mittelzentren untereinander. In der Differenzierung der räumlichen Ordnung werden, laut Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) Prenzlau, Schwedt/Oder und Templin als Mittelzentren eingestuft. Zusätzlich erfüllt Angermünde Teilfunktionen eines Mittelzentrums.

Diese 4 Mittelzentren erschließen ein räumlich gebündeltes Angebot von öffentlichen und privaten Einrichtungen der Versorgung, der Bildung und Kultur, der sozialen und gesundheitlichen Betreuung, des Sports und der Freizeitgestaltung. Sie sind als zentrale Orte zu stärken und verkehrlich durch Regionalverkehr untereinander wie auch durch Stadtverkehre zu erschließen.

Bei Verkehrswegen hat die Achse den Charakter einer definierten Leitlinie für den Verlauf der Strecke.

Nachfolgende Grafik verdeutlicht die Verkehrsachsen der Kategorie A:



Abbildung 10: Verkehrsachsen der Kategorie A (eigene Erstellung Landkreis Uckermark)

Die Erreichbarkeit der festgelegten, benachbarten Mittelzentren untereinander sollte innerhalb von **60 Minuten** gesichert sein.

Die Verkehrsachsen der Kategorie A im Einzelnen:

1. Prenzlau – Templin

Diese Achse kann definiert werden über die Streckenführung Prenzlau–Boitzenburg–Templin bzw. Prenzlau–Haßleben–Templin

2. Templin – Angermünde / Templin – Schwedt/Oder

Diese Achsen werden auf Grund der Entfernung mittels Umstieg realisiert. Als Umstiegsort wird Wilmersdorf präferiert, da neben dem Umstieg von Bus zu Bus ein Umstieg zwischen Bus und SPNV erfolgen kann. Ein Umstieg ist nur unter Einhaltung der bestehenden Qualitätsstandards möglich. Auf Grund der Entfernung sollte abweichend von der festgelegten Erreichbarkeit der Mittelzentren untereinander eine Reisezeit von 90 Minuten nicht überschritten werden.

3. Angermünde – Schwedt/Oder

Diese Verkehrsachse hat besondere Bedeutung für den Schüler- und Berufspendlerverkehr. Da eine SPNV Bedienung für diese Achse besteht, sind die Bedienhäufigkeit und die Streckenführung so zu gestalten, dass Parallelverkehre (sowohl zeitlich als auch örtlich) vermieden werden.

4. Schwedt/Oder - Prenzlau

Die Streckenführung erfolgt über Gramzow. Die Reisezeit von 60 Minuten ist auch bei Umstieg in Gramzow nicht zu überschreiten. Ein Umstieg ist nur unter Einhaltung der bestehenden Qualitätsstandards möglich. Bei der Erschließung dieser Achse ist die SPNV-Verbindung (Schwedt/Oder-Angermünde-Prenzlau) in Bezug auf Bedienhäufigkeit und die Streckenführung so zu gestalten, dass Parallelverkehre (sowohl zeitlich als auch örtlich) vermieden werden.

5. Angermünde – Prenzlau

Auf die Erschließung durch den üÖPNV ist auf Grund der vorhandenen SPNV-Verbindung und zu deren Stärkung zu verzichten.

Bedienhäufigkeit :

Unter Berücksichtigung des SPNV-Angebotes sind die Verkehrsachsen des Netzes A mit 5 bis 10 Fahrtenpaaren pro Tag zu bedienen.

B-Netz:

Das definierte B-Netz im Landkreis Uckermark beschreibt die Anbindung der Verwaltungsstandorte und der sonstigen Orte der Grundversorgung. Als Ort der Grundversorgung werden Orte definiert, die die Versorgung von Siedlungseinheiten im Nahbereich mit Gütern und Dienstleistungen des wirtschaftlichen und sozialen Grundbedarfs absichern.

Verwaltungssitz	Orte der Grundversorgung (Arzt und Einkauf)
Angermünde	Passow
Prenzlau	Warnitz
Schwedt/Oder	Milmersdorf
Templin	Greiffenberg
Lychen	Fürstenwerder
Boitzenburg	Casekow
Schönermark	
Lübbenow	
Brüssow	
Gartz (Oder)	
Gerswalde	
Gramzow	
Pinnow	

Nachfolgende Grafik verdeutlicht die Verkehrsachsen der Kategorie B:



Abbildung 11: Verkehrsachsen der Kategorie A und B (eigene Erstellung Landkreis Uckermark)

Die Bedienung der Orte im B-Netz erfolgt korrespondierend zum SPNV, dem Schülerverkehr und der Verkehrsachsen A. Darüber hinaus ist das B-Netz optimal mit dem A-Netz zu verknüpfen. Die Verknüpfung der Orte aus dem B-Netz mit den Orten des A-Netzes kann sowohl direkt im B-Netz als auch über Umstiegsmöglichkeiten auf das A-Netz erfolgen.

Grundsätzlich sollen die Reisezeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln in einem akzeptablen Verhältnis zu den Verkehrsmitteln des motorisierten Individualverkehrs (MIV) stehen.

Bedienhäufigkeit:

Unter Berücksichtigung des SPNV-Angebotes und des Verkehrsangebotes im A-Netz sind die Verkehrsachsen des Netzes B mit 3 bis 5 Fahrtenpaaren pro Tag zu bedienen.

C-Netz:

Das definierte C-Netz im Landkreis Uckermark beschreibt die Anbindung der Siedlungseinheiten an die Verwaltungsstandorte und Orte der Grundversorgung. Siedlungseinheiten sind zusammenhängende Bebauungsgebiete der Städte und

Gemeinden sowie räumlich getrennte Ortsteile. Bemessungsgrundlage ist hierbei die Einwohnerzahl, die Reisezeit und die Mindestaufenthaltsdauer am Zielort.

Vom zentralen Bereich einer Siedlungseinheit soll der nächstgelegene Ort der Grundversorgung in einer angemessenen Reisezeit (die sich am MIV orientiert) und möglichst ohne Umstieg erreichbar sein.

Grundsätzlich sind Siedlungseinheiten mit wenigstens 100 Einwohnern zu erschließen. Die Fläche gilt als erschlossen, wenn mindestens 80 % der Einwohner im Einzugsbereich des üÖPNV wohnen. Der Grad der Erschließung wird an Hand eines Haltestellenerschließungsbereiches von 3 Kilometern Luftlinie festgelegt.

Die Bedienung der Orte im C-Netz erfolgt korrespondierend zum SPNV, dem Schülerverkehr und den Verkehrsnetzen A und B. Darüber hinaus ist das C-Netz optimal mit dem A- und B-Netz zu verknüpfen. Die Verknüpfung der Orte aus dem C-Netz mit den Orten des A- und B-Netzes kann sowohl direkt im C-Netz als auch über Umstiegsmöglichkeiten auf das A- und B-Netz erfolgen.

Bedienhäufigkeit:

Einwohner je Siedlungseinheit	Fahrten je Tag und Richtung
100 – 500	1
500 – 1500	1 - 3
1500 – 5000	3 - 5
ab 5000	5 - 10

Tabelle 4: Bedienhäufigkeit von Siedlungseinheiten

Die Rückfahrmöglichkeit ist nach ausreichender Aufenthaltsdauer (2 bis 4 Stunden) anzusetzen. Die Ausgestaltung der Mindestbedienung soll nachfrageorientiert erfolgen. Saisonale Schwankungen sind zu beachten.

Darüber hinaus sind Siedlungseinheiten ab 50 Einwohner mindestens 1mal pro Woche an den Verwaltungsstandort anzubinden.

2.2.2.4 Bedienquantität - Stadtverkehre

Das Angebot der Stadtbusverkehre wird in der Summe aus Regionalverkehren und Stadtverkehren realisiert. Die Vorgaben zu den Stadtverkehren gelten für die definierten Mittelzentren.

Es werden folgende Verkehrszeiten unterschieden:

- Hauptverkehrszeit (HVZ) - Zeiten des Spitzenverkehrsaufkommens, insbesondere im Berufs- und Schülerverkehr
- Normalverkehrszeit (NVZ) - Zeiten zwischen den Verkehrsspitzen am Montag bis Freitag sowie teilweise am Samstag während der Geschäftsöffnungszeiten

Schwachverkehrszeit (SVZ) - Vom Ende der Geschäftsöffnungszeiten bis Betriebsschluss und ab Betriebsbeginn bis zum Einsetzen der morgendlichen HVZ, am Wochenende sowie an Sonn- und Feiertagen

Unter Berücksichtigung der bestehenden Nutzungsdichte werden für alle 4 Stadtbusverkehre die nachfolgenden Verkehrszeiten als Daseinsvorsorge angesetzt:

	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	06:00 – 07:30	07:30 – 16:30	05:00 – 06:00 16:30 – 19:00
Samstag		08:00 – 16:00	16:00 – 17:00

Tabelle 5: Verkehrszeiten für Angermünde, Prenzlau, Schwedt/Oder und Templin

Angebote außerhalb der festgelegten Verkehrszeiten haben sich am Bedarf zu orientieren.

Auch für die angegebenen Verkehrszeiten ist in den Stadtbusverkehren das Verkehrsangebot grundsätzlich am Bedarf auszurichten. Anzustreben ist:

		HVZ	NVZ	SVZ
Angermünde, Prenzlau, Schwedt/Oder, Templin	Kernbereich (Definition, z.B. Stadtkerngrenze)	15 min Takt	30 min Takt	60 min Takt
	Außenbereich	60 min Takt	60 min Takt	nach Bedarf

Tabelle 6: anzustrebende Bedienstandards der Stadtverkehre

Unabhängig von den Standards ist eine zusätzliche Bedienung möglich, sofern die jeweilige Kommune oder Dritte eine Vereinbarung mit dem Landkreis als Aufgabenträger des ÖPNV zur Sicherstellung der Finanzierung dieser Bedienung abschließen.

2.2.2.5 Bedarfsverkehr

Räume mit geringer Bevölkerungsdichte im Landkreis Uckermark bedürfen zur Sicherstellung der Mobilität ihrer Einwohner auch üÖPNV-Angebote, die sich stärker an die wechselnde Verkehrsnachfrage anpassen lassen als der reguläre Linienbetrieb. Besonders zu nachfrageschwachen Zeiten oder in Gebieten mit ungenügender Erschließung ist eine bedarfsabhängige alternative Bedienung sinnvoll und erwünscht. In Räumen und Zeiten, in denen das Fahrgastaufkommen aus betriebswirtschaftlicher Sicht für einen regulären Linienbus nicht mehr ausreicht, muss die Verbindung flexibel und bedarfsgerecht sichergestellt werden.

Aus diesem Grund ist die bedarfsgerechte Bedienung im Landkreis Uckermark weiter zu prüfen und gegebenenfalls auszubauen. Es sollten neben Bedarfsfahrten auf bestehenden Linien (Linienrufbusse) auch bedarfsgesteuerte Linien (Flächenrufbusse) angeboten werden.

Durch bedarfsabhängige alternative Bedienformen kann die Wirtschaftlichkeit des Gesamt-ÖPNV verbessert werden, ohne dabei Abstriche auf der Angebotsseite vornehmen zu müssen. Indem in Schwachlastzeiten bei Bedarf die Linienbusfahrten durch kleinere, sparsame Fahrzeuge ersetzt werden und so nur bei tatsächlicher Nachfrage verkehren, entfallen unwirtschaftliche Leerfahrten. Gleichzeitig ergibt sich bei flexibler Linienführung eine Erhöhung der Mobilität für die Bürger. So dienen die alternativen Bedienformen als Zubringer und damit zur Stärkung der Bus- und Bahnlinien.

Voraussetzung für derartige Bedienformen ist, dass auf die benötigten Fahrzeuge kurzfristig und ohne lange Anfahrtswege zurückgegriffen werden kann. Daher sollten für die Fahrtendurchführung vorrangig Taxi- und Mietwagenunternehmen sowie regionale Busunternehmen berücksichtigt werden.

Generell bedarf die Entscheidung für eine alternative Bedienung einer vorherigen gebietskonkreten und detaillierten Überprüfung der Vorzüge und Risiken.

Die Einführung einer alternativen Bedienform ist vorab mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

Nachfrageorientierte Angebote sind in allen bestehenden Netzen zulässig.

2.2.3 Verbindlichkeit der Festlegungen

Die quantitativen Bedienungsstandards für den Regional-, Stadt- und Schülerverkehr sind an Schultagen verbindlich einzuhalten, an Ferientagen haben sie orientierenden Charakter.

Im Planungszeitraum sind Maßnahmen zu konzipieren und umzusetzen, die - mit vorgenannter Einschränkung - die vollständige Einhaltung der Vorgaben Schritt für Schritt gewährleisten. Bei nachfragebedingten Unterschreitungen sollen mindestens adäquate alternative Angebote geschaffen werden.

Der vorgegebene Standard ist ein Mindestbedienungsstandard. Er kann überschritten werden, wenn dies aus betriebstechnologischen Gründen (Fahrzeugumläufe) sinnvoll oder durch eine besondere bzw. überdurchschnittlich hohe Fahrgastnachfrage gerechtfertigt ist. Eine Unterschreitung ist dann zulässig, wenn darauf beruhende Verkehrsangebote über einen angemessen langen Zeitraum nicht oder deutlich nicht adäquat nachgefragt worden sind oder bei denen sich im Einzelfall ein unangemessen hoher betriebstechnologischer Aufwand ergeben würde. Beides ist dem Aufgabenträger durch den Betreiber in geeigneter Weise (Erhebungsergebnisse mit ausreichender Stichprobe, schlüssige Aufwandskalkulation und Ertragserwartung) nachzuweisen.

Generell ist eine leicht verständliche, einprägsame und übersichtliche Fahrplangestaltung anzustreben.

2.3 Entwicklung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV-Angebot)

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Land Brandenburg ist das Land Brandenburg. Die Verantwortung des Landes liegt vor allem in der mittel- bis langfristigen Sicherstellung der SPNV-Bedienung. Im Auftrag des Landes Brandenburg bestellt die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB-GmbH) den SPNV-Regionalverkehr. Auf Grundlage des geltenden Landesnahverkehrsplanes Brandenburg übernimmt der Verkehrsverbund hier die Erarbeitung und Fortschreibung eines Bedienkonzeptes für den SPNV. Gleichzeitig überprüft die VBB-GmbH die laufende SPNV-Betriebsleistung, begleitet die Leistungsvergabe und den Abschluss von Verträgen. Die VBB-GmbH koordiniert die Konzepte der Aufgabenträger des SPNV und des üÖPNV und stimmt die Fahrpläne der Verkehrsunternehmen aufeinander ab.

Der SPNV ist innerhalb des öffentlichen Personennahverkehrs das Rückgrat. Der Landkreis Uckermark setzt sich gegenüber dem Aufgabenträger für den SPNV dafür ein, dass das im Landkreis und darüber hinaus betriebene SPNV-Streckennetz weiter erhalten und entwickelt wird.

Um das Gesamtsystem des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Uckermark zu stärken, sollen Verkehrsangebote des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs üÖPNV und des SPNV so aufeinander abgestimmt werden, dass sie sich optimal ergänzen. Um dies zu erreichen, wird auch der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur unterstützt. Der Ausbau von Verknüpfungspunkten zwischen SPNV und üÖPNV ist ebenso von hoher Bedeutung um die Verkehrsmittel untereinander kombinieren zu können. Park-and-Ride-Anlagen (P+R) und Bike-and-Ride-Anlagen (B+R) sind Beispiele für Verknüpfungsmöglichkeiten.

Das SPNV-Netz der Uckermark ermöglicht die Anbindung an überregionale Wirtschaftsräume. Es durchfahren IC und EC den Landkreis auf Fernverkehrsstrecken zwischen Berlin und Stralsund. Die Fernverkehrslinien verkehren stündlich versetzt zum RE 3 mit Halten in Prenzlau und Angermünde. Weiter wird durch die RB 61/62, die zwischen Angermünde – Schwedt und Angermünde – Prenzlau verkehrt, eine Verdichtung auf den alternierend bedienten Streckenästen des RE3 innerhalb des Landkreises im 1-Stunden-Takt erreicht. In der gesamten Uckermark wird über die Linien RE3 (Berlin–Eberswalde–Angermünde–Prenzlau–Stralsund bzw. Schwedt/Oder) und RB12 (Berlin/Lichtenberg–Oranienburg–Löwenberg–Templin) eine SPNV-Bedienung im 60- Minuten-Takt und auf der Linie RB 66 (Szczecin – Angermünde) im angenäherten 120-Minuten-Takt angeboten.

Für den Landkreis Uckermark stellt somit die Linie RE 3 die Hauptachse der SPNV-Erschließung im Landkreis dar. Die Ostuckermark (Region Schwedt/Oder und Gartz(Oder)) wird durch die RB 61 und RB 66 mit Schienenpersonennahverkehr erschlossen. Die SPNV-Erschließung der Westuckermark in Richtung Norden erfolgt über zu- und abbringende Busverkehre zum RE 5 nach Fürstenberg (Havel). Eine SPNV-Verbindung in Richtung Süden ist für die Region Westuckermark über die RB 12 sicher zu stellen. Die Anbindung zum barnimer Mittelzentrum Eberswalde ist über verknüpfende Busverkehre zur RB 63 nach Joachimsthal zu realisieren. Einer Reaktivierung der SPNV-Verbindung Joachimsthal – Templin steht der Landkreis Uckermark hier grundsätzlich positiv gegenüber.

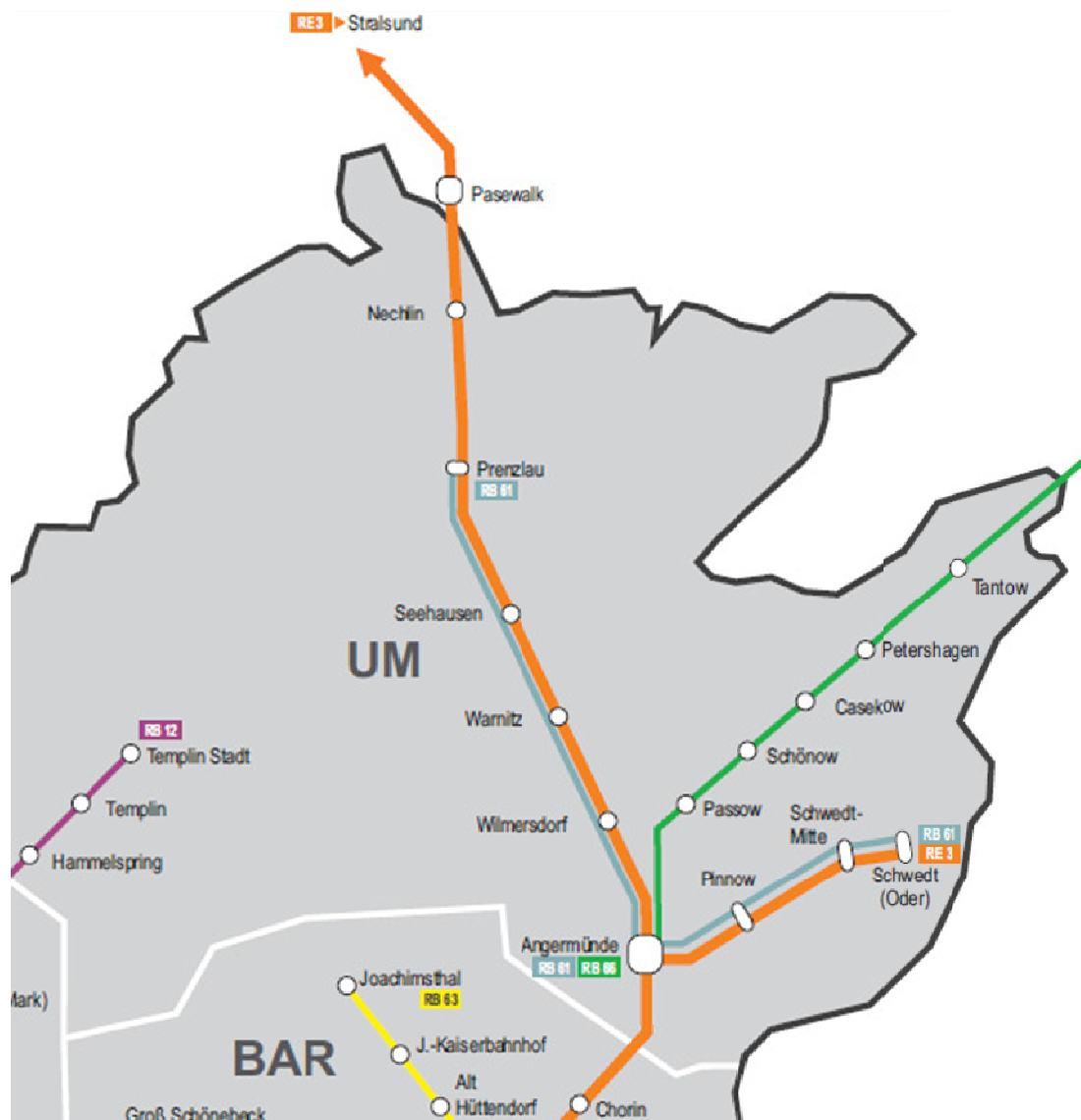


Abbildung 12: Übersicht des Schienenpersonennahverkehrs im Landkreis Uckermark

RE 3

Eine erhebliche Bedeutung für die verkehrliche SPNV-Erschließung des Landkreises Uckermark hat die Regionalexpress-Linie 3 (RE 3). Dieser verkehrt zwischen Elsterwerder und Stralsund bzw. Angermünde und Schwedt/Oder. Er bedient bei seiner Fahrt durch die Uckermark neben den 3 Mittelzentren Angermünde, Prenzlau und Schwedt/Oder fünf weitere Bahnhöfe. Der RE 3 stellt ab Angermünde eine stündliche Anbindung an die Metropole und Bundeshauptstadt Berlin sicher und verbindet die Mittelzentren Angermünde - Prenzlau und Angermünde - Schwedt/Oder miteinander. Zwischen Prenzlau und Berlin ist ein 2-Stunden-Takt durch den RE 3 sichergestellt. Auf der Strecke des RE 3 ist der Bahnhof Wilmersdorf der einzige Bahnhof, bei dem eine Bahnsteigmodernisierung noch aussteht. Der Landkreis Uckermark wird hier auf den infrastrukturellen Ausbau des Bahnhofes Wilmersdorf hinwirken. Weiter legt der Landkreis Uckermark großes Augenmerk auf die Erhaltung des Status Quo dieser wichtigen SPNV-Erschließung. Darüber hinaus wirkt der Landkreis Uckermark beim Leistungsbesteller des SPNV darauf hin, dass Fahrgastbelange die zu einer SPNV-Nutzenssteigerung führen Berücksichtigung finden.

RB 61/62

Am 12. Februar 2013 hat die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg den Zuschlag für das sogenannte „Netz Ostbrandenburg“ an die Niederbarnimer Eisenbahn Betriebsgesellschaft mbH (NEB) für 10 Jahre erteilt. Zu diesem Netz gehören auch die Regionalbahnlinien 61 und 62 (RB 61 / RB 62) die ab Dezember 2014 die Taktverdichtung zum RE 3 auf der Relation Angermünde - Prenzlau und Angermünde - Schwedt/Oder realisiert. Durch diese Taktverdichtung wird zwischen Prenzlau - Angermünde und Schwedt/Oder - Angermünde ein Stundentakt von und nach Berlin sichergestellt. Der Landkreis Uckermark erkennt die Wichtigkeit dieser „Verstärkerlinie“ und wirkt auf deren Erhalt hin.

RB 66

Die gesamte Ostgrenze des Landkreises ist eine gemeinsame Grenze mit dem Nachbarland Polen. Die Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Szczecin ist gerade für die Region des Amtes Gartz (Oder) eine wichtige Verkehrsverbindung zum Schulstandort der Sekundarstufe nach Angermünde und zu den Metropolen Berlin und Szczecin. Die Regionalbahnlinie 66 (RB 66) bedient im Landkreis die Bahnhöfe Angermünde, Passow, Schönow, Casekow, Petershagen und Tantow und leistet somit einen großen Beitrag zur Erschließung des ländlichen Raumes der Uckermark. Neben dem Raum Szczecin ist auch die als Urlaubsziel immer beliebter werdende polnische Ostseeküste über diese Strecke erreichbar bzw. verknüpft. So besteht in Szczecin Anschluss in das polnische Regional- und Fernverkehrsnetz. Zur weiteren Verbesserung des Angebotes ist der Ausbau der Strecke, insbesondere die Elektrifizierung zwischen Angermünde und der polnischen Grenze, weiter zu fördern. Ein Vertrag zum Schienenausbau nach Stettin bis 2020 wurde Ende 2012 unterzeichnet. Neben der Wichtigkeit dieser die Landesgrenzen überschreitenden Verbindung zwischen Berlin (Deutschland) und Szczecin (Polen) muss der regionale Nutzen der RB 66 erhalten bleiben. Dies begründet sich insbesondere aus der Tatsache, dass hinsichtlich der Reisezeit auf dieser Relation keine akzeptable Straßenverkehrsverbindung existiert.

RE 5

Die Regionalbahn 5 fährt im 1-Stundentakt durch den Landkreis Oberhavel in Richtung Berlin bzw. in Richtung Rostock/Stralsund und bedient dabei unter anderem den Bahnhof Fürstenberg (Havel). Der Bahnhof Fürstenberg (Havel) befindet sich in ca. 10 Kilometern Entfernung zur Kreisgrenze der Landkreise Oberhavel und Uckermark. Mit seiner Nähe zum Landkreis Uckermark stellt der Bahnhof Fürstenberg (Havel) für den ländlichen westlichen Raum der Uckermark einen wichtigen Verknüpfungspunkt zum SPNV in Richtung Norden (Rostock/Stralsund) dar. Den RE 5 präferiert der Landkreis Uckermark insbesondere als Anbindung der Westuckermark aus und in Richtung Norden.

RB 12

Die Regionalbahn 12 (RB 12) verkehrt zwischen Berlin, Oranienburg und Templin im 60-Minuten-Takt. Sie verbindet das im Westen des Landkreises liegende Mittelzentrum Templin mit der Metropole Berlin. Die RB 12 präferiert der Landkreis Uckermark insbesondere als Anbindung der Westuckermark in und aus Richtung Süden.

RB 63

Im 1-Stundentakt wird die Regionalbahn 63 (RB 63) zwischen Eberswalde und Joachimsthal im Landkreis Barnim betrieben. Durch seine geringe Entfernung von ca. 10 Kilometern zur Kreisgrenze zwischen den Landkreisen Barnim und Uckermark stellt der Bahnhof Joachimsthal einen guten Zugang zum SPNV in Richtung Eberswalde dar. Der Landkreis Uckermark erkennt an, dass gerade für Berufspendler aus dem Westen und Südwesten der Uckermark die Verknüpfung der RB 63 in Joachimsthal mit Zu-/ und Abbringerverkehren von Bedeutung ist. Einer Reaktivierung der SPNV-Verbindung zwischen Joachimsthal und Templin steht der Landkreis daher grundsätzlich positiv gegenüber.

Übersicht der SPNV-Linien im Landkreis Uckermark

Linie	Strecke	Haltepunkte/Zugangsstellen im Landkreis Uckermark	Takt
RE 3	Elsterwerda–Berlin– Eberswalde– Angermünde–Prenzlau– Greifswald–Stralsund	Angermünde Wilmersdorf Warnitz Seehausen Prenzlau Nechlin	120 min
	Elsterwerda–Berlin– Eberswalde– Angermünde	Angermünde Pinnow Schwedt (Oder) Schwedt (Oder) Mitte	120 min
RB 12	Berlin-Lichtenberg– Oranienburg– Löwenberg–Templin	Hammelspring Templin Templin Stadt	60 min
RB 61	Angermünde– Schwedt/Oder	Angermünde Pinnow Schwedt (Oder) Schwedt (Oder) Mitte	120 min (Taktverdichtung zum RE 3)
RB 62	Angermünde – Prenzlau	Angermünde Wilmersdorf Warnitz Seehausen Prenzlau	120 min (Taktverdichtung zum RE 3)
RB 66	(Berlin–)Angermünde– Stettin (Szczecin Gl)	Angermünde Passow Schönnow Casekow Petershagen Tantow	annähernd 120 min

Tabelle 7: Übersicht der SPNV-Linien im Landkreis Uckermark

2.4 Systemverknüpfungen

2.4.1 Verknüpfung innerhalb des ÖPNV

Dem konsequenten Ausbau eines effektiven Netzes von Verknüpfungspunkten kommt bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV-Netzes eine besondere Bedeutung zu. Die Verknüpfung zwischen SPNV und Busliniennetz sowie zwischen den einzelnen Buslinien gewinnt gerade durch die hierarchische Netzstruktur an Bedeutung. Bei der Gestaltung der Verknüpfungspunkte sind die Belange des Schienenverkehrs und des übrigen ÖPNV einschließlich alternativer Bedienungsformen sowie des motorisierten und nichtmotorisierten Individualverkehrs zu berücksichtigen.

Der Übergang vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr ist zu fördern.

Sämtliche Zugangsstellen zum SPNV sind bedarfs- und funktionsgerecht als Verknüpfungspunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern bzw. -systemen zu entwickeln. Das beinhaltet die Schaffung von Fahrradabstellanlagen (Bike-and-Ride-Anlagen), Stellplätzen für Pkw (Park-and-Ride) sowie attraktive Zugangsmöglichkeiten aus dem Busliniennetz.

Ein Anschluss ist eine räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmte Zusammenführung mehrerer Linien an einem Verknüpfungspunkt, der innerhalb eines angemessenen Zeitintervalls von staten geht. Anschlüsse sollen so gestaltet sein, dass die Mehrzahl der Fahrgäste zeitnah ihre Fahrt fortsetzen kann.

Der Busverkehr hat neben der lokalen Erschließungsfunktion eine Zubringerfunktion zum SPNV. An den Verknüpfungspunkten von Bus- und Bahnlinien sind die Fahrzeiten so zu koordinieren, dass für umsteigende Fahrgäste möglichst kurze Wartezeiten entstehen. In den Fahrplänen ausgewiesene Anschlüsse sind grundsätzlich einzuhalten.

2.4.1.1 Verknüpfung SPNV – SPNV

Im Landkreis Uckermark sind gemäß Landesnahverkehrsplan die Bahnhöfe Angermünde und Prenzlau als Verknüpfungsknoten innerhalb des SPNV weiter zu entwickeln und zu stärken. Aus regionaler Sicht kommt insbesondere dem Bahnhof Angermünde als innerkreislichem Verknüpfungspunkt zum Schienenpersonennah- und -fernverkehr eine hohe Bedeutung zu.

2.4.1.2 Verknüpfung SPNV – üÖPNV

Bei der Verknüpfung des SPNV mit dem übrigen ÖPNV ist der Busverkehr am Takt der Bahn zu orientieren. Die Anschlussprioritäten sind aus der Verkehrsnachfrage abzuleiten. Die Änderungen von relationsbezogenen Lastrichtungen sind bei der verkehrstechnologischen Busfahrplanung zu berücksichtigen.

Der Aufgabenträger des üÖPNV wirkt insbesondere innerhalb der Gremienarbeit in der VBB-GmbH auf eine zwischen SPNV und Busverkehr abgestimmte Bedienung im Landkreis Uckermark hin. Zur Verbesserung der Abstimmung zwischen Bahn und Bus bei Verspätungen bzw. Betriebsstörungen ist eine einheitliche und verbindliche Vorgehensweise festzulegen.

Für den Landkreis Uckermark sind folgende Bahnhöfe und Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB) als Umsteigepunkte von Bedeutung:

- Bahnhof Angermünde
- Bahnhof Prenzlau und ZOB Prenzlau
- Bahnhof Schwedt (Oder) und Schwedt (Oder) Mitte, sowie ZOB Schwedt
- Bahnhof Templin und Templin Stadt, sowie ZOB Templin

Darüber hinaus ist auch die Anbindung des ländlichen Raumes zu den übrigen SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Uckermark von großer Relevanz. Hier ist eine Verknüpfung der SPNV-Zugangsstellen mit Busanbindungen mit geringer Wartezeit anzustreben:

- | | |
|----------------|---------------|
| • Casekow | • Schönow |
| • Hammelspring | • Seehausen |
| • Nechlin | • Tantow |
| • Passow | • Warnitz |
| • Petershagen | • Wilmersdorf |
| • Pinnow | |

Ein Anschluss zwischen SPNV und Busverkehr wird als hergestellt betrachtet, wenn zwischen Ankunft des ersten Verkehrsmittels und Abfahrt des zweiten Verkehrsmittels ein Zeitraum von maximal 15 Minuten liegt. Die Definition der Übergangszeit muss einerseits den Fußweg zwischen den Verkehrsmitteln berücksichtigen und andererseits sollte die Übergangszeit einen gewissen Verspätungspuffer enthalten.

Hinsichtlich der fahrplantechnischen Verknüpfung zwischen SPNV und Buslinienverkehr sind Festlegungen nur jeweils für eine Fahrplanperiode möglich. Die Aktualisierung des SPNV-Fahrplanangebotes erfolgt jeweils für ein Jahr im Rahmen der Leistungsbestellung durch die VBB-GmbH. Die damit einhergehende Fahrplankoordinierung des üÖPNV zur Anschlusssicherung erfolgt im Vorfeld in Abstimmung mit der VBB GmbH, dem Verkehrsunternehmen als Leistungserbringer des Busverkehrs und dem Aufgabenträger.

2.4.1.3 Verknüpfung Busverkehr – Busverkehr

Die Regionalbuslinien und die Stadtverkehrslinien des Landkreises Uckermark sind in Abhängigkeit von ihrer Linienführung nach Möglichkeit zum SPNV und untereinander zu verknüpfen.

Vorrang haben dabei Anschlüsse, die eine Verbindung mit den Mittelzentren Angermünde, Prenzlau, Schwedt/Oder und Templin oder Grundzentren herstellen.

- Gartz
- Casekow
- Gramzow
- Haßleben
- Milmersdorf
- Wilmersdorf

Begründete Änderungen sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen. Die Anschlussgestaltung ist ein komplexer Abgleichungsprozess zwischen den Erfordernissen des Schülerverkehrs, sowie den räumlich und zeitlich nachgefragten Beziehungen der übrigen Fahrgäste. Grundsätzlich ist die Anschlusssicherheit zu gewährleisten. Dies beinhaltet das Abwarten verspäteter Fahrten in zu definierenden Grenzen in Abhängigkeit von technologischen Zwängen. Die definierten Anschlüsse sind für den Kunden leicht zugänglich zu machen und mit dem Aufgabenträger abzustimmen. Um Anschlüsse sicher zu stellen, sind technische Hilfsmittel zur Unterstützung (z.B. Funk, RBL-Komponenten) heranzuziehen. Ein Anschluss zwischen zwei Bussen wird als hergestellt betrachtet, wenn zwischen Ankunft des ersten und Abfahrt des zweiten Busses ein Zeitraum von ca. 10 Minuten liegt.

2.4.1.4 Intermodale Vernetzung

Durch die Schaffung günstiger Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Individualverkehr (z. B. Pkw und Fahrrad) und dem ÖPNV sind neue Kundenpotenziale für den ÖPNV zu erschließen und der Umweltverbund zu stärken. Sämtliche Zugangsstellen zum SPNV sind bedarfs- und funktionsgerecht als Verknüpfungspunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern bzw. -systemen zu entwickeln. Das beinhaltet die Schaffung von Fahrradabstellanlagen (B&R-Anlagen), Stellplätzen für Pkw (P&R-Anlegen) sowie attraktive Zugangsmöglichkeiten aus dem Busliniennetz.

Park-and-Ride-Anlagen sind an allen SPNV-Zugangsstellen einzurichten.

Die Einrichtung von Bike-and-Ride-Anlagen soll an Zugangsstellen zum SPNV generell und an Haltestellen des übrigen ÖPNV vor allem dann erfolgen, wenn sich wesentliche Quell- und Zielpotenziale in einer Entfernung von bis zu 3 km befinden.

2.5 Qualität der Leistungserstellung im üÖPNV

Eine kundengerechte Qualität zu bestellen, die den Bedürfnissen der Fahrgäste aus den Mittel- und Grundzentren genauso gerecht wird wie den Bedürfnissen der Fahrgäste der ländlichen Region, liegt in der Verantwortung des Aufgabenträgers. Die Umsetzung der entsprechenden Qualität liegt jedoch beim Verkehrsunternehmen. Im Folgenden werden Qualitätsstandards zur Erbringung von Verkehrsleistungen festgelegt, die auf den Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg basieren.

Die Standards sind in Verkehrsverträgen/Kooperationsverträgen in dem hier definierten Wortlaut verbindlich festzuschreiben. Dem Aufgabenträger sind vom beauftragten Verkehrsunternehmen alle erforderlichen Rechte und Daten zur Kontrolle der Standards zu gewähren. Bei Nichteinhaltung der Standards ist der Aufgabenträger angehalten, im Verkehrsvertrag Regelungen aufzunehmen, die eine finanzielle Sanktionierung ermöglichen.

2.5.1 Pünktlichkeit und Anschlusssicherung (als Qualitätsversprechen)

Für den Fahrgast ist das Erreichen von Anschlussfahrten ein wesentliches Qualitätsmerkmal des Leistungsangebotes. Der Kunde erwartet, dass die von ihm benutzten öffentlichen Verkehrsmittel fahrplantreu fahren, d. h. konkret, dass die Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie die Anschlüsse eingehalten werden. Ein Fahrzeug gilt noch als pünktlich, wenn die Verspätung an einem Messpunkt maximal drei Minuten beträgt.

Die Anschlusssicherung ist zu garantieren und muss durch den Einsatz rechnergestützter Betriebsleitsysteme (RBL) - (Unternehmens- und/oder verkehrsträgerübergreifendes RBL)- erfolgen, so dass die Realität des geplanten Anschlusses eingeschätzt und die Information dementsprechend direkt an das Fahrpersonal und die Leitstelle weitergegeben werden kann. An den Verknüpfungspunkten der Kategorie A muss und an den Verknüpfungspunkten der Kategorie B sollte die Information der Kunden über das RBL mit Echtzeiten erfolgen.

Der Pünktlichkeitsgrad kann vom Aufgabenträger beim Verkehrsunternehmen eingesehen werden (RBL), wobei zwischen einem Gesamtpünktlichkeitsgrad P_G (alle unpünktlichen Fahrten) und einem Unternehmenspünktlichkeitsgrad P_U (durch das Verkehrsunternehmen zu vertretende Unpünktlichkeit) unterschieden wird.

Das oberste Ziel der Fahrplanung ist eine verlässliche Taktung mit vorgegebenen Anschlüssen und Reiseketten. Um die Nutzung einer Reisekette zu gewährleisten ist die jeweilige Anschlusssicherheit als Leistungsversprechen zu realisieren. Daher ist die Einhaltung der Pünktlichkeit auch enorm hoch zu bewerten.

Dies gilt auch für eingerichtete Rufbusse.

2.5.2 Haltestellen

Haltestellen sind Zugangs- und Verknüpfungspunkte zum ÖPNV.

Hinsichtlich der Verknüpfung zwischen den einzelnen Komponenten des ÖPNV sind Haltestellen verkehrssicher im Hinblick zum übrigen Verkehr (auch Radfahrer) anzuordnen. Sicherheitsrelevante Aspekte für die Fahrgäste mit Blick auf den übrigen Verkehr (Warteflächen, Verkehrsinseln, gesicherte Querungsanlagen, Lichtsignalanlagen) sind schon bei der Planung von Haltestellen zu berücksichtigen. Die funktionale und übersichtliche Gestaltung der Haltestelle sollte dem Sicherheitsempfinden der Fahrgäste („Sehen und Gesehen werden“) entgegenkommen.

A : Verknüpfungshaltestelle:

- Haltestelle an einer Zugangsstelle zum Bahn-Fernverkehr
- Haltestelle an einer SPNV-Zugangsstelle
- ZOB

An den Verknüpfungspunkten ist sowohl die Verknüpfung mit der Bahn (Ausrichtung auf den Schienenpersonennahverkehr) als auch die Verknüpfung der Regional- und Stadtbuslinien zu organisieren.

B : Umstiegshaltestelle mit regionaler Bedeutung:

- Umstiegsstelle Bus-Bus

C : Standardhaltestelle:

- Übrige Haltestellen

Die Haltestellenausrüstung erfolgt in Anlehnung an die Vorgaben des Handbuches zur Fahrgastinformation der VBB GmbH (FGI-Handbuch).

Haltestellenausrüstung:

Ausstattungsselement	A	B	C
Kennzeichnung der Haltestelle			
Haltestellenschild	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X
Verkehrsunternehmen / Verkehrsverbund	X	X	X
Fahrplaninformation			
Verkehrsunternehmen	X	X	X
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit	X	X	X
Gültigkeit	X	X	X
Tarifinformation	X	X	X
Hinweis auf Rufnummer Info-Telefon/Auskunft	X	X	X
Weitere Informationen			
Linienetzpläne	X	(X)	(X)
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	X	X	(X)
Fahrpläne Regional-/ Fernverkehr	X	(X)	
Dynamische Fahrgastinformation	X	(X)	

(x) : anzustreben bzw. bei Bedarf

Tabelle 8: Haltestellenausrüstung

Die Empfehlungen des Verbundes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zur Haltestellengestaltung sind umzusetzen. Die Vorgaben des Nahverkehrsplans zur intermodalen Vernetzung (P&R, B&R) gelten entsprechend für alle Haltestellenkategorien. Für die unterschiedliche Ausstattung der Haltestellen gelten vorstehende Ausstattungsstandards als Richtwerte. Der Aufgabenträger wirkt in Abstimmung mit den Kommunen und den ÖPNV-Betreibern darauf hin, dass die Richtlinien umgesetzt werden.

2.5.3 Fahrzeuge – Beförderungskomfort und Ausstattung

Durch den Einsatz moderner Fahrzeuge im Busbetrieb ist die Akzeptanz und die Sicherheit der Fahrgäste bezüglich der Nutzung der Verkehrsmittel des üÖPNV zu steigern. Ziel ist es, dem Kunden vergleichbare Fahrzeuge mit gleichen Qualitätsmerkmalen in Komfort und Service anzubieten. Die Fahrzeuge haben die gesetzlichen Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) einzuhalten und müssen darüber hinaus umweltfreundlich und geräuscharm sein. Sie sollen eine Fahrweise möglich machen, die den Fahrgästen zumutbaren Fahrkomfort sichert.

Für die Beschaffung von Neufahrzeugen ist der Stand der Technik maßgebend, insbesondere in Bezug auf Abgasstandards für Busse (EEV-Standard). Die Qualität des einzusetzenden Fahrzeugparks ist mit dem Aufgabenträger im Verkehrsvertrag zu vereinbaren. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge darf max. bei 10 Jahren liegen. Das Höchstalter der Fahrzeuge darf max. 16 Jahre betragen.

Insgesamt wird bei Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugbeschaffung auf die Einhaltung der EU-Fahrzeugrichtlinie 2001/85/EG vom 20.11.2001 sowie der VDV-Empfehlungen Nr. 230 (von 09/2001) „Rahmenempfehlungen für Stadt-Niederflur-Linienbusse (SL III)“ sowie Nr. 231 (von 06/2004) „Rahmenempfehlungen für Überland-Niederflur-Linienbusse“ und Nr. 237 (von 06/2004) „Rahmenempfehlungen für Überland-Hochflur-Linienbusse“ orientiert. Maßgeblich ist überdies der Stand der Technik. Die Beschaffung von Fahrzeugen, insbesondere von Niederflurfahrzeugen, steht unter dem Vorbehalt, dass den örtlichen Gegebenheiten in ausreichendem Maße Beachtung geschenkt und bei der Beschaffung Rechnung getragen wird.

Es soll eine ausreichende Anzahl an Türen zur Realisierung eines zügigen Fahrgastwechsels vorhanden sein. Die Zugehörigkeit zum Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und dessen gültigen Tarif muss durch Anbringung des VBB-Logos im Frontbereich des Fahrzeuges dargestellt werden.

Die jeweils bediente Linie mit dem entsprechenden Endhaltepunkt ist deutlich und mindestens in der Frontpartie des jeweiligen Fahrzeuges anzuzeigen. Die Fahrzeuge sind äußerlich und insbesondere im Fahrzeuginnern in einem sauberen Zustand einzusetzen.

Um den Tourismus im Landkreis Uckermark zu fördern und zu stärken ist, die Fahrradmitnahme im Bus grundsätzlich zu gestatten, wenn der Besetzungsgrad und die Bauart des Fahrzeuges es zu lassen.

2.5.4 Barrierefreiheit

Grundsatz:

Nach der politischen Zielbestimmung gem. § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG gilt: "Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen."

Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden (§ 8 Abs. 3 Satz 4 PbefG).

Die Länder können den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen, soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist (§ 62 Abs. 2 PbefG).

Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche dann, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind (§ 4 des „Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen“ (BGG)).

Nach § 8 Abs. 3 Satz 3 PbefG ist die vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV als Ziel für Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, zu berücksichtigen. Umfasst sind somit nicht nur Behinderte, sondern auch z. B. Personen mit Kinderwagen und Gepäck und ältere Menschen.

Im ÖPNV bezieht sich die Barrierefreiheit auf:

- Informationen zur Nutzung des ÖPNV (2-Sinne-Prinzip)
 - Vor Fahrtantritt (Internet, Fahrplanbuch usw.)
 - Bei Fahrtantritt (an der Zugangsstelle, Fahrzeugaußeninformation)
 - Während der Fahrt (Fahrzeuginneninformation)
- Zugang zu Haltestellen und Fahrzeugen
- Aufenthalt in Fahrzeugen

Konzeption der Barrierefreiheit (Zeitschiene, Maßnahmendefinition):

Bis Ende 2016 ist der Status Quo der Barrierefreiheit im Landkreis Uckermark zu eruieren und darzustellen. Dies beinhaltet den Status Quo der barrierefreien Information zur Nutzung des ÖPNV, den barrierefreien Zugang zu Haltestellen und Fahrzeugen sowie den barrierefreien Aufenthalt in Fahrzeugen. Die Verkehrsunternehmen stellen den Aufbau und die Pflege eines aussagekräftigen Haltestellenregisters bis Ende 2015 sicher.

Bis Ende 2017 ist ein detailliertes Konzept mit der Zieldefinition der Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im Landkreis Uckermark durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen zu erarbeiten und die Kosten zur Umsetzung bis 2022 zu beziffern. Das Konzept beinhaltet zudem die Priorisierung der Umsetzungsmaßnahmen und die Zeitschiene zur Umsetzung. Sämtliche Investitionen in die Infrastruktur des ÖPNV sind fortan dem Konzept unterzuordnen.

Das Konzept wird dem Kreistag zu Beschlussfassung vorgelegt.

2.5.5 Sicherheit

Neben der technischen Sicherheit der Fahrzeuge, Anlagen und Haltestellen entsprechend den gesetzlichen Regelungen muss der Leistungserbringer eine Sicherheitskonzeption nach DIN ISO 9001 erarbeiten, um Wohlbefinden und Sicherheitsgefühl des Fahrgastes zu jeder Zeit während der Benutzung des ÖPNV zu ermöglichen. Der Bedarf einer speziellen Ausbildung oder Schulung des Personals im Konfliktmanagement ist in der Sicherheitskonzeption zu regeln. Beim Leistungserbringer muss ein zentraler Ansprechpartner für Sicherheitsfragen verfügbar sein. Neben einer Verbindung zur Sicherheitszentrale durch das Fahrpersonal bzw. über Notrufeinrichtungen sind Kontrollgänge des Personals vorzusehen.

2.5.6 Sauberkeit

Ziel ist es, dem Kunden eine uneingeschränkte und bedenkenlose Nutzung der Fahrzeuge und der weiteren Anlagen (Kundencenter etc.) zu gewährleisten sowie einen gepflegten Gesamteindruck sicherzustellen. Bei Einsatzbeginn der Fahrzeuge ist ein sicherer Ein- und Ausstiegsbereich sowie die allgemeine Sauberkeit im Innenraum zu gewährleisten (Sitze, Scheiben, Papierbehälter etc.). Die Kriterien zur Sauberkeit des Leitfadens Qualitätsstandards der VBB GmbH sind zu erfüllen.

2.5.7 Kundenservice, Fahrgastinformation und Vertrieb

Der Begriff Kundenservice umfasst alle Aktivitäten des Leistungserbringers zur Betreuung und Information des Kunden im Zusammenhang mit der angebotenen Beförderungsleistung. Diese beeinflussen im wesentlichen Maße die Zufriedenheit des Kunden.

Daher ist durch das beauftragte Verkehrsunternehmen mindestens sicherzustellen:

- die zielgerichtete Information über das ÖPNV-Angebot,
- die optische und/oder akustische Fahrgastinformation in/an den Fahrzeugen,
- die Information über geplante Abweichungen im Regelangebot mindestens 14 Tage vor Umsetzung,
- die umgehende Information über außerplanmäßige Änderungen des Regelangebotes,
- die Bearbeitung von Kundenanliegen innerhalb von 5 Werktagen,
- die unkomplizierte Möglichkeit des Fahrscheinerwerbs beim Fahrer und die Information über die Tarifstruktur.

Folgende allgemeine Grundsätze der **Fahrgastinformation** sind einzuhalten:

- einheitlicher Aufbau der Informationen,
- Durchgängigkeit und Einhaltung der Informationsketten.

Dem Kunden muss es möglich sein, sich vor Fahrtantritt über das Leistungs- und Tarifangebot zu informieren. Im Rahmen der Nutzung Rechnergestützter Betriebsleitsysteme (RBL) sind Möglichkeiten der Anschlusssicherung und der gezielten Fahrgastinformation (insbesondere an den Verknüpfungspunkten) zu erschließen.

Behandlung von Kundenanliegen

Es sind den Fahrgästen die geeigneten Medien wie Telefon, Fax, Internet und Email der Servicestelle mitzuteilen, so dass sie vor, während oder nach der Beförderung Kontakt zu dem betreffenden Verkehrsunternehmen aufnehmen können. Der Fahrgast hat spätestens nach 5 Werktagen Anspruch auf eine Reaktion.

Beim **Ticketerwerb** hat das Verkehrsunternehmen sicherzustellen, dass der Fahrgast sich über die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen informieren kann und die Möglichkeit hat, den für ihn am besten geeigneten Fahrausweis auszuwählen. Die Möglichkeit des Ticketerwerbs ist grundsätzlich in jedem Bus sicher zu stellen. Darüber hinaus ist der Ticketerwerb im Rahmen der mit der VBB GmbH abgestimmten Standards umzusetzen. Das Verkehrsunternehmen ermöglicht im Rahmen seiner Vertriebsstruktur den Erwerb des gesamten Fahrausweissortiments.

Der Aufgabenträger befürwortet grundsätzlich die Umsetzung innovativer Vertriebsstrategien.

2.5.8 Personal

Die Qualifikation und das Auftreten der Mitarbeiter sind wesentliche Voraussetzungen für die Erfüllung der personellen Anforderungen und für die Vermittlung von Qualität, Sicherheit und Service. Das Auftreten des Personals ist ein wesentlicher Faktor für die Kundenwahrnehmung des Produktes ÖPNV. Außerdem muss das Verkehrsunternehmen dafür sorgen, dass das Personal mit direktem Kundenkontakt folgende Anforderungen erfüllt:

- ☐ Kundenfreundlichkeit
- ☐ Fachkompetenz bzw. fachliche Eignung
- ☐ Auskunftsfähigkeit zu Fahrplänen, Beförderungstarifen, Fahrausweiserwerb
- ☐ verkehrsgeografische Grundkenntnisse des Einsatzbereiches,
- ☐ notwendige Kenntnisse in Kommunikationstechniken und zur Bewältigung von Konfliktsituationen.

Durch die materielle Ausstattung des Personals müssen die Betriebs- und Fahrgastbetreuungsaufgaben in vollem Umfang gewährleistet werden. Das kundenfreundliche Mitarbeiterverhalten muss einer laufenden Qualitätskontrolle unterliegen und ist durch Schulungen sicherzustellen.

2.6 Qualitätsmanagement

Der Nachweis der Einhaltung der Qualitätsstandards ist durch die Verkehrsunternehmen gegenüber dem Aufgabenträger zu gewährleisten und jährlich schriftlich darzulegen. Darüber hinaus kann der Aufgabenträger zu jeder Zeit Kontrollen zur Einhaltung der Standards vornehmen.

Das Qualitätsmanagement ist eine gemeinsame Aufgabe von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Der Aufgabenträger setzt Vorgaben zur Qualitätssicherung sowie der qualitativen Bewertung der Leistungsdurchführung fest und entwickelt diese weiter. Die Grundlage bilden die von den Unternehmen übergebenen statistischen Informationen.

Die Verkehrsunternehmen haben als wesentliches Element der Sicherung des Betriebsablaufs, wie auch der Kundenbetreuung ein Störungs- und Beschwerdemanagement aufzubauen und weiterzuentwickeln. Das Störungs- und Beschwerdemanagement wird als Bestandteil des Qualitätsmanagementsystems nach DIN EN ISO 9001:2000 oder eines gleichwertigen Systems durchgeführt. Zusätzlich wird auf eine Umweltzertifizierung orientiert.

In Abstimmung mit dem Aufgabenträger hat das Verkehrsunternehmen geeignete Möglichkeiten zur Kundenbefragung und zur Fahrgastzählung zu schaffen. Unter der Berücksichtigung der Daten aus Kundenbefragungen und Fahrgastzählungen ist die Kundenzufriedenheit mit dem bestehenden Leistungsangebot zu ermitteln und neue Leistungsbedarfe zu eruieren.

2.7 Störungsmanagement

Die Verkehrsunternehmen haben durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass der Regelbetrieb sowohl personell als auch technisch abgesichert ist.

Als Betriebsstörung (im Sinne des Störungsmanagements) gelten:

- **Fahrtausfall**
- **Verspätungen von mehr als 15 Minuten**
- **Anschluss-Versäumnis**

(Ausgenommen sind Betriebsstörungen infolge „höherer Gewalt“).

Wenn Störungen im Regelbetrieb auftreten, sind diese unverzüglich dem Aufgabenträger anzuzeigen. Darüber hinaus hat das Verkehrsunternehmen die Störung innerhalb einer Stunde zu beheben. Um dies zu gewährleisten, hat das Verkehrsunternehmen ausreichende Leistungsreserven vorzuhalten oder Partner vertraglich zu binden.

Die Einhaltung von zugesicherten Reiseketten ist stets zu gewährleisten.

Kann ein Anschluss im Verspätungsfall nicht sichergestellt werden, trägt das Verkehrsunternehmen dafür Sorge, dass dem Fahrgast binnen einer Stunde kostenfrei eine Ersatzbeförderung mit Ersatzwagen, Taxi oder anderen geeigneten Verkehrsmitteln gewährt wird (Fahrtzielgarantie).

3 Organisation, Verkehrsvertrag und Controlling

3.1 Organisationsübersicht des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs (üÖPNV)

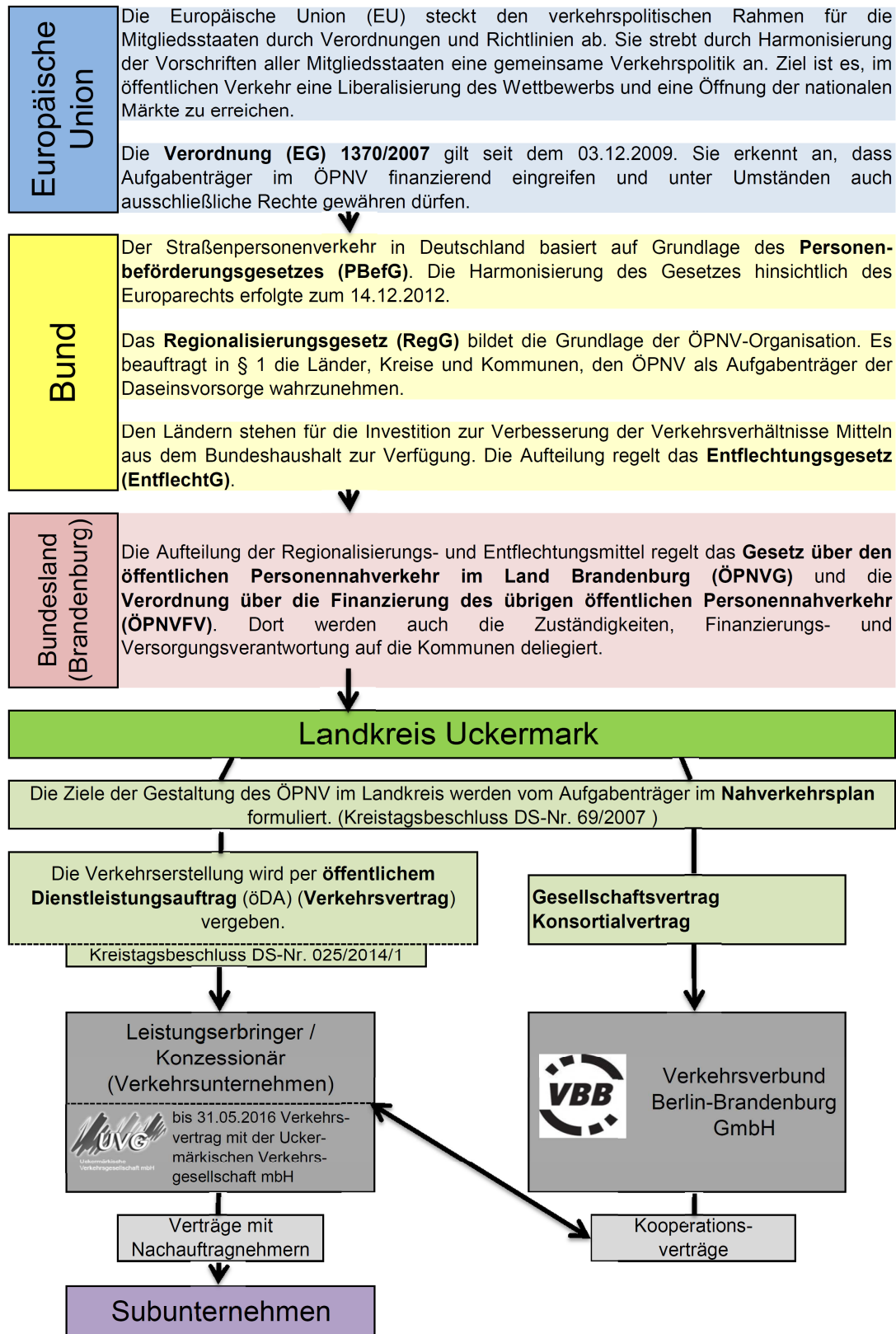


Abbildung 13: Organisation des üÖPNV

3.1.1 Aufgabenverteilung der Leistungsdurchführung

3.1.1.1 Zuständigkeit und Aufgabenzuordnung des Aufgabenträgers:

- Gesellschafterfunktionen in der VBB GmbH
- Gesellschafterfunktionen in der UVG mbH

Als Aufgabenträger:

Bei den Aufgaben des Aufgabenträgers handelt es sich gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) um:

1. die Veröffentlichung der Vorabinformation über eine beabsichtigte Vergabe im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft gemäß des Art. 7 Abs. 2 der VO (EG) 1370//07 und die Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde über die Einholung eigenwirtschaftlicher Anträge
2. die Vergabe von Leistungen und die Ausgleichsfinanzierung für die auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach den primärrechtlich geltenden Bestimmungen der VO (EG) 1370/2007
3. den jährlichen Nachweis gemäß Art. 6 Absatz 1 der VO (EG) 1370/2007 und des zugehörigen Anhangs über den Nettoeffekt der vergebenen Leistungen und den Ausschluss nicht beihilferechtskonformer Überkompensationen
4. die Zuarbeit zur jährlichen Erstellung und Veröffentlichung eines ÖPNV-Jahresberichts gemäß Art. 7 Absatz 1 der VO (EG) 1370/2007, der alle gemeinwirtschaftlichen Leistungen umfasst (gemeinsam für alle Aufgabenträger durch die VBB GmbH)
5. zusätzliche Beantragung, Vereinnahmung, Verteilung und Abrechnung der zweckgebundenen Mittel für Ausgleichszahlungen auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs nach § 1 Absatz 3 ÖPNVfV BB (ehemals nach § 45a PBefG)
6. den Nachweis des investiven Verwendungsanteils an den Landesmitteln nach § 1a ÖPNVfV BB
7. die rechtliche Absicherung aller Organisationsprozesse, insbesondere in den vorstehenden Punkten 1 - 6.

Das Aufgabenträgermanagement umfasst:

- Strategisches ÖPNV-Management, Erarbeitung von Richtlinien für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems aus der Sicht des Aufgabenträgers
- Erarbeitung des Nahverkehrsplanes und Durchführungskontrolle
- Abschluss eines Verkehrsvertrages mit dem Leistungserbringer, vertragliche Regelung der Vergabe und Finanzierung
- Wahrnehmung der Aufgaben des Aufgabenträgers im Rahmen der Liniengenehmigungsverfahren, einschließlich Linienbündelung
- Organisation und Gestaltung der ÖPNV-Angebote, sowie Angebotsabstimmung auf der Aufgabenträgerebene bei grenzüberschreitenden Verkehren
- Beantragung, Vereinnahmung und Ausgabe der Landesmittelzuführungen zur Förderung des üÖPNV im Landkreis
- Vorbereitung und Durchführung von Leistungsvergaben

- Kontrolle und Abrechnung der vereinbarungsgerechten Leistungsdurchführung
- Vorbereitung der Genehmigung und Durchführungskontrolle für Investitionsförderungen der Infrastruktur

3.1.1.2 Zuständigkeit und Aufgabenzuordnung der Leistungsdurchführung (konzessioniertes Verkehrsunternehmen, Subunternehmer)

Leistungserbringer/ Konzessionär:

- Operatives ÖPNV-Management
- Erstellung der konzessionierten und bestellten ÖPNV-Leistungen
- Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber dem Aufgabenträger, Führung und Übergabe statistischer Angaben, Durchführung von Erhebungen
- betriebliche Planung
- Leistungsbestellung bei den Nachauftragnehmern und deren Abrechnung
- Erstellung der Fahrpläne für das Konzessionsgebiet in Abstimmung mit dem Aufgabenträger
- Lokales Marketing in Abstimmung mit der VBB GmbH und mit dem Aufgabenträger
- Abwicklung der über die Leistungsvereinbarung und –finanzierung abgegoltenen Investitionsförderung

Inhaber der Liniengenehmigungen für den üÖPNV im Landkreis Uckermark ist bis 31.05.2016 das Unternehmen Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH (UVG mbH). Der Verkehrsvertrag mit der UVG mbH läuft ebenfalls bis 31.05.2016.

Das konzessionierte Unternehmen ist verpflichtet, für die Leistungserbringung mit einer vertraglich vorgegebenen Mindest- und Höchstquote regional ansässige Subunternehmer einzubeziehen. An dieser Verfahrensweise soll auch künftig im Interesse der Mittelstandsförderung festgehalten werden.

Subunternehmer:

- betriebliche Planung
- Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber dem Konzessionär
- Erstellung der per Subunternehmervertrag vereinbarten Leistungen

Die Abbildung zeigt das Organisationschema des üÖPNV für den Landkreis Uckermark:

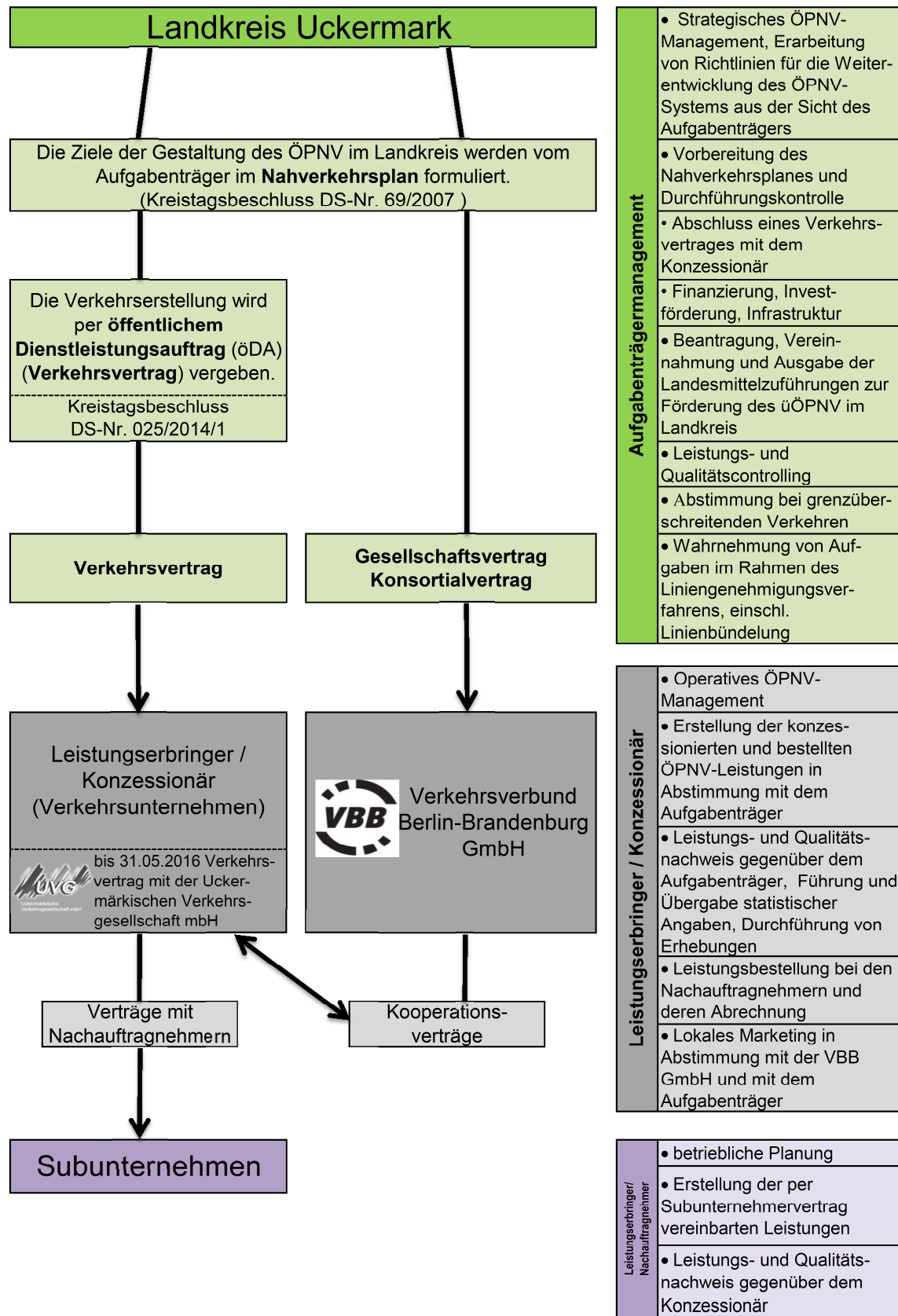


Abbildung 14: Organisationsschema des üÖPNV im Landkreis Uckermark

3.1.1.3 Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB)

Der Landkreis Uckermark ist Gesellschafter der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB GmbH). Die VBB GmbH ist ein Zusammenschluss aller Aufgabenträger (Länder Berlin und Brandenburg, Landkreise und kreisfreie Städte) der Länder Brandenburg und Berlin. Im Verbund kooperieren insgesamt rund 40 Verkehrsunternehmen.

Die VBB GmbH garantiert im ÖPNV eine einheitliche Verkehrsstruktur mit verkehrsmittelübergreifenden Preisen, die in jedem Verkehrsmittel gelten, das einem, mit der VBB GmbH kooperierenden Unternehmen gehört. Der Verbundtarif sieht eine einheitliche Tarifstruktur mit einem Fahrausweis, einem einheitlichen Fahrausweissortiment und einheitlichen Beförderungsbedingungen sowie eine einheitliche Fahrgastinformation vor. Linienführung, Fahrpläne und Umsteigemöglichkeiten sind innerhalb des Verbundgebiets aufeinander abgestimmt. Im Auftrag der beiden Länder Berlin und Brandenburg schreibt die VBB GmbH zudem Nahverkehrsleistungen vor allem für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) aus.

Der Landkreis trägt im Interesse der Bürger und der ÖPNV-Unternehmen durch Mitwirkung in den Fachgremien der VBB GmbH zur Durchsetzung der Synergieeffekte der Verbundorganisation bei. Dazu gehört insbesondere die Durchsetzung der Vorteile aus den verkehrsträgerübergreifenden Tarifen. Das Tarifgestaltungsrecht wurde von den Mitgliedsunternehmen auf die VBB GmbH übertragen. In Vollmacht dieser Unternehmen nimmt die VBB GmbH auch das Tarifantragsrecht bei den Genehmigungsbehörden der Länder Berlin und Brandenburg wahr.

Die VBB GmbH erfüllt abgestimmte Aufgaben für die Verkehrsunternehmen in den Bereichen Fahrplaninformation und Marketing sowie Grundlagen der Qualitätssicherung. Dazu gehören das elektronische Auskunftssystem Fahrinfo® und die Herausgabe einheitlich gestalteter Fahrplanbücher sowie Vorgaben für die Gestaltung der Aushangfahrpläne. Die VBB GmbH unterstützt die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bei Maßnahmen zur Erhöhung der Kundenfreundlichkeit und zur Verbesserung der Aufenthalts- und Beförderungsqualität sowie bei der Schaffung eines einheitlichen, werbewirksamen Erscheinungsbildes im ÖPNV.

Weiter ist die VBB GmbH der zentrale Koordinator der Einnahmenaufteilung für die 40 Verkehrsunternehmen im VBB-Tarifgebiet. Im Einnahmenaufteilungsverfahren verfolgt die VBB GmbH das Ziel mit Transparenz und Gerechtigkeit einen größtmöglichen Konsens zwischen allen Beteiligten zu erreichen.

Hierfür benötigte Informationen von den Fahrgästen, über tatsächliche Fahrausweisnutzung, werden mittels einer Verkehrserhebung alle drei Jahre statistisch fundiert ermittelt.

3.2 Leistungsvergabe, Verkehrsvertrag und Controlling der Leistungsdurchführung

3.2.1 Vergabeverfahren und Linienbündelung

Gegenwärtig sind die Leistungen in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Uckermark im Direktvergabeverfahren an die UVG mbH vergeben worden.

Innerhalb des Geltungszeitraumes des Nahverkehrsplanes 2015 – 2019 ist die Neuvergabe eines Linienbündels Uckermark vorzubereiten und durchzuführen. Mit Kreitagsbeschluss BV/025/2014/1 vom 26.02.2014 bekennt sich der Landkreis Uckermark weiter zur Direktvergabe der ÖPNV-Leistungen, wenn ein eigenwirtschaftliches Angebot nicht vorliegt oder nicht genehmigungsfähig ist.

Künftige Vergabeverfahren unterliegen den Bestimmungen der Verordnung (EG) 1370/2007 soweit die vergebenen Leistungen als gemeinwirtschaftlich und die zu vergebenden Aufträge als öffentliche Dienstleistungskonzessionen zu definieren sind. Die rechtliche Zulässigkeit der Linienbündelung ergibt sich aus § 9 Absatz 2 PBefG. Dort wird festgelegt, dass die Genehmigung für mehrere Linien gebündelt erteilt werden darf, wenn es die Zielsetzungen der Genehmigungserteilung nach § 8 PBefG erfordern, insbesondere ist eine ausreichende, wirtschaftliche und integrierte Verkehrsbedienung zu gewährleisten.

Leistungen des üÖPNV in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Uckermark und formal nach § 42 PBefG genehmigte ÖPNV-Linien bilden derzeit **zwei Linienbündel**. Ab 01.06.2016 ist die Bündelung zu **einem** Linienbündel Uckermark umzusetzen.

3.2.2 Verkehrsvertrag und Controlling der Leistungsdurchführung

Abzuschließende Verkehrsverträge sind Öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA) und haben den Anforderungen der Verordnung (EG) 1370/2007 zu entsprechen.

Obligatorischer Inhalt eines ÖDA nach Artikel 4 der Verordnung (EG) 1370/2007:

- Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (Leistungsvolumen und Qualitätsanforderungen) und geografischer Geltungsbereich
- Zur Vermeidung von Überkompensationen werden Ausgleichsparameter vorab mittels einer transparenten Darstellung festgelegt (ermittelt auf der Grundlage einer Testierung nach den Kriterien eines Urteils des Europäischen Gerichtshofes [EuGH] Az. C-280/00 in der Rechtssache Altmark Trans GmbH bzw. durch den nachträglichen Nachweis des Ausschlusses von Kostenüberkompensationen gemäß Anhang zur Verordnung 1370/2007)
- Laufzeit
- auferlegte Qualitäts- und Sozialstandards gemäß des aktuellen Nahverkehrsplanes
- Anreizregelungen, insbesondere Festlegung effizienter und direkt wirkender Bonus-Malus-Regelungen für die Nichteinhaltung von Qualitätsvorgaben und sonstige Pflichtverletzungen.

Die gegenwärtig für die Restlaufzeit der Liniengenehmigungen geltende Fassung des bestehenden Verkehrsvertrags zwischen dem Landkreis Uckermark und der UVG mbH berücksichtigt bereits in vollem Umfang die Anforderungen der Verordnung (EG) 1370/07 an Inhalt und Form eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages. Der Aufgabenträger hat die quantitative und qualitative Vertragserfüllung zu kontrollieren und auf dieser Basis die vereinbarten Zuschüsse zu leisten. Dafür sind geeignete Kontrollmechanismen und -verfahren zu entwickeln oder weiterzuentwickeln und als Vertragsbestandteile festzulegen. Dabei ist darauf zu achten, dass ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Kontrollaufwand und Ergebnis gewährleistet ist, wobei auch vorausschauend abzuwägen ist, welche Kontrollmöglichkeit sich im Vertragszeitraum noch ergibt oder welche Nachweismöglichkeit und Kontrolle rationeller gestaltet werden kann.

Der abzuschließende Verkehrsvertrag zwischen dem Landkreis Uckermark und dem konzessionstragenden Unternehmen soll folgende Nachweispflichten und Kontrollmechanismen vorsehen:

- quartalsweiser Nachweis der Nutzfahrleistungen sowie der Mehr- und Minderleistungen mit Begründungen sowie ein jährlicher Nachweis der Subunternehmeranteile,
- Quartalsjournal zum Störungs- und Beschwerdemanagement,
- jährlicher Nachweis des Fahrzeugeinsatzes betreffend Fahrzeugalter auch für Subunternehmer,
- nach Aufforderung linienbezogene Informationen zu Fahrgastzahlen, Reisegeschwindigkeiten und Reiseweiten aus der betrieblichen Statistik,
- Ergebnisse der durchgeführten wiederkehrenden und anlassbezogenen Kundengruppenbefragungen.

3.3 Marketing und Kundeninformation

In ihrer Gesamtheit ist die Marketingarbeit im ÖPNV des Landkreises Uckermark eingeordnet in das Marketingkonzept der VBB GmbH zu betrachten. Dabei ist jedoch konsequent auf die Erhaltung einer eigenständigen regionalen Identität zu achten, um die Bindung des Kunden an den lokalen Nahverkehrsbetrieb zu gewährleisten. Hierzu zählt vor allem ein einheitliches Erscheinungsbild (corporate design) an Fahrzeugen, Haltestelleneinrichtungen und Fahrgastinformation.

Ebenso trägt die Betonung des lokalen Selbstverständnisses des ÖPNV mit entsprechendem Erscheinungsbild und Qualitätsstandard zur Erhöhung seiner Akzeptanz und seines gesellschaftlichen Wertes bei. Im Mittelpunkt aller Marketingstrategien und -maßnahmen im ÖPNV steht der Fahrgast sowie die effiziente Bedienung von Fahrgastpotentialen. Unter den dafür maßgebenden Instrumentarien:

- Angebot und Leistung in Quantität und Qualität,
- Tarifgestaltung,
- Verkauf, Service und Kundenbetreuung,
- Marktkommunikation (insbes. Kundeninformation), Werbung, Öffentlichkeitsarbeit

ist das Zusammenwirken der beiden Erstgenannten von entscheidender Bedeutung.

Um das **Leistungsangebot** an den Fahrgastbedürfnissen auszurichten, ist auf die konsequente Umsetzung der im Abschnitt 2.5 genannten Qualitätsanforderungen besonderer Wert zu legen. Im gleichen Abschnitt ist auch eingehend Bezug genommen worden auf die Anforderungen und Maßnahmen hinsichtlich des Kundenservices.

Die **Tarifgestaltung** befindet sich im Zielkonflikt, einerseits höchstmögliche Einnahmen von jedem Fahrgast zu erzielen, andererseits aber selbst zur Erhaltung des Fahrgastaufkommens und zur Gewinnung neuer Fahrgäste beizutragen. Beide Komponenten zusammen bilden die Tarifiergiebigkeit.

Die **Kundeninformation**, darunter vor allem die Fahrplaninformation, erhält innerhalb des Marketingkonzepts einen immer weiter zunehmenden Stellenwert. Ursächlich dafür sind neue Formen der Fahrplaninformation (Internet, Mobiltelefon), die Einführung neuer, unkonventioneller Angebotsformen sowie die zunehmende Beachtung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste.

Zur Umsetzung dieser Marketing- und Kundeninformationsstrategie ist insbesondere erforderlich:

- die Gewährleistung einer ausreichenden, linienübergreifenden Fahrplan- und Tarifinformation, z. B. durch Aufstellung der VBB-InfoPunkte an allen wichtigen Verknüpfungspunkten SPNV/Bus, Bus/Bus und ÖPNV/Individualverkehr,
- die Vervollkommnung elektronischer Verbindungsausweisung im Internet,
- die Verfügbarkeit des jeweiligen Jahresfahrplans rechtzeitig zum Fahrplanwechsel und danach über die gesamte Fahrplanperiode für den Kunden,
- die rechtzeitige und laufende Information über die Einführung alternativer Angebote (Fahrtmöglichkeiten, Tarif, Anmeldezeiten und Telefonnummer),
- die schrittweise Information über die barrierefreie Erreichbarkeit wichtiger Ziele und aller kategorisierten Verknüpfungspunkte in den Fahrplanmedien, so dass barrierefreie Reiseketten (einschl. Rückverbindungen) abzulesen sind.

Überregionale Marketingaktionen liegen im Wesentlichen im Aufgabenbereich der VBB GmbH.

4 Finanzierung des üÖPNV und Investitionsbedarf

4.1 Finanzierungsbedarf

Der Finanzierungsbedarf für den Aufgabenträger des üÖPNV ergibt sich einerseits aus der Förderung investiver Maßnahmen zum Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur. Andererseits beinhaltet das Leistungsangebot im Buslinienverkehr gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe d) der VO (EG) 1370/2007, die einen Ausgleichsanspruch der damit beauftragten Verkehrsunternehmen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge gemäß Artikel 3 Absatz 1 der genannten EUVO begründen.

Der Landkreis Uckermark nimmt im Planungszeitraum 2015 bis 2019 seine Finanzierungsverantwortung als Aufgabenträger wahr und stellt die im jeweils geltenden Verkehrsvertrag vereinbarten Mittel bereit. Finanzielle Ansprüche und Verpflichtungen des Landkreises Uckermark ergeben sich weiterhin gegenüber den benachbarten Aufgabenträgern zum Ausgleich der zufließenden Landesmittel nach § 1 ÖPNVfV für Leistungen der kreisansässigen Unternehmen im jeweils anderen Aufgabenträgergebiet auf Kreisgrenzen überschreitenden Linien.

Kommunen können in Abstimmung mit dem Aufgabenträger Bedienungen erhalten, die über die Standards des Nahverkehrsplanes hinausgehen. Von der jeweiligen Kommune ist dann dem Aufgabenträger der Ausgleichsanspruch des Verkehrsunternehmens für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zu erstatten.

Im Jahr 2014 soll die Höhe der Mittel aus dem Regionalisierungsgesetz für Zeiträume ab 2015 erneut überprüft werden. Daher ist insbesondere auf Risiken auf der Ertragsseite hinzuweisen. Diesen Risiken kann der Aufgabenträger nur mit verantwortungsbewusster und budgetorientierter Angebotssteuerung begegnen.

4.2 Finanzierung der Leistungserbringung

Unter den Bedingungen geltender Verkehrsverträge spielt für die Planung des Aufgabenträgers die Aufwands- und Ertragsentwicklung der Unternehmen zwar nur mittelbar eine Rolle, dennoch besteht ein erhebliches Interesse daran, dass vergebene Aufträge zuverlässig und wirtschaftlich ausgeführt werden können.

Der Leistungserbringung des üÖPNV im Landkreis Uckermark finanziert sich aus:

- Landeszuweisungen
- gesetzlichen Ausgleichszahlungen nach § 148 neuntes Buch Sozialgesetzbuch
- Zuschüssen des Aufgabenträgers und Dritter
- Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen
- sonstigen eigenen Erträgen des Leistungserbringers

4.2.1 Landeszuweisungen

Nach § 10 Absatz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG) stellt das Land zur Finanzierung des ÖPNV folgende Mittel zur Verfügung:

- Mittel nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes
- Mittel nach §§ 1 und 3 Absatz 1 des Entflechtungsgesetzes
- Landesmittel nach Maßgabe des Haushaltsplanes

Aus den genannten Quellen gewährt das Land Brandenburg den kommunalen Aufgabenträgern derzeit 85 Mio. EUR zur Unterstützung ihrer Aufgaben- und Ausgabenverantwortung. Davon ist ein Teilbetrag von derzeit 48 Mio. EUR zur Förderung des allgemeinen Angebots im üÖPNV bestimmt, seine Verteilung wird in § 1 Absatz 2 der Verordnung über die Finanzierung des übrigen Personennahverkehrs in Land Brandenburg (ÖPNVfV) geregelt. Ein Teilbetrag von 37 Mio. EUR soll insbesondere den Erfordernissen des Ausbildungsverkehrs Rechnung tragen, seine Verteilung erfolgt nach § 1 Absatz 3 ÖPNVfV.

Abbildung 15 verdeutlicht ein Schema die derzeitigen Landesmittelzuweisungen an die Aufgabenträger zur zweckgebundenen Verwendung:

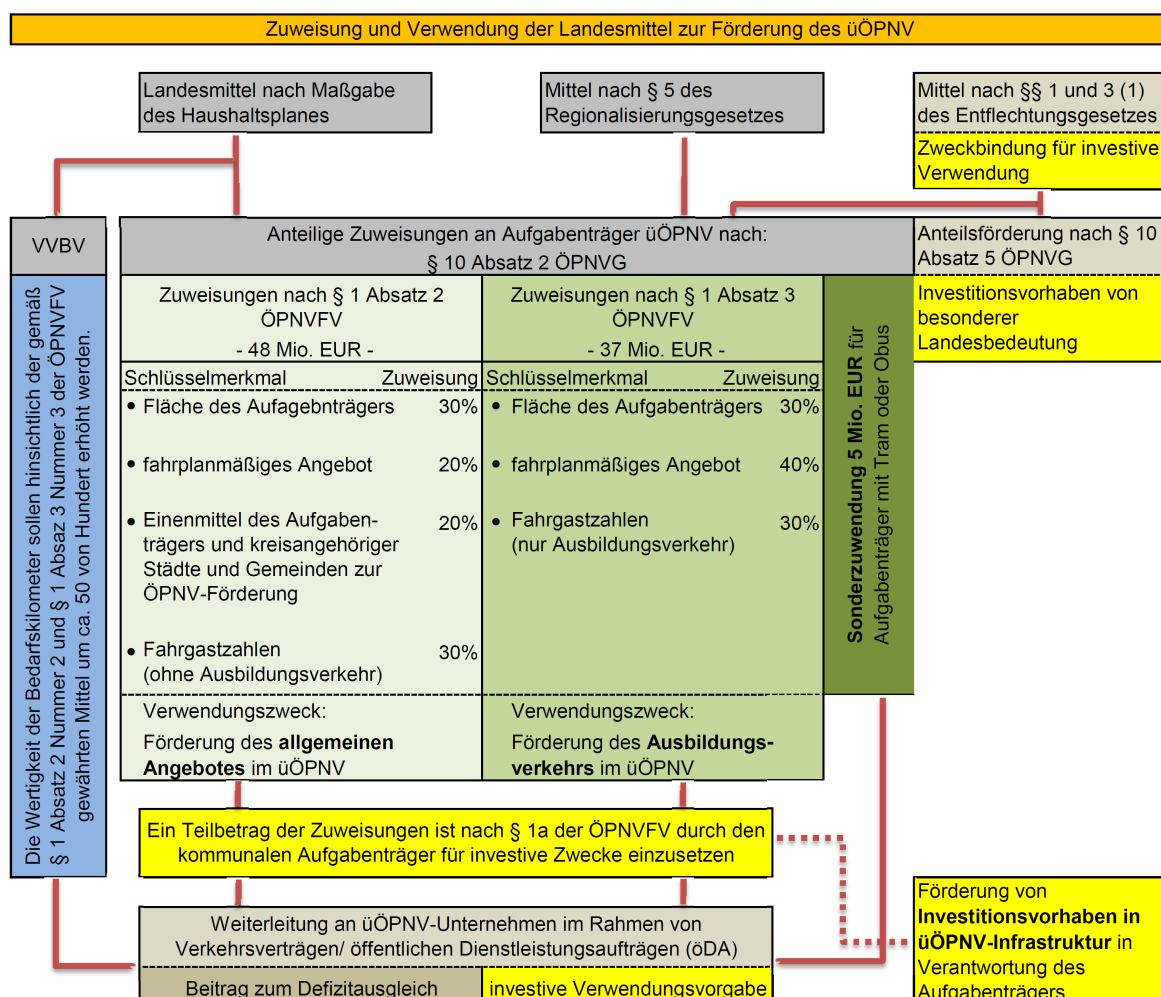


Abbildung 15: Zuweisung und Verwendung der Landesmittel für den üÖPNV

Außerdem gewährt das Land für die Durchführung von Bedarfsverkehren Mittel über die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (VVBV). Diese Verwaltungsvorschrift ist bis 2017 befristet.

4.2.2 Gesetzliche Ausgleichszahlung nach § 148 SGB IX

Weiter erhält der Leistungserbringer eine erlöswirksame gesetzliche Ausgleichszahlung durch die Erstattung für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten und deren Begleitperson nach § 148 SGB IX.

Der § 145 des Sozialgesetzbuches IX regelt die "Unentgeltliche Beförderung, Anspruch auf Erstattung der Fahrgeldausfälle". Dieser besagt, dass schwerbehinderte Menschen und unter bestimmten Voraussetzungen ihre Begleitpersonen von Unternehmern, die öffentlichen Personenverkehr betreiben, gegen Vorzeigen eines entsprechend gekennzeichneten Ausweises unentgeltlich befördert werden. Die durch die unentgeltliche Beförderung entstehenden Fahrgeldausfälle werden erstattet, dies ist im § 148 SGB IX geregelt.

Demzufolge werden die Fahrgeldausfälle im Nahverkehr nach einem vom Land pauschal festgesetzten Prozentsatz in der Höhe der vom einzelnen Verkehrsunternehmen nachgewiesenen Fahrgeldeinnahmen erstattet. Kann ein Verkehrsunternehmen durch Verkehrszählung nachweisen, dass das Verhältnis zwischen den unentgeltlich beförderten Fahrgästen und den sonstigen Fahrgästen den vom Land festgesetzten Prozentsatz um mindestens ein Drittel übersteigt, so kann dieser individuell nachgewiesene Vomhundertsatz auf Antrag als Berechnungsgrundlage zur Ermittlung des Erstattungsbetrages herangezogen werden.

4.2.3 Zuschuss des Aufgabenträgers und Dritter

Der Landkreis Uckermark bekennt sich als Aufgabenträger nach § 3 Absatz 3 des ÖPNV-Gesetzes Brandenburg zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im übrigen öffentlichen Personennahverkehr einschließlich des Ausbildungsverkehres. Das Gestaltungsziel des üÖPNV formuliert der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan. Auf Grundlage des Nahverkehrsplanes wird die Verkehrserstellung per öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) im Verkehrsvertrag vergeben.

Die Finanzierung ab 2016 ist vom Ergebnis der Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrages abhängig. Langfristig wird angestrebt, einen Verkehrsvertrag abzuschließen, der für die Leistungserstellung einen Vergütungssatz je Nutzwagenkilometer beinhaltet. Da die Mittel vom Land zur Finanzierung des üÖPNV im Landkreis Uckermark nicht ausreichen, wird die derzeitige Landesmittelfinanzierung durch Eigenmittel des Landkreises ergänzt. Zusätzlich erhält der Aufgabenträger derzeit Mittel der Städte Schwedt/Oder und Angermünde zur Kofinanzierung des dortigen Stadtlinienverkehrs. Eine entsprechende Vereinbarung zwischen den Städten läuft seit 1997 bzw. 1998 und wird jährlich fortgeschrieben. Für den Stadtverkehr Templin existiert derzeit eine Einigung dahingehend, dass über eine Ausgleichfinanzierung aus den Einnahmen der Kurkarten, Inhaber der Kurstadtkarte den Stadtbusverkehr unentgeltlich nutzen können. Für alle anderen ÖPNV-Nutzer gilt der VBB-Tarif.

Die verschiedenen Lösungen werden einer Prüfung unterzogen und evaluiert, mit dem Ziel ein einheitliches Mitfinanzierungsmodell in der Uckermark zu etablieren.

Grundsätzlich müssen alle Maßnahmen umgesetzt werden, die zu einer Senkung des Defizits in der Leistungserstellung führen. Dazu zählen unter anderem Einsparungseffekte bei den leistungserstellenden Unternehmen. Die Verbesserungen und Optimierungen der Fahr- und Wagnumlaufpläne, die Vermeidung von Parallelverkehren auf Straße und Schiene, sowie die Bündelung von Ressourcen und Kapazitäten sind einige Beispiele, um diese Einsparungen zu erreichen. Weiter muss der ÖPNV an Attraktivität gewinnen. Hierzu kann die Erhöhung der Qualität (u. a. Anschlusssicherung, Service, Minimierung von Zugangshemmschwellen) in Verbindung mit einer ausgereiften Marketing- und Öffentlichkeitsarbeit beitragen. Fahrgastzuwächse und damit einhergehende steigende Erlöse müssen angestrebt werden.

4.2.4 Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen

Im ÖPNV des Landkreises Uckermark gilt der VBB-Tarif. Dieser ist ein Verkehrsträger übergreifender Flächenzonentarif, der sich aus Tarifwaben und Tarifbereichen zusammensetzt. Die Abbildung 16 zeigt den entsprechenden Tarifwabenplan der Uckermark. Die Städte Angermünde (Wabenummer 4465), Prenzlau (Wabenummer 3762), Schwedt/Oder (Wabenummer 4369) und Templin (Wabenummer 4157) sind Städte mit Stadtlinienverkehr zu besonderen tariflichen Bedingungen. Auf Grund seiner geographischen Lage im äußersten Nordosten des Landes Brandenburg ist die nördliche Kreisgrenze zugleich Landesgrenze zu Mecklenburg-Vorpommern und die Oder im Osten Grenzfluss zu Polen. Um ein fahrgastgerechtes, überregionales Angebot zu realisieren, gelten 16 Anschlusswaben auch über die Grenzen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg hinaus.

Ziel des Tarifes ist es, dem Fahrgast den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern und sogenannte Nutzungsschwellen zu senken. Eine Nutzungssteigerung und damit einhergehend die Zunahme von Fahrgästen stehen dabei im Vordergrund.

Mehr Fahrgäste bedeuten höhere Einnahmen, die neben den steuerbasierten Zuschüssen eine weitere Finanzierungsgrundlage des öffentlichen Verkehrs im Landkreis Uckermark darstellen.

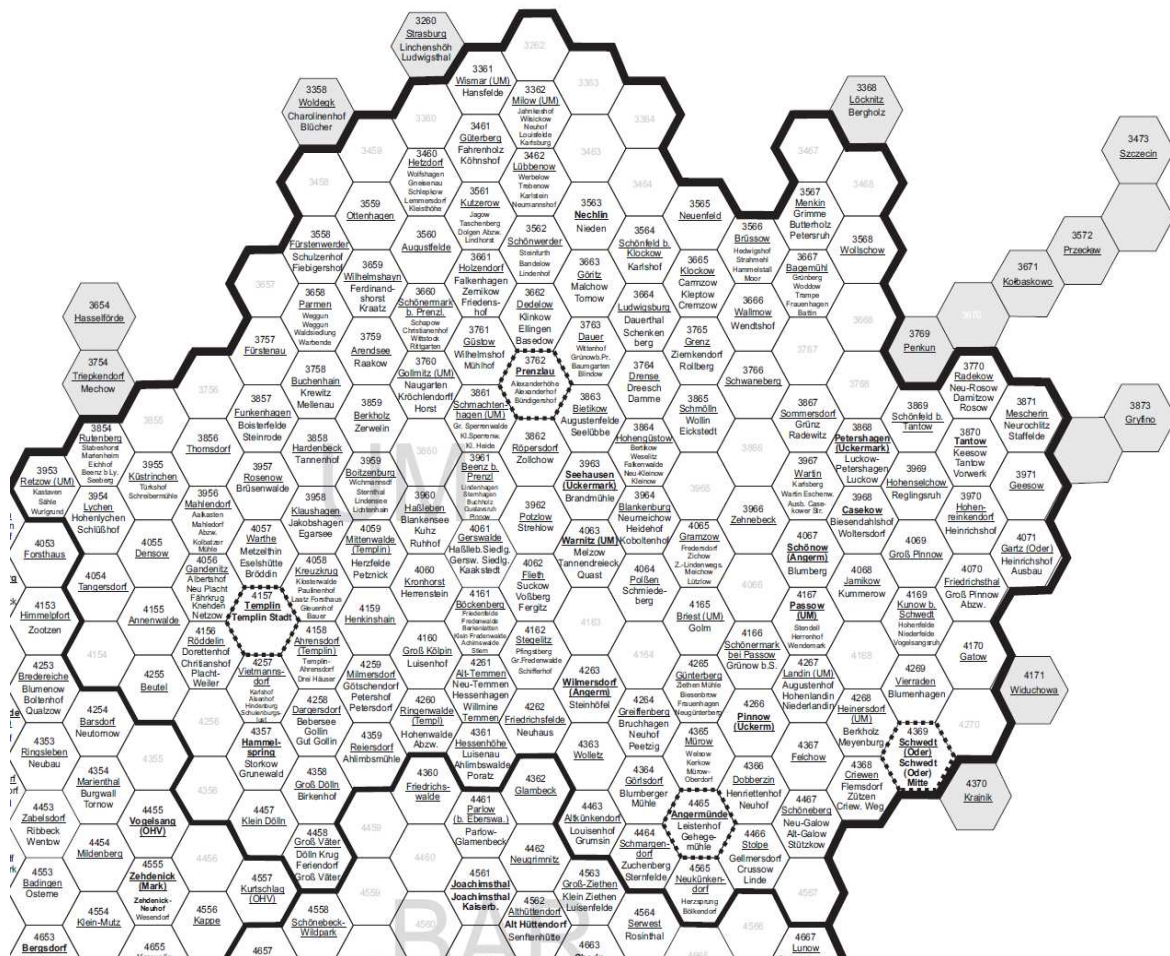


Abbildung 16: VBB-Tarifwabenkarte mit Stand 01.08.2013

Der Vertrieb obliegt der Verantwortung des Leistungserbringers. Neben den allgemeinen Produkten entsprechend des VBB-Tarifs können auch zusätzliche Produkte (Haustarife) angeboten werden. Diese sind in Kooperation mit der VBB GmbH zu entwickeln und abzustimmen. Im Rahmen des Einnahmeaufteilungsverfahrens (EAV) werden die Einnahmen über die Ticketverkäufe mittels eines komplexen Systems an die beteiligten Verkehrsunternehmen aufgeteilt.

Die Aufteilung der Einnahmen erfolgt auf Grundlage des Einnahmeaufteilungsvertrages für den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg vom Juni 1999 in zwei Stufen.

- Stufe 1: Das Verkehrsunternehmen (der Leistungsersteller) behält 5 % bzw. 10 % der kassentechnischen Einnahmen als Vertriebsprovision ein.
- Stufe 2: 90 % bzw. 95 % der Einnahmen werden auf Basis von Nachfragedaten (Personenkilometer, Beförderungsfälle) auf die im Verkehrsverbund agierenden Verkehrsunternehmen aufgeteilt.

Bis zur Aufteilung verbleiben die kassentechnischen Einnahmen beim verkaufenden Unternehmen.

Die VBB GmbH fungiert bei der Aufteilung der Einnahmen als Clearingstelle und setzt sich dabei für ein hohes Maß an Aufteilungsgerechtigkeit unter folgenden Gesichtspunkten ein:

- nachfragebasierende Aufteilung
- maximale Transparenz
- striktes Einstimmigkeitsprinzip

Jede Einnahmearbeitung erfolgt auf Grundlage einer verbundweiten Verkehrserhebung. Diese Stichprobenerhebung erfolgt alle drei Jahre, um Informationen über die tatsächliche Fahrausweisnutzung zu erhalten.

4.2.5 sonstige Erträge der Leistungserbringer

- Vermietung von Buswerbeflächen
- Verkaufsprovisionen
- Gelegenheitsverkehr
- Schienenersatzverkehr als Unterauftragnehmer der Bahn

4.3 Grundsätze der investiven Verwendung von Haushaltsmitteln in Verfügung des Aufgabenträgers

Die dem Aufgabenträger für den üÖPNV über das Land Brandenburg nach § 10 des ÖPNVG zufließenden Mittel unterliegen der investiven Zweckbindung. Der den Aufgabenträgern des üÖPNV zufließende Anteil dieser Mittel ist in deren Verantwortung gleichfalls für investive Zwecke einzusetzen, die Verwendung ist nachzuweisen.

Diese Verpflichtung besteht für die in § 1a Abs. 1 der Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNVfV) genannte Quote der dem Aufgabenträger jährlich nach § 1 Absätze 1 und 2 ÖPNVfV zugeflossenen Mittel.

Der Landkreis Uckermark erkennt den hohen Stellenwert von Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV, sowohl in den Gemeinden des Landkreises Uckermark, als auch für die Fahrzeugbeschaffung zur Leistungserstellung im üÖPNV. Es erfolgt eine Prüfung auf der Grundlage des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg, Zuwendungen in Form einer Richtlinie zu bewilligen.

Verwendete Quellen:

Landesamt für Bauen und Verkehr Brandenburg:	Bevölkerungsvorausschätzung 2011 bis 2030
Landesamt für Bauen und Verkehr Brandenburg:	Kreisprofil Uckermark Juni 2013
Landeshauptstadt Potsdam:	Nahverkehrsplan 2012 - 2018
Landkreis Elbe-Elster:	Nahverkehrsplan Fortschreibung 2011 bis 2015
Landkreis Havelland:	Nahverkehrsplan des Landkreises Havelland Fortschreibung für den Zeitraum 2012 bis 2016
Landkreis Potsdam-Mittelmark:	Nahverkehrsplan Fortschreibung 2007 – 2010
Landkreis Prignitz:	Nahverkehrsplan für den Landkreis Prignitz 2014 – 2018
Landkreis Spree-Neiße:	Nahverkehrsplan für den übrigen ÖPNV des Landkreises Spree-Neiße Fortschreibung 2012 bis 2016
Landkreis Teltow-Fläming:	Nahverkehrsplan für den übrigen ÖPNV des Landkreises Teltow-Fläming im Zeitraum 2009 bis 2013
Landkreis Uckermark:	Projekt "aktiv und mobil"
Landkreis Uckermark:	Konzept zur weiteren Durchführung des Regionalbudget. Phase V
Landkreis Uckermark:	Schulentwicklungsplanung (Planungszeitraum 2012-2017) - Liegenschafts- und Schulverwaltungsamt
Landkreis Uckermark:	Zahlenspiegel vom 01.06.2013
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft:	Landesnahverkehrsplan Brandenburg
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft:	Bahnhof und Stadt "Leitfaden für die Gestaltung von Bahnhofsumfeldern"
Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung:	Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH:	Verbundbericht 2014
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH:	Vortrag VBB-Regionalkonferenz "Uckermark-Barnim" 2014
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH:	VBB-Richtlinien Fahrgastinformation (Handbuch)
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH:	VBB-Handbuch "Alternative Bedienung im Verbundgebiet"
	Amt für Statistik Berlin-Brandenburg und eigene Berechnungen