

Drucksachen-Nr. BV/217/2022	Datum 02.12.2022	
---------------------------------------	---------------------	--

Zuständiges Dezernat/Amt: Dezernat I / Amt für Kreisentwicklung und Beteiligungsmanagement

Beschlussvorlage

öffentliche Sitzung

Beratungsfolge	Datum	Stimmenverhältnis				Lt. Beschlussvorschlag	Abweichender Beschluss (s. beiliegendes Formblatt)
		Ja	Nein	Stimmenenthaltung	Einstimmig		
Kreistag Uckermark	07.12.2022						

Inhalt:

Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zur Initiierung eines PlusBus-Rings in der Uckermark

Wenn Kosten entstehen:

Kosten 2023: 1.120.694 € 2024: 1.689.900 € €	Produktkonto 54710.531528/731528	Haushaltsjahr 2023 - 2024	<input type="checkbox"/> Mittel stehen zur Verfügung
<input checked="" type="checkbox"/> Mittel stehen nicht zur Verfügung <input type="checkbox"/> Mittel stehen nur in folgender Höhe zur Verfügung:	Deckungsvorschlag: 2023: Zuschuss Land BB i.H.v. 1,5 Mio€ € 2024: Zuschuss vom Land BB i.H.v. 0,745 Mio€ Deckung aus Kreishaushalt (ca. 565.594 €) – vorbehaltlich des Haushaltsbeschlusses für das Jahr 2024		

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag beauftragt die Landrätin eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land Brandenburg und dem Landkreis Uckermark zur Initiierung eines PlusBus-Rings für die Uckermark abzuschließen.

gez. Karina Dörk
Landrätin

gez. Frank Bretsch
Dezernent

Begründung:

Das Land Brandenburg als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs hat entschieden, den Probetrieb auf der Regionalbahnstrecke 63 zwischen Joachimsthal und Templin zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022 vorerst einzustellen. Gründe dafür sind insbesondere der äußerst marode Streckenzustand, aber auch die geringe Inanspruchnahme der Bahnlinie.

Um sowohl für Schüler und Pendler als auch für alle anderen Nutzer des Öffentlichen Personennahverkehrs zuverlässige und attraktive Mobilitätsangebote zu schaffen, beabsichtigen das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) des Landes Brandenburg und der Landkreis Uckermark, ab Sommer 2023 einen sogenannten „Uckermark-Ring“ aus zwei bestehenden und drei neuen Plus-Bus-Linien einzurichten.

Die Busse sollen werktags zwischen 6 Uhr und 20 Uhr im Stundentakt sowie an den Wochenenden im Zwei-Stunden-Takt fahren und die vier großen Städte im Landkreis mit einer Buslinie anbinden.

Der PlusBus-Ring soll mit der Linie 503 von Templin nach Prenzlau verkehren. Die Linie 515 soll zwischen Joachimsthal und Templin fahren. Von Joachimsthal nach Angermünde soll dann die Linie 920 fahren und den ländlichen Raum zwischen dem Landkreis Barnim und der Uckermark besser erschließen.

Die beiden bereits bestehenden PlusBus-Linien, die 403 von Prenzlau nach Schwedt und die 468 von Schwedt nach Angermünde, komplettieren dann den Uckermark-Ring.

Mit Blick auf den Pilotcharakter des Vorhabens und die verkehrliche Bedeutung für die gesamte Region beabsichtigt das MIL, die Einrichtung dieses PlusBus-Rings mit einer Anschubfinanzierung in Höhe von 2.245 Mio. Euro für die Jahre 2023 und 2024 zu unterstützen. Die Inanspruchnahme der Buslinien wird über zwei Jahre evaluiert, um auf der Grundlage gesicherter Daten und Fakten das weitere Vorgehen zu planen.

Es wird davon ausgegangen, dass die Anschubfinanzierung des Landes im Jahr 2023 die Aufwendungen für die Einführung der zusätzlichen PlusBus-Linien deckt.

Für das Jahr 2024 wird erwartet, dass ca. 565 T€ aus dem Kreishaushalt für die PlusBus-Ring-Betriebung benötigt werden. Beginnend mit dem Jahr 2025 wird unter Berücksichtigung der durch den PlusBus-Ring entstandenen Mehrkilometer mit einer ÖPNV-Förderung gerechnet. Derzeit geht der Landkreis Uckermark von einer erhöhten Förderung von etwa 1,20 € je Nutzwagenkilometer aus.

Im Hinblick auf die zwischen dem MIL und dem Landkreis Uckermark am 21.11.2022 unterzeichnete Absichtserklärung wird die Landrätin beauftragt, eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Land Brandenburg abzuschließen.

Parallel zur geplanten Umsetzung des Uckermark-Rings wirkt die Landrätin darauf hin, dass durch das MIL die Schienenstrecke der RB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen wird, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für ein langfristig tragbares Schienenkonzept ermittelt werden.

